



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO - UFRPE
UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL LICENCIATURA EM HISTÓRIA



BRENO LEANDRO SANTANA DE SENA

**A LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE GRAVATÁ: CAMINHOS PARA A
COMPREENSÃO ATRAVÉS DA MEMÓRIA LOCAL GRAVATAENSE**

GRAVATÁ

2024

BRENO LEANDRO SANTANA DE SENA

A LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE GRAVATÁ: Caminhos para a compreensão através da memória local gravataense

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, pela Unidade Acadêmica de Educação a Distância – EADTEC, Polo Gravatá, como requisito para obtenção do grau de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Lucas Mariani Corrêa

B8381 DE SENA , BRENO LEANDRO SANTANA

A LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE GRAVATÁ: Caminhos para a compreensão através da memória local gravataense
/ BRENO LEANDRO SANTANA DE SENA . - 2024.

57 f. : il.

Orientador: Lucas Mariani . Incluir
referências.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Licenciatura em História,
Recife, 2024.

1. Memória Ferroviária. 2. Trem. 3. Gravatá. I. , Lucas Mariani, orient. II. Título

CDD 909

BRENO LEANDRO SANTANA DE SENA

**A LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE GRAVATÁ: Caminhos para a compreensão
através da memória local gravataense**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Licenciatura
em História da Universidade Federal
Rural de Pernambuco, pela Unidade
Acadêmica de Educação a Distância –
EADTEC, Polo Gravatá, como
requisito para obtenção do grau de
Licenciado em História.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Lucas Mariani Corrêa (Orientador)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Profa. Ma. Helisangela Maria Andrade Ferreira (1º avaliador)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof. Me. Pedro Henrique Victorasso (2º avaliador)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Dedico como contribuição histórica à minha cidade, visto a necessidade de estudos a partir do recorte histórico sobre a mesma.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro momento, ressalto o sentimento de conquista ao produzir uma narrativa que contempla o conhecimento histórico no município ao qual sou natural. Sem dúvidas, a oportunidade de relacionar a formação docente até então com as especificidades da linda Gravatá. Para a formatação desse percurso, tive o apoio e a influência de pessoas essencialmente importantes na trajetória que vem sendo construída.

Assim, gostaria de agradecer à minha mãe, Maria Pompéia, pela luta constante para que fosse possível que os filhos dialogassem com o mundo ao redor por meio da educação. Seus esforços se concentraram para que oportunidades a ela negadas fossem alcançadas por mim e meus irmãos, alimentando meu ímpeto diário para que tal esforço se resuma em conquistas.

Agradeço à minha avó, Enedina Antônia da Conceição, por todo o apoio e dedicação expressos pelos ensinamentos e convívio. Ela trouxe a mim o sentimento de orgulho em fazer parte de uma família de base de mulheres fortes, moldando um homem ciente de seus objetivos e papéis.

Agradeço também a meu irmão Bruno e minha irmã Bruna pelo apoio e pelo diálogo contínuo sobre o papel da educação e de nossa função social. Tal fato se refletiu no almejo dos três pelo caminho da docência e da educação. Este agradecimento se estende a meus sobrinhos queridos, Pedro Henrique e Luís Gael.

À minha amada Alice, que em todas as oportunidades possíveis me estimulou ao desenvolvimento dos estudos e do meu potencial como educador e historiador, expressando um papel fundamental em minha jornada, sobretudo como companheira para a vida e de profissão.

A Universidade Federal Rural de Pernambuco proporcionou que estudantes de diferentes regiões do estado adentrem ao ensino superior, promovendo um exercício de democratização do ensino, fundamental para a oportunidade que tive e os conhecimentos adquiridos ao longo da licenciatura. Serei um educador mais ciente da necessidade de levar o ensino a quem quase sempre está em um local silenciado perante a ótica de muitos.

Ao meu orientador Prof. Dr. Lucas Mariani Corrêa, pelos diálogos, ensinamentos, aconselhamentos e orientações fundamentais na minha própria percepção de trabalho e de como a Memória apresenta-se como caminho primordial no entendimento sobre a História local. Você é excelente no contato e relação com seus alunos, tornando-se responsável direto por profissionais mais engajados e críticos.

Por fim, agradeço ao mundo pela composição através de todas as adversidades, experiências e vivências, mostrando que o caminho como historiador é sem dúvidas o que mais me satisfaz e estimula a uma prática potencial como professor.

“Até que os leões tenham seus próprios historiadores, as histórias de caçadas continuarão glorificando o caçador.”

(EDUARDO GALEANO)

RESUMO

Este estudo analisa o imaginário local sobre a via ferroviária em Gravatá e suas conexões com as diversas memórias, estabelecendo uma ligação constante entre o passado e o presente. Os sons dos trens e o movimento ao longo dos trilhos, que por muito tempo dialogaram com a realidade do município, testemunharam mudanças significativas até a inativação da via. Essas mudanças, presenciadas pela população e difundidas ao longo do tempo, acabam por criar um imaginário local que não se define em uma unidade. Essa ideia norteia a presente pesquisa, que explora as diferentes perspectivas para compreender a memória da via férrea e como essas se contextualizam, sem se unificar, abordando maneiras diversas de concepção. No cerne deste estudo, destaca-se a importância da análise desses elementos, especialmente em um município com uma relação direta com o trecho ferroviário.

Palavras-chaves: Memória Ferroviária; Trem; Gravatá

ABSTRACT

This study analyzes the local imaginary of the railroad in Gravatá and its connections with various memories, establishing a constant link between the past and the present. The sounds of the trains and the movement along the tracks, which for a long time dialogued with the reality of the municipality, witnessed significant changes until the track was decommissioned. These changes, witnessed by the population and disseminated over time, end up creating a local imaginary that is not defined in a single unit. This idea guides this research, which explores the different perspectives for understanding the memory of the railway and how they are contextualized, without being unified, addressing different ways of conceiving it. At the heart of this study is the importance of analyzing these elements, especially in a municipality that has a direct relationship with the railway line

Keywords: Railway Memory; Train; Gravatá.

SUMÁRIO

1. Introdução	13
2 A memória como conceito e como fonte histórica	16
2.1 A relação conceitual e metodológica da pesquisa	20
2.2 A Memória Ferroviária	23
3. Gravatá no percurso da ferrovia	26
4. Imaginário local e via ferroviária	30
5. Considerações finais	52
6. Referências bibliográficas	55

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa da Linha Férrea de Pernambuco	27
Figura 2 – Estação de Russinhas	30
Figura 3 – Passagem do trem com destaque para a estação de Russinhas	31
Figura 4 – Ponte ferroviária no trecho de serra das russas em Gravatá – PE	31
Figura 5 – Manchete de inauguração da estação de Gravatá em 1984	33
Figura 6 – Estação de Gravatá em 1925	34
Figura 7 – Pessoas sobre os trilhos do trem em espaço próximo à estação de Gravatá..	36
Figura 8 – Trem identificado como de Serrambi Turismo passam pelos trilhos próximos a estação de Gravatá	37
Figura 9 – Trem com torcedores do Sport Club do Recife em direção ao jogo com o central em Caruaru passando no trecho da estação de Gravatá	37
Figura 10 - Resgate de Vítima do acidente em Gravatá transportada por trabalhadores da RFFSA	39
Figura 11 – Credenciais de trabalho de Flávio Magalhães ex-funcionário da RFFSA ...	40
Figura 12 - Movimentação de pessoas na estação	41
Figura 13 – Edição 00197 do jornal Diário de Pernambuco	43
Figura 14 – Fluxo de pessoas no pontilhão	45
Figura 15 – Pontilhão em Gravatá antes da derrubada	45
Figura 16 – Momento de derrubada do pontilhão	46
Figura 17 – Trecho do pontilhão após derrubada	46
Figura 18 - Vagões doados pela CBTU a cidade de Gravatá	48
Figura 19 – Locomotiva passando pela “Ponte preta” antiga ponte de passagem do trem em Gravatá	51
Figura 20 – Trilhos sob a “Ponte preta” ao lado da ponte urbana construída na década de 2000	51

