



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión IV. Ferrocarril y ciudad Sessão IV. Ferrovia e Cidade Session IV. Railway and city

Una aproximación a la historia de las instalaciones técnicas ferroviarias de Recife (Pernambuco, Brasil): Werneck y Jaboatão *

Uma abordagem à história das instalações técnicas ferroviárias de Recife (Pernambuco, Brasil): Werneck e Jaboatão

An approach to the history of the railway technical facilities of Recife (Pernambuco, Brazil): Werneck and Jaboatão

LUIS SANTOS Y GANGES
Universidad de Valladolid, España
luis.santos.ganges@uva.es

DORALICE SÁTYRO MAIA
Universidade Federal da Paraíba, Brasil
dsm@academico.ufpb.br

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

* Este trabajo se ha realizado en el marco del “Projeto de pesquisa *A linha que conduz também separa. Ferrovia e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha*. Chamada CNPq/MCTI N° 10/2023, código 407997/2023-7”.

Resumen: Este texto es una aportación a la comprensión de las instalaciones técnicas ferroviarias más importantes de *The Great Western of Brazil*, más tarde *Rede Ferroviária do Nordeste*, desde el punto de vista de la historia de la técnica, la historia urbana y la historia ferroviaria. En especial se estudian las instalaciones de Werneck y Jaboatão, localidades de los alrededores de Recife, capital de Pernambuco, Brasil.

Palabras clave: Instalaciones técnicas ferroviarias; GWBR; Jaboatão; Werneck; Recife.

Resumo: Este texto contribui para a compreensão das mais importantes instalações técnicas ferroviárias de *The Great Western of Brazil*, mais tarde *Rede Ferroviária do Nordeste*, sob a perspectiva da história da engenharia, da história urbana e da história ferroviária. O foco principal recaí sobre as instalações de Werneck e Jaboatão, localidades próximas a Recife, capital de Pernambuco, Brasil.

Palavras-chave: Instalações técnicas ferroviárias; GWBR; Jaboatão; Werneck; Recife.

Abstract: This text contributes to the understanding of the most important railway technical facilities of The Great Western of Brazil, later the *Rede Ferroviária do Nordeste*, from the perspective of the history of engineering, urban history, and railway history. It focuses particularly on the facilities in Werneck and Jaboatão, localities near Recife, the capital of Pernambuco, Brazil.

Keywords: Railway technical facilities; GWBR; Jaboatão; Werneck; Recife.

INTRODUCCIÓN

Se estudian en esta comunicación las instalaciones técnicas ferroviarias de la ciudad portuaria de Recife, capital de Pernambuco (nordeste de Brasil), que contó con tres líneas férreas construidas en la segunda mitad del siglo XIX por tres compañías distintas y que emplazaron su correspondiente estación término en tres lugares distintos (Pinto, 1949; Freire, 2017; Cardoso, 2021). Todas ellas fueron construidas inicialmente para servir casi en exclusiva a la agricultura de exportación, que era fundamentalmente el azúcar (Lamounier, 2012, pp. 69-71).

Recife fue la segunda ciudad de Brasil que contó con ferrocarriles, cuando entre 1858 y 1862 *Recife and São Francisco Railway Company Limited* construyó el primer tramo de la línea de Recife a Vila do Cabo (Km 31,5) y Una (más tarde, Palmares, Km 125), en dirección al Suroeste, al río San Francisco. La estación de extremo de línea en la capital fue denominada “Recife Cinco Pontas”, por emplazarse junto al Forte de São Tiago das Cinco Pontas. Era una línea con un ancho de vía de 1,60 m (denominada entonces *bitola larga* o *bitola irlandesa*).

En 1879-1882, *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* (GWBR) construyó el ferrocarril de Recife a Limoeiro (Km 83),

en dirección al Norte. La estación de punta de línea en la capital fue denominada “Recife Brum”, en el istmo de Recife. La estación disponía al Noroeste el puente de Limoeiro sobre el río Beberibe, antes de su confluencia con el río Capibaribe, y al Sureste la conexión con los *cais* portuarios de Recife. Era una línea con un ancho de vía de 1,00 m (tres pies y tres octavos de pulgada, denominada entonces *bitola estreita*).

En 1885-1896 la *Estrada de Ferro Recife a Caruaru* (desde 1890, *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*) construyó la línea de Recife a Caruaru (Km 140) pasando por Jaboatão, Victoria y Gravatá. La estación se emplazó en el lado occidental o interior de la isla de los barrios de São José e São Antonio, ribereño del río Capibaribe, y recibió el nombre de “Recife Central” en referencia a la línea férrea. Era una línea con un ancho de vía de un metro.

Las tres líneas fueron construidas hacia el sur, el oeste y el norte con diferentes ritmos y prolongadas a lo largo del siglo XIX y del siglo XX. A título de ejemplo, la Sur alcanzó la localidad pernambucana de Garanhuns (Km 271) en 1887, la Norte llegó en 1907 a la localidad paraibana de Campina Grande (Km 224) y se extendió hacia el interior paraibano alcanzando en 1944 Patos (Km 388) y en 1958 Sousa (Km 576), y la línea Oeste o Central fue alargada hacia el *sertão* pernambucano, llegando en 1906 a Pesqueira (Km 229) y en 1962 a Salgueiro (Km 608).

La implantación de la República en 1889 supuso un proceso de ajuste económico y de expropiación de ferrocarriles de capital extranjero y su arrendamiento con el fin principal de rescatar las garantías de interés. *GWBR* no fue expropiada pero sí rescatada o retirada su garantía de interés, siendo compensada por el gobierno con el arrendamiento por 60 años de los ferrocarriles de su entorno para conformar una sola red (Melo, 2000, pp. 265-286; Siqueira, 2002, pp. 170-178).

