

**OS CAMINHOS DO AÇÚCAR EM
PERNAMBUCO: REFLEXÕES SOBRE A RELAÇÃO
ESPACIAL E OPERACIONAL DA FERROVIA COM
A USINA DE AÇÚCAR**

Marcelo Pontes Freitas
celopontesf@yahoo.com.br

Maria Emília Lopes Freire
melopesfreire@hotmail.com

Mariá Silva Faria
marikitaa@gmail.com

**INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO
NACIONAL - PERNAMBUCO**

Os caminhos do açúcar em Pernambuco:

reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar

RESUMO

O objetivo deste trabalho é investigar o modo como as ferrovias, implantadas a partir da segunda metade do século XIX, se articularam operacional e espacialmente com os complexos agroindustriais açucareiros (engenhos centrais e usinas), surgidos ao final do referido século na Zona da Mata de Pernambuco. Ele se volta, especificamente, à descrição e análise da disposição dos equipamentos e infra-estrutura ferroviária nestes complexos. A análise parte de dois estudos de caso, o da Usina Catende e o da Usina Pedrosa - às quais estão associadas, respectivamente, a implantação da Estação Catende e da Estação Ilha de Flores e seus pátios ferroviários. As duas usinas foram fundadas na última década do século XIX e criaram suas ferrovias particulares articuladas à ferrovia principal para o transporte da cana-de-açúcar à fábrica e ao porto do Recife. Nestes estudos de caso se identificam dois tipos de implantação dos pátios ferroviários. No primeiro, todos os elementos formadores do pátio (linhas, desvios, estações, armazéns, casas de moradia, caixas d'água, sinalização, obras de arte etc) eram implantados dentro das terras da usina, e neste caso quase que exclusivamente atendiam à demanda dela própria. Este é o caso da Usina Pedrosa. No segundo, os pátios ferroviários e todos os seus elementos formadores se implantavam próximo à usina principal da região, mas atendiam também a outras usinas das imediações, como é o caso da Usina Catende.

Palavras – chave: 1. Açúcar, 2. Usina, 3. Ferrovia, 4. Configuração Espacial.

Os caminhos do açúcar em Pernambuco:

reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar

Introdução

Na segunda metade do século XIX, a Zona da Mata de Pernambuco passou por significativas mudanças nas relações sociais de produção fruto dos investimentos do capital industrial e financeiro em seu território. Dois aspectos foram relevantes neste processo: a implantação das ferrovias na região agrícola canavieira e o surgimento dos engenhos centrais e das usinas de açúcar que, pouco a pouco, substituindo os tradicionais engenhos banguês, tornaram-se os principais espaços de produção da agroindústria açucareira. O objetivo deste trabalho é, neste contexto, investigar, de forma preliminar, como os caminhos de ferro – linhas, ramais, sub-ramais e desvios particulares - se organizaram espacial e operacionalmente, em articulação com os complexos agroindustriais açucareiros, isto é, com os engenhos centrais e usinas de açúcar, identificando e analisando especificamente a disposição dos elementos componentes ferroviários nestes complexos, de modo a atender a demanda da produção e do escoamento do açúcar.

Os dados deste trabalho foram sistematizados, em parte, a partir de dois inventários realizados pela Superintendência Estadual do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em Pernambuco, a saber: o Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco e o Inventário de Varredura dos Bens Culturais Materiais relacionados ao Ciclo da Cana-de-Açúcar nos Municípios da Zona da Mata de Pernambuco e na Região Metropolitana do Recife. Em razão dos inventários se encontrarem em andamento, são apresentados aqui resultados parciais dos referidos estudos. Portanto, a análise não pode ser considerada conclusiva.

O recorte geográfico dado foi a Zona da Mata Sul de Pernambuco por nela estar inserida a segunda linha de ferro mais antiga do Brasil e a primeira do Nordeste – a Recife and São Francisco Railway Co. Ltda., ou simplesmente, a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco –, e por ser a região de maior concentração de engenhos e usinas de açúcar. Diante da extensão e complexidade do tema foram escolhidos para investigação dois estudos de caso – o da Usina Pedrosa em Cortês e o da Usina Catende em cidade homônima. As duas usinas faziam o escoamento de sua produção açucareira para o porto do Recife por meio da estrada de ferro Recife and São Francisco Railway, tendo sido fundadas ao final do século XIX.

