

ESTAÇÃO DE GARANHUNS: MARCO DO PROGRESSO PRESERVADO

Cordeiro, M. de L. B.; Esposito, D. F.

FUNDARPE – Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco. Rua da Aurora, 463/469,
Boa Vista, Recife PE - Brasil CEP 50.050-000. Fone: 81.3134.3000 Fax: 81.3134.3004
www.fundarpe.pe.gov.br; dpcultural@gmail.com; lourdesfundarpe@gmail.com;
danieloesposito@hotmail.com

RESUMO

Com o advento da Revolução Industrial e o vultoso desenvolvimento dos meios de transporte, especialmente o uso maciço da locomotiva a vapor, as estradas de ferro ganharam suma importância nesse processo universal, que por meio de uma nova tecnologia uniu fronteiras, antes inacessíveis.

No Brasil, em 1852 inaugurou-se a primeira estrada de ferro do País, em Petrópolis, Rio de Janeiro, a "*Mauá*", mãe das estradas de ferro brasileiras. Pernambuco foi o segundo estado brasileiro a possuir este tipo de estrutura e primeiro do Nordeste. Implantada na segunda metade do século XIX essa malha teve papel fundamental como agente de desenvolvimento e surgimento de povoações no Estado, sendo, portanto, inegável sua importância. Por onde os trilhos passaram, as estações ferroviárias se tornaram pólos de expansão dos núcleos onde se localizavam. Não obstante, em Garanhuns ocorreu o mesmo progresso.

Inaugurada em 1887, constituía o destino final da linha sul, que saía do Recife. Com o prolongamento da linha tronco sul, que ligou Recife a Maceió, a estrada férrea até Garanhuns passou a ser o principal ramal dessa linha, com derivação na estação de Paquevira.

Desativada de sua função original, a estação teve sua edificação ocupada pela municipalidade, passando a abrigar um Centro Cultural, inaugurado em 27 de março de 1971. Em 1979, passou por obras de manutenção e recebeu a denominação de Centro Cultural Alfredo Leite Cavalcanti. O novo uso traz consigo uma grande importância, por abrigar instituições como as secretarias de Cultura e de Turismo, além do teatro Luiz Souto Dourado, palco da (re)produção de cultura, não só local e brasileira, bem como estrangeira. Além de toda sua importância social, econômica e cultural, constitui um exemplar arquitetônico de grande valor, sendo considerada uma das mais imponentes do interior do Estado.

Para que toda esta história não passe a ser conhecida apenas por meio de documentos e fotografias, a Fundarpe, posicionou-se favorável ao tombamento do imóvel e de um polígono no entorno deste. Portanto, o lugar de memórias é também palco de variadas e novas histórias, isto permitido pela preservação do edifício que o contém.

SOBRE GARANHUNS

Localização

O município de Garanhuns está situado na Região Agreste de Pernambuco, sendo a principal cidade do Agreste Meridional, distando 235 km do Recife. Possui uma área de 493km² e uma população estimada em 122.188 habitantes, ocupando 0,50% do território do Estado de Pernambuco. Seus limites são: ao norte, as cidades de Caetés, Capoeiras, Jupi e São João; ao sul, Terezinha, Lagoa do Ouro, Brejão, Correntes e Palmeirina; a oeste, Caetés, Saloá e Paranatama. Os acessos mais utilizados para se chegar à "Cidade das Flores", são as BR's 232, 423 e 104. Outra possibilidade de chegada é a PE-177 (sentido Palmares), ou, ainda de ônibus que saem diariamente do TIP - Terminal Integrado de Passageiros.



Figura 1: Localização de Garanhuns no contexto de Pernambuco, bem como na região Agreste Meridional; Fonte: Emanuel Furtado Bezerra, 2009

É a maior cidade serrana do Nordeste, possuindo uma média climática anual de 21° C, ou seja, o clima em Garanhuns é sempre ameno e agradável. Localizada no planalto da Borborema, que fica 896 metros acima do nível do mar, em seu ponto mais elevado a altitude chega a 1.030 metros. O clima predominante é o Csa, mesotérmico, de verões quentes, com chuvas de outono-inverno.

BREVE HISTÓRICO

Primeiramente, vamos esclarecer a etimologia da palavra "Garanhuns", dispomos de algumas explicações, porém, não existe consenso geral entre elas.

... "Garanhuns deve originar-se do vocabulário "Uraanhu" que quer dizer: "Homem do Campo". Entre as várias versões existentes acerca da origem do nome "Garanhuns", José de Almeida Maciel, em seu livro "Questões de Toponímia Municipal Pernambucana", refere-se a Guirá-nhun, os Pássaros Pretos. Por outro lado, Sebastião Galvão, em seu "Dicionário Corográfico, Histórico e Estatístico de Pernambuco", diz que é uma palavra indígena significando sítio de

guarás e anuns, formada de guará - espécie de cão selvagem, e anu-anum, pássaro preto.

A cidade de Garanhuns nasceu entre sete colinas, e sua história remonta ao século XVII, quando brancos e negros rumaram para a Região do Agreste, pois, estavam em fuga devido à ocupação dos holandeses em Pernambuco. Em 1654 quando os flamengos foram expulsos e Pernambuco voltou a ser Capitania Hereditária¹, o então Governador Geral, André Vidal de Negreiros, em 29 de setembro de 1658, doou uma sesmaria contando vinte léguas de terras, dividida em dois lotes, para o mestre-de-campo Nicolau Aranha Pacheco entre outras pessoas,

... sendo um nos campos dos Garanhuns e outro no Panema. No primeiro lote, foi fundada, com a denominação de Sítio do Garcia, uma fazenda no local onde se encontra a sede municipal. Com a revolta dos negros - Guerra dos Palmares - foi a fazenda totalmente destruída no ano de 1670, passando a ser conhecida como "Tapera do Garcia. Terminara a Guerra dos Palmares, em 1696, pode a região desenvolver-se, e de maneira tão rápida, que já em 20 de janeiro de 1699, era expedida uma Carta Régia criando uma vara de Juízo na "Capital do Sertão do Araroba" - como era conhecida a região compreendida entre o Cimbres e o Pajeú das Flores².

CRONOLOGIA DO SISTEMA DE TRENS EM PERNAMBUCO

1855: No dia 7 de setembro, início das obras de implantação da ferrovia *Recife and São Francisco Railway Company*, primeira ferrovia do estado de Pernambuco.

1858: No dia 8 de fevereiro, com estações provisórias em trecho de 31,5 km, inauguração da segunda ferrovia do país, ligando o centro da cidade de Recife, na estação de Cinco Pontas, à Villa do Cabo, passando pelas estações de Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Pontezinha e Ilha.