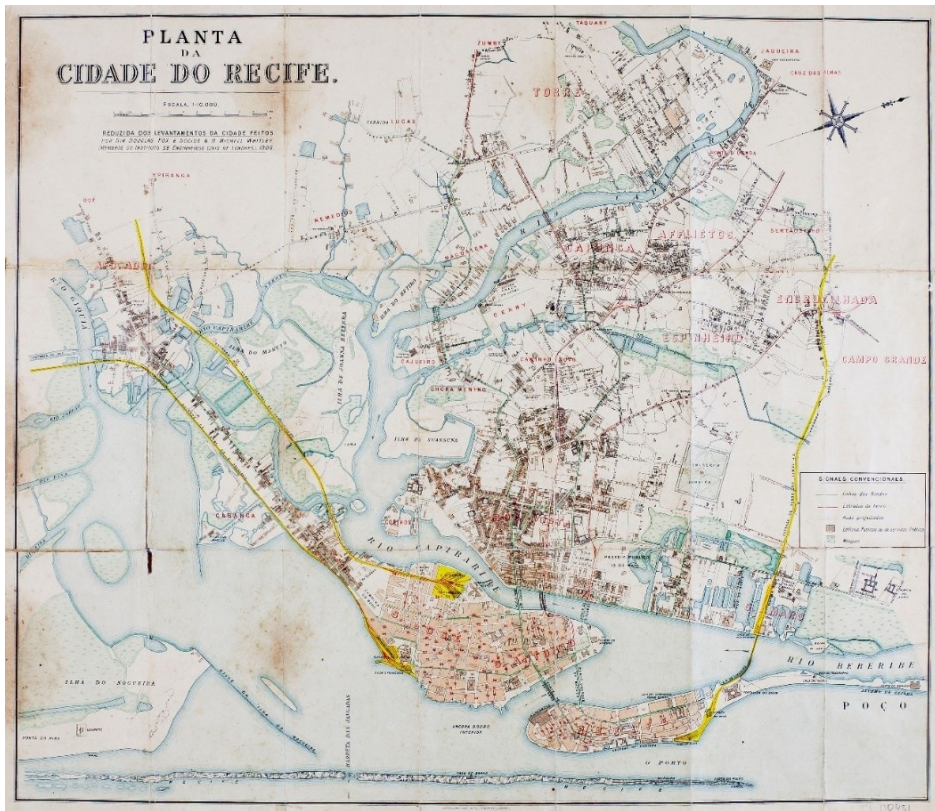


Mapa de los ferrocarriles de *GWBR* en 1904. Fuente: Biblioteca Nacional de Brasil, BNDigital, Cartografia - AT.002,01,010.

Así, *GWBR* arrendó, en 1901, la línea de *Recife and São Francisco Railway Company* y su prolongación denominada *Sul de Pernambuco*, las líneas de *Conde d’Eu Company* (que operaba en Parahyba do Norte con

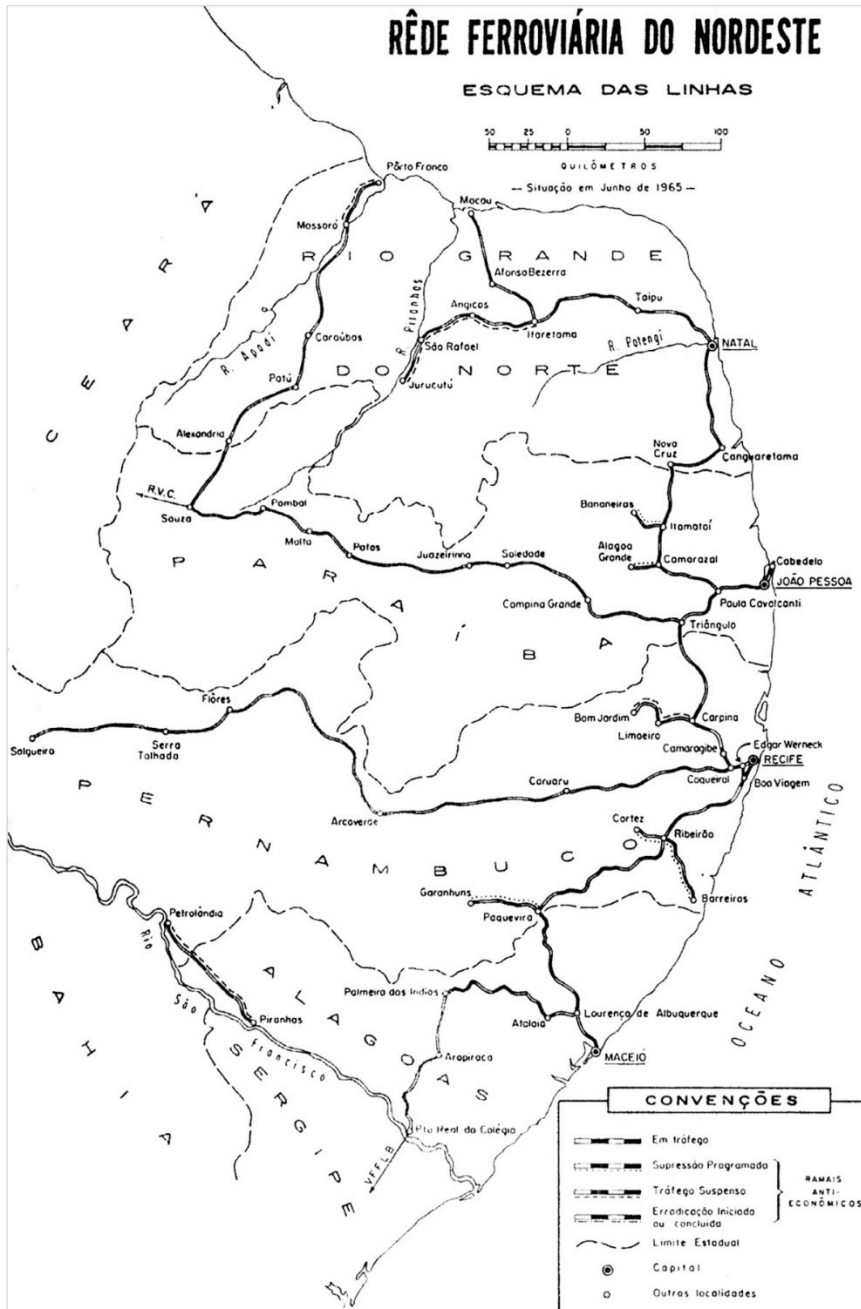
cabecera en Parahyba, más tarde, Paraíba y João Pessoa respectivamente), y las de *The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company*, que operaba en Rio Grande do Norte. En 1903 *GWBR* arrendó la *Estrada de Ferro Central de Alagoas* (con cabecera en Maceió) y la *Estrada de Ferro Paulo Afonso*. Y en 1904 la *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*. De este modo, la *Great Western of Brazil* fue conformando una red con centro neurálgico en Recife y unas líneas que se extendían al Oeste por el interior de Pernambuco, al sur por Alagoas y al Norte por Paraíba y Rio Grande do Norte. Muy pronto, entre 1905 y 1909, adaptó las vías de *bitola larga* a la *bitola estreita*, de modo que toda su red fue unificada a vía métrica. A 31 de diciembre de 1909, la red tenía una longitud total de 1 345,2 kilómetros: 606,5 en la red norte, 241,4 en la red centro y 497,3 en la red sur (Ministério, 1911, p. 56).