1. INTRODUÇÃO

O município de Gravatá está localizado na região do Agreste do estado de Pernambuco, a aproximadamente 85 km da capital Recife e a 53,9 km da cidade de Caruaru. Essa posição estratégica, especialmente pela proximidade da rodovia BR 232, favorece a circulação de pessoas e o transporte de mercadorias. Segundo o censo de 2022, a cidade possui uma população estimada em 85.516 habitantes. Além de sua localização entre duas importantes cidades pernambucanas, Gravatá é reconhecida pelo potencial turístico em diversas áreas, incluindo lazer e gastronomia. Essa característica da cidade está intrinsecamente ligada ao seu passado histórico, notadamente marcado pela presença ferroviária. A cidade desempenhou um papel crucial como rota da linha férrea, operando trens que transportavam tanto cargas, como bens de consumo e insumos, quanto passageiros. O transporte de passageiros conectava a capital Recife aos municípios do interior, com paradas nas estações, comércios locais, pousadas e hotéis ao longo do percurso. Dada a localização de Gravatá em uma região serrana, a cidade ganhou destaque pelos diversos túneis, viadutos e pontilhões presentes no trecho férreo que cortava seu espaço urbano. Essa herança ferroviária contribuiu significativamente para a identidade e reconhecimento da cidade.

A introdução ferroviária no Nordeste brasileiro, com destaque para o estado de Pernambuco, especialmente a chegada da ferrovia à cidade de Gravatá, revela aspectos importantes, como a redução de custos e perdas no transporte de mercadorias. Essas foram motivações primordiais na busca por esse meio de transporte no estado. A Great Western of Brazil Railway, uma empresa de origem britânica, desempenhou um papel crucial a partir de 1881, conectando Recife a Limoeiro e posteriormente expandindo suas operações. O desenvolvimento ferroviário envolveu ações estatais, o arrendamento de estradas de ferro e interesses econômicos mais locais. A construção da Estrada de Ferro Central de Pernambuco atendeu a esses interesses, inclusive dos produtores locais. Durante a expansão em direção ao interior, a Great Western enfrentou desafios na região de Gravatá, como o relevo acentuado da Serra das Russas, resultando na necessidade de construção de túneis e pontes em maior quantidade nesse trecho. Ao analisar esse processo, é possível compreender a complexidade, evidenciada pelo tempo necessário para inaugurar trechos, como o de Russinhas a Gravatá, que demandou 7 anos devido a obras essenciais provocadas pela formação do relevo

Assim, esta narrativa aborda a construção de uma reflexão sobre memória, especialmente relacionada à linha ferroviária em Gravatá. A metodologia envolve a análise conceitual, histórica e atual dos conceitos acerca da memória, destacando a complexidade entre memória individual e coletiva. Esse exercício não é apenas teórico, mas também prático, uma vez que esse trabalho se refere a uma prática de pesquisa local. A pesquisa se baseia em fontes documentais como periódicos, imagens e fontes orais, justamente para explorar vivências, experiências e sentidos atribuídos à linha férrea. A abordagem inclui o entendimento do imaginário local; assim, a análise considera não apenas como as pessoas percebem a relação atual com a linha ferroviária, mas também como seu percurso histórico influencia a percepção da cidade. Através dessa delimitação e abordagem, almejou-se os objetivos de promover uma narrativa consciente da importância da preservação da memória local, mesmo diante da inutilização da linha ferroviária. Essa narrativa é capaz de pontuar e exemplificar como essas memórias se apresentam e persistem, embora possam variar em proporções e aspectos. A pesquisa também aborda questões sociais ligadas à construção da memória, como distinções entre memórias individuais e coletivas e disputas de memória.

Sendo assim, a presente narrativa busca proporcionar uma leitura direcionada e contextualizada. A estruturação dos capítulos visa a apresentação e problematização de conceitos, utilizando as fontes como recurso analítico e crítico diante da temática da pesquisa. Inicia-se com o percurso histórico da linha férrea no município de Gravatá, desde sua inserção pela empresa britânica The Great Western of Brazil Railway, até uma breve explanação sobre aspectos econômicos, produtivos, trabalhistas e político-sociais relacionados ao contexto ferroviário pernambucano. Os relatos apresentados pelas fontes orais e os contextos fornecidos pelas imagens e documentos sobre a via contribuem para as discussões potenciais a serem pensadas e alcançadas, como as distinções de memórias entre grupos locais, patrimoniais e institucionais. Esses aspectos remetem ao percurso discursivo que será realizado ao longo de todo o texto, seguindo uma estrutura cronológica intencional. Isso visa provocar nos leitores um entendimento claro sobre os pontos e conceitos discutidos na narrativa.

No primeiro capítulo, buscamos apresentar os conceitos de memória (memória individual, memória coletiva e memória ferroviária), com a intenção de estabelecer uma relação entre esses conceitos e a proposta de pesquisa. Na continuidade desse capítulo, realizaremos uma explanação sobre o que são fontes orais e como, no contexto da pesquisa histórica, elas compõem um tipo importante de fonte, especialmente diante do recorte temático relacionado à memória. Arelado a essa questão, ao estudar e analisar criticamente o imaginário local, a pesquisa direciona-se para a utilização de relatos e fontes, sejam documentais ou orais,

promovendo um horizonte mais amplo de problematizações entre historiografia e memória. No âmbito dessas memórias, será traçado um panorama das relações metodológicas da pesquisa, apontando as possibilidades em torno da investigação das distinções entre memórias por parte de grupos locais, patrimoniais e institucionais. A partir de suas perspectivas próprias, esses grupos levantam a necessidade de problematização sobre o legado ferroviário na cidade.

Ao longo do segundo capítulo deste texto, o enfoque será direcionado para a inserção ferroviária no município de Gravatá e a maneira como a cidade esteve na rota do avanço da construção das ferrovias no estado de Pernambuco. Este exercício de expansão da malha ferroviária promoveu ligações entre o litoral e o interior, reduzindo os custos de viagens e transporte de mercadorias, gerando impactos no espaço geográfico e, não apenas isso, mas também na história e memórias que se estabeleceriam nas cidades por onde as estações e a via férrea passaram. Dessa forma, ao longo do capítulo, será possível compreender o ideal de progresso que permeava as cidades, impulsionado pelos trilhos. Esse cenário não foi diferente em Gravatá, mesmo considerando as peculiaridades locais.

A estrutura do texto caminha basicamente por três capítulos, culminando no seu último item, que apresenta a contextualização principal que esta narrativa se propõe a interpretar. Isso ocorrerá através da apresentação, problematização e reflexão sobre o imaginário da população de Gravatá em relação à linha ferroviária do município. Este processo busca estabelecer uma eloquência de transcendência, visando fundamentar a percepção da sociedade gravataense ao longo do tempo, inclusive no cenário atual. No último capítulo, propõe-se o diálogo entre as fontes citadas para a interpretação das diferentes memórias sobre esse lugar, que percorre e corta a cidade. Essas memórias não estão presentes apenas no ponto de vista físico, mas também no âmbito sentimental, nostálgico ou identitário. Serão contextualizados, junto ao referencial bibliográfico deste texto, os relatos de um ex-funcionário da Rede Ferroviária do Nordeste, assim como as perspectivas de reativação e de difusão memorialística levantadas pelo grupo “Amigos do Trem”, através do Projeto Serra das Russas. Além disso, será abordada a perspectiva institucional, de caráter municipal, que também é pertinente para análise. Isso se deve ao fato de o município dialogar diretamente com ações no tempo presente de reavivamento da memória relacionada ao trem e à via ferroviária no território local.