1860: Inauguração do segundo trecho da ferrovia "*Recife and São Francisco Railway Company*", entre a Vila do Cabo e a localidade de Escada. Terceiro trecho é inaugurado em 25 de março de 1862 até Gameleira e quarto trecho em 2 de dezembro de 1862 até Una, hoje cidade de Palmares.

1867: No dia 5 de janeiro, circula o primeiro bonde de Recife, já com tração de locomotivas a vapor, ligando o porto à localidade de Apipucos. No dia 18 de agosto, inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Recife a Caxangá.

1870: No dia 20 de junho, inauguração da linha de bonde de tração a vapor para Olinda, pela companhia Trilhos Urbanos do Recife. Em julho é inaugurada a linha para Beberibe. No dia 24 de junho, início do tráfego experimental da linha de bonde de tração a vapor entre o Recife e Caxangá.

¹ Enormes faixas de terras doadas para nobres e pessoas de confiança do rei. Quem recebia a terra era chamado Donatário e tinha como funções administrar, colonizar e desenvolver a região. As terras eram transmitidas hereditariamente.

² Enciclopédia dos Municípios do Interior de Pernambuco. Capa de Fernando Antônio Guerra de Souza. Recife: FIAM/DI, 1986. p.69 – 70.

1871: No dia 24 de dezembro, abertura do ramal de Afritos, da Estrada de Ferro Caxangá, com bondes de tração a vapor, para Casa Amarela.

1881: Início da construção do trecho inicial da *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*, ligando Recife a Tapera. No dia 24 de outubro, inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Recife - Limoeiro, pela *Great Western*³.

1883: Em janeiro, inauguração da nova estação inicial da Estrada de Ferro - Linha Sul - que fazia a rota Recife|Garanhuns (PE) e, posteriormente, no ano de 1894 se prolongou até Alagoas, na estação de Glicério, que mudou de nome na década de 1940 para Paquevira.

1885: No dia 23 de março, inauguração do primeiro trecho da Linha Oeste, ferrovia entre o centro de Recife e Jaboatão. No dia 25 de março, inauguração do primeiro trecho da *Estrada de Ferro Recife a Caruaru*. Em novembro, inauguração do trecho inicial da *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*, ligando Recife, na estação de Afogados, a Tapera, passando por Vitória e Bezerros;

1887: Inauguração da Estação Ferroviária de Garanhuns;

1888: No dia primeiro de novembro, inauguração da estação Central, estação inicial da *Estrada de Ferro Central do Pernambuco*.

1891: Inauguração da estação Edgard Werneck, ex-Areias, da Ferrovia Central de Pernambuco.

1920: Circula o último bonde de tração a vapor.

1971: Desativação do ramal e da Estação Ferroviária de Garanhuns; Ocupação do prédio pela Municipalidade na gestão do prefeito Luiz Souto Dourado e instalação no local de um Centro Cultural inaugurado em 27 de março de 1971;

1972: Conclusão das obras de adequação do edifício da antiga estação, ao novo uso⁴;

1979: O prédio da Estação passou por obras de conservação e recebe a denominação de Centro Cultural Alfredo Leite Cavalcante;

1984: No dia 22 de fevereiro, através do Decreto 89.396, constituição da *Companhia Brasileira de Trens Urbanos* - CBTU, subsidiária da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA;

³ Alguns capitalistas ingleses criaram, em Londres, em 1872, uma companhia que se destinava a construir ferrovias no Brasil, espelhando-se na *Great Western Railway Company*, criada em 1835, e que fazia a ligação Liverpool - Bristol a Londres. Seu funcionamento no Brasil foi autorizado em 1873, quando conseguiu a concessão para construir uma ferrovia em Pernambuco que ligaria o Recife a Limoeiro. Em 1881 iniciou o funcionamento, com a conclusão do primeiro trecho (Recife - Paudalho). Em 1896 construiu a ferrovia Recife - Caruaru. Em 1945 a *Great Western* possuía mais de 1600 km de ferrovias, alcançando outros estados do Nordeste. Em 1950 encerrou suas atividades no Brasil, sendo sucedida pela *Rede Ferroviária do Nordeste*, antecessora da *Rede Ferroviária Federal S. A.* (RFFSA). <www.wikipedia.org> Acessado em 16.04.2009.

⁴ Segundo Cavalcanti a Estação Ferroviária de Garanhuns funcionou até a década de 60, no entanto, no site que estuda as estações ferroviárias do Brasil citado no texto, a desativação de tal espaço bem como do ramal de Garanhuns ocorreu em 1971, o que demonstra confusão de datas para esse evento.

1991: É decretada sentença de USUCAPIÃO do imóvel do Centro Cultural Alfredo Leite em favor da Prefeitura Municipal de Garanhuns.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL

Com o advento da Revolução Industrial⁵ e como uma de suas principais conseqüências o vultoso desenvolvimento dos meios de transporte especialmente com o uso maciço da locomotiva a vapor, as estradas de ferro ganharam suma importância nesse processo universal, que por meio de uma nova tecnologia uniu fronteiras antes inacessíveis, como destacou o historiador Eric J. Hosbsbawn:

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a grande muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia⁶.

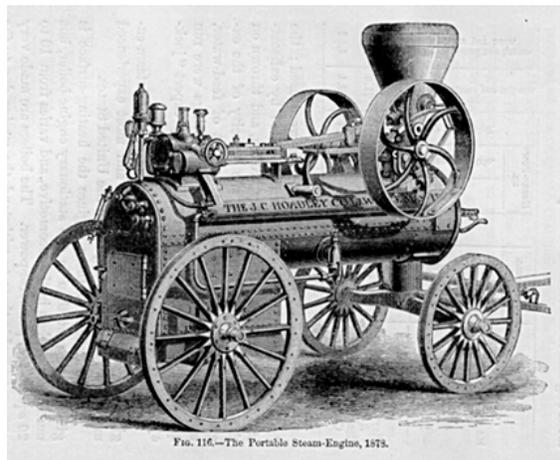


Figura 2: Primeira locomotiva a vapor. Criada em 1804 na Inglaterra por Richard Trevithick. Disponível em: <www.google.com/images> Acessado em 15.04.2009

Com o uso da gusa⁷, do ferro e, posteriormente, das estruturas de concreto armado, como também da utilização da dinamite, das entalhadeiras e brocas, estes materiais e técnicas

⁵ A Revolução Industrial consistiu em um conjunto de mudanças tecnológicas com profundo impacto no processo produtivo em nível econômico e social. Iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII, expandiu-se pelo mundo a partir do século XIX. <www.wikipedia.org> Acessado em 15.04.2009.