La red de *GWBR* en Recife experimentó diversos cambios en las primeras décadas del siglo XX con el fin de reconfigurar la red y especializar sus tres terminales, racionalizando la explotación. En 1923 fue construido un puente giratorio que conectaba Cinco Pontas con el puerto de la isla de Recife, que estaba en plena modernización como puerto de atraque. En 1934 Recife Central se convirtió en la estación central de pasajeros de la compañía (Pinto, 1949, p. 186), operando para las tres líneas principales mediante su interconexión, no ya en la ciudad sino con enlaces en su periferia. En efecto, la creación del servicio de *trens de suburbio* fue un empuje para que las estaciones terminales de Recife fuesen refuncionalizadas. Si Central asumió el papel de estación de referencia para viajeros, Brum y Cinco Pontas experimentaron varios cambios de funciones, quedando con un bajo nivel de uso y, algunas décadas después, fueron desactivadas, toda vez que las instalaciones portuarias iban quedando obsoletas y las instalaciones técnicas se emplazaron fuera de la ciudad.



Plano de Recife de 1906, con señalamiento en amarillo de las tres estaciones y sus respectivas líneas. Nótese que el norte está hacia la derecha. Fuente: Wikipedia (Museo Paulista de la Universidad de São Paulo, Colección João Baptista de Campos Aguirra).

En 1945 *GWBR*, que superaba los mil seiscientos kilómetros de vía, pasó a manos de la compañía pública *Rede Ferroviária do Nordeste -RFN-* en 1951, que desde 1957 pasó a ser filial de la *Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima -RFFSA-*, y que en 1996 comenzó a ser privatizada o clausurada por partes.



Mapa de la Rede Ferroviária do Nordeste -RFN- en 1965. Fuente: web de Viação Férrea Centro-Oeste, <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Rede-Ferroviaria-do-Nordeste.shtml>

Sin embargo, entre los años 1980 y el presente siglo se ha construido la red integrada del *Metrô do Recife* aprovechando buena parte de las tres líneas preexistentes y sus enlaces: de Recife a Werneck en 1985, de Werneck a Jaboatão en 1987, de Recife a Cabo en 1988. La *Companhia Brasileira de Trens Urbanos / Metro de Recife* (CBTU/METROREC) administra actualmente 71,5 kilómetros en tres líneas: 37,75 km en dos líneas de vía doble con 1,60 de ancho de vía y trenes eléctricos metropolitanos, más 33,7 km en una línea de ancho métrico, la mitad en vía doble, y trenes suburbanos de tracción diésel. La gestión del mantenimiento actual del material rodante es compleja: en la línea Centro hay dos centros de mantenimiento, uno pequeño en Recife y otro nuevo e importante en Cavaleiro; en la línea Sur hay un pequeño centro de mantenimiento de material diésel emplazado en Cajueiro; mientras que en Werneck hay un centro de mantenimiento de material diésel aun estando ubicado en una línea electrificada. Es decir, fueron clausurados los talleres de Jaboatão y el depósito de Werneck, mientras que, de los cuatro nuevos centros de mantenimiento, uno se instaló en el triángulo de Werneck, sobrepuesto a los restos del pasado. Con todo, la extinción de la *Rede Ferroviária Federal -RFFSA-* en 2007 consolidó el abandono de muchas instalaciones, materiales y edificios.

Por otro lado, aunque nada tuvo que ver con los ferrocarriles aquí en estudio, merecen mención los diversos tranvías urbanos, en una ciudad que ya era ciertamente notable (116 671 habitantes en 1872 y 205 813 en 1890). Desde 1867 la compañía *Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos* sobre vías de 1,219 m de ancho (cuatro pies) llegaba a Caxangá desde 1870. Desde 1871 se fueron implantando y extendiendo el *Ferro-Carril de Pernambuco* de tracción animal y la *Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe*, que daba el servicio tranviario con tracción vapor (*as maxambombas*) sobre vías de 1,40 m de ancho. Desde 1914 la *Pernambuco Tramways & Power Company Limited* implantó una red de tranvías eléctricos que en la siguiente década acabaría con los tranvías de tracción vapor y que favorecería la expansión urbana.

Con esta introducción contextual, puede ya declararse lo que pretende esta comunicación, que no es sino explicar que, entre 1904 y 1949, *GWBR* no sólo transformó sus tres estaciones recifenses, algo relativamente conocido, sino también y sobre todo sus instalaciones técnicas en Recife y su entorno, en especial la concentración de estas últimas en la línea del que fuera Central de Pernambuco: en Edgar Werneck (Km 6,5) y en Jaboatão

(Km 16,4). Interesan estas instalaciones técnicas¹ no sólo por su papel relevante en la red y porque apenas han sido estudiadas sino también porque tuvieron destinos entrelazados y porque actualmente concentran buena parte del patrimonio industrial ferroviario de la región metropolitana de Recife, especialmente los talleres de Jaboatão.

El enfoque investigador es el de la historia de la técnica aplicada a la historia ferroviaria y combinada con la historia urbana, donde el espacio y la perspectiva espacial dirigen la mirada. No hay producción bibliográfica acerca de las instalaciones técnicas ferroviarias de los ferrocarriles del Nordeste y sólo merecen ser citadas menciones laterales, de manera que este trabajo aborda un asunto que nunca ha sido investigado. Además, aunque el foco lo habíamos puesto inicialmente en los talleres de Jaboatão, consideramos a lo largo de la pesquisa que no podía entenderse cabalmente sin entender el complejo de Werneck, de modo que exponemos aquí la investigación sobre ambos.

1. NUEVAS INSTALACIONES TÉCNICAS DE *THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY* EN LOS AÑOS 1910

La relevancia socioeconómica de las instalaciones técnicas ferroviarias es evidente en tanto concentraron una gran inversión en capital fijo y emplearon a varios cientos de ferroviarios entre los que una buena parte eran obreros industriales especializados.

