

HISTÓRIA DA ESTAÇÃO ARCOVERDE: UM PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ESQUECIDO NO SERTÃO PERNAMBUCANO

Danielle de Araújo Bispo¹

Resumo: O objetivo desse artigo é narrar a história da Estação Arcoverde, relatando o trabalho dos artistas, o desinteresse do Poder Público e ilustrando a situação precária da infraestrutura do espaço, que se degrada cada vez mais com o passar do tempo. Para isso, realizaram-se pesquisas bibliográficas e entrevistas com pessoas que tiveram contato de algum modo com a Estação. Sendo importante para a cidade, ressalta-se como a preservação desse monumento pode ter valor cultural representativo para a sociedade arcoverdense, contribuindo para a construção de sua identidade.

Palavras-chave: Estação de Arcoverde, Patrimônio Ferroviário, História.

1. Introdução

Em Pernambuco, no Sertão do Moxotó, uma cidade presenteia a discussão sobre um monumento ferroviário: Arcoverde. Arcoverde possui área de 350,9 Km² e em 2010 contava com 68 793 habitantes (IBGE, 2011). A história da cidade perpassa também a história da Estação Ferroviária Barão de Rio Branco, mais tarde denominada Estação Arcoverde. A estrada de ferro teria intensificado o comércio e possibilitado a elevação da cidade à categoria de município (PREFEITURA DE ARCOVERDE, 2011).

A Estação foi inaugurada em 1912 e desativada por volta da década de 1980². Após anos de abandono, ela foi ocupada por um grupo de artistas da cidade em 2001 para a realização de atividades culturais. Com a ocupação, a Estação passou a ser conhecida como Associação Estação da Cultura e abrigar tanto os artistas da Associação como os artistas de outros grupos culturais da cidade.

¹ Universidade Federal Rural do Semi-Árido. danielle.bispo@ufersa.edu.br

² Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/arcoverde.htm>. Acesso em: 19 set 2011.



Os artistas que usam o espaço da Estação mobilizaram-se e postaram um vídeo no blog da Estação da Cultura e na *home page*³ do Portal Pernambuco Nação Cultural no mês de novembro de 2011. O vídeo intitulado “Quem preserva a Estação?” mostra os integrantes cuidando do espaço, arrumando as telhas, limpando o chão. No vídeo, uma integrante do Grupo Mandalá de Teatro, grupo que usa o espaço da Estação para ensaiar, fala:

Triste demais, né? É deprimente mesmo porque você... Tanta gente que luta por um espaço e que não tem, pra fazer cultura, pra trabalhar com artes, tão importante na história da humanidade mesmo, e a gente com um espaço desse, abandonado desse jeito. Num impasse político, né? Não pode mexer porque é um patrimônio histórico. É cedido a prefeitura e a prefeitura tem que tomar conta e a prefeitura deixa assim: o telhado tá caindo. É perigoso. Arriscando a vida das pessoas. E vendo a história de uma cidade, porque aqui passou a história de uma cidade, sendo destruída pelo tempo. Pelo tempo não, né? Pela omissão de quem deveria tomar conta. Pra o artista que precisa tanto daqui, que precisa desse espaço pra trabalhar, pra produzir, de maneira gratuita mesmo, de maneira tão particular, ver sua realidade assim: no chão.

Desde meados de 2009, os artistas da Associação vêm relatando a situação precária da infraestrutura e exteriorizando o embate em que se encontram já que o monumento, oriundo da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, com a Lei 11.483/2007, passou a pertencer a União. Atualmente, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN que, a partir daquela lei, ficou responsável por “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”, está negociando junto à prefeitura de Arcoverde a cessão do espaço. Entretanto, os artistas também não querem perder o espaço que ocupam desde 2001.

Nesse sentido, o objetivo desse artigo é narrar a história da Estação Arcoverde, relatando o trabalho dos artistas, o desinteresse do Poder Público e ilustrando a situação precária da infraestrutura do espaço, que se degrada cada vez mais com o passar do tempo. Para isso, realizaram-se pesquisas bibliográficas e entrevistas com pessoas que tiveram contato de algum modo com a Estação. Por fim, descreveu-se sua história a partir dos dados encontrados.

³ Disponível em: <<http://www.nacaocultural.pe.gov.br/quem-preserva-o-patrimonio-de-arcoverde>>. Acesso em: 01 dez 2011.