⁶ HOBBSBAWN, Eric J. A Era do Capital (1848-1875). 12ª ed. Paz e Terra: São Paulo, 2007. p.72

⁷ O gusa é o produto imediato da redução do minério de ferro pelo coque ou carvão e calcário num alto forno. O gusa normalmente contém até 5% de carbono, o que faz com que seja um material quebradiço e sem grande uso direto. Geralmente nos processos industriais, o ferro gusa é considerado como uma liga de ferro e carbono, contendo de 4 a 4,5% de carbono e outros elementos ditos residuais como por exemplo: silício, manganês, fósforo e enxofre, dentre outros. <www.wikipedia.org> Acessado em 15.04.2009.

colaboraram de forma crucial na construção das estradas de ferro, atendendo satisfatoriamente ao comércio internacional que começava a se utilizar de uma produção em massa e industrializada.

No Brasil, em 1852 inaugurou-se a primeira estrada de ferro do País, a de Petrópolis, no Rio de Janeiro, hoje conhecida como "*Mauá*", a qual foi indubitavelmente a mãe das estradas de ferro brasileiras.

Pernambuco foi o segundo Estado brasileiro a possuir uma estrada de ferro. Em 7 de setembro de 1855 foi lançada a pedra fundamental para a construção da primeira estrada de ferro do Nordeste, sendo inaugurada a 8 de fevereiro de 1858. A obra sofreu alguns atrasos em sua execução, sendo o principal deles, "*uma epidemia de cólera-morbo que se alastrou em Pernambuco em 1856, matando mais de 30 mil pessoas, inclusive a maior parte dos engenheiros vindos da Inglaterra*"⁸.

Devido a esta calamidade, o ritmo de trabalho foi diminuindo cada vez mais, até que cessou provisoriamente. Com o fim da catástrofe e a tardia, porém, solene inauguração da ferrovia, esta se tornou motivo de orgulho para os pernambucanos que não se cansavam de curtir as viagens entre o Recife e o Cabo. Diariamente, dois trens partiam do Recife, um às nove da manhã e outro às cinco da tarde. Mais do que impulsionar a economia local, a abertura da ferrovia também estimulou o turismo na região, uma vez que:

*Os jornais publicavam anúncios da maravilhosa excursão "num cômodo banco da carruagem puxada por locomotiva possante, vendo pelas janelinhas canaviais e cajueiros, praias e coqueirais, mangues e colinas". O primeiro trem pernambucano fez tanto sucesso que chegou a disputar público com os espetáculos apresentados no Teatro Santa Isabel, que na época havia reaberto depois de uma temporada fechado para reformas. No cabo, o Grande Hotel passou a utilizá-lo em suas campanhas para atrair turistas: oferecia hospedagem "com decentes e abundantes iguarias, belo banho, ótimo jardim". Tudo, como num verdadeiro pacote turístico, acompanhado de "uma excelente banda de música militar para os divertimentos da noite"*⁹.

O trecho construído compreendia o percurso Recife - Cabo, estendendo-se por 31,5 km partindo das Cinco Pontas e percorrendo o seguinte caminho: Cinco Pontas - Afogados - Boa Viagem - Prazeres - Cabo.

Pouco tempo depois, no ano de 1866, com a instituição em Pernambuco da Lei Provincial nº. 649, o Governo da Província de Pernambuco, liberou a contratação de serviços para construção da Estrada de Ferro de Pernambuco, fato que ampliou majoritariamente a malha ferroviária nordestina, conforme atesta o trecho abaixo:

O projeto pernambucano, denominado "Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco", foi executado em várias etapas, com o objetivo de dotar o Estado de uma malha ferroviária para o transporte de mercadorias e passageiros. Após a etapa Recife-Cabo, vieram as linhas Ipojuca-Olinda-Escada e Limoeiro-Ribeirão- Água Preta-Palmares.

⁸ < www.pe-az.com.br >. Acessado em 15.04.2009.

⁹ Idem

O trecho entre Palmares e Catende foi inaugurado em 1882. Em seguida, o trem chegou a Garanhuns (1887), Mimoso (1911), Arcoverde (1912) até atingir o município sertanejo de Salgueiro¹⁰.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GARANHUNS

Se uma estrada de ferro é, como ninguém pode contestar, um dos poderosos elementos do progresso, conquista da ciência moderna, devemos nós os pernambucanos nos congratular com esse grande acontecimento que ontem teve lugar no interior da nossa província¹¹.

A estação ferroviária de Garanhuns integrava a linha tronco sul que ligou inicialmente o Recife a Garanhuns. Com a construção da E. F. Sul de Pernambuco, que em 1894 ligou a estação de Paquevira ao Estado de Alagoas, o trecho até Garanhuns transformou-se num ramal.

A linha que vinha do Recife passava pelas cidades de Angelim, São João e Canhotinho, a qual, aliás, teve sua estação ferroviária inaugurada em 1885 sendo por dois anos e meio o trecho final da linha, até que a ferrovia foi prolongada para a cidade de Garanhuns. Inaugurada em 28.09.1887, a Estação Ferroviária de Garanhuns, como já foi dito acima, era a última estação ferroviária do ramal sul, conforme aponta o mapa abaixo. No dia de sua inauguração, o evento foi marcado por uma grande festa na cidade, chegando a ser comparada com uma edição dos antigos jogos olímpicos.

O ramal de Garanhuns foi aberto em 1887 como trecho final da ferrovia vinda de Recife. Com a construção da E. F. Sul de Pernambuco, ligando a estação de Paquevira a Alagoas, em 1894, o trecho até Garanhuns transformou-se num ramal, extinto em 1971¹².

¹⁰ Idem

¹¹ CAVALCANTI, Alfredo Leite. História de Garanhuns. CEPE: Recife, 1983. Biblioteca Pernambucana de história municipal, nº. 18. 203.