As ferrovias, os engenhos centrais e as usinas de açúcar: síntese da origem e desenvolvimento

A implantação das ferrovias em Pernambuco antecedeu o surgimento dos engenhos centrais e das usinas de açúcar. Foi o desejo político e econômico que determinou o seu traçado, sendo às vezes preteridos os estudos e planos ferroviários que apontavam um melhor aproveitamento técnico do serviço dos caminhos de ferro. Este acompanhou a geografia dos engenhos banguês, pois o açúcar era a principal carga a ser transportado pelas ferrovias.

O marco histórico do início de sua implantação foi a edição do Decreto Imperial nº 1.030, de 07 de agosto de 1852, que concedia aos engenheiros ingleses Edward e Alfred de Mornay o direito à abertura de um caminho de ferro entre Recife e Água Preta e sua exploração por 90 anos, o que deu origem à Recife and São Francisco Railway Co. Ltda. A primeira seção da linha (Cinco Pontas, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo) foi inaugurada em 1858 e tinha uma extensão de 31,511k m.

Tratava-se apenas do primeiro passo de uma meta ambiciosa: tracionar vagões até as margens do rio São Francisco, objetivando consolidar um ágil transporte de pessoas e de mercadorias (como o açúcar, o algodão e produtos pecuários, entre outros). Executada em várias etapas, após a seção Recife – Cabo, seguiram a de Ipojuca – Olinda – Escada (inaugurada em 1860), com 26,160 km, e a de Limoeiro – Flexeiras – Aripibu – Ribeirão – Água Preta – Una, atual Palmares (inaugurada em 1862), com 67,068 km. Este trecho inicial da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, com bitola de 1,67 m, utilizava dormentes de madeira de lei e trilho de ferro ou de aço. Ele ainda atravessava um túnel, conhecido como túnel do Pavão, aberto em terra com comprimento de 145 metros, sendo o primeiro a ser construído no Brasil, e 10 pontes. De acordo com PINTO (1949), o melhor porto do litoral, por onde os engenhos banguês embarcavam sua produção açucareira por barcas para o porto do Recife, era o de Rio Formoso. Para ele, as mercadorias eram transportadas em carros-de-boi e lombo de animais. Assim era natural que os engenhos procurassem interferir no traçado dos caminhos de ferro que se implantavam na região.

Duas outras linhas foram construídas em Pernambuco, sempre tendo como ponto de partida a cidade do Recife, se desenvolvendo para o interior e outros estados do Nordeste – a Estrada de Ferro do Recife a Limoeiro (iniciada em 1879) e a Estrada de Ferro Central de Pernambuco (iniciada em 1881) –, além de vários ramais como o Ramal Garanhuns (inaugurado em 1887), o Ramal Cortês (provavelmente iniciado em 1890, sendo adquirido pela Great Western em 1907), o Ramal Barreiros (iniciado em 1912) e o Ramal Nazaré (inaugurado em 1882). O surgimento destas linhas e ramais foi acompanhado pela implantação de desvios ferroviários particulares construídos pelas concessionárias e, posteriormente, pela RFFSA, que detinham o domínio da técnica. Esta construção foi financiada pelos proprietários dos engenhos centrais e das usinas de açúcar para o transporte da cana, da plantação para a fábrica, e do açúcar, da fábrica para as

chegou a possuir aproximadamente 1.400 km de linha, atingindo, no seu período áureo, o litoral e as regiões da zona da mata, do agreste e do sertão Pernambucano¹.

Somente a partir da década de 1870 é que a revolução nos meios de transporte foi acompanhada pela transformação da agroindústria açucareira em Pernambuco, com o surgimento dos engenhos centrais e das usinas de açúcar. Gradativamente, os antigos engenhos banguês, que fabricavam açúcar bruto (mascavo), rapadura e aguardente, tornaram-se meros fornecedores da cana-de-açúcar para as novas plantas agroindustriais que, incorporando modernas técnicas de produção, passaram a fabricar o açúcar cristal e o álcool. Os engenhos banguês passaram a ser mantidos em fogo morto. De acordo com MELLO (2000), a decadência dos engenhos banguês se acentuou a partir da década de 1930.