Partindo do diálogo proposto neste projeto, buscamos compreender a linha temporal e memorial que se estabeleceu desde a construção da linha ferroviária no município de Gravatá até o presente momento. Nossos objetivos são: (1) Abordar os conceitos de memória e traçar

relações com a memória gravataense acerca da linha ferroviária; (2) Descrever a inserção da linha férrea no município de Gravatá; e (3) Identificar o imaginário local da população acerca da linha ferroviária do município.

2. A MEMÓRIA COMO CONCEITO E COMO FONTE HISTÓRICA

Pairar sobre a questão da memória, sobretudo em uma narrativa como a que se apresenta, é um exercício de análise de conjunto de perspectivas construídas e fundamentadas a partir de diferentes fatores. Desse modo, a intenção de trabalhar a memória local no contato com um patrimônio histórico do município levou consigo o entendimento de que a memória é uma fonte histórica que deve ser abordada conforme um método apropriado. É de considerável importância problematizar a memória, assim como o método utilizado no diálogo com documentos, imagens, relatos e discursos orais, os quais perpassam aspectos subjetivos, emocionais e inconscientes. Antes de realizar a problematização dos relatos e refletir sobre as fontes históricas trabalhadas, há a preocupação de distinguir conceitos pertinentes à temática da memória. Albuquerque Jr. (1994) demonstra que a memória coletiva diz respeito a um campo discursivo, onde as próprias memórias individuais se configuram. No entanto, isso não significa que a memória coletiva seja um espaço de soma das memórias tidas como individuais. Estas partem de um espaço singular, alimentado por recordações pessoais, e acabam por fazer parte de um pensamento coletivo. Segundo o autor, a memória coletiva recompõe o passado por meio das recordações, aproximadas das percepções oriundas do tempo presente. Dessa diferenciação surge a chamada “memória histórica”, que busca reconstruir o passado através de dados fornecidos no presente e diretamente projetados nesse tempo passado. Enquanto a memória coletiva caminha aos aspectos de continuidade ao passado conhecido, na memória histórica, há o levantamento de rupturas. Albuquerque Jr. (1994) procura diferenciar os papéis tecidos pela memória histórica e pelo próprio conceito de História:

“A “memória histórica” é composta de fragmentos de história que fazem parte de múltiplas experiências individuais e coletivas, é, pois, composta de fragmentos de história que não têm mais a pretensão de serem únicos, mas múltiplos. A História continua a pretender ser uma, embora dentro dela possam conviver diferentes visões. A “memória histórica” “é composta de fragmentos de história domesticados, é história retirada de seu tempo abstrato para o tempo concreto da vivência.” (ALBUQUERQUE JR. 1994, p. 47).

Essas distinções apontadas são essencialmente importantes para a formação do campo metodológico e analítico da narrativa. O exercício de contato e análise das fontes orais se torna inevitável para possibilitar a identificação da forma como o trecho ferroviário presente no município dialoga com o imaginário local. Essa discussão abrange desde a inserção da via férrea até o tempo presente. A memória desempenha um papel crucial nesse processo, permitindo esse adentramento, mesmo que seja necessário um diálogo cauteloso com documentos e relatos de experiências individuais. É na memória coletiva da cidade que encontramos pontos de influência sobre os sentidos das vivências e experiências individuais. Este fato ressalta a necessidade de uma comunicação cuidadosa entre as experiências individuais e a memória coletiva, especialmente considerando que nesta última podem-se encontrar elementos ligados a conjunturas ou eventos específicos que tenham marcado o imaginário e a experiência local.

Em meio a um exercício essencialmente analítico, Le Goff (2003) percebe os espaços que a memória tece em relação a distintas ciências. Nessa narrativa, o interesse compete à aproximação com a história local e com a memória local, sobre um patrimônio histórico de caráter e proporção significativas, inclusive do ponto de vista territorial. Pretende-se concentrar a discussão nos âmbitos citados. Segundo o mesmo autor, as memórias coletivas refletem mecanismos de manipulação executados por grupos dominantes. Essa situação se apresenta, principalmente em sociedades históricas em que a memória de caráter coletivo foi postada frente ao interesse de forças sociais pelo poder. Essa condição remete a uma problematização que pode ser realizada no âmbito local, e no recorte específico da presente pesquisa.

Os documentos, relatórios e demais materiais pertencentes à atividade da Great Western não são de fácil encontro¹. Esse aspecto poderia justificar, de certa maneira, a não existência de uma memória coletiva fundamentada a partir de uma estruturação e influência hegemônica de determinados grupos. No entanto, o uso da palavra “poderia” no fragmento de texto anterior não foi feito aleatoriamente. A introdução da linha férrea nesse percurso litoral-interior carrega consigo os ideais relacionados à modernidade e progresso, termos que, no final do século XIX e no decorrer do século XX, estarão em diálogo e presentes nos discursos políticos, promovendo influência direta na apresentação e moldes da inserção férrea e posteriormente, na atividade ferroviária no estado de Pernambuco (CAMELO FILHO, 2000). Desse modo, cabe citar a

¹ Durante o decorrer da presente pesquisa, tomou-se conhecimento da existência de arquivos da operação da Great Western no estado de Pernambuco, sob propriedade de uma pessoa na cidade de Limoeiro. No entanto, esses materiais não foram disponibilizados. Exemplos desses materiais incluem cadernetas com horários dos trens, guias de inspeção de combustíveis e listas de carros de passageiros, restaurantes e bagagens.

existência de uma perspectiva de progresso que nasce desde a chegada ferroviária no litoral, e que muito provavelmente segue caminho a rota do interior do estado, com possibilidades de

trazer sentimentos ligados aos âmbitos da modernidade e do avanço, mesmo com as especificidades ligadas. Essas características locais citadas remetem às propriedades que

tiveram parte de seu território desapropriado para a inserção do trecho ferroviário. Ou seja, a ideia da modernidade existe, mas nem sempre a mesma foi absorvida como um avanço, pelo menos para toda a população (SILVA, 1950). Em grande parte, procura-se nesse momento apresentar relação com o que Le Goff (2003) discorre sobre a memória no período citado, e como tais influências pairavam sobre o conceito em sua execução prática.

“Mas a memória coletiva é não somente uma conquista, é também um instrumento e um objeto de poder. São as sociedades cuja memória social é sobretudo oral ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória.” (LE GOFF, 2003, p.470).

Fazendo a travessia acerca dos diferentes recortes ligados ao conceito de memória, passamos por uma discussão que, nem em um ponto de vista acadêmico, tampouco na expressão de caráter popular, se faz de modo simplista. As diversas memórias e recordações em torno da via devem ser analisadas levando em consideração o âmbito ao qual elas se encontram. Isso diz respeito ao encaixe na memória coletiva, na memória histórica, ou mesmo no seu enquadramento como uma memória individual. Essa última, que de forma alguma reflete menor importância, pelo contrário. É por meio dos próprios discursos oriundos dos seus relatos que se tem grande possibilidade de encontrar conjunturas que marcaram, em alguma condição e grandeza, determinado contexto ou período desde a implementação da via férrea no município.

Em um caráter geral, discorrer sobre os conceitos citados e executar o diálogo deles com exemplos práticos se faz pertinente para a atividade posterior que essa narrativa vem a apresentar. No contato com as manchetes dos periódicos, com as imagens e com os relatos orais, é natural que especificidades sejam apresentadas. Isso não impede que pontos em comum sejam percebidos nos discursos, pontos aos quais devem ser analisados e problematizados, sobretudo

porque podem refletir conjunturas ou contextos que impactaram diretamente a forma como a via foi percebida no período anterior ao tombamento como patrimônio e também posteriormente. Salienta-se assim que, em meio às vivências e experiências individuais que, no exercício do relato, discorrem sobre o imaginário em torno da linha ferroviária, há a possibilidade de se ter uma provocação mais ampla da memória acerca desse bem. Memória que aloca as demais vivências e recordações, quase que frente a um discernimento central.