¹² <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/garanhuns.htm><Acessado em 27.04.09>

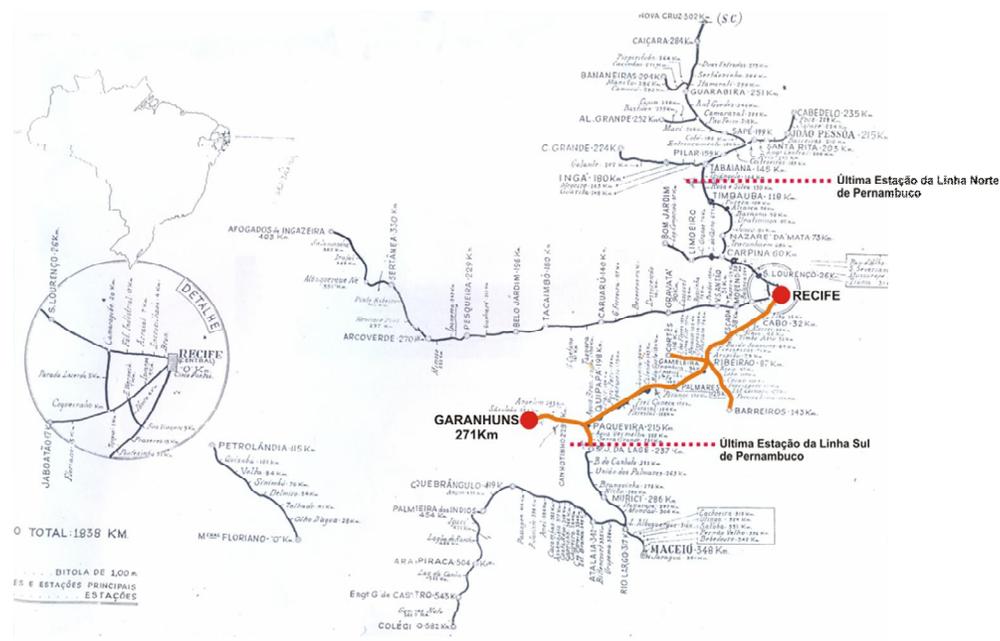


Figura 3: Mapa Ferroviário, destaque para Linha Sul de Pernambuco; Acervo RFFSA



Figura 4: Antiga Estação Ferroviária de Garanhuns; Fonte: DPC - Fundarpe; fotografia tirada do quadro existente no Museu do Centro Cultural de Garanhuns, março 2009.

Pouco depois da inauguração, Garanhuns, com o intercâmbio comercial com a praça do Recife por meio da estrada de ferro, começou a sentir os efeitos benéficos que lhe vieram deste fato, não somente no que diz respeito ao comércio como também ao meio social¹³.

¹³ Idem, p. 207.

Com o avanço proporcionado pela estação ferroviária ao município de Garanhuns, outras áreas foram favorecidas com esse progresso trazido. Podemos citar a evolução do comércio com novos estabelecimentos, incluindo a construção de empresas exportadoras e de escritórios, o aumento anual das feiras e respectivos produtos ofertados por elas, além da fundação de hotéis que recebiam turistas de várias partes do Estado de Pernambuco e do Nordeste, que vinham em busca do clima diferenciado e de belas paisagens esculpidas pela natureza na cidade das flores.

Outro fato que ganhou destaque à época, foi à modernização arquitetônica da cidade, que se espalhou rapidamente:

Nas principais ruas, especialmente na rua do Comércio e rua Nova de Santo Antônio, partes da atual avenida Santo Antônio, são iniciadas as substituições das casas de taipas e das meias águas, assim como o preenchimento de terrenos ainda desocupados, por prédios de tijolos, alguns com as fachadas revestidas de azulejos e até com o piso de mosaicos, como foi o que tem o número 187, o primeiro a apresentar essa inovação¹⁴.

Após algumas mudanças administrativas passadas pelas estradas de ferro, a *Great Western* em 1950 foi sucedida pela Rede Ferroviária do Nordeste e posteriormente foi substituída pela Rede Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A). Por uma série de fatores, as estações ferroviárias passaram a ser desinteressantes financeiramente e, aos poucos, foram sendo desativadas pelo interior do Estado.

A cidade de Garanhuns teve seu ramal e sua estação desativados no ano de 1971. Em 27 de março do mesmo ano, na gestão do prefeito Luiz Souto Dourado, o prédio da estação passou por obra de reforma, passando a sediar um Centro Cultural inaugurado em 27 de março de 1971 e posteriormente denominado Alfredo Leite Cavalcante¹⁵. No ano de 1991, a Prefeitura Municipal de Garanhuns recebeu sentença favorável de USUCAPIÃO da edificação.

Segundo as informações sobre a estação, o prédio preserva a arquitetura inglesa do século XIX e seria, portanto, o prédio original da estação... A estação ainda existe, na praça Dom Moura, e abriga o Centro Cultural Alfredo Leite desde o ano de 1979. A estrutura original foi construída em 1887 e até a década de 1960 funcionou como estação ferroviária. Em 1979, foi restaurada e transformada no atual Centro Cultural, que abriga o Teatro Luiz Souto Dourado, além de diversas salas de exposições. À sua frente está a Praça Dom Moura, de um lado a Praça Tiradentes e do outro a Esplanada Guadalajara. Abaixo, onde aparece o prédio visto lateralmente, é possível entender como era a antiga estação. O módulo central não existia. Por entre os dois módulos laterais, onde estavam as

¹⁴ Ibidem, p. 208.

¹⁵ Natural de Canhotinho (12.03.1892), mas radicado desde criança em Garanhuns de onde nunca se afastou. Só na maturidade, já encerrado seus negócios, ele resolveu dedicar-se aos segredos dos arquivos empoeirados e semidestruídos de cartórios e paróquias e neles adentrou, com admirável abnegação e empenho. Morreu aos 85 anos e é, reconhecidamente, o principal biógrafo de Garanhuns. CAVALCANTI, Op. Cit.

plataformas, passavam os trens. Hoje, nas partes laterais ficam as salas de exposições, e no centro fica o Teatro Luiz Souto Dourado¹⁶.

ANÁLISE FÍSICA

Localização e entorno

A antiga Estação Ferroviária de Garanhuns, hoje Centro Cultural Alfredo Leite está localizada na região central de Garanhuns e possui em seu entorno imediato, três praças - da Bandeira, Tiradentes e Dom Moura e a grande esplanada - Guadalajara, onde ocorrem os eventos de porte da cidade, que atraem milhares de pessoas de municípios vizinhos, estados do país e outros países. As praças e a esplanada foram construídas na área do antigo complexo ferroviário, resultando na demolição de equipamentos ferroviários, e na retirada ou aterramento dos trilhos.