2. História da Estação Arcoverde

A história da Estação Arcoverde está intimamente relacionada com a história da cidade. As primeiras referências sobre o povoamento Olho d'Água dos Bredos que daria origem à Arcoverde datam de 1812 (IPHAN, 2009). O povoado foi elevado à categoria de vila, através da Lei Estadual nº 991, de 1 de julho de 1909. A vila veio a se chamar Rio Branco a partir de 1912 em homenagem ao Barão do Rio Branco, que faleceu em 10 de fevereiro de 1912, no Rio de Janeiro, no sábado de Carnaval (WILSON, 1982).

No dia 13 de maio de 1912, em Rio Branco, foram inaugurados os trilhos da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. A Estação, que nesta época pertencia a Great Western, passou a se chamar também Rio Branco. Segundo Wilson (1982), somente após a inauguração da Estação é que o nome da vila muda oficialmente. Assim, o nome Rio Branco substitui o de Olho d'Água dos Bredos.

Em 11 de setembro de 1928, Rio Branco tornou-se município autônomo a partir da Lei Estadual nº 1.931 (IPHAN, 2009). Em 31 de dezembro de 1943, Rio Branco teve seu topônimo mudado para Arcoverde, uma homenagem ao primeiro Cardeal do Brasil e da América Latina, D. Joaquim Arcoverde de Albuquerque Cavalcante. O Cardeal nasceu em 17 de janeiro de 1850 na fazenda Fundão, no município onde atualmente é Arcoverde. A mudança de nome se deu também por força de um decreto de 1943 do Governo Federal que tinha por finalidade evitar que houvesse duplicatas de nome no país. Como Rio Branco também era o nome da capital do Acre, houve necessidade da mudança (WILSON, 1983). Essas mudanças de nomes também se refletiram no nome da Estação, como se pode observar no trecho da entrevista:

É porque foi o seguinte. Quando essa estação chegou aqui, não era cidade. Aqui só torna-se cidade no dia 11 de setembro de 1928. Aqui chamava Água dos Bredos. Aí quando foi pra chegar a ferrovia, mudaram o nome de... em vez de ser Água dos Bredos passou a Barão de Rio Branco. A vila, né? Que não era cidade. Foi em 27 de março de 1912. Aí quando foi em maio, já tinham botado o nome de Água dos Bredos pra Barão de Rio Branco. Aí, passou. Pode olhar que do outro lado ainda tem: Barão do Rio Branco. A gente olhando assim direitinho. Já prestou atenção? (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012).

O entrevistado do trecho acima tem cerca de 70 anos e trabalhou como chefe de estação durante 23 anos, em várias cidades. Ele explica que antes de ser chefe, trabalhou como telegrafista e despachante. Segundo o entrevistado, o telégrafo era o principal meio de comunicação nas estações já que nem todas tinham telefone. “Era o mais usado

nas estações. Eles davam mais preferência à telegrafia do que mesmo ao telefone pra falar” (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012). Na Estação de Arcoverde, ele trabalhou como chefe por 5 anos. Foi a última estação em que ele trabalhou. Atualmente reside na cidade, próximo à Estação.

Como mencionado por Francisco Silva no trecho anterior, ainda é possível ver o nome Barão do Rio Branco sob o nome Arcoverde na Estação, como se observa na figura que segue:

Figura 1 – Nome da Estação



Fonte: A autora (11/05/2012)

Os trens transportavam passageiros, cargas e animais na Estação de Arcoverde (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012). Wilson (1983), que nasceu em Arcoverde, explica que em 1916 Rio Branco teve sua primeira feira de gado. Os manejos com os bois “eram horas de trabalho pesado para o pessoal encarregado de meter os bois no trem. Vez por outra um boi mais brabo [...] saía cidadezinha afora, botando mulher e menino pra correr pelas calçadas e pelo meio da rua” (WILSON, 1983, p. 133).

O trem de passageiros era dividido entre primeira e segunda classe. Os cartões de passageiro dessas classes tinham cores diferentes. O branco era da primeira classe e o azul era da segunda. “A segunda, era os últimos carros, era banco de madeira. O outro era estofado, que nem ônibus. O outro era de madeira. Era 50% mais barato” (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012).

Na Estação de Arcoverde, o trem era Maria Fumaça, ou seja, era movido à lenha. De 1958 a 1959, a Maria Fumaça foi desativada e os trens passaram a utilizar óleo diesel (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012). Como inicialmente o trem era

Maria Fumaça, usavam-se as caixas d'água. Depois que o trem passou a utilizar óleo, usavam-se os tanques. “Ela era a vapor, né? Então, colocava na lenha. Quando esquentava muito, aí jogava água pra esfriar a caldeira. (...) E aqueles de lá, aqueles tanques que tem lá do outro lado, ali justamente era os tanques de abastecimento já de óleo diesel” (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012).