Ha sido apuntada en la bibliografía ferroviaria brasileña, aunque no estudiada a fondo, la importancia de los talleres en el mundo del trabajo, tanto para la compañía como para la localidad en la que fueron levantados (Pinto, 1903; Matos, 1974, p. 170; Cechin, 1978; Costa, 1976; Garcia, 1992, pp. 17-18 y 25-28; Lamounier, 2012, pp. 44-45; Nunes, 2015, pp. 22-25; Silva, 2019).

Matos expuso acertadamente en 1973 que el ferrocarril fue casi siempre un hito relevante en el devenir de la ciudad, y sus instalaciones técnicas tendieron a reforzar su papel urbano:

¹ Entendemos aquí por instalaciones técnicas ferroviarias aquellas que aseguran el funcionamiento interno del sistema ferroviario y generan bastante empleo, especialmente los depósitos de locomotoras (*depósitos de locomotivas*) y los talleres (*oficinas*) de diverso signo, aunque también los almacenes generales (*almoxarifado geral*) y las estaciones mercantes de clasificación (*estações de triagem*).

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de uma atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades (Matos, 1974, p. 170).

Garcia (1992, p. 18), refiriéndose a los talleres de Rio Claro a cargo de la *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, apuntó la importancia del ferrocarril en términos industriales, considerado no sólo como un nuevo medio de transporte sino como la primera gran industria, que impulsó nuevas relaciones de producción, que creó núcleos de trabajo asalariado, que favoreció las primeras tentativas de racionalización capitalista del trabajo y que, por la vía de sus talleres de reparación, aceleró un proceso de perfeccionamiento en la mecánica y la metalurgia:

As oficinas se constituíram em um importante acessório para as ferrovias. Elas aglutinaram uma série de atividades relacionadas à montagem, reparo, manutenção e até mesmo à produção locomotivas, carros de inúmeros componentes para as e os vagões, demandados pela ferrovia. Além do mais, atuaram como difusoras do trabalho industrial na ferrovia, exigindo a formação de uma mão-de-obra específica e especializada e influenciando significativamente no processo de valorização do trabalho ferroviário. (Garcia, 1992, p. 18)

Esto mismo debió de ocurrir en Recife, aunque no en plena capital sino en sus suburbios: Werneck y Jaboatão.

No se conoce la organización de las instalaciones técnicas recifenses en el siglo XIX, ni hay constancia directa y concreta de la existencia de talleres generales de reparación, sino sólo alguna fotografía, algún plano y menciones de confiabilidad dudosa. Consta, sin embargo, que la línea al Sur-Sureste de *Recife and São Francisco Railway* tenía un depósito y talleres en Barbalho, sito en Vila do Cabo (Lamounier, 2012: 128), así como posiblemente unos talleres en Una (más tarde, Palmares). La línea al Este del *Central de Pernambuco* tenía sus talleres en Jaboatão. La línea al Norte de *The Great Western of Brazil Railway* tenía depósitos en la bifurcación de Chã de Carpina (más tarde Floresta y finalmente Carpina)

y otro en Limoeiro (más tarde Bom Jardim). La línea de Conde d'Eu tenía sus talleres en Cabedelo y la de Natal a Independencia en Natal.

En la primera década del siglo XX, cuando *GWBR* comenzó a operar todas las líneas férreas de Pernambuco y provincias cercanas, casi todas con el mismo ancho de vía, se planteó lógicamente el establecimiento de un subsistema ferroviario unificado para el mantenimiento y la reparación del material motor y del material remolcado. Fundamentalmente debían ser replanteados los depósitos de locomotoras y su enjundia, y ser proyectados y construidos unos nuevos talleres de reparación de locomotoras, coches y vagones.

Como herencia de las anteriores compañías, en los primeros años del siglo XX constaban oficialmente siete talleres de material rodante en la *GWBR*: Cabedelo se hacía cargo del material rodante de los ferrocarriles de Paraíba y Rio Grande do Norte, Arraial (Recife) de los de Recife a Limoeiro, Jaboatão de los del Central de Pernambuco, Cabo de los del Recife a San Francisco, Palmares de los del Sur de Pernambuco, Maceió de los del Central de Alagoas y Piranhas de los de Paulo Afonso, de los que nunca se ofrecieron datos. Según la memoria de 1911 del Ministério de Viação e Obras Publicas, estos eran los talleres de reparación del material rodante de la compañía en 1910 y su actividad en aquel año:

	LOCOMOTIVAS			CARROS	VAGÕES	
	Reparações gerais	Grandes reparos	Pequenos reparos	Concertos gerais e pintura	Reconstruidos	Grandes reparos
CABEDELLO	0	10	8	5	16	19
ARRAIAL	6	12	0	3	6	23
JABOATÃO	4	11	0	7	4	17
CABO	3	3	0	15	2	103
PALMARES	7	11	0	13	49	210
MACEIÓ	1	2	0	1	7	27
PIRANHAS	¿?	¿?	¿?	¿?	¿?	¿?

Reparaciones efectuadas en los talleres de *GWBR* en 1910. Fuente: elaboración propia con datos del *Ministério de Viação*, 1911, pp. 62, 67, 73, 78-79, 85 y 90.

Como puede comprobarse, la actividad estaba muy repartida. En la medida en que la modernización general de los talleres de Jaboatão, efectuada desde marzo de 1910, impidió cumplir con sus trabajos, los suplieron los talleres de Arraial, Cabo y Palmares. En 1911 la situación fue similar, con Jaboatão en obras de modernización y, debido a ello, con un bajo nivel de reparaciones realizadas:

	LOCOMOTIVAS			CARROS	VAGÕES	
	Reparações gerais	Grandes reparos	Pequenos reparos	Concertos gerais e pintura	Reconstruídos	Grandes reparos
CABEDELLO	0	5	16	32	0	328
ARRAIAL	0	8	15	29	0	390
JABOATÃO	4	1	0	33	0	119
CABO	0	10	12	57	0	275
PALMARES	0	8	10	36	0	352
MACEIÓ	0	8	10	36	0	352
PIRANHAS	¿?	¿?	¿?	¿?	¿?	¿?

Reparaciones efectuadas en los talleres de GWBR en 1911. Fuente: elaboración propia con datos del *Ministério de Viação*, 1912, pp. 106, 112, 116, 122, 125, 128, 134 y 137.