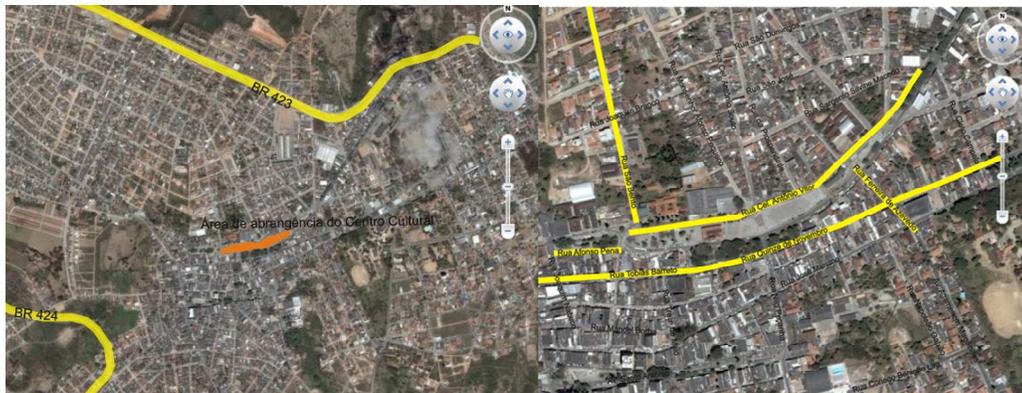


Figura 5 e 6: Plantas: 1.situação da área de abrangência do Centro Cultural Alfredo Leite e 2. Vias que compõem seu entorno; sem escala; Fonte: Disponível em: <www.googleearth.com> acesso em 05.05.2009; elaborado por Daniella Esposito, março 2009

¹⁶ (Fontes: Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil; Site www.fotolog.com/garanhuns; Flávio Cavalcanti, 2006)

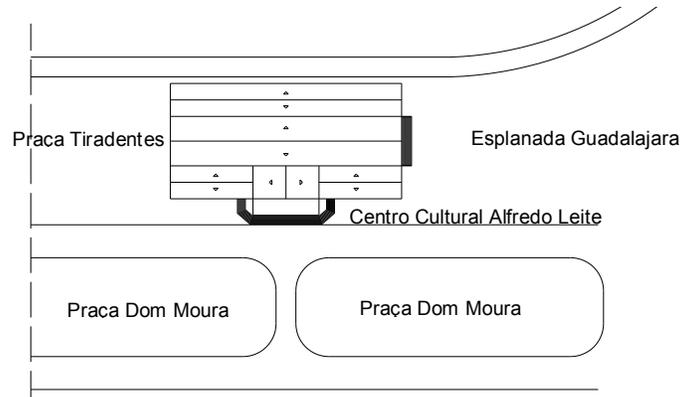


Figura 7: Planta de situação esquemática; sem escala; Fonte: Elaborado por Daniella Esposito, março 2009

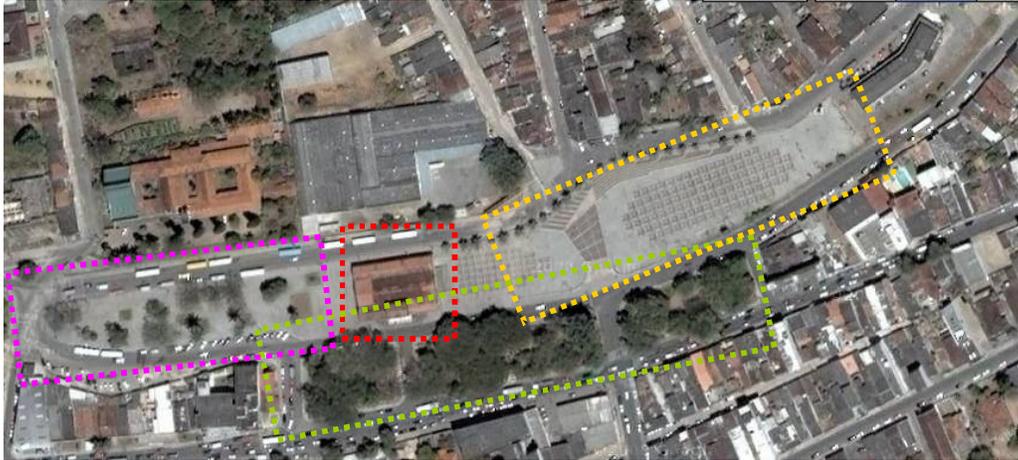
ÁREA ABRANGIDA PELA ANTIGA ESTAÇÃO

O imóvel, hoje de propriedade da Prefeitura Municipal de Garanhuns, compreende uma área de terreno com cerca de 8.966 m², sendo o edifício da antiga estação ferroviária, atualmente o Centro Cultural Alfredo Leite, o único remanescente do antigo complexo ferroviário. O antigo pátio ferroviário cedeu lugar às praças laterais.

Segundo documento expedido pelo Cartório do 3º. Ofício de Garanhuns, em 1991, o imóvel adquirido pela Prefeitura, teria as seguintes confrontações:

“ao norte, a parte posterior do edifício da Estação Ferroviária; ao sul a Praça Dom Moura; a leste com a linha que fecha o polígono nas pontas externas dos limites; norte e sul e oeste com a Praça da Bandeira, onde funciona o Centro Cultural”.

O município de Garanhuns requereu a legalização da posse do imóvel urbano, onde hoje fica localizado o Centro Cultural de Garanhuns, as suas acessões e benfeitorias, que antes pertencia à *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que o possuiu por vários anos, passando depois à RFFSA. Este foi adquirido pelo município, por meio de Mandado de Usucapião, tendo sido proferida a sentença pelo Sr. Dr. Juiz de Direito da 2ª. Vara Cível da Comarca de Garanhuns, Gerson Venâncio de Carvalho, em 27.09.1991.



- Antiga Estação Ferroviária – atual Centro Cultural Alfredo Leite
- Praça Dom Moura
- Praça Tiradentes
- Esplanada Guadalupe

Figura 8: Localização, no contexto urbano, da área que é abarcada pela antiga estação ferroviária; sem escala; Fonte: Disponível em: <www.googleearth.com>Elaborado por Daniella Esposito, abril 2009

O EDIFÍCIO

O edifício da antiga estação é majestoso, com o corpo central em dois pavimentos, e se destaca na paisagem da cidade pela sua localização privilegiada e pela sua grandiosidade. Por essa característica, pode ser considerada uma das mais imponentes estações ferroviárias de Pernambuco.



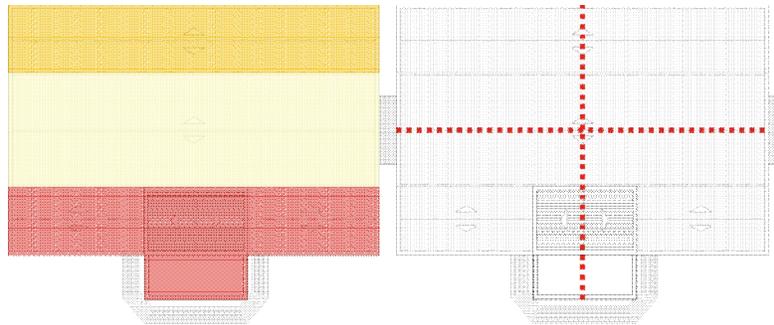
Figuras 9 e 10: Grandiosidade da edificação; terraço em estrutura de ferro, com arcada; Fonte: DPC Fundarpe

A edificação está inserida num terreno inclinado, sendo o nível mais baixo na rua Afonso Pena e o mais alto rua Cel. Antônio Vitor. Isto justifica o fato de haver escadaria na fachada frontal e não na posterior.