Na figura seguinte, e ao lado esquerdo pode-se ver que os tanques onde ficava armazenado o óleo diesel; e, ao lado direito, a caixa metálica sobre a parede branca era onde ficavam as duas caixas d'água.

Figura 2 – Conjunto operacional



Fonte: A autora (20/08/2011)

O conjunto ferroviário de Arcoverde também contava com a casa do chefe e a vila dos funcionários da linha (Francisco Silva, entrevista, 24/09/2012) nas suas proximidades. A casa do chefe continua em pé e hoje é habitada por uma família. Nos imóveis da vila também moram famílias, mas eles foram descaracterizados pela intervenção dos moradores e pelo tempo. Segundo o IPHAN (2009), de acordo com informações locais, os imóveis da vila, foram vendidos para moradores e ex-funcionários da RFFSA.

O trem trouxe a prosperidade para Rio Branco pois era um meio de transporte que superava a forma de transportar mercadorias e pessoas na época, como se nota a seguir:

Os trilhos de nossa outrora ‘Great Western’, chegados a Rio Branco em 1912, foram, no entanto, o primeiro e o grande fator de prosperidade e civilização da ‘cidadezinha’ e do Sertão, onde os meios de transporte eram, antes, o burro, o cavalo, o jumento [...], o carro de bois, a rede e às vezes uma diligência, como a que existia, no início do século (e fim do século passado), da Fazenda Tambores (no atual Município de Pesqueira), para São Caetano ou Antônio Olinto,

naquela época, ponto terminal dos trilhos da 'Great Western', no Sertão (WILSON, 1983, p. 174).

Um texto de Giovanni Pôrto, nascido em Arcoverde em 1933, descreve um pouco sobre a história da cidade e o que a Estação representava para os moradores:

As notícias vinham através dos poucos rádios existentes e dos jornais trazidos pelo trem. Para mim, era um acontecimento ver a chegada do trem. Antes de parar na estação, ele 'tomava água' de um grande e elevado depósito que ficava um pouco antes da estação da 'Great Western'. Depois de abastecido, ele movia-se lentamente e outra vez parava. Olhávamos então para as pessoas nas janelas; víamos os homens de guarda-pó que desciam dos vagões; ouvíamos a voz dos meninos que vendiam cocadas e roletes de cana e sentíamos, quanto estávamos mais próximos à locomotiva, o bafo morno do seu vapor. À estação, vinham muitas pessoas. Uma para receber parentes ou amigos; a maioria apenas para ver o trem, estar no espetáculo da sua chegada, ouvir notícias trazidas pelos viajantes e comprar jornais e revistas, logo apregoados pelo gazeteiro. Quando a locomotiva começava a resfolegar, esguichando vapor e aos poucos movendo as rodas nos trilhos, ficávamos esperando ver desfilar... a princípio lenta e logo rapidamente... as janelas com rostos e acenos. E lá se ia o trem com destino a Lagoa de Baixo, hoje Sertânia (PÔRTO, 2004, p. 119-120).

Java, um dos entrevistados que atualmente utiliza um dos imóveis da estação como atelier de grafite, morou em Arcoverde na sua infância e diz que sua brincadeira de criança era pegar carona no trem e saltar quando ele pegava velocidade. "Pegava o trem até ali na frente. Quando ele pegava velocidade, aí nós descia. Muita gente aqui vendia pipoca, seriguela, tudo aqui, cocada. Era massa aqui" (Java, entrevista, 10/05/2012).

Mas, apesar da sua importância, já depois de 1920, Wilson (1983, p. 173) afirma que "com o início de nossas Estradas de Rodagem, o caminhão desbravou, de fato, o Sertão". Além disso, quando chegaram os carros e ônibus que faziam o mesmo trajeto do trem, "de Rio Branco ao Recife, em três horas e meia ou 4 horas, nossa Estaçãozinha da 'Great Western' foi ficando abandonada" (WILSON, 1983, p. 494).

Francisco Silva corrobora a informação anterior quando diz que "o movimento foi... se acabando mais, o movimento de passageiro, com esse negócio de ônibus, essas coisas, aí foi diminuindo" (entrevista, 24/09/2012). O transporte de passageiros foi suspenso antes do transporte de cargas na Estação de Arcoverde. O último trem que transportou passageiros nessa estação passou no dia 23 de novembro de 1988, segundo o entrevistado.