O Estado brasileiro desempenhou um papel importante na transformação da agroindústria açucareira subsidiando os empreendimentos. Os engenhos centrais começaram a ser implantados em Pernambuco na década de 1880. Eles eram fábricas modernas, cujos elevados investimentos de capital para sua instalação exigiam uma alta produtividade. O capital empregado para sua instalação era em boa parte estrangeiro, principalmente inglês. Em Pernambuco, sua ocorrência duraria aproximadamente 15 anos devido, com afirmam PERRUCCI (1978), MELLO (2000) e ANDRADE (2001), a problemas de abastecimento que prejudicavam a produção industrial. Um dos fatores que levaram à decadência desta experiência foi a determinação imposta pelo Estado da não plantação da cana. Os engenhos centrais não podiam possuir terras, nem desenvolver atividade agrícola. Sua ação limitava-se à produção industrial do açúcar. A cana utilizada nos engenhos centrais era produzida pelos engenhos banguês. Além desta limitação legal, segundo PERRUCCI (1978), os engenhos centrais não podiam empregar mão-de-obra escrava e deviam construir vias férreas para facilitar o transporte da matéria-prima da plantação à fábrica, bem como se implantar em lugares previamente determinados pelo governo.

Em Pernambuco, o final do século marca o recuo da presença do capital estrangeiro e o crescimento da participação do capital nacional na agroindústria açucareira, havendo a substituição dos engenhos centrais pelas usinas de açúcar. Ao contrário dos engenhos centrais, as usinas possuíam terras e desenvolviam atividades agrícolas, além de possuírem autonomia para sua instalação. Nelas se concentrava a produção agrícola (plantação de cana) e industrial (refino de açúcar). Para elas convergia a produção da cana de todos os engenhos em seu entorno. Gradativamente as usinas foram adquirindo as terras dos antigos engenhos banguês e de usinas menores, tornando-se grandes empresas agroindustriais.

De acordo com MELLO (2000), se num primeiro momento foi a geografia da cana que determinou o traçado dos caminhos de ferro, a partir de sua implantação estas atraíram os engenhos centrais

¹ Segundo a Revista do Instituto Archeologico, Historico e Geographico Pernambucano, vol. XXIV, jan - dez 1922, em 1922 as linhas da Great Western, que ligavam a cidade do Recife ao interior do estado, a Maceió, a João Pessoa e a Natal, possuíam a extensão total de 890 km em Pernambuco, enquanto as ferrovias particulares das usinas de açúcar alcançavam 1.163 km. Apud GIESBRECHT (s.d.).

e as usinas de açúcar para suas margens. Isto ocorreu, por exemplo, com a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, antiga Recife and São Francisco Railway, e a Estrada de Ferro Ribeirão – Bonito.

A relação espacial e operacional da ferrovia com a usina

O processo de transformação da cana-de-açúcar (matéria) em açúcar e álcool (produtos), ou outros derivados, implica no estabelecimento de uma organização espacial que atenda a todo o processo produtivo agroindustrial. Mas o ciclo produtivo não se encerra nesta etapa, não se podendo dissociá-lo da etapa comercial. Deste modo, a descrição e análise desta organização espacial abrangem o exame da forma de implantação e de distribuição de suas construções e de sua infra-estrutura para produção e escoamento do açúcar.

Assim, nesta reflexão preliminar sobre os espaços de produção açucareira em Pernambuco pode-se descrever a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina como uma complementação de funções e operações que culminaram em uma simbiose refletindo o aumento da produção açucareira diante dos custos baixos do transporte ferroviário em comparação com o tipo de transporte anterior que era em carros-de-boi, lombos de animais, canoas e barcaças.

Nesta descrição privilegia-se a análise da relação espacial e operacional da esplanada ferroviária com a usina. A esplanada ou pátio ferroviário é o local onde se encontram os elementos operacionais e não-operacionais que configuram o conjunto ferroviário, a saber: a estação, o armazém, as vilas e clubes operários, a caixa-d'água, o tanque de óleo e inflamáveis e a oficina (que em alguns casos se destaca pela tipologia e é chamada de “dique” ou “diqui”). Os edifícios do dique, em especial, funcionavam como espaço de manutenção das locomotivas e dos vagões.