Encontra-se em razoável estado de conservação e abriga hoje o Centro Cultural Alfredo Leite, constituindo uma das maiores referências culturais da cidade e da região.

O edifício se desenvolve em um único pavimento, com exceção da fachada principal, cujo corpo central é composto de dois pavimentos. Possui fachada imponente, com características próprias das grandes estações ferroviárias da época.

Observando-se a planta da edificação na sua feição atual, percebe-se que a mesma possui 3 módulos, sendo denominado de módulo frontal, o mais imponente e que abrigava a estação propriamente dita, o módulo central, resultante do fechamento da gare¹⁷, e o módulo posterior, que provavelmente servia de armazém (fig.11) e eixo de simetria, transversal e longitudinal (fig.12)



Figuras 11 e 12: a. Edificação composta por 3 módulos e b. Simetria da edificação; sem escala; Fonte: Secretaria de Planejamento de Garanhuns; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009

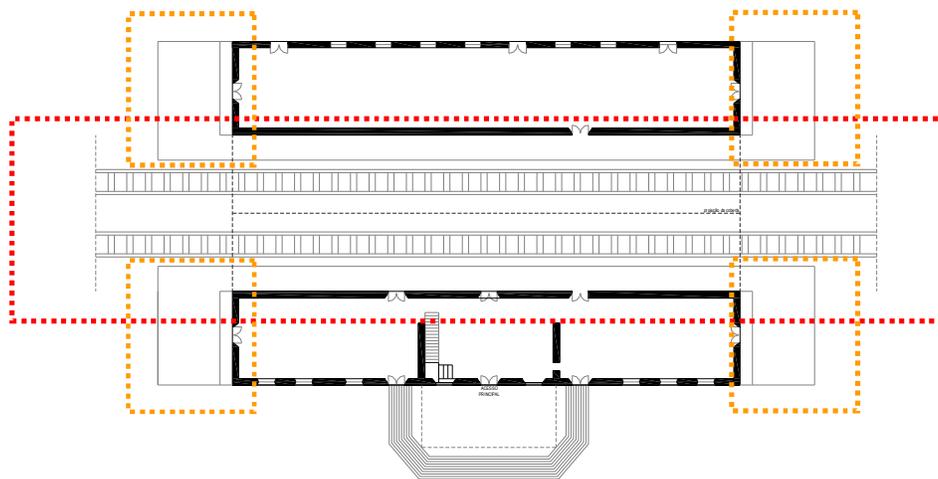


Figura 13: Planta esquemática da antiga estação, mostrando os trilhos dos trens - gare -, bem como a vazadura do módulo central da edificação; ainda, as antigas plataformas externas e internas; sem escala; Fonte: Secretaria de Planejamento de Garanhuns; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009

¹⁷ Verbo: 1.Forma imperativa do verbo garer; substantivo: 1.Estação de trem; ambos franceses. Disponível em: <<http://pt.wiktionary.org/wiki/gare>> acesso em 18.05.2009. Diz respeito à estação de trem propriamente dita, porém e vulgarmente conhecida como o local por onde os trens circulam e param.

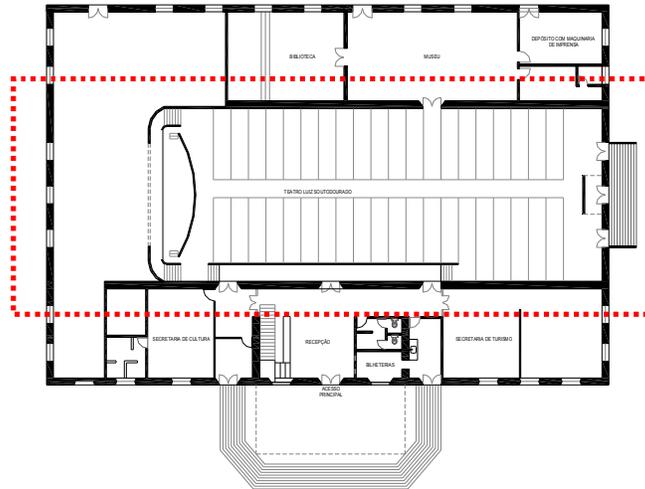
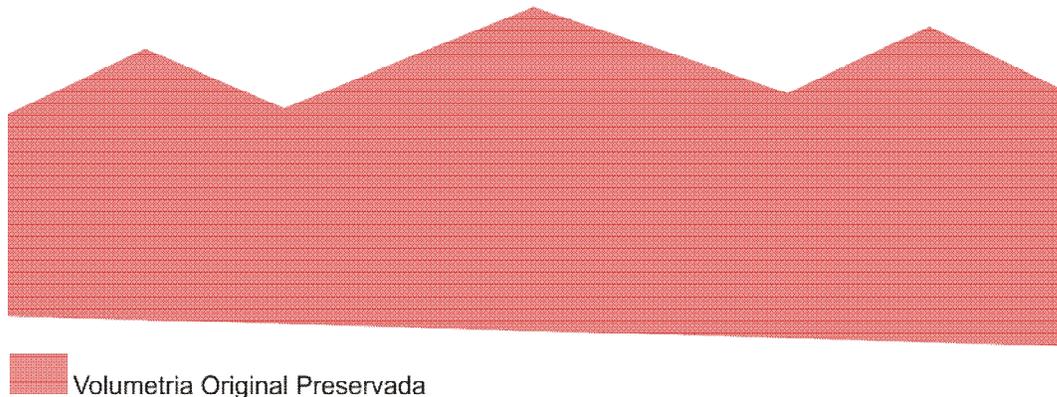


Figura 14: Planta atual da antiga estação. Retirada dos trilhos e inserção do teatro, no módulo central da edificação; sem escala; Fonte: Secretaria de Planejamento de Garanhuns; escadas esquemáticas; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009.

Possui sua volumetria original preservada (figuras 13 e 14), apesar de ter sofrido algumas alterações, tais como: retirada das plataformas externas (figuras 19 e 20), fechamento, com paredes em alvenaria, dos acessos à antiga gare, para inserção do teatro, onde antes se localizavam os trilhos dos trens, e o entaipamento de portas que cedem lugar a janelas.