Não se sabe ao certo quando a Estação de Arcoverde começou a cair no abandono. Na entrevista, Francisco Silva diz que o último trem de passageiros passou em 1988 e que depois disso o trem ainda movimentou cargas. Acredita-se que a inativação da linha e o abandono dos imóveis tenham ocorrido na década de 1990. Como também foi no Governo de Fernando Henrique Cardoso que a RFFSA foi dissolvida, liquidada e extinta por meio de decreto, no ano de 1999, acredita-se que nesse intervalo de tempo, entre 1988 e 1999, possa ter ocorrido o “abandono” dos imóveis.

Quando se perguntou a Java se ele tinha lembranças de quando o trem parou de funcionar na Estação, ele responde:

Eu acho que foi até 89. Acho que ainda rolou até 89. Ainda passava o trem aqui. Noventa, noventa e pouco, aí já não tinha mais. Aí ficou só aqueles galpões ali. Faltava água lá em cima, o pessoal... era muita gente carregando água que era uma falta d'água aqui na cidade. O pessoal vinha aqui, levava água naquelas cisternas ali. Tudo funcionava. O pessoal levava água (Java, entrevista, 10/05/2012).

O trecho acima também reflete as condições de vida dos moradores à época e a convivência com a falta de água que sempre foi um problema do sertão pernambucano. De formato retangular e branca, a cisterna está entre o pé de mandacaru e a árvore na figura abaixo. Atrás da cisterna encontra-se o conjunto operacional onde ainda se vê uma das caixas d'água atrás dos galhos da árvore; e ao lado esquerdo da cisterna, ver-se um dos armazéns.

Figura 3 – Cisterna



Fonte: A autora (11/05/2012)

Durante seu abandono, segundo o coordenador da Associação Estação da Cultura, houve assassinato e desova de cadáveres na Estação, além de servir como ponto de drogas:

Era um lugar que causava medo, assim, aqui na comunidade, entorno, já chegaram a encontrar um corpo aqui, já tava servindo de desova de corpos e tal, de prostituição, lugar de consumo de drogas, esse tipo de coisa (Claudiney Mendes, entrevista, 19/08/2011).

Enquanto a Estação permanecia nesta situação, um grupo de artistas planejava ocupar o espaço. Mas, dentro do próprio movimento artístico havia divergências quanto se era correto ocupar. Assim, informações vazaram e chegaram à Prefeitura que mandou lacrar todas as entradas. Cinco artistas, da Companhia Tecendo e Acontecendo, inconformados diante da situação, resolveram planejar novamente a ocupação. Um dos ocupantes na época e posteriormente o primeiro coordenador da Associação explica como aconteceu esse novo planejamento:

Vamos fazer um retiro, que era... a gente chamou de retiro intelectual. Que era um ensaio pra estudar. Vamo sair da cidade, vamo passear, vamo pra um lugar, numa serra mesmo, numa cabana à luz de velas. E ficamos quatro dias, esse grupo, pra estudar o que é isto, o que é que a gente quer, qual é... qual é o formato do teatro que nós queremos, não é? Como é que a gente quer produzir, como é que a gente quer... é... produzir artisticamente, o que a gente pensa. Então vamos refletir sobre essas questões... E onde é? Se a gente não tem espaço, né? Essas reflexões feitas no retiro: se a gente não tem espaço, como é que a gente... qual é o diário que a gente vai fazer pra acomodar no espaço que nós não temos? Então... e a gente se convenceu: a gente não tem outro jeito não. Vamo ocupar aquele negócio do jeito que tá. E quando a gente desceu da serra, desceu decidido. E começamos a nos mobilizar pra isso. Porque a gente entendia que uma vez ocupando, uma vez chegando no espaço não ia poder mais sair. Então, a gente tem que chegar pra morar. E morar num lugar que não tinha energia, que não tinha banheiro, que não tinha água, que não tinha teto, que não tinha nada. E o que é que a gente tinha? A gente tinha alguns figurinos de teatro, algumas poucas roupas, uns colchões e uns livros e uns CDs (Henry Pereira, entrevista, 29/08/2012).

Em 17 de novembro de 2001, esse grupo de artistas ocupou os armazéns da Estação. No trecho abaixo, pode-se ver detalhes da chegada do grupo à Estação no primeiro dia de ocupação. O entrevistado explica a situação do espaço e as condições que tiveram que se submeter no início da ocupação.