“História e memória, entretanto, mantêm tantas relações entre si, que é até difícil pensá-las separadamente: “recordar é viver”, como ensinava o antigo samba. A memória toma as experiências inteligíveis, conferindo-lhes significados. Ao trazer o passado até o presente, recria o passado, ao mesmo tempo em que o projeta no futuro; graças a essa capacidade da memória de transitar livremente entre os diversos tempos, é que o passado se torna verdadeiramente passado, e o futuro, futuro, isto é: dessa capacidade da memória brota a consciência que nós, humanos, temos do tempo.” (AMADO, 1995, p. 132).

Assim, como nos valeremos de uma pesquisa que envolve a utilização da história oral², torna-se importante uma breve explanação da discussão sobre esse tipo de abordagem metodológica. Conforme bem coloca Amado (1995), esse campo e fonte devem ser analisados de forma criteriosa, sobretudo porque o tratamento da História Oral, que é justamente o que ocorre nesta pesquisa, carece do entendimento de que não significa a simples apresentação do que foi dito nos relatos. É necessário perceber a importância de problematizar os sentidos e interpretações atribuídas ao objeto de pesquisa em investigação, inclusive pela presença de especialidades e dimensões simbólicas. Os relatos orais de memória trazem a marca da subjetividade, da experiência vivida pelo indivíduo que, de certas formas, as atualiza a partir do presente. Traçando uma ligação direta com o recorte temático deste estudo, o trabalho com as fontes orais, principalmente através dos relatos, deve compreender essas dimensões, e entender como e por que essas se desenvolveram. Fatores ideológicos podem se interligar a esses discursos e relatos, provocando a apresentação de questões que podem não se referir ao passado histórico da via ferroviária. No entanto, a problematização é válida, pois esses sentidos não podem ser simplesmente descartados, mas também não devem ser transcritos sem o trabalho criterioso do historiador nesse processo, inclusive em contato com outras fontes históricas, como periódicos e narrativas textuais. Ainda no que tange às características presentes no trabalho que tem a história oral como uma de suas fontes, Alberti (2004) salienta que há a

² História Oral compõe-se como uma forma de coletar relatos sobre vivências de um indivíduo ou de um grupo de pessoas, relatos a quais discorrem sobre conjunturas, eventos, contextos e acontecimentos.

necessidade de uma preparação criteriosa para a realização das entrevistas, já que estas vão abrir possibilidades de compreensão da vivência e experiência do outro. Assim, o historiador assume um papel de interlocutor, justamente por lidar com expressões de vida que serão apresentadas nos relatos.

Ainda na discussão acerca das possibilidades das fontes que foram utilizadas no desenvolvimento dessa narrativa, cabe discorrer que no trabalho histórico, é crucial problematizar fontes como periódicos, pois elas não são neutras. Mesmo que a ação humana nelas retratada seja distorcida ou manipulada pelos meios de comunicação, há uma constante subjacente: o acontecimento e as relações sociais que o cercam, moldadas pelos interesses e possibilidades de determinado momento histórico. Nesse contexto, cabe ao historiador

compreender e contextualizar essas realidades e conjunturas para uma análise mais precisa e completa da história. É uma fonte que de forma alguma se apresenta de uma forma simplista. No que tange o trato com as imagens, se faz importante considerar que ao explorar o patrimônio ferroviário na cidade de Gravatá por meio de dessas, é necessário não apenas usá-las para confirmar o conhecimento existente, mas também tratá-las como documentos que requerem análise crítica. Para Neves (2004), as imagens podem conter mensagens simples ou complexas e podem não capturar toda a verdade. Assim, no trabalho do historiador há o caminho de dar voz a essas imagens, mas também podem inadvertidamente silenciá-las ao interpretá-las seletivamente. Para desvendar seu conteúdo, é necessário ir além das imagens, realizar uma crítica externa considerando suas condições de produção e, assim, analisá-las de maneira abrangente, relacionando-as a uma crítica interna (NEVES, 2004). Isso permite uma compreensão mais profunda do contexto histórico representado pelas imagens do patrimônio ferroviário em Gravatá.

2.1 A relação conceitual e metodológica da pesquisa

A construção de uma reflexão sobre memória, mesmo que se concentre em recortes mais específicos, deve considerar um entendimento conceitual, histórico e metodológico mais amplo, ao menos na premissa e apresentação de uma narrativa. Como exemplo para tal afirmação,

destaca-se o fato de que, muitas vezes, o termo “memória” remete ao abstrato, ao não palpável e até mesmo ao distante. Assim, abordar os âmbitos nos quais o termo se insere, principalmente por meio de uma perspectiva histórica, conduz à ideia de que a memória resplandece em uma orientação historicamente tecida, englobando sentidos que, em muitas ocasiões, não são únicos. Para uma leitura mais simples, basta pensar que em Gravatá, não existe apenas uma memória ligada à via férrea. A escassez de materiais difundidos e disponíveis à comunidade local, referentes ao percurso histórico da linha férrea no município, introduz ainda mais a presença de sentidos distintos atribuídos por aqueles que viveram, compartilharam espaços e construíram lembranças com o trem e seu percurso. Diante disso, é pertinente citar que, mesmo que uma grande quantidade de materiais fosse disponibilizada em espaços como o Museu Memorial da cidade, abordando a linha férrea desde o século passado até os dias atuais, vivências, experiências e sentidos distintos seriam evidenciados pelas diversas memórias da população. Isso constitui uma das questões complexas com as quais essa narrativa se debruça: os espaços existentes entre a memória individual e coletiva, e a própria presença de disputas de memória, um aspecto válido a ser problematizado.

“A memória coletiva pode, por vezes, se enfrentar de modo contundente com a racionalidade da história feita pelos historiadores. Em outros momentos, pode ser complementar à memória histórica. E, em outros, ainda, servir como limite ao caráter lógico e ideológico da história. Nem a memória coletiva nem a memória histórica podem, contudo, legitimamente, reivindicar para si, a verdade sobre o passado.” (SCHMIDT e MAHFOUD, 1993, p. 293).

Em continuidade, a presença de certos ares de pioneirismo no exercício de pesquisa ao qual se propõe não pode, de maneira alguma, descartar a complexidade da relação entre memória e via férrea, possibilitando alcançar entendimentos que, por mais que tentem se desvencilhar de julgamentos, carregarão a inexistência de passividade no compreender, como destaca Bloch (2002). Essa questão diz respeito, sobretudo, ao diálogo tecido com as fontes, que, no caso da oral, permitem a interação com relatos carregados de sentidos e experiências. Em momentos derivados das entrevistas, no exercício minucioso de interpretação, podem apresentar ao pesquisador o estímulo a posicionamentos próprios. Evidentemente, a construção da pesquisa tende a demonstrar, em seu trejeito final, tal artifício.

A ideia principal perpassou por um caminho que não apenas enxergou o desenvolvimento da temática da pesquisa, em seu recorte sobre o imaginário local em relação à linha ferroviária, mas também contemplou todo um arcabouço. Esse arcabouço baseou-se em

um eixo que buscou o discernimento e a delimitação temática para o almejo de ações e práticas a serem desenvolvidas. Isso envolveu o entendimento metodológico e conceitual em relação à organização das informações coletadas nas entrevistas orais e leituras realizadas acerca dos âmbitos de produção historiográfica, memória e patrimônio, imaginário ferroviário, memória coletiva e memória histórica. Além disso, incluiu o planejamento da estrutura textual, estimulado primordialmente pela compreensão de que, para abordar um tema específico, é necessário a estruturação de tópicos e reflexões fundamentais para uma leitura envolvente que permita o pleno contato com as linhas gerais da pesquisa, seus horizontes e suas potencialidades.