No corpo central do módulo frontal, que possui 2 pavimentos, observa-se a transformação do antigo frontão triangular da fachada principal, por um de forma parabólica (figuras 21 e 22), bem como a mudança na empena lateral deste volume que passa de linha reta, para triangular, a exemplo dos volumes térreos (figuras 23 e 24). Tais modificações, entretanto, não comprometem a leitura do partido arquitetônico original.

Outra modificação merecedora de registro é a proveniente da alteração de vãos de janelas e portas, visíveis na análise comparativa, expostas a seguir.



Volumetria Original Preservada

Figura 15: Volumetria Preservada; Fonte: Fotografia da edificação, DPC – Fundarpe; elaborado por Daniella Esposito



Figura 16: Volumetria Frontal com pequenas alterações, considerada preservada; Fonte: Fotografia da edificação, DPC - Fundarpe; elaborado por Daniella Esposito



Figuras 17 e 18: a. Estação em 1905 e b. Situação atual da fachada direita, com modificações iguais à da esquerda; Fonte: a. Acervo Flávio Cavalcanti; Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/garanhuns.htm>> acesso em 20.03.2009 e b. DPC - Fundarpe, março 2009



Figuras 19 e 20: a. Foto antiga da Estação, fachada lateral esquerda e suas plataformas e b. Situação atual, fachada lateral esquerda e a subtração das plataformas, bem como o entaipamento da porção central para abrigar o novo uso – Teatro. Abertura de janelas no local das antigas portas; Fonte: a. Fotografia do Quadro da Secretaria de Cultura. DPC Fundarpe, março 2009



Figuras 21 e 22: Comparativo entre a fachada frontal antiga e a atual da edificação; destaque para a transformação na forma do frontão; Fonte: DPC- Fundarpe, março 2009; elaborado por Daniella Esposito



Figuras 23 e 24: Comparativo entre a antiga estação de Garanhuns e a situação atual. Fonte: Fotografia do Quadro da Secretaria de Cultura; DPC Fundarpe, março 2009; elaborado por Daniella Esposito

Todas as esquadrias da edificação são em madeira pintada, com duas folhas em almofada ou veneziana, e bandeira em treliça de madeira.

O edifício possui acesso principal pelo módulo frontal voltado para a Praça Dom Moura, por meio de ampla escadaria que dá acesso ao interior do edifício, através do terraço. Este é composto por uma estrutura de ferro em arcos, apoiada em quatro pilares também em ferro, que sustenta o terraço descoberto do pavimento superior e de onde se chega ao *hall* de entrada. Neste *hall*, onde hoje se encontra a recepção do edifício, localiza-se a escada em madeira de acesso ao primeiro pavimento, limitado ao corpo central deste módulo. Como elemento do uso primitivo, resta ainda a bilheteria que servia à estação. Pode ser observado ainda neste espaço, um painel cerâmico do artista Leonardo Filho, o teto, com forro em régulas de madeira pintada na cor branca e piso em pedra, também pintada, bem como artefatos da época da estação - relógio, lampiões e temão¹⁸, utilizados como objetos de decoração. O prolongamento do *hall* leva aos cômodos que abrigam a Secretaria de Cultura, à esquerda, e a Secretaria de Turismo, à direita. Também por este prolongamento, pode-se chegar ao teatro, localizado no módulo central, cujo acesso principal seria feito pelo exterior,

¹⁸ 3. Barra do leme. 4. *Por ext.* O leme. Disponível em: < <http://www.priberam.pt/DLPO/default.aspx?pal=Temão> > acesso em 14 maio 2009.

através de generosa escadaria. O teatro possui 600 lugares, cujos assentos são bancos em madeira, remanescentes de antigos trens. É composto por três corredores, dos quais 2 são escalonados e um central, em rampa. Há um palco de razoável proporção, com acesso por escadas laterais, e por onde se chega ao fosso, coxia, aos camarins e aos depósitos. O teto tem estrutura em tesouras metálicas, com forro em réguas de madeira.

Na porção direita do teatro, há uma porta, por onde se acessa o terceiro módulo do conjunto, onde está inserido o museu, com acesso direto para rua, que possui no acervo - mobiliários e alguns quadros, relacionados à estação. Através do museu pode ser acessada a biblioteca, a sala com material referente à imprensa local (inclusive há máquinas de época), bem como uma outra sala, cujo uso não foi identificado.

O acesso ao 1º. pavimento é dado por uma escada que se encontra no *hall* principal. Neste pavimento, encontram-se 2 banheiros, e uma área para uso de lazer, a "confraria", inaugurada em 27 de março de 2007, e constituída por salão, com pequeno palco e mesas, cozinha, e o terraço descoberto.

Cabe ressaltar a utilização do imóvel com usos compatíveis à sua importância arquitetônica e histórica, o que, sem dúvida, agrega maior valor ao monumento.

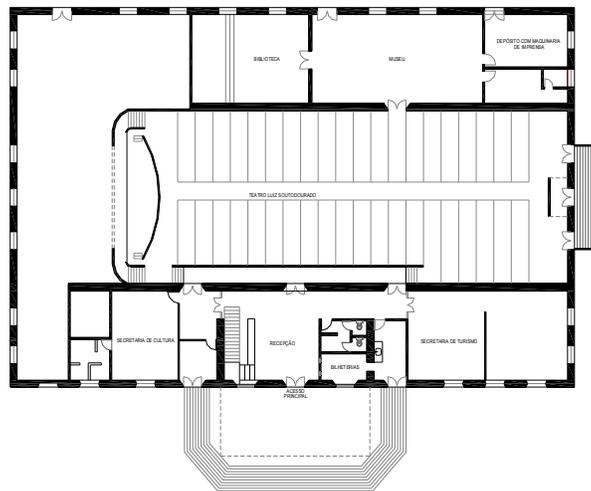


Figura 25: Planta Baixa do pavimento térreo - situação atual da edificação; sem escala
Fonte: Secretaria de Planejamento de Garanhuns; escadas esquemáticas; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009.