Quando foi no domingo de manhã, 7h da manhã, eu acho, a gente chega com uma Kombi, quase se desmanchando, com escada, corda,

balde, inchada, sabe? E... do outro lado, assim, colchões, lençol, tudo que a gente sabia que ia precisar usar. Lampião, que não tinha energia. E aí quando chegou, eu subi, foi pela escada lá pelo teto, amarrei uma corda, desci pela corda, destravei a porta por dentro e aí os outros foram entrando. E a gente começou lavando, varrendo, porque ainda tinha muita sujeira, resto de coco, muito lixo. A gente precisava lavar aquilo direitinho. E aí a gente contratou um caminhão pipa e aí foi chegando o caminhão pipa, daqui a pouco chegou o carro de som que a gente também chamou pra poder fazer movimento. Daqui a pouco começou a chegar a comunidade, começou a ajudar, todo mundo perguntou o que é que a gente tava fazendo, a comunidade: “Ah, legal! Vamo nessa!” e... limpou tudo. Seis horas da tarde, a gente já tava todo mundo acomodado naqueles galpões lá. Aí já tinha um espaço que a gente destinou como biblioteca, onde a gente arrumou os livros, CDs, um som. Um outro espaço a gente colocou como um dormitório, espalhou um monte de colchão no chão. Aqui na frente, a gente colocou uns tambores, aí se tornou banheiro, ali a gente tomava banho, né? E ficamos os... os quatro... assim, na primeira semana lá meio sem saber o que é que vai acontecer, com um medo danado (Henry Pereira, entrevista, 29/08/2012).

Inicialmente, utilizaram os armazéns para montagem de espetáculos, laboratórios de teatro e oficinas artísticas para a comunidade. Ao mesmo tempo passaram a morar no local por apreensão de represálias da prefeitura e para isso foi preciso improvisar alguns cômodos, como por exemplo, banheiro e cozinha. O local serviu de moradia durante nove meses. Neste ínterim, alguns artistas entraram e outros saíram. Nas palavras de Henry: “Éramos teatro 24 horas. Não havia momento em que não estivéssemos vivendo um espetáculo” (ALVES; CARVALHO, 2008).

Pouco tempo após a entrada, já em janeiro de 2002, houve a legalização e a criação do estatuto do coletivo de cultura popular, que depois se tornara a Associação Estação da Cultura, uma organização sem fins econômicos, composta por atores de cultura popular. Nas palavras dos seus integrantes, “temos por objetivo formar agentes culturais que possam atuar no campo da cultura através de ações que integram arte, educação e comunicação para o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida da sociedade [...]” (ASSOCIAÇÃO, 2010).

Esses artistas mantiveram-se no espaço com apoio, entre outros, de alguns editais e dos povos indígenas.

Pra não dizer que não tivemos apoio, do poder público nenhum, quem nos apoiou foi o movimento indígena. Principalmente o povo Xucuru que mandava comida pra gente, né? De vez em quando chegava: Ah, chegou um presente do Xucuru. A gente: Êêê! Chegou o cacique Marcos, Xucuru, êêê!. Porque a gente sabia que vinha acompanhado. Então, assim, uma vez que eles trouxeram três caixas de banana. A gente comeu banana durante três dias, só banana, porque também não

tinha outra coisa... mas se sustentou. Depois chegou do povo Pankararu duas caixas de pinha. A gente comeu tanta pinha, era de manhã pinha, de tarde pinha, né? Mas fomos segurando desse jeito. E aí em 2004 tudo muda, porque abre-se um edital para projetos culturais pela Brazil Foundation, que era uma... uma... entidade não governamental que tinha esse caráter de investir em projetos, em iniciativas novas, né? (Henry Pereira, entrevista, 29/08/2012).

Como se vê na fala do entrevistado, a Associação Estação da Cultura recebeu o primeiro investimento em 29 de julho de 2004 da Brazil Foundation, uma entidade não-governamental que investe em projetos sociais da sociedade civil brasileira por meio de doações de pessoas e empresas nos Estados Unidos e no Brasil. O projeto intitulado “A Gente Construindo” foi escolhido na Seleção Anual de Projetos e possibilitou uma ampliação de investimentos nas oficinas existentes, aumentando consequentemente o número de oficinas e o número de agentes culturais. Também no ano de 2004, a Associação Estação da Cultura foi beneficiada no primeiro edital do Programa Nacional de Cultura, Educação e Cidadania – Cultura Viva, tornando-se um Ponto de Cultura.