A formatação de um panorama que compreenda a inserção da rede ferroviária da capital Recife ao interior é importante, especialmente no que se refere a características ligadas ao âmbito produtivo, à distribuição e transporte de mercadorias, assim como ao traslado de indivíduos através da via. Vale citar que essas informações têm como função, ao longo da narrativa, apresentar uma breve contextualização histórica da via férrea em Gravatá e como ela dialogou com a realidade nessa rota, além de abordar questões econômicas e sociais. Essa explanação se apresenta de forma sintética na narrativa, primordialmente devido ao recorte com o qual a pesquisa se debruça, que envolve a memória e o imaginário local acerca da via. No entanto, se a memória transcende gerações, torna-se apropriado uma contextualização acerca da linha férrea ao longo do tempo, bem como como foi percebida pelos munícipes nesse período. Ou seja, é conhecido que a introdução do município de Gravatá na rota ferroviária trouxe uma dinâmica distinta à própria cidade, e isso é uma conduta a ser analisada, já que o evento de inativação da via pode estar relacionado a sentimentos contrários ao que outrora expressou um sentimento de progresso significativo.

“A política pública para proteção dos bens ferroviários baseia-se então na enunciação do conceito de memória ferroviária. E se essa criação foi resultado de alguma construção ou diálogo com a sociedade, o foi com as associações de ferroviários. A união de dois termos, a memória, que se refere a qualquer coisa, individual ou socialmente construída; e a ferrovia, ou a história da ferrovia, e todos os elementos que a fizeram existir. Disso resultou um conceito com bastante apelo: a memória ferroviária.” (PROCHNOW, 2013, p. 69).

Para tanto, a problematização abrange diversos fatores. Não apenas diz respeito à forma como os indivíduos percebem essa relação com a linha ferroviária na atualidade, mas também a como o percurso histórico da mesma influencia a tomada e absorção de sentidos diferentes em relação à própria cidade. A partir disso, por si só, tal trabalho já se justificaria. Entretanto, aqui

não se busca uma tentativa de superestimação da pesquisa, mas sim uma valorização da própria história e memória local, carregada nos seus sentidos, sentimentos, sensações, situações, momentos, contextos e expressões ligados a essa presença ferroviária, esteja ela sendo utilizada ou não. Outro ponto importante é a referência e reflexão simbólica e potencial que a utilização ou inutilização da linha ferroviária na cidade provoca, resultando na presença de sentimentos distintos atribuídos à memória local. Em nenhum dos casos, entretanto, essa memória acaba por ser apagada. As memórias continuarão a existir, frente à presença ou ausência do trem. O que se tornará distinto serão as próprias proporções, sensações e aspectos atribuídos, percebidos e levantados em relação a ela, e isso é fundamental a ser notado na problematização ao longo da apresentação dessa pesquisa.

Quando se tem a reflexão de que a memória local em torno da via não se apagou, é tomado como fundamentação o discernimento de que a memória é uma construção social. Há a ressalva que levantará questões, como distinções entre memórias individuais e memória coletiva, além da própria disputa de memória e outros pontos diretamente ligados ao estudo histórico sobre o conceito. Todavia, tal memória se expressa no indivíduo que teve a oportunidade de viajar sobre os trilhos, nas crianças que esperavam ver o barulho do trem em direção ao centro da cidade e à estação ferroviária, e até mesmo no munícipe que, diante do pontilhão já derrubado, remete ao pensamento, às conversas nos finais de tarde, quando se fazia sentado nos trilhos, mesmo quando estes já se encontravam inativos e há tempos não ressoavam os apitos do trem. São essas diferentes memórias que se farão compreendidas, para que assim seja favorecida a explanação e o entendimento acerca do imaginário municipal.

Assim, este trabalho também se valerá do conceito de imaginário, possibilitando uma explanação sintética desse complexo aspecto. Desse modo, a área relacionada ao imaginário compõe um campo de luta política e poder, onde vão se interligar interesses de grupos sociais e também de ideologias (SERBENA, 2003). Nos indivíduos, torna-se possível uma elucidação desses sentidos, de uma forma direcionada por essa organização ideológica e política que, muitas vezes, se apresenta de forma quase natural na prática cotidiana. É nesse sentido que as vivências relacionadas à via ferroviária também serão abordadas ao longo do trabalho, promovendo assim o conhecimento de que essas diferentes abordagens sobre o trecho e sobre as imagens próprias produzidas em torno do mesmo conduzem diretamente à noção de afetividade, além do eixo da simbologia. Estas são questões que englobam justamente a formação do que se tem por imaginário. É interessante notar o que se tem por trás desse conceito,

pois são justamente esses símbolos ligados ao imaginário que marcam memórias e lembranças que vão percorrer o tempo sobre a via ferroviária.

O “progresso” é um símbolo ligado à modernização e que se relacionou diretamente com a inserção ferroviária no estado de Pernambuco, inclusive em Gravatá. Tal símbolo é uma representação ideológica que pôde compor o imaginário local, marcando consigo a agenda de memórias em torno da via na cidade, incluindo as chamadas “Memórias Individuais”. Oliveira (2020) compreende que o ideário ferroviário tem a possibilidade de permanecer vivo na memória de um povo. No caso do autor, é analisado o exemplo sergipano, mas que não se faz distante do que será abordado neste estudo. Para tornar mais simples o entendimento desse conceito, é válido citar que, para aqueles que usufruíram da ferrovia, tornou-se possível a elucidação de símbolos e vivências de um caráter afetivo, que marcaram o que, em um dado período, foi o principal meio de transporte e de ligação entre a capital e o interior, inclusive passando por Gravatá e por seus municípios.

2.2 A Memória Ferroviária

Nesse trabalho, se constrói uma discussão que adentra ao recorte da memória local, no entanto essa memória analisada diz respeito ao contato da população com um objeto histórico, que é o patrimônio ferroviário da cidade. Sendo assim, cabe apresentar o que compõe o conceito de patrimônio ferroviário. Antes de mais nada, a discussão acerca desse conceito evolui e se condiciona a partir do entendimento de que existe uma relação entre sociedade e experiência ferroviária. Ou seja, para a definição de um espaço ou objeto como patrimônio, se tem um percurso que se deu a partir de construções historicamente tecidas, e que dialogam diretamente com espaços de valor histórico ou de memória. Nesse mesmo sentido, cabe ao estado o papel de regularização e valorização desse patrimônio histórico, promovendo caminhos para que esse patrimônio seja indicado a população, que também se coloca numa posição de preservação desse bem, assim como trás Cardoso e Albuquerque (2020). Em uma leitura mais simples, esses bens são selecionados e alocados como patrimônio, justamente por meio da consciência de que representam ligação direta com a identidade coletiva de um povo ou sociedade.

Fazendo correlação entre o conceito apresentado acima com a memória, cabe pontuar que esta última ocupa espaços consideráveis e, por se fazer em diálogo com o patrimônio

histórico, acaba por apresentar a necessidade da análise e discussão sobre o conceito de memória ferroviária. Há assim, um percurso histórico sobre o conceito de memória ferroviária, como destaca Prochnow (2013), que, além disso, teve sua utilização e seu próprio entendimento a partir de diferentes perspectivas, tanto pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) quanto por outros setores e órgãos da sociedade. Dessa forma, o processo referente a esse conceito, que não ocorrerá propriamente em uma singularidade de definição e instrumentalização, parte do seu lançamento ao parlamento, da sua implementação e ligação com o IPHAN, assim como da diversidade de absorção dele na sociedade em geral. Cabe ressaltar que a lei 11.483/2007 institui algumas responsabilidades ao instituto que dialogam diretamente com o recorte da memória ferroviária. Visto que a legislação cita que caberá ao IPHAN receber e administrar bens móveis e imóveis de importância artística, histórica e cultural, incluindo a manutenção da RFFSA. Além disso, o bem tido como operacional tem, sob responsabilidade desse órgão, a garantia de utilização ferroviária.