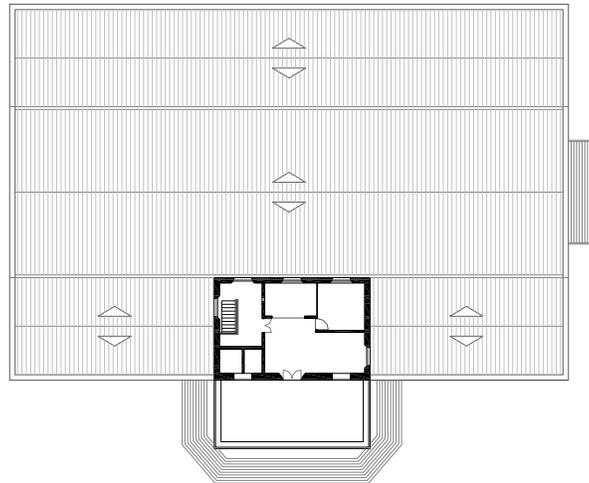


Figura 26: Planta Baixa do 1º pavimento - situação atual da edificação; sem escala
Fonte: Secretaria de Planejamento de Garanhuns; escadas esquemáticas; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

É impossível negar a importância da malha ferroviária para o desenvolvimento do Estado. Implantada na segunda metade do século XIX, teve papel fundamental como agente de desenvolvimento e surgimento de povoações no Estado.

Por onde os trilhos passaram as estações ferroviárias, tornaram-se pólos de expansão dos núcleos onde se localizavam. Os imóveis remanescentes dessa época merecem sem dúvida serem preservados.

O processo de Tombamento da antiga estação ferroviária de Garanhuns foi aberto em 1995, bem antes que a Fundarpe desse início, em 2001, ao primeiro tombamento temático do Estado, relativo ao Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, que se encontra com Exame Técnico em fase de elaboração. Daí, a decisão de sua conclusão à parte.

A antiga estação ferroviária de Garanhuns constitui um exemplar arquitetônico de grande valor e pode ser considerada uma das mais imponentes do interior do Estado. Inaugurada em 1887, constituía o destino final da linha sul, que saía do Recife. Com o prolongamento da linha tronco sul que ligou o Recife à Maceió, a estrada férrea até Garanhuns passou a ser o principal ramal dessa linha com derivação na estação de Paquevira.

Desativada de sua função original, a estação teve sua edificação ocupada pela municipalidade, passando a abrigar um Centro Cultural, inaugurado em 27 de março de 1971. Para tal, o edifício foi adequado ao novo uso, sofrendo as alterações que lhe deram a fisionomia atual. Em 1979, passou por obras de manutenção, e o Centro Cultural recebe a denominação de Centro Cultural Alfredo Leite Cavalcante.

As alterações sofridas, sobretudo a decorrente do fechamento da gare, que separava os dois blocos primitivos, e sua transformação em um teatro de razoável tamanho, hoje denominado Luiz Souto Dourado, não prejudicaram a leitura do conjunto original, constituído

pelo bloco da estação propriamente dita, o da gare coberta (uma das poucas do Estado), e o edifício do armazém. Hoje esses três elementos se fundem visualmente e internamente num só edifício. A proporção original, do conjunto foi mantida, visto que as empenas dos telhados foram conservadas, bem como as dimensões dos edifícios primitivos.

O Centro Cultural Alfredo Leite Cavalcante constitui hoje, um dos mais importantes espaços culturais da cidade e da região. O novo uso devolveu ao edifício a dignidade de sua originária função, conservando sua memória e a condição de elemento de destaque regional.

Em 1991, a Prefeitura Municipal de Garanhuns, em parecer dado pelo Juiz de Direito da Comarca de Garanhuns à época Dr. Gerson Venâncio de Carvalho, recebe sentença favorável de usucapião do imóvel, com área de 8.966m² e suas benfeitorias, que passa a compor o patrimônio do município, encontrando-se registrado no livro nº 2AE3, fls. 27, sob nº R-1 – matrícula 10.660.

Do antigo pátio ferroviário, além do conjunto de edificações que constituíam a estação ferroviária, nada mais resta a não ser a grande esplanada hoje transformada em praças (a Tiradentes e a Guadalajara) que se desenvolvem nas laterais da edificação, e onde acontecem os principais eventos da cidade, a exemplo do Festival de Inverno de Garanhuns, promovido pelo Governo do Estado, através da Fundarpe.

Considerando a grande importância histórica e arquitetônica do edifício da antiga Estação Ferroviária de Garanhuns, marco do período de prosperidade quando funcionou como ponto de partida e de chegada de passageiros, e do escoamento da produção agrícola da região, e que hoje abriga o Centro Cultural Alfredo Leite Cavalcante, a Fundarpe se posicionou favorável ao Tombamento pelo Estado nas formas da legislação vigente.

O polígono de tombamento deverá englobar as praças da Bandeira, Tiradentes, Dom Moura e esplanada Guadalajara, conforme mapa e descrição a seguir:



Figura 27: Polígono de Preservação; sem escala; Fonte: Disponível em: <www.googleearth.com> acesso em 05.05.2009; elaborado por Daniella Esposito, abril 2009

Este tem princípio no ponto 1 localizado na intersecção dos eixos das ruas Joaquim Nabuco e Cel. Antônio Vitor; segue pela rua Cel. Antônio Vitor, até o ponto 2, localizado na intersecção dos eixos das ruas Cel. Antônio Vitor e São Vicente; deflete à direita e segue pela rua São Vicente, até o ponto 3, localizado na intersecção dos eixos das ruas São Vicente e Afonso Pena, deflete à direita e segue pela rua Afonso Pena, até o ponto 4, localizado na intersecção dos eixos das ruas Afonso Pena e Ferreira de Azevedo; deflete à direita e segue pela rua Ferreira de Azevedo, até o ponto 5, localizado na intersecção desta rua com a rua Quinze de Novembro; deflete à direita, e segue pela rua Quinze de Novembro e Tobias Barreto, chegando ao ponto 6, localizado na intersecção dos eixos das ruas Tobias Barreto e Joaquim Nabuco; deflete à direita e segue pela rua Joaquim Nabuco, até encontrar o ponto 1, origem do polígono.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVALCANTI, A. L. HISTÓRIA DE GARANHUNS. CEPE: Recife, 1983. Biblioteca Pernambucana de história municipal, nº. 18. 203.

FIAM/DI. ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS DO INTERIOR DE PERNAMBUCO. Capa de Fernando Antônio Guerra de Souza. Recife: FIAM/DI, 1986, pp.69 - 70.

FUNДАРPE. PROCESSO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GARANHUNS Nº.1126/95. Recife, 1980.

HOBSBAWN, E. J. A ERA DO CAPITAL (1848-1875). 12ª ed. Paz e Terra: São Paulo, 2007.

CAVALCANTI, F. GUIA GERAL DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL
www.fotolog.com/garanhuns

Sites Consultados:

< <http://pt.wiktionary.org/wiki/gare> >

< <http://www.priberam.pt/DLPO/default.aspx?pal=Temão> >

< www.wikipedia.org >

< www.google.com/images >

< www.pe-az.com.br >

< <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/garanhuns.htm> >