Ya en la memoria ministerial de 1913 dejó de discriminarse el servicio de los talleres según líneas de la red, en razón de la unificación en Jaboatão desde 1912 de los servicios de reparación del material rodante. La unificación mediante unos modernos talleres no sólo cubrió el trabajo del resto de los talleres, sino que además permitió incrementar sus labores y puede suponerse que también su calidad por contar con nuevas máquinas e instalaciones:

	LOCOMOTIVAS		CARROS	VAGÕES
	Grandes reparos	Pequenos reparos	Reparos	Reparos
JABOATÃO	41	103	204	2 072

Reparaciones efectuadas en los talleres de GWBR en 1912. Fuente: elaboración propia con datos del *Ministério de Viação*, 1913, pp. 139.

En los primeros años de los ferrocarriles nordestinos, las líneas eran cortas y disponían de escaso material rodante, lo cual podía justificar el carácter reducido o modesto de los primeros talleres de reparación. La propia *GWBR* tenía a su cargo en 1881, para sus 96 kilómetros de línea, 10 locomotoras, 6 ténדרes, 27 coches y 178 vagones. En 1893, con 123 km de línea, disponía ya de 19 locomotoras y 336 vehículos de material remolcado. Sin embargo, para 1923, la compañía contaba en toda su red arrendada al Estado con 175 locomotoras en funcionamiento y 31 en reparación, 272 coches en funcionamiento y 49 en reparación, y 2 331 vagones en funcionamiento y 545 en reparación (Camelo Filho, 2000, p. 128). Todo ello en una red de 1 627 kilómetros de vías (629,8 km en la red norte, 385,5 en la red oeste, 596,7 en la red sur) por las que se transportaba 2 042 855 toneladas de mercancías (*Ministério de Viação*, 1925, pp. 6 y 8). Y en 1937, con 1 758 km de líneas, *GWBR* disponía de menos material, aunque más moderno: 161 locomotoras, 202 coches y 2 121 vagones

(Siqueira, 2002, pp. 180 y 211), lo cual seguía siendo una dotación elevada de material móvil en el contexto brasileño por estar siempre por encima de diez locomotoras por cada cien kilómetros de línea (Camelo Filho, 2000, pp. 127-128).

GWBR no solo dispuso sus talleres centrales en Jaboatão a partir de 1910, sino que en aquellos años también formó un complejo ferroviario en Areias, ambos en la línea del Central de Pernambuco. Diez kilómetros antes de alcanzar Jaboatão desde Recife, en el triángulo generado en la bifurcación o *entroncamento* de Areias (más tarde, Edgard Werneck), se dispuso no sólo un depósito completo de locomotoras sino además los almacenes generales de la compañía. Y la decisión de formar un complejo se vio consolidada con la construcción de un taller de reparación de coches. Durante el mandato del ingeniero superintendente Joaquim de Assis Ribeiro (diciembre de 1924 a junio de 1932), fueron mejorados los talleres de la compañía: Jaboatão y Werneck, cerca de Recife, y Cabedelo, cerca de João Pessoa (Pinto, 1949, p. 184). Veamos a continuación en qué consistieron Werneck y Jaboatão y cómo fueron evolucionando a lo largo del siglo.

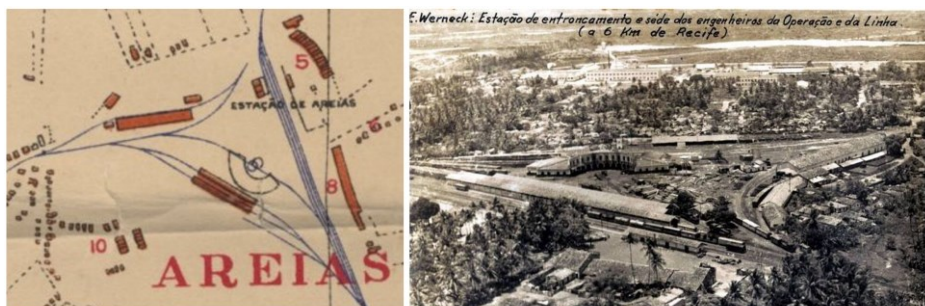
2. EL CONJUNTO FERROVIARIO DE WERNECK

En la estación de Areias, inaugurada en 1891 en el km 6,5 de la *Linha Oeste* (antigua *Central de Pernambuco*), se construyó un ramal de conexión con la *Linha Sul*. En el espacio interior de la bifurcación se levantaron en 1910 un depósito de locomotoras (*Depósito de locomotivas*) con un gran cocherón en forma de rotonda y los almacenes generales de la compañía (*Almoxarifado geral*) ligados a una derivación que después sería otro enlace configurador del triángulo de Areias.

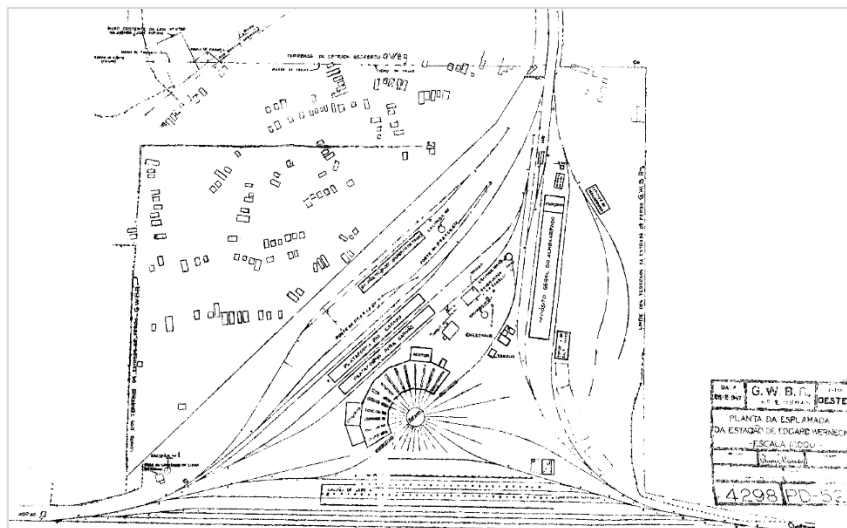
Areias era un pequeño núcleo del extrarradio de Recife, en su parte occidental, al que no solo llegaba el tren sino incluso el tranvía. Allí se construyó una planta de procesamiento de oleaginosas en 1919, desde 1923 de la *Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro*, *SANBRA*. En 1925, un mes después del asesinato del ingeniero civil que fuera jefe de depósito de *GWBR*, Edgard Werneck Furquim de Almeida, la estación y el complejo funcional de Areias mudaron su nombre por el de Edgar Werneck, después Werneck.