No que tange à preservação e difusão da Memória Ferroviária, há atribuições referentes à construção, organização e manutenção de acervos, arquivos e organizações culturais que provoquem e apresentem essa memória em meio ao seu valor patrimonial, cultural e histórico. Esses aspectos condizem com as determinações referentes ao IPHAN e o arcabouço da Rede Ferroviária Federal S.A., mas que em grande parte demonstram como coube ser percebido por esse instituto a memória ferroviária, ou pelo menos, como a esse foi estipulado tal exaltação memorialística. Nesse contexto, o próprio autor propõe uma reflexão interessante ao pensar no que condiz o conceito destrinchado nesse subcapítulo. O instituto assume os bens ferroviários; no entanto, essa memória reluz em algo a ser alcançado, necessitando assim a valorização de uma memória ferroviária que parece se entrelaçar e se equipar com o patrimônio ferroviário.

“A ativação do termo memória ferroviária é feita para dar uso à enormidade de bens imóveis espalhados pelo território nacional. Essa ativação, a princípio, foi feita à revelia dos agentes dos locais por onde o trem passou, quando então o Estado brasileiro poderia afirmar a singularidade de sentidos do patrimônio ferroviário para estas diferentes regiões. Provavelmente, os responsáveis pela redação da lei recorreram ao imaginário mítico e romântico existente sobre a ferrovia. Assim, temos, ao menos, três camadas de entendimento e uso diferentes: uma parlamentar/legislativa que se preocupa com a destinação dos bens da ferrovia, equivalendo memória ferroviária a patrimônio ferroviário; outra que se refere aos agentes sociais (ferroviários, moradores locais etc.) que, à sua maneira, relatam sobre seus cotidianos e vivências com a ferrovia, mas nunca relacionando sua experiência individual com o termo memória ferroviária; e uma última que, à maneira difusa das permanências saudosistas, compreenderia a memória ferroviária segundo os referenciais imateriais propagados pela música, pela literatura, pelas artes em

geral. E, no interior de cada grupo, é provável que existem outras definições sobre a memória ferroviária.” (PROCHNOW, 2013, p. 93).

De forma contextual, pensar no patrimônio ferroviário e, sobretudo, em como institucionalmente é debatida a questão da memória, é sem dúvidas de uma importância ímpar no desenvolvimento de uma pesquisa desse tipo. Isso ocorre porque é no contraponto dessa explanação de memória ferroviária sob a ótica institucional que podemos promover uma problematização com conceitos trazidos anteriormente e que têm pertinência justificada numa narrativa que condiz ao debate sobre o imaginário local, como, por exemplo, os conceitos de memória individual e memória coletiva. Entretanto, inicialmente, há a necessidade de menção à aplicação e compreensão do conceito de memória ferroviária.

Na planilha que lista o Patrimônio Cultural Ferroviário, atualizada em 05 de maio de 2023, e que contém os bens declarados de valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022, somente a Estação Ferroviária é mencionada em Gravatá, através de homologação de janeiro do ano de 2010. Há assim a preservação da estação no município em detrimento da não valorização e até mesmo destruição de trecho da via em perímetro urbano, o que provoca o levantamento do questionamento sobre a memória de caráter ferroviário no município e como, na prática, esse conceito pode ser aplicado nesse recorte local.

Quando nos colocamos a analisar essa atuação do IPHAN, percebemos que as legislações e portarias existentes atentam para a inauguração de um modelo de preservação ferroviária, que, como citado anteriormente, traz uma equivalência entre o conceito de memória ferroviária e patrimônio ferroviário, além de pressupor que todo elemento físico ligado à ferrovia gerou uma memória (PROCHNOW, 2013). Esse reavivamento de uma memória que se liga diretamente à perspectiva de caráter mais englobante necessita de uma atenção por parte da sociedade, já que compõe o apontamento de memórias a serem apresentadas e difundidas, mas que em nenhum momento fazem menção direta à presença de memórias individuais, mesmo que inevitavelmente, possa ocorrer um diálogo entre estas no imaginário e apelo local.

O conceito de memória ferroviária aparenta, por si só, partir de uma perspectiva difusa, pelo menos na forma com a qual não há uma plenitude em relação à definição do mesmo. No entanto, tal fator não inabilita, nem tão pouco ofusca a potencialidade de exercício referente à análise de tombamentos e de inventários de bens e, consequentemente, de trechos e linhas ferroviárias e seu caráter operacional.

Nesse sentido, trabalhos como o do professor Eduardo Romero, que procura ativamente desenvolver narrativas que englobem sua trajetória de pesquisa sobre o patrimônio ferroviário, se fazem essencialmente importantes, sobretudo pelo mesmo contemplar diversas linhas de pesquisa, que procuram se enquadrar num entendimento sobre o estudo da memória ferroviária a partir de uma contemplação multidimensional, percorrendo pelo âmbito histórico, econômico e social, em um desenvolvimento produtivo e narrativo transversal. Os inventários e as formas com que tais informações vão sendo coletadas dão alicerce para o pensamento e reflexão acerca de formas de condução da ótica em torno do patrimônio ferroviário e de como tais elementos influenciam o conceito de memória ferroviária.

Dessa forma, a partir de então será apresentada uma breve explanação da inserção da ferrovia no estado de Pernambuco, com foco na cidade de Gravatá, que é o município de estudo nesse trabalho. Assim, será pontuado o contexto em que as ferrovias adentraram ao interior do estado, inicialmente com a necessidade de transporte de mercadorias. A linha centro da Great Western é o principal tópico de discussão do próximo capítulo, através da percepção dos nuances envolvendo o trecho da Serra das Russas e o avanço da operação ferroviária da Great. Posteriormente, serão finalmente contempladas as fontes, através da análise de periódicos do Diário de Pernambuco, entrevistas orais e imagens, e as problemáticas que elas levantam em relação ao trecho ferroviário, sob a interpretação do recorte da memória local. Para que assim, sejam discutidas a composição dessas memórias e a que caminhos discursivos essas levam a interpretar.

3. GRAVATÁ NO PERCURSO DA FERROVIA EM PERNAMBUCO

A introdução ferroviária no nordeste brasileiro seguiu princípios diretamente relacionados a contextos também presentes em outras regiões do país. Nesse contexto, podemos considerar fatores como a redução do custo e frete de transporte de mercadorias, bem como a diminuição das perdas desses produtos e bens de consumo transportados. Devido ao longo período de traslado, muitos chegavam em seus destinos em condições insalubres ou impróprias (SILVA, 1950). Do ponto de vista macro, percebemos imediatamente como a inserção ferroviária nessa região compreende uma nova dinâmica nos meios de transporte. Em Pernambuco, a construção das ferrovias foi realizada por empresas britânicas, como a Great Western of Brazil Railway. Essa empresa foi responsável pela estrada ferroviária que corta o

município de Gravatá, iniciando suas atividades num segundo momento da chegada das ferrovias no Estado. Esse processo permitiu um atendimento geográfico mais amplo, inclusive estendendo a rota ferroviária até o sertão, possibilitando o escoamento de mercadorias e bens para consumo doméstico (SIQUEIRA, 2002). Nesse contexto, não é distante refletir que o ciclo dinâmico da atividade da empresa citada dialoga com as especificidades econômicas do estado de Pernambuco.