Entre estes elementos, a estação é um dos mais importantes. As estações seguiam um programa básico, privilegiando os usos mínimos necessários, sem o cruzamento dos fluxos de embarque e desembarque de passageiros, expedição ou recepção de bagagens e mercadorias, entrada e saída de funcionários etc. Outro elemento importante é o armazém. Os armazéns, em sua maioria, tinham planta retangular com telhado em duas águas e cumeeira paralela à linha férrea. Eles possuíam grandes aberturas com esquadrias em porta maciça de correr permitindo um livre aproveitamento do vão.

A Usina Pedrosa

A Usina Pedrosa, situada a 7 km da cidade de Cortês, foi fundada em 1892, por capital nacional, no engenho Ilha de Flores. A sua produção açucareira era escoada por meio da Estrada de Ferro Ribeirão – Bonito construída provavelmente no final do século XIX, que partia da Estrada de Ferro

do Recife ao São Francisco, num percurso de 28,657 km de extensão, com estação terminal em Cortês. Seu percurso nunca chegou a Bonito.

A estrada de ferro passava a 3 km da usina, no interior de suas terras, e por isto foi necessária a construção de um desvio particular conectado com a estrada de ferro principal. Segundo MOURA (1998), em 1918 foram incorporados à usina os engenhos Riachão, Flor da Ilha e Recurso e foram adquiridas duas locomotivas, além das estradas de ferro para Flor da Ilha e Tigre. Em 1924, de acordo com artigo da publicação Ilustração Brasileira, a Usina Pedrosa possuía estrada de ferro própria, com a extensão de 60 quilômetros, ligada à linha da Great Western².



Imagem 02. Antiga Usina Pedrosa. Fonte: GASPAR (2007).

Com a aquisição da Estrada de Ferro Ribeirão – Bonito pela Great Western, esta se tornou o Ramal Cortês que foi fechado ao tráfego em 1968. No ano seguinte seus trilhos foram alienados. Nesta década houve também a demolição de quase todo o antigo prédio da fábrica e a construção de um novo, com a substituição da maquinaria – caldeiras e moendas, além da construção de destilaria de álcool e silos.

Dentro das terras da Usina Pedrosa se localiza a estação Ilha de Flores construída entre as estações Cortês e Linda Flor. O prédio da estação possui planta retangular em pavimento térreo e uma área construída de 230,90 m² – com armazém, sala de espera, sala do agente e bilheteria. No armazém era estocada a mercadoria a ser embarcada e desembarcada, sendo o açúcar produzido pela usina o principal produto de embarque.

² Estes dados são, contudo, controversos. GASPAR (2009b) indica que, em 1929, a Usina Pedrosa possuía uma via férrea de 34 quilômetros, cinco locomotivas e 110 carros e vagões.

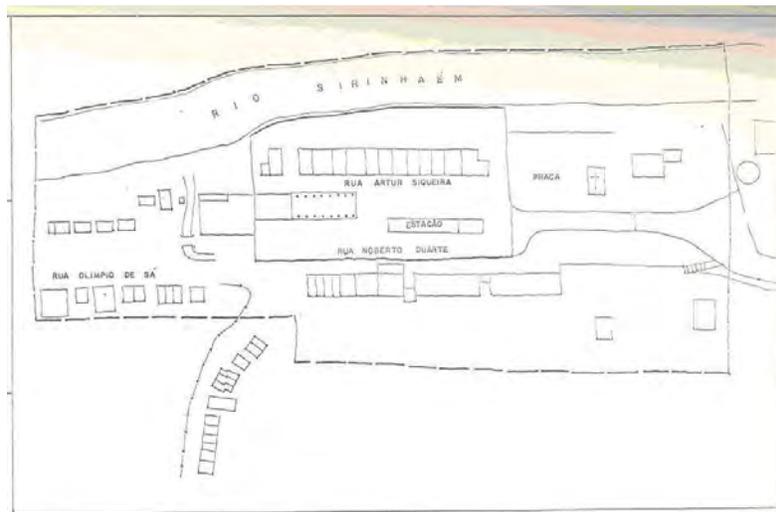


Imagem 03. Planta do povoado e estação. Fonte: FIAM (1983).