La rotonda del depósito ocupó, como decíamos, el espacio central de aquel recinto triangular, con los almacenes generales de la compañía por

el lado occidental, sumándose más tarde un taller de reparación de coches (*Oficinas de reparos de carros*) por el lado septentrional, frente a la estación, y un taller de regeneración de carriles (*Galpão de recondicionamento de trilhos*) por el lado meridional. Se creó, así, un complejo técnico en el triángulo de Werneck, en donde estaban además las sedes de los ingenieros de circulación y de vía y obras.



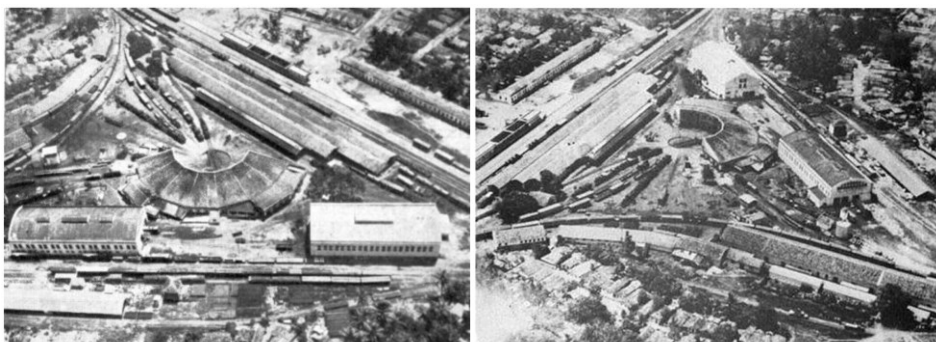
Detalle de un plano de 1932 (con el norte a la derecha) y vista aérea norte-sur de Werneck, sin fecha, de algunos años después. Fuentes: “Estações ferroviárias do Brasil” (Ralph Mennucci Giesbrecht) (http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/edgard.htm) y “Recife de Antigamente” (<https://pt-br.facebook.com/recantigo/photos/foto-enviada-pelo-amigo-da-p%C3%A1gina-fernando-sim%C3%B5es-que-assim-escreveuantiga-esta%C3%A7/1401533136653899/>)



Detalle limpiado del plano del triángulo de Werneck en 1947. Nota: el norte está hacia abajo. Fuente: Arquivo Central Superintendência do IPHAN - Pernambuco, signatura 231-3-Oficinas Edgar Werneck.



Identificación de las instalaciones técnicas ferroviarias de Werneck, años 1930. El depósito en el centro, mientras que en los bordes estaban los almacenes generales, el taller de coches y el taller de carriles. Al fondo, la fábrica de aceites, margarinas y jabones de SANBRA. Fuente: elaboración propia sobre una imagen sin fechar de los años treinta o cuarenta arriba referenciada.



Vistas aéreas de las instalaciones de Edgard Werneck en 1959. Fuente: Ralph Mennucci Giesbrecht, “Estações ferroviárias do Brasil” (http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/edgard.htm y <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rotundas/edgarwerneck.htm>)

Se fueron sumando otros servicios más al recinto triangular, hasta que la implantación de la tracción diésel justificó la construcción de unas

nuevas instalaciones y dos grandes naves de planta rectangular a modo de base de mantenimiento y reparación de locomotoras diésel.

A partir de los años 1980, cuando se construyó el Metro de Recife, las instalaciones de regeneración de vía fueron abandonadas, se demolieron los almacenes generales para construir oficinas y otros servicios (sobre todo el *edifício principal operacional administrativo de Metro do Recife*), y se derribaron también tanto la rotonda del depósito como el taller de coches para crear en su lugar una base de mantenimiento para trenes automotores, un gran rectángulo con cubierta en siete *sheds*.



Vista actual del triángulo de Werneck desde el sur. Ya no están las vías que formaban el triángulo con la vía tronco, hoy operada por el Metro do Recife. Fuente: Google Maps.

3. LOS TALLERES CENTRALES DE JABOATÃO

GWBR reconstruyó sus talleres de reparación de material rodante en Jaboatão entre 1910 y 1911 (*Ministério de Viação*, 1911, p. 78), en donde, en aquel año problemático de obras se hicieron solo algunas reparaciones del material. Con las obras concluidas, desde 1912 *GWBR* se refería a sus talleres centrales (*Oficinas centrais*), como “o maior parque de consertos ferroviários do Norte do Brasil” (Calado, 2020, p. 6). En efecto, los talleres de material rodante de Jaboatão empezaron a convertirse a partir de 1912 en los talleres generales de toda la red de *GWBR* para grandes reparaciones y reconstrucciones del material, dejando las reparaciones ligeras para el

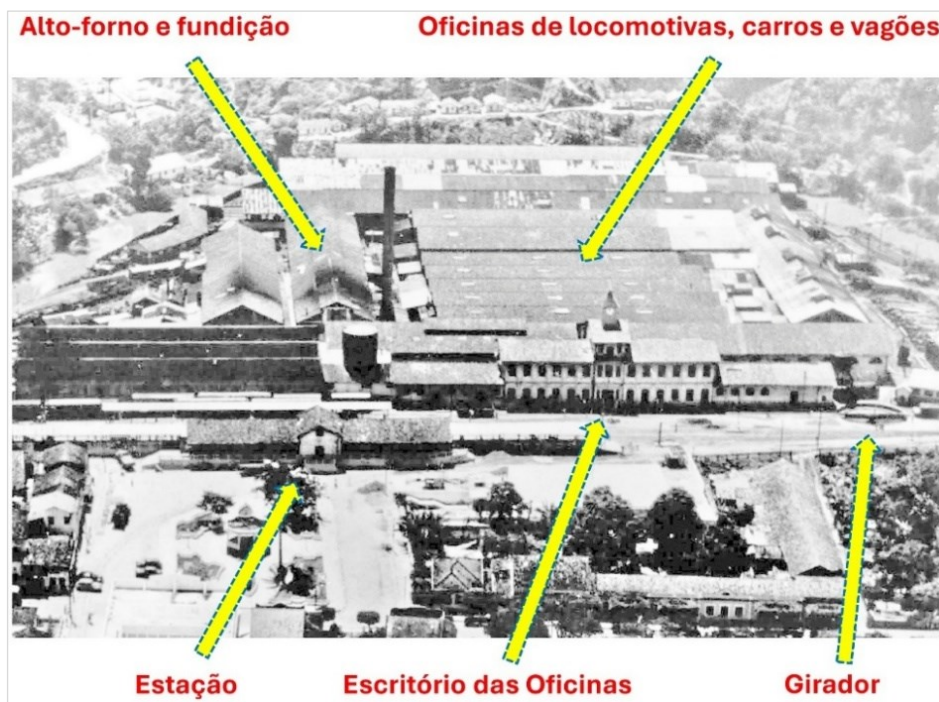
resto de los talleres (*Ministério de Viação*, 1910, p. 131). En la memoria ministerial de 1912 se los denominó *officinas centraes da réde* (Ministerio, 1912, p. 116). Melo (2000, p. 186) identificó los talleres centrales de Jaboatao como el más claro *output* de la línea.