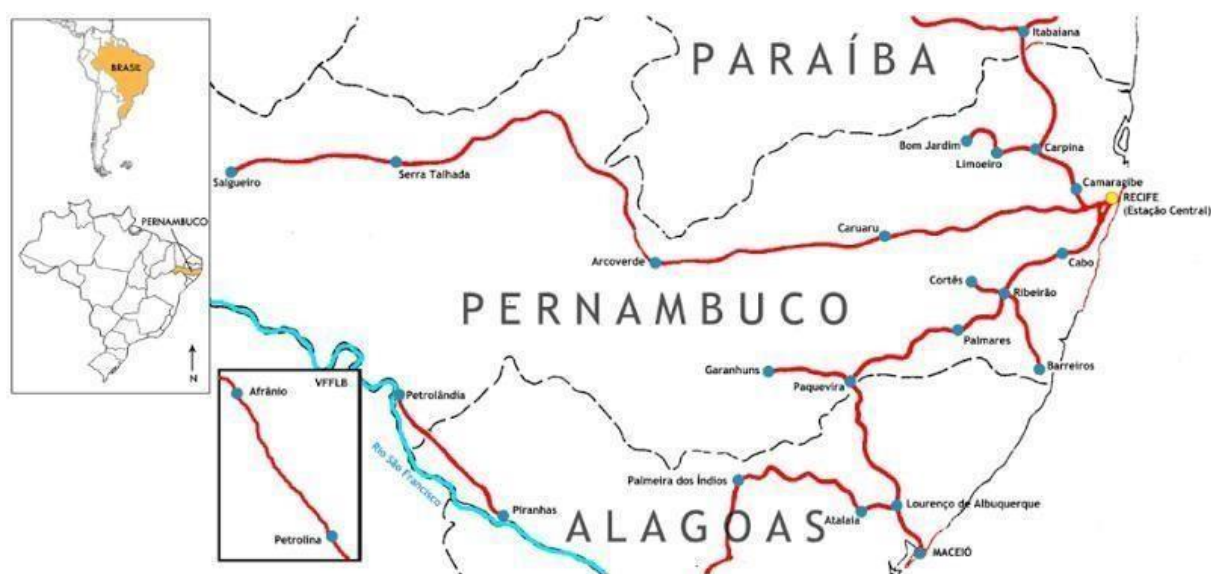


Figura 1: Mapa da Linha Férrea de Pernambuco. Fonte: Fundarpe. (2018). Catálogo do Museu do Trem. Recife: Secult-PE/ Fundarpe, 45

No mapa acima, é possível notar as estradas e percursos com atividade ferroviária no estado de Pernambuco. A linha Centro se apresenta justamente nesse espaço central do mapa do estado, cortando território significativamente importante no que tange ao escoamento de produtos e bens de consumo. Assim, nota-se a presença das cidades de Vitória de Santo Antão, Gravatá e Bezerros, além das demais que estão alocadas textualmente no mapa, seguindo até o município de Salgueiro. Cardoso e Albuquerque (2020) ressaltam que a extensão das linhas percorre para além dos limites do estado de Pernambuco. A Linha Norte, por exemplo, sai do Recife e adentra o território da Paraíba, enquanto a Linha Sul também parte da capital pernambucana e acaba por adentrar territórios vizinhos, nesse caso, o estado de Alagoas. Ainda assim, há a presença dos chamados ramais.

Em uma perspectiva mais abrangente, esse entendimento de como as vias se relacionam com a dinâmica local é importante, sobretudo no que atende à questão do comércio e da

produção de produtos e bens. Dessa forma, os centros comerciais do interior, com produção principal em produtos como açúcar e algodão, além do café, tiveram escoamento significativo, inclusive pelo volume produtivo dos mesmos, sobretudo os dois primeiros citados. O adentramento e desenvolvimento das estradas ferroviárias em Pernambuco dialogam com a dinâmica de comércio, que, após a introdução da mesma, se fortalece em termos de números de produção.

Em uma breve apresentação sobre a empresa citada, cabe destacar que a Great Western iniciou suas atividades nessa região em 1881, com a estrada de ferro que ligava Recife ao município de Limoeiro. Essa região era conhecida pela produção de açúcar, algodão e criação de animais, que passaram a seguir a rota de transportes proporcionada pela ferrovia. A mencionada estrada foi pioneira para a empresa e permaneceu como a única até meados de 1901. Nesse ano, a Great Western iniciou um processo de desenvolvimento, impulsionado por ações estatais que tiveram efeitos diretos na expansão. Isso incluiu o arrendamento de estradas de ferro na região, anteriormente controladas por outras empresas. Esse contexto envolveu conjunturas de oscilações no tráfego de lucratividade da empresa, mas, de maneira geral, resultou em um aumento do índice de lucratividade para ela.

“A partir de 1901 teve início a segunda fase das atividades da Great Western no país, quando passou a operar com três redes: a Sul, a mais lucrativa, constituída pelas Estradas de Ferro Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, Ribeirão a Bonito e Central de Alagoas; a Central, formada pela central de Pernambuco; e a Norte, constituída pelas Estradas de Ferro Recife a Limoeiro, Conde d’Eu e Natal a Independência. Além dessas, a companhia administrava também as Estradas de Ferro Ribeirão a Barreiros e Paulo afonso, incorporadas posteriormente à Rede Sul.” (SIQUEIRA, 2002, p. 190).

A inserção ferroviária no estado de Pernambuco acompanha uma característica presente nessa mesma introdução em todo o Nordeste, que é o baixo grau de conectividade entre linhas ferroviárias. É certo que a operação ferroviária adentra ao interior do estado, no entanto, essas vias não apresentam ligação em grandes proporções entre si. Essa característica se faz essencialmente distante do exemplo norte americano, principalmente dos Estados Unidos, onde havia muita conectividade e grande densidade de tráfego entre todas as regiões (SIQUEIRA, 2002). Porém, mesmo que não tenha ocorrido em Pernambuco, uma transformação na economia regional, nas mesmas proporções de efervescência dos E.U.A, houve avanços consideráveis no

que concerne a tendências na atividade econômica, como por exemplo, na inauguração e instalação de usinas e engenhos, que vão acompanhar justamente esse percurso ferroviário.

Assim, segundo Cardoso (2023):

“Em meio aos diversos impactos proporcionados pela construção e operação das estradas de ferro pernambucanas é possível destacar a expansão do tecido urbano, a formação de novas cidades, transformações nas relações de trabalho, na cultura e as modificações significativas na lógica do transporte de passageiros e mercadorias entre a capital do estado e as cidades do interior.”(CARDOSO, 2023, p. 421).

A ideia de um caminho de ferro que ligasse Recife a Jaboatão fora do governo provincial era uma expectativa local (Silva, 1950). No entanto, o governo imperial utilizou o argumento de interesse geral para justificar a construção de uma linha que não apenas conectasse essas duas cidades, mas também ligasse Recife a Caruaru. Isso resultou na inclusão, nesse projeto de inserção ferroviária, dos municípios de Vitória de Santo Antão, Gravatá e Bezerros, sendo uma ideia e interesse cruciais no desenvolvimento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (CAMELO FILHO). Nesse contexto, observamos que houve, de certa forma, atendimento aos interesses de produtores locais que demandavam a substituição do trecho ainda não construído, que ligaria Garanhuns a Águas Belas, por um trajeto que melhor atendesse regiões de lavoura e de maior produção e povoamento. Essas informações oferecem uma explicação sobre os interesses e definições relacionadas ao desdobramento da introdução ferroviária no estado de Pernambuco, especialmente em sua chegada e passagem por Gravatá.

As ideias apresentadas por Silva (1950) contextualizam com questões geográficas do município, como o relevo acentuado e as formações rochosas presentes na Serra das Russas, trecho ao qual a ferrovia estava roteirizada, incluindo regiões povoadas como Pé de Serra e Russinhas, atualmente pertencentes aos territórios dos municípios de Pombos (São João dos Pombos durante a inserção ferroviária) e Gravatá, respectivamente. Esse cenário geográfico se relaciona ao tempo necessário para a inauguração do trecho entre Russinhas e Gravatá, que levou 7 anos, devido à necessidade de serviços imprescindíveis como alargamento e revestimento de túneis, viadutos e regularização da via para o início da operação.