Os integrantes da Associação Estação da Cultura passaram por diversas dificuldades desde a ocupação da Estação. Um dos imóveis, cedido aos grupos de bois da cidade, era onde ficava o escritório da Associação, mas, como se vê abaixo, se tornou impraticável permanecer no espaço:

Ali onde o pessoal do boi tá ocupando, ali embaixo, inclusive eles estão lá. Era lá o escritório da gente, todos os documentos, tudo. A câmera que a gente recebeu, os computadores, teve um certo dia que a gente voltou de manhã, saiu à noite, né, saía de 18h, a gente tava trabalhando em horário comercial... Quando a gente voltou de manhã tava arrombado, levaram câmera, levaram microfone, levaram tudo, queimaram uns documentos, algumas coisas, então, foi muito complicado, acho que foi o pior momento da Estação, da instituição foi esse (Claudiney Mendes, entrevista, 19/08/2011).

No ano de 2008, ocorreu uma mudança na gestão da Associação Estação da Cultura. Os jovens que estavam em formação desde 2003 passaram a compor a coordenação da entidade, então, a Comissão Executiva passou a ser composta por Claudiney Mendes e Raphaella Araújo.

Desde o começo. Desde o primeiro dia, desde a ocupação. Fui o primeiro a chegar e o último a sair, porque dos cinco, em dois meses, teve um que disse: eu não aguento mais não. E retirou-se e foi embora. Aí um tempo depois, a menina lá disse: ah, num aguento mais não, vou embora. Depois ficou eu e Naruna e Elton, né? E depois Naruna foi embora e ficou eu. E aí quem chegou perto? Foram os meninos.

Que começando aquelas oficinas que a gente colocou no início... E dentre os meninos está Claudiney e Raphaella. É daí que eles aparecem. Das primeiras oficinas. Oficinas de grafiteagem, depois entraram na oficina de teatro. Foram fazendo as oficinas todas porque ficaram muito encantados com toda essa história, com tudo aquilo. [...]. E aí em 2009, oito, 2009, eles assumiram. Já assumiram com... coordenando o projeto do Unicef. [...] Já foram eles. Eu já tava só na assessoria. Também quando terminou o projeto, eu saí e hoje a minha relação com a Estação é quando a gente precisa... Em parcerias, em projeto. Hoje eu assumo um projeto, por exemplo... um projeto com educação e cultura na área indígena e em algum momento, a gente se relaciona como parceiro da Estação da Cultura. Mas, o protagonismo, a liderança, a condução são eles (Henry Pereira, entrevista, 29/08/2012).

A mudança na coordenação trouxe agregada uma nova reformulação na gestão da Estação da Cultura. Foram desarticulados os cinco núcleos de linguagens artísticas, pois seria inexecutável manter todas as oficinas em funcionamento sem um financiador fixo e com a necessidade de sempre precisar ir atrás de editais. Ademais, os núcleos possuíam linguagens muito diferenciadas e não havia na associação pessoas qualificadas em todas, senão mediante contratação de oficinheiros (Raphaella Araújo, entrevista, 12/05/2012).

Um acontecimento que merece ênfase é que a nova gestão abriu o espaço da Estação para a entrada de outros grupos culturais, com o propósito de dar maior utilidade ao espaço e congregar um maior número de pessoas. Atualmente, a Estação é ocupada por seis grupos, como por exemplo, a Liga dos Bois de Arcoverde. Periodicamente há reuniões gerais, onde participam todos os grupos, denominada Grupo Gestor do Espaço (Raphaella Araújo, entrevista, 11/05/2012).

Em 2009, o IPHAN publicou um Inventário no qual dizia que o uso da Estação era desconhecido. Como em alguns momentos, a Associação pensou em desistir e como 2008 foi um ano de transição de gestores, ano que o IPHAN foi em Arcoverde, é justificável sua ideia de que o conjunto ferroviário parecia estar abandonado, como diz o Inventário: “A estação, desativada desde princípios dos anos 1980, ainda está de pé, sem uso conhecido. Dá a impressão, pelas fotos, de estar abandonada” (IPHAN, 2009, s/p). Neste relatório, fica em evidência que o IPHAN não chegou a conversar com os artistas que ocupavam os armazéns. Pelo contrário, ainda no relatório é possível perceber que o IPHAN atribui o projeto da Estação da Cultura enquanto ponto de cultura à Prefeitura, que segundo os artistas nunca colaborou com o projeto.