O sistema estrutural empregado em sua construção é a alvenaria portante. O prédio apresenta revestimento em reboco e tinta com barramento em textura diferenciada em suas fachadas. A cobertura da estação apresenta duas inclinações, cumeeira paralela à fachada longitudinal, estrutura em madeira e cobertura em telha cerâmica canal. Sobre a plataforma de embarque a cobertura é independente da cobertura principal e está apoiada sobre longarinas em ferro.



Imagem 04. Estação Ilha de Flores. Fonte: IPHAN (2009).

Os vãos das aberturas são em vergas retas e arcos abatidos, apresentando esquadrias em fichas verticais de madeira com bandeiras em gradil de ferro. A plataforma de embarque apresenta piso em cimentado.

O prédio da estação Ilha de Flores segue a tipologia das estações classificadas, no inventário do Iphan, como sendo de Tipo 02, isto é, uma estação de médio porte, apresentando o programa básico (armazém, sala de espera, sala do agente e bilheteria), em estilo eclético, com variações

que consistem na diferença no número de pavimentos, na cobertura sobre a plataforma de embarque, no prolongamento dos beirais, nas mãos-francesas e na existência de platibanda.

Além deste prédio encontram-se também no complexo ferroviário a residência do agente e dois prédios isolados: o WC (do público e da residência) e o depósito de inflamáveis. Hoje já não se encontra a caixa-d'água, construção ferroviária importante que fazia o abastecimento da locomotiva com água que junto com a madeira colocada na fornalha da locomotiva geravam o vapor.

A implantação da estação Ilha de Flores é feita em terreno de topografia levemente acidentada. A estação se localiza em ponto estratégico para o embarque da produção e desembarque e desembarque de pessoas. O pátio da estação Ilha de Flores, provavelmente, era constituído da linha principal e de desvios que permitiam a formação de trens, isto é, ser atrelada à locomotiva os vagões carregados e desatrelados os vagões vazios para carregamento do açúcar, seguindo o trem até a estação terminal. No retorno do trem eram atrelados à locomotiva os vagões carregados, que seguiam até o destino final em vagões fechados e lacrados para conferência no destino por pessoa encarregada.

Próximo à estação encontram-se uma série de edificações pertencentes à Usina Pedrosa que completam o conjunto, como o cine-teatro Pedrosa, o edifício do centro recreativo, um armazém de estocagem e uma vila operária com cerca de 100 casas geminadas - a "rua", que apresenta uma tipologia padrão de habitações coletivas das usinas no início do século XX. O inventário da FIAM (1983), indica que no início da década de 1980, as casas da "rua" eram em alvenaria de tijolos e cobertura de telha cerâmica canal, em duas águas, com cumeeiras paralelas à fachada principal, com beirais ocultos por platibandas.

A Usina Catende

A usina foi fundada em 1890, em terras do engenho Catende, sob o nome de Usina Correia da Silva. Ela se situava a poucos metros da sede do Distrito de Catende, criado em 1892, à época pertencente ao Município de Palmares. Esse nome, entretanto, não se consagrou passando em 1892 a ser chamada de Usina Catende.

Os primeiros proprietários da usina foram o inglês Carlos Sinden e seu sogro Felipe Paes de Oliveira. Ao longo das décadas seguintes ela passou por diversos proprietários que aumentaram continuamente sua capacidade de moagem de cana, com a ampliação de sua área de plantação pela aquisição de dezenas de engenhos, até se tornar, a partir da década de 1930, uma das maiores usinas do Estado de Pernambuco³.

³ Segundo GASPAR (2009b), em 1929 a Usina Catende possuía 43 propriedades agrícolas.

A Usina Catende fazia o escoamento de sua produção agroindustrial açucareira por meio do trem, a partir da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco e criou uma extensa via férrea particular⁴, com bitola de 60 cm. A Estação Catende, situada nas imediações da usina e do arruado que compunha o Distrito Catende, foi inaugurada, de acordo com PINTO (1949), em 1882, à época do antigo engenho banguê.



Imagem 05. Usina Catende e locomotiva.
Fonte: Charles Small, 1942. Apud GIESBRECHT (2007).



Imagem 06. Estação Catende com bueiro da usina ao fundo. Fonte: Charles Small, 1942. Apud GIESBRECHT (2007).