La decisión de disponer en Jaboatão los talleres de mantenimiento del material rodante supuso un cambio radical en el núcleo en pocos años.

En 1857 vivían en el núcleo o *povoação* de Jaboatão 434 habitantes más 44 esclavos, existiendo en la *freguesia* del mismo nombre nada menos que 46 *engenhos*, lo que sumaba un total de 5 866 personas libres más 3 275 esclavos, es decir, 9 141 personas (Barreto, 1857). Los talleres, con sus cientos de empleos y su gran variedad de profesiones de las ramas del metal y de la madera, incrementaron la población del núcleo y debieron cambiar el perfil social y económico del lugar a lo largo del siglo XX. En el censo de 1900, ya como municipio, sumaba 22 939 habitantes, en el de 1920 se incrementaba a más del doble, 48 087 habitantes, y en el de 1940 descendió a 35 847 habitantes, debido a que el distrito de Tejipió fue transferido a Recife y a que el distrito de Moreno fue elevado a la categoría de municipio. En el censo de 1950, el núcleo de Jaboatão acogía a 34.179 habitantes.

Los talleres ocupaban el espacio comprendido entre la estación pasante de Jaboatão y el meandro del río Duas Unas, en una extensión total de 42 044,75 metros cuadrados. La superficie era escasa para las funciones a desarrollar, de modo que el área construida representaba más de la mitad del total del recinto.

La entrada principal mediante vías se realizaba desde el lado Recife, mientras que el puente giratorio del lado Caruaru no podía sino tener un uso excepcional. En tanto talleres centrales de material rodante, hacían grandes reparaciones tanto locomotoras a vapor como de coches y vagones de distinto tipo. Para ello, era preciso contar con una sección de fundición y forjas y las secciones correspondientes a los distintos vehículos a reparar.

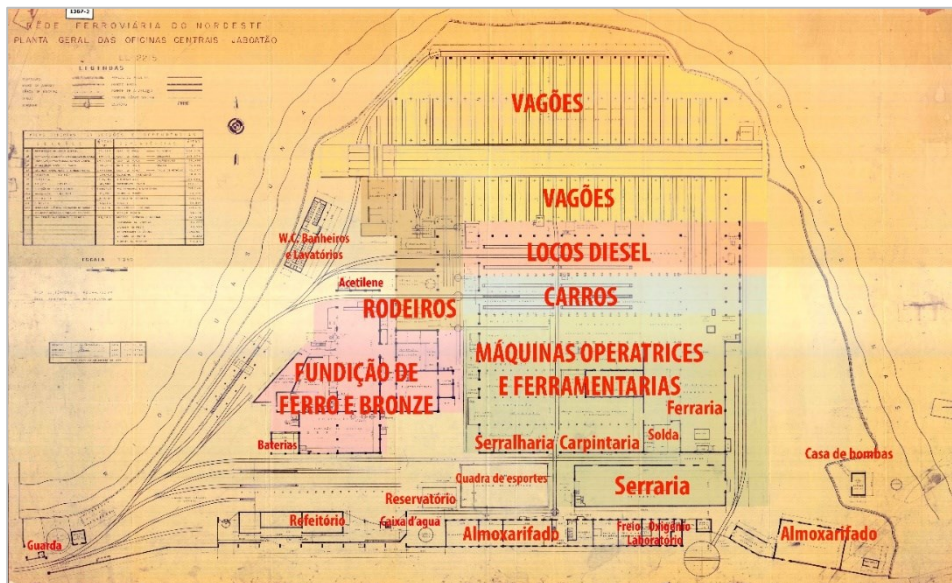


Los talleres centrales de Jabotão hacia 1959, cuando aún estaban en pie la chimenea de la fundición, el edificio de administración y el puente giratorio. Fuente: Elaboración propia sobre una fotografía recogida por Ralph Mennucci Giesbrecht, “Estações ferroviárias do Brasil” (http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/jaboatao.htm) citando la colección de Luiz Ruben F. de A. Bonfim.

Los talleres acogieron siempre a muchos cientos de obreros, unos seiscientos en los años treinta (Lima, 2023, p. 21 y 60) y hasta millar y medio en los años sesenta (Prochnow, 2014, p. 112; Lima, 2024). Fueron, por tanto, un centro de trabajo de primer orden.



Fotografías de los talleres de Jaboatão, sin fecha. Fuente: Freire, 2016.



Plano de la planta a nivel del suelo y la disposición de los distintas secciones y dependencias de los talleres centrales de Jaboatão sobre un plano de 1968 actualizado en 1973. Fuente: elaboración propia sobre el plano original, Arquivo Central Superintendência do IPHAN – Pernambuco, assinatura 1367.

Se aprecian en el plano de 1973 las grandes secciones de los talleres, servidas cada una de ellas por su correspondiente vía: Fundición, Ruedas, Vagones, Locomotoras diésel, Coches, Máquinas-herramienta, más las dependencias auxiliares (aserradero, almacenes, etc.). Obsérvese el gran tamaño de la sección de vagones con su gran carro transbordador frente al escaso espacio dedicado a las locomotoras diésel y a los coches, precisamente los trabajos que hacían en Werneck. La sección que ocupaba el espacio central, la de máquinas-herramienta, realmente tenía muchas funciones de peso: mecánica, cerrajería, calderería, chapistería y carpintería, además de muy diversos tipos de máquinas herramientas. Por su parte, la fundición lo era de hierro, bronce y plomo, con un depósito de coque, dependencias de modelado, metalización y electrotecnia, y varios hornos fundidores. El agua era servida por una casa de bombas junto al río y un depósito elevado. En el edificio de administración, llamativo por su torre del reloj, tenía en planta baja almacenes y pequeñas dependencias especializadas (freno de aire comprimido, laboratorio, central de oxígeno) y más arriba la dirección y las oficinas.