Em abril de 2011, no mesmo ano em que a Associação completou dez anos, a Brazil Foundation selecionou 20 entidades que já foram apoiadas em outros momentos

por ela, entre elas a Estação da Cultura, para o projeto “BrazilFoundation 10 Anos”. Em 2012 também houve a aprovação do projeto Cineclubes Locomotivo, pela segunda vez, no 5º edital audiovisual do Funcultura (ASSOCIAÇÃO, 2012).

Em fevereiro de 2012, um dos imóveis da estação, ocupado pela Liga dos Bois sofreu um incêndio, conforme conta o entrevistado:

Esse fogo foi apagado depois de duas horas de fogo. Vieram de Belo Jardim, que não tem corpo de bombeiro aqui. Foram pra Belo Jardim... Ligaram pra Belo Jardim. Belo Jardim veio e trouxeram uns carros pipas e tentaram coisar, mas não deu certo. Mas, quando chegaram, não deu tempo de salvar nada. Os meninos tava tudo no Bandeirante, apresentando lá, a turma do Boi. Vieram. Foi uma tristeza. Choradeira. Tem vários vídeos (Java, entrevista, 10/05/2012).

Após o incêndio, novos problemas surgiram já que as portas e as janelas da parte da estação que não pegou fogo foram roubadas. Segundo os entrevistados, tentaram invadir o espaço.

Fizemos aquela pressão e ele teve que sair. Aí, depois veio outro pra cá, com uma mulher e uma criança. Dois anos. Uma criancinha. Todo mundo aqui viu. O cara ficava aqui e à noite, eles ia dormir. Tomava banho aí. Fui na prefeitura várias vezes. Já faz mais de quinze dias que eu vou quase todo dia na prefeitura pra eles vir fechar isso aí. Eu vou e eles só inventando (Grafiteiro A.E.C, entrevista, 10/05/2012).

Sobre o incêndio, Java desabafa: “eu nem tava aqui no dia do incêndio. Tava em Recife. Quando eu cheguei, fiquei sabendo da notícia. Fiquei muito triste. Pense numa tristeza que me deu quando eu vi esse negócio aqui, na situação que tava” (entrevista, 10/05/2012). A figura a seguir mostra como ficou a estação depois do incêndio:

Figura 4 – Estação depois do incêndio



Fonte: A autora (02/2012)

Java já trabalhou na Estação ministrando oficinas de grafite nos primeiros anos da ocupação. Por está lá todos os dias, alguns o chamam de Guardião. “Eu sou o único que fico por aqui direto. E eu tou ocupando um espaço aí que eu tou... Eu ganho grana também aí. Não vou dizer que eu não ganho. Aí, eu tenho que fazer alguma coisa pelo patrimônio também” (entrevista, 10/05/2012).

A situação atual do conjunto ferroviário, como se pode notar a partir das fotos, inspira cuidados. Os grupos de artistas que ocupam o espaço atualmente têm denunciado a situação de abandono e descaso pelos órgãos municipais, estaduais e federais.

Por isso, a gente tá denunciando. A estação tá caindo. Não é brincadeira não, tá caindo mesmo. Tem um espaço aqui, nesse galpão, aí tem outro galpão que tem o nome Estação da Cultura pintado. Tá caindo o teto. De verdade mesmo. A linha, essas linhas grossas, ela tá podre, ela apodreceu aí ela cedeu, sabe? Não sei se aguenta mais uma chuva forte. Daquelas chuvas de vento forte, sabe? E a gente da Estação não tem o que fazer porque a gente não tem dinheiro pra comprar uma linha, não tem dinheiro para mandar um pedreiro subir e arrumar. E a gente sabe também que não é nossa obrigação. A gente tá fazendo mais do que pode, que é tá aqui dentro (Claudiney Mendes, entrevista, 19/08/2011).

A Estação Arcoverde é a única edificação da cidade que remete ao século XIX, segundo Henry Pereira (entrevista, 29/08/2012). Para ele, a cidade merecia ter sua memória preservada. O interessante é que a Estação é tombada pelo próprio município que tem degradado ainda mais a infraestrutura do espaço com uma construção ilegal de um receptivo de lotações, carros que circulam entre as cidades vizinhas, e abertura de vias sobre os trilhos, como se vê na figura abaixo:

Figura 5 – Ponte sobre os trilhos (do lado esquerdo, a estação)



Fonte: A autora (11/05/2012)

Ademais, o IPHAN só teve conhecimento desta obra quando a pesquisadora se dirigiu a esta instituição para saber como eles se posicionavam diante disso. Percebeu-se que a Coordenadora do Patrimônio Ferroviário – IPHAN - PE ficou surpresa com o acontecido:

Essa intervenção agora da prefeitura foi muito estranha pra gente porque Wellington que era a pessoa que fazia o interface, ele tinha o maior discurso de preservação. Queria que a gente agilizasse o processo, que o projeto de intervenção da estação, a gente prioriza quando a gente ver que o parceiro é positivo. No caso, era positivo e de repente a gente soube dessa intervenção desastrosa que me parece que a prefeitura tá fazendo. O que é que acontece nesse caso? Que foi o mesmo caso de Caruaru, que é o mesmo caso de Vitória. O prefeito vai, vai, vai, de repente ele vai lá e destrói. A gente, infelizmente, tem que entrar com uma ação no Ministério Público Federal, Polícia Federal (Maria Emília, entrevista, 30/10/2012).

Em paralelo a essas construções, a situação dos imóveis do conjunto ferroviário continua precária e os artistas começam a procurar outros lugares para fazer suas atividades.

3. Conclusão

O objetivo do artigo foi evidenciar como a construção da Estação contribuiu para o crescimento da cidade, tendo assim importância econômica, cultural e social. Sendo importante para a cidade, ressalta-se como a preservação desse monumento pode ter valor cultural representativo para a sociedade arcoverdense, contribuindo para a construção de sua identidade.

Entretanto, a situação atual da Estação de Arcoverde reflete que o que permanece enquanto patrimônio cultural edificado não são os monumentos que existiram e fazem parte da história, mas as escolhas que os agentes fazem sobre o que deve ser preservado. Assim, a própria noção que se tem sobre o que deve ser conservado é também fruto de conflitos e interesses divergentes entre os atores do campo.

Mostra-se também como a ocupação da Estação permitiu que grupos artísticos da cidade tivessem um espaço para desenvolver suas atividades. Assim, entende-se que o espaço, notavelmente degradado, resiste ao tempo e ainda faz girar a produção cultural da cidade, merecendo o olhar do Estado no que se refere a uma ação emergencial para preservação e uso desse monumento.

Referências

ALVES, Breno Castro; CARVALHO, Eduardo. Cultura Viva e o futuro. **Revista do Brasil**, ed. 24, maio de 2008. Disponível em: <http://www.redebrasilatual.com.br/revistas/24/cultura-viva-e-o-futuro/discussion_reply_form>. Acesso em: 16 dez 2012.

ASSOCIAÇÃO Estação da Cultura. **Histórico**. 2010. Postado em: 9 de julho de 2010 no Blog da Associação Estação da Cultura. Disponível em: <<http://www.estacaodacultura.art.br/2010/07/historico.html>>. Acesso em: 24 ago. 2012a.

ASSOCIAÇÃO Estação da Cultura. **Locomotivo Cineclube tem projeto aprovado no 5º edital do audiovisual do Funcultura**. 2012b. Postado em: 15 de junho de 2012 no Blog da Associação Estação da Cultura. Disponível em: <<http://www.estacaodacultura.art.br/2012/06/locomotivo-cineclube-tem-projeto.html>>. Acesso em: 28 ago. 2012b.

BRASIL. **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm>. Acesso em 10 jan 2012.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/arcoverde.htm>. Acesso em: 19 set 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. IBGE: 2011. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf>>. Acesso em: 29 set 2011.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco 2**. Recife: IPHAN, 2009.

PÔRTO, Giovanni. Estação Barão do Rio Branco. In: MORAES, Roberto. **Muirá Ubi**: Arcoverde: tradução, trajetória e talentos, 2004.

PREFEITURA DE ARCOVERDE. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.arcoverde.pe.gov.br/arcoverde.php?id=1>>. Acesso em: 19 set 2011.

QUEM PRESERVA a Estação? Produção da Associação Estação da cultura. Imagens e edição de Raphaella Araújo. Participação do grupo Mandalá de Teatro. Vídeo (5min15seg). Disponível em: <<http://www.nacaocultural.pe.gov.br/quem-preserva-o-patrimonio-de-arcoverde>>. Acesso em: 01 dez 2011.

WILSON, Luís. **Minha cidade, minha saudade**: Rio Branco (Arcoverde): reminiscências e notas para a sua história. 2. ed. Recife: Centro de Estudos de História Municipal/FIAM, 1983.

WILSON, Luís. **Município de Arcoverde (Rio Branco)**: cronologia e outras notas. Recife: Secretaria de Educação, 1982.