A Estação Catende era composta pelo prédio da estação, pelo armazém e pela casa do agente. A implantação destes imóveis obedecia ao alinhamento da linha férrea, ou seja, os edifícios mantinham as fachadas longitudinais paralelas aos trilhos, posicionados frente a frente. O pátio ferroviário encontrava-se localizado próximo à usina como forma de maximizar o embarque do açúcar e seus derivados. A exemplo do pátio ferroviário de Ilha de Flores, o pátio era constituído de linha principal e diversos desvios que auxiliavam na formação da composição do trem e nas manobras necessárias. O desvio particular da usina se conectava e tangenciava a linha da Great Western de forma a facilitar o transbordo do açúcar, já ensacado, para os vagões da empresa e daí para o porto do Recife.

De acordo com o inventário do Iphan (2009), o prédio da Estação Catende possui planta em forma retangular em nível térreo, com uso de armazém/bagagem, sala do agente, sala do telégrafo, salas de espera de 1ª. e de 2ª. classe, que eram comuns nas estações ferroviárias. O sistema construtivo era em alvenaria portante. A cobertura em duas águas, com estrutura em tesouras de madeira e recobrimento em telha cerâmica canal, se prolonga no sentido das fachadas longitudinais formando amplos beirais apoiados em oito mãos francesas de madeira em cada fachada longitudinal. As fachadas possuem os vãos das aberturas em arco abatido e nas

⁴ De acordo com ANDRADE (1989), ela possuía 125 km de via férrea em 1914 e 140 km em 1929, além de 11 locomotivas e 266 vagões. O Anuário dos Diários Associados de 1931, na sua página 200, indicava que em 1931, ela possuía 150 km de via férrea, além de 13 locomotivas. Apud GIESBRECHT (2007).

empenas laterais em arco pleno. As esquadrias são em madeira com duas folhas, almofadas e bandeiras em gradil de ferro. O piso na plataforma de embarque é em pedra.



Imagem 07. Estação Catende. Fonte: IPHAN (2009).

O armazém, edifício localizado em frente à estação, possui planta retangular com telhado em duas águas e cumeeira paralela à linha férrea. Ele possui grandes aberturas com esquadrias em porta maciça de correr, permitindo um livre aproveitamento do vão. A plataforma local de embarque e desembarque se prolonga além do limite do edifício, facilitando o acesso aos muitos vagões do trem.



Imagem 08. Estação Catende, armazém e casa do agente. Fonte: Brasil. IPHAN (2009).

A casa do agente recebe na esplanada uma implantação inédita até então, pois se localiza conjugada à empena dos fundos do armazém, compondo com ele um bloco único. A coberta principal possui duas águas e cumeeira paralela aos trilhos, apresentando ainda estrutura em madeira e telha cerâmica canal. Os vãos das aberturas são em vergas retas e as esquadrias externas, todas originais, são em madeira com venezianas.

Diante da descrição das esplanadas da Estação Catende e da Estação Ilha de Flores, podemos tecer algumas reflexões sobre como se dava sua organização espacial e suas formas de implantação para atender ao escoamento da produção das usinas de açúcar. Nos dois estudos de caso se percebe que a linha férrea da Great Western foi construída com o propósito de atender à necessidade de escoamento da produção do açúcar. Existiam, de forma geral, dois tipos de implantação dos pátios ferroviários. Ora os pátios e todos os seus elementos formadores (linhas, desvios, estações, armazéns, casas de moradia, caixa-d'água, garagem de trolley, sinalização, obras de arte etc.) eram implantados dentro das terras da usina, neste caso quase que exclusivamente atendendo à demanda da própria usina, a compor com a organização espacial da agroindústria de forma harmônica e interativa (como é o caso da Usina Pedrosa). Ora os pátios ferroviários e todos os seus elementos formadores se implantavam próximo à usina principal da região, mas atendiam também a outras usinas das imediações e geralmente eram situados em área onde se desenvolviam cidades e vilarejos (atendendo também a demanda de passageiros, como é o caso de Catende).