En 1984 fueron desmantelados el edificio de administración y el puente giratorio con motivo de las obras para el metro de superficie de Recife. Algún tiempo después, tras el cierre, se desmantelaron las cubiertas de la sección de vagones, aunque no se derribaron los pies de hierro fundido, apreciables incluso en la foto aérea. Tras muchos años de olvido y ruina, en 2013-2014 hubo unas obras de recuperación del espacio de los talleres (la parte de locomotoras, coches y máquinas-herramienta, manteniéndose tres tanques elevados y las ruinas de la fundición) y en 2016 fue construida una escuela técnica del *Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial* -SENAI- (Cardoso, 2013, p. 437).



Ortoimagen actual de los talleres de Jaboatão en donde se aprecia perfectamente su enclavamiento entre el río y la línea férrea y su entrada única por el suroeste. Fuente: Google Maps.

CONCLUSIONES

En las afueras de Recife se construyeron las dos instalaciones técnicas más importantes de los ferrocarriles nordestinos: el conjunto ferroviario de Werneck y los talleres centrales de Jaboatão, que concentraron capital y personal en unos espacios ferroviarios que merecen atención. Hemos expuesto el discurrir histórico de Werneck y Jaboatão, que se complementaron para cubrir la parte más importante de las labores de reparación del material rodante de la red.

Posiblemente, Werneck acogió los talleres de coches porque, en un contexto de incremento de las labores de reparación, no cabían en Jaboatão, con un recinto de insuficiente extensión y de imposible ampliación. Y, también posiblemente, cuando llegó la tracción diésel, los talleres de Jaboatão continuaron con su especialización en la tracción a vapor, de modo que Werneck acogió los talleres de mantenimiento diésel. De ahí que en la planta general de los talleres de Jaboatão de 1973 el

espacio dedicado a las máquinas diésel y a los coches fuera reducido, en contraste con el dedicado a los vagones. Sea como fuere, y necesitando aún de mayor información de archivo, estimamos que la comprensión de las instalaciones técnicas principales de la compañía ferroviaria solo es posible mediante una visión integrada del binomio de Werneck y Jaboatão.

Concluimos afirmando que cabe insistir en la profundización de esta investigación histórica cuando menos para dar un sustento sólido al estudio de los valores y atributos materiales de los restos existentes para su evaluación y preservación. Los talleres de Jaboatão son un conjunto del patrimonio industrial ferroviario que deben ser patrimonializados.

BIBLIOGRAFÍA

Barreto, Joao Francisco Xavier Paes (1857), *Uma estatística. Serie de quadros concernentes à freguesia de Jaboatão*. Pernambuco, Typographia de M. F. de Faria.

Calado, Diógenes Mendes (2020), “Jaboatão dos trabalhadores ferroviários: cidade, cultura e memória”, *XIII Encontro estadual de História “História e Mídias: narrativas em disputa”*. Associação Nacional de História - Seção Pernambuco, evento on line, 15-18 de setembro de 2020.

Camelo Filho, José Vieira (2000), *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

Cardoso, André Luiz Rocha (2021), *Usos, preservação e patrimonialização das estações ferroviárias de Pernambuco*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional da Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife.

Cardoso, André Luiz Rocha (2023), “Uma história da patrimonialização e das políticas de preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco”, *Revista Memória em Rede*, v.15, n.28, pp. 416-442.

Cechin, José (1978), *A Construção e operação das Ferrovias no Brasil do Século XIX*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

Costa, Wilma Peres (1976), *Ferrovia e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas.

Davidson, James (2010), “Escola Técnica de Jaboatão Centro”, en la web *Jaboatão dos Guararapes Redescoberto*, <http://www.jaboatao.guararapesredescoberto.com/2010/09/escola-tecnica-de-jaboatao-centro.html>

Freire, Maria Emília Lopes (2016), “O uso da fotografia do passado na interpretação das estruturas ferroviárias do presente: o complexo das oficinas em Jaboatão dos Guararapes-PE”, em *Anais do 5º Seminário Internacional Museografia e Arquitetura de Museus Fotografia e Memória*. Recife, 13 y 14 de octubre de 2016, 14 pp.

Freire, Maria Emília Lopes (2017), *Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações*. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco.

Garcia, Liliana Bueno dos Reis (1992), *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: alho e vida operária 1930-1940*. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas.

Giesbrecht, Ralph Mennucci, “Estações ferroviárias do Brasil”, <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

Lamounier, Maria Lúcia (2012), *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.

Lima, Bruno Sousa (2023), *Jaboatão sublevado: a participação dos ferroviários da Great Western na insurreição comunista de 1935*. Dissertação de Mestrado em História, Universidade de Brasília.

Lima, Bruno Sousa (2024), “Oficinas de conserto de trens da Great Western of Brazil, Jaboaão (PE)”, *Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho. Lugares de Memória dos Trabalhadores* LMT #132.

Matos, Odilon Nogueira de (1974), *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega.

Melo, Josemir Camilo de (2000), *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese de Doutorado em História Social, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1910), *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1911), *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. J. J. Seabra, 1910*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1912), *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Barboza Gonçalves, 1911*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1913), *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Barboza Gonçalves, 1912*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1925), *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Excmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá, anno de 1923*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Nunes, Andrea Batista (2015), *Memória e ferrovia: Diferentes gerações relembrando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro*. Dissertação de Mestrado, Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo.

Pinto, Adolpho Augusto (1903), *Historia da Viação Publica de S. Paulo (Brasil)*. São Paulo, Typographia e Papelaria de Vanorden & cia.

Pinto, Estevão (1949), *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste (Contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil Railway Company Limited" e das suas relações com a economia do Nordeste Brasileiro)*. São Paulo, Livraria Editora José Olympio, Coleção Documentos Brasileiros nº 61.

Prochnow, Lucas Neves (2014), *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Dissertação de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro.

Silva, Tainá Maria (2019), *Oficinas ferroviárias em São Paulo: Um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiaí (1892-1896)*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de

Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista
“Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru.

Siqueira, Tagore Villarim de (2002), “As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway”, *Revista do BNDES*, V. 9, N. 17, pp. 169-220.