A finalidade dos pátios ferroviários era atender a uma demanda de transporte de carga e de passageiros. Deste modo, eles eram, normalmente, constituídos do prédio da estação, armazém (que podia ser conjugado ou não ao prédio da estação), vila ferroviária, casa do agente, caixa d'água, diques ou oficinas de reparo de material rodante (de vagões de carga ou de carros de passageiros). A implantação destes elementos no pátio segue uma lógica operacional onde os serviços necessários à operação do trem como estação, armazém e outros se localizavam sempre em áreas planas, enquanto os outros elementos poderiam estar dispostos em outras situações. Quando o terreno do pátio era acidentado, as casas de moradia dos funcionários da ferrovia se localizavam na área mais alta.

A usina, como unidade de produção, muito raramente se caracterizava como um elemento de arquitetura isolado – geralmente funcionava com um conjunto de outros edifícios que davam suporte, como as vilas operárias. E é muito freqüente a presença da linha férrea complementada pela estação ferroviária, em suas dependências ou em sua proximidade.

Considerações Finais

Não se pretende com este artigo apresentar conclusões sobre o tema, mas sim apontar um novo campo de estudo e novas hipóteses de trabalho a serem aprofundadas em outras pesquisas.

A complexa tarefa de descrever e analisar como os elementos dos caminhos de ferro se organizaram espacial e operacionalmente com o complexo agroindustrial do açúcar em Pernambuco, nos leva necessariamente a ampliar as fronteiras do patrimônio cultural e de sua

prática de preservação. Ampliação esta temática, tipológica e cronológica. Ao invés de, tradicionalmente, enforçar-se a individualidade e excepcionalidade da estação ferroviária e do engenho banguê (com casa-grande, capela, moita e senzala), com seu tombamento, passa-se a analisar todo um complexo agroindustrial, onde a produção e o transporte do açúcar estão indissociavelmente ligados pelos espaços da usina de açúcar e da ferrovia. Percebe-se que estes dois espaços associados à atividade agroindustrial moldaram o território da Zona da Mata de Pernambuco alterando significativamente sua paisagem ao final do século XIX e ao longo do século XX.

Pensar a temática da agroindústria açucareira em Pernambuco por este viés traz novos desafios no que diz respeito ao conhecimento e identificação do patrimônio cultural e a sua prática de preservação.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. **História das usinas de açúcar em Pernambuco**. Recife: Massangana, 1989.

ANDRADE, Manuel Correia de. Espaço e tempo na agroindústria canieira de Pernambuco. **Revista Estudos Avançados**. Instituto de Estudos Avançados da USP, São Paulo, v. 15, n. 43, p. 267-280, set./dez. 2001.

CÔRTEZ, Eduardo. **Da Great Western ao metrô do Recife**. Recife: Persona, 2004.

FIAM. **Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Interior (PPSHI) – 2ª Parte/1ª Etapa** (14 Municípios da Mata Sul e Chã Grande, no Agreste). Versão Preliminar, v. 2. Recife: 1983.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **E. F. Usina Catende**. S.d. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ferroviaspart_norte/efusinacatende.htm>. Acesso em 18.05.2010.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil: Catende**. 2007. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/catende.htm>>. Acesso em: 01.06.2010.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil: Ilha de Flores**. 2008. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/ilhadeflores.htm>>. Acesso em: 01.06.2010.

GALVÃO, Sebastião de Vasconcellos. **Dicionário Corográfico, Histórico e Estatístico de Pernambuco**. Org. e introdução Leonardo Dantas Silva. 2 ed. Recife: CEPE, 2006. 4 v.

GASPAR, Lúcia. Usina Pedroza. **Pesquisa Escolar On-Line**. Fundação Joaquim Nabuco, Recife: 2009a. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/>>. Acesso em: 07.06.2010.

GASPAR, Lúcia. Usina Catende. **Pesquisa Escolar On-Line**. Fundação Joaquim Nabuco, Recife: 2009b. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/>>. Acesso em: 07.06.2010.

ILUSTRAÇÃO brasileira. N. 46. Rio de Janeiro: MALHO, 1924.

IPHAN. **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**, v. 3. Recife: Iphan – PE, 2009.

MELLO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças**: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Recife: 2000.

MOURA, Severino Rodrigues de. **Senhores de engenho e usineiros, a nobreza de Pernambuco**. Recife: FIAM, CEHM, Sindaúcar, 1998. (Tempo Municipal, 17).

PERRUCCI, Gadiel. **A república das usinas**: um estudo de história social e econômica do Nordeste, 1889-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

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