No que concerne a Russinhas é importante notar a menção e exaltação ao mesmo em edição do Diário de Pernambuco, do ano de 1986, que se refere a esse trecho que engloba a presença de 14 túneis, 7 viadutos e da estação própria do local, além da divisão de espaço com um povoado que se inicia no ano de 1870. Essa estação moldada e construída a partir de madeira de Pinho do Paraná, teve sua inauguração em 24 de agosto de 1887, e acabou por ficar conhecida

como “flor da serra”, e abrigou movimentações diretamente relacionadas a presença do trem, apresentando assim como essa estação não esteve inerte frente a presença do trem, mesmo que posteriormente houvesse a inauguração da estação ferroviária de Gravatá. Em 1966, a estação de russinhas foi considerada deficitária pela RFFSA, sendo fechada em 31 de janeiro e demolida em agosto do mesmo ano. Esse trecho ferroviário foi tombado como patrimônio histórico do Estado de Pernambuco e desde a década de 1990, se tem uma expectativa ainda mais aguçada na atualidade pela reativação frente a presença dos chamados trens turísticos. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1986, Ed. N° 00245).

Gravatá, assim, se insere na rota da ferrovia, ganhando a presença dos já citados túneis, pontes e estações. Sendo assim, é interessante a apresentação de alguns desses locais em um exercício que está se dando até então e que percorrerá todo o restante da escrita. A intenção é justamente contemplar tais espaços por meio dos relatos que serão expostos, bem como pela historiografia em torno da inserção ferroviária no estado, sobretudo em Gravatá, que foi o ocorrido nesse sintético segundo capítulo.



Figura 2: Estação de Russinhas. Fonte: Grupo Amigos do Trem.



Figura 3: Passagem de trem, com destaque para a estação de Russinhas. Fonte: Grupo Amigos do trem.



Figura 4: Ponte Ferroviária no trecho da Serra das Russas em Gravatá-PE. Fonte: Grupo no Facebook: Gravatá em Fotos e recordações.

Nas figuras: 1,2,3, se apresenta espaços referentes ao trecho da Serra das Russas em Gravatá-PE. Nas duas primeiras imagens, se nota movimentações no entorno da estação do distrito de Russinhas, em primeiro momento com indivíduos no espaço físico da estação, e na segunda imagem com o registro da passagem de trem pela referida estação. Essas imagens

reproduzem a ocorrência de ambientes frequentados, e com potencial de memórias a população gravataense. São espaços que tiveram a presença e ocorrência do já citado escoamento de mercadorias, mas também do tráfego de pessoas, a proximidade com a estação, promoveu o desenvolvimento do povoado de Russinhas. Pontuado essas questões, é necessário discorrer que essas estações compõem um local de memória, que tem uma base material para o conhecimento histórico, assim como reflete Cardoso e Albuquerque (2020). Sendo assim, essa base fortalece a presença de memórias em diversas comunidades. Nesse sentido, essas estações têm por sua função original, até mesmo em localidades onde a desativação já ocorreu há muito tempo, memórias pautadas mesmo naqueles que não conviveram com a atividade ferroviária, sendo aguçados esses sentimentos nas gerações mais novas através de memórias presentes justamente na população mais antiga. (CARDOSO E ALBUQUERQUE, 2020). A figura 3 apresenta a Ponte Ferroviária presente no trecho da Serra das Russas, em uma posição que adentra a questão da chegada urbanística e do progresso também arquitetônico. As memórias compõem-se em meio aos relatos, e os relatos compreendem justamente a presença de lugares de memória. A Ponte representa em comentários presentes na publicação do grupo no Facebook: Gravatá em fotos e recordações, um exaltado espaço referente ao trecho das Russas, seja pela posição dela em relação a vista do relevo do local, ou até mesmo pela altura e beleza da própria construção ferroviária.

4. IMAGINÁRIO LOCAL E VIA FERROVIÁRIA

Como vem sendo contextualizado durante toda essa narrativa, a linha ferroviária provoca a existência de memórias locais desde sua inserção até o tempo presente. Ou seja, as memórias não dizem respeito somente ao pensamento atual sobre a via, mas há sentimentos e percepções exaltados desde o momento em que Gravatá se tornou rota do trem, nas vivências e situações peculiares que ocorreram durante o tempo de operação ferroviária ativa na cidade, ou mesmo quando a linha foi inativada. São memórias diversas que apresentam reflexos de cada tempo e cada época, podendo sim encontrar e conectar-se umas com as outras, pois são concepções e percepções que se originam de fatos. No entanto, não constituem, de forma alguma, uma história escrita cronologicamente, com a datação de todos os eventos, figuras marcantes, personagens e contextos fundamentais para a história ferroviária no município.

Nesse sentido, serão apresentadas e contextualizadas memórias existentes na população, no próprio poder público, em instituições como ONGs e em grupos de recordação existentes na cidade. Esses grupos citados tiveram contatos diretos com a via ferroviária em operação, bem como com ela após sua inativação; portanto, carregam lembranças de momentos ou características marcantes desse patrimônio histórico. Tais percepções podem ser entendidas como memórias, sendo possível vincular cada exemplo a âmbitos específicos, como memória coletiva ou memória individual. Dessa forma, a partir de então, será pontuado de que forma essas memórias são apresentadas ao longo do tempo. Em primeiro momento, com as publicações no Diário de Pernambuco, que é o jornal mais antigo em circulação do país, desde o ano de 1825, apresentando manchetes acerca do trem e da operação ferroviária em Gravatá. Em segundo momento, com a observação e análise de memórias ligadas ao tempo presente, seja no discurso de um ex-funcionário da Rede Ferroviária do Nordeste, ou nas publicações e interações do grupo na rede social Facebook, intitulado “Gravatá em fotos e recordações”, ou mesmo nas publicações do governo municipal, bem como na visão do grupo “Amigos do Trem” em seu recorte gravataense, com a atuação do “Projeto Serra das Russas”. De fato, são interpretações e memórias de grupos distintos, em momentos e épocas diferentes.

Silva (1950) remonta precisamente como o ideal de desenvolvimento e avanço se estende junto com a introdução ferroviária no estado de Pernambuco. Nesse momento inicial da inserção ferroviária, o pensamento acerca do progresso e desenvolvimento se expande nas pequenas vilas e cidades que estavam na rota da construção ferroviária, antevendo o avanço que viria a ser fermentado pela presença e passagem do trem. A manchete destacada acima, publicada pelo Jornal do Recife em janeiro de 1894, remonta à conjuntura presente na época da inserção ferroviária em Pernambuco, difundindo o avanço representado pela estrada de ferro no desenvolvimento de cidades e vilas. Era uma perspectiva de progresso, exaltação à produtividade, engenharia e comércio, setores diretamente ligados ao ideal de desenvolvimento. Como relatado na publicação do jornal, Gravatá e seus habitantes receberam o trem com festejos, acentuando a comoção local que essa introdução e operação ferroviária representaram no imaginário da época.

Na imagem abaixo, os vagões de um trem são apresentados ao lado da estação de Gravatá, com a presença de uma grande quantidade de indivíduos no entorno desses espaços. Essa imagem nos permite encontrar caminhos para pensar na estação do município como um espaço intenso de movimentação e circulação de pessoas. Ou seja, as lembranças relacionadas à

operação ferroviária em Gravatá não dizem respeito somente à passagem do trem na cidade, mas abrangem toda uma dinâmica ocorrida em alguns locais, como, inclusive, a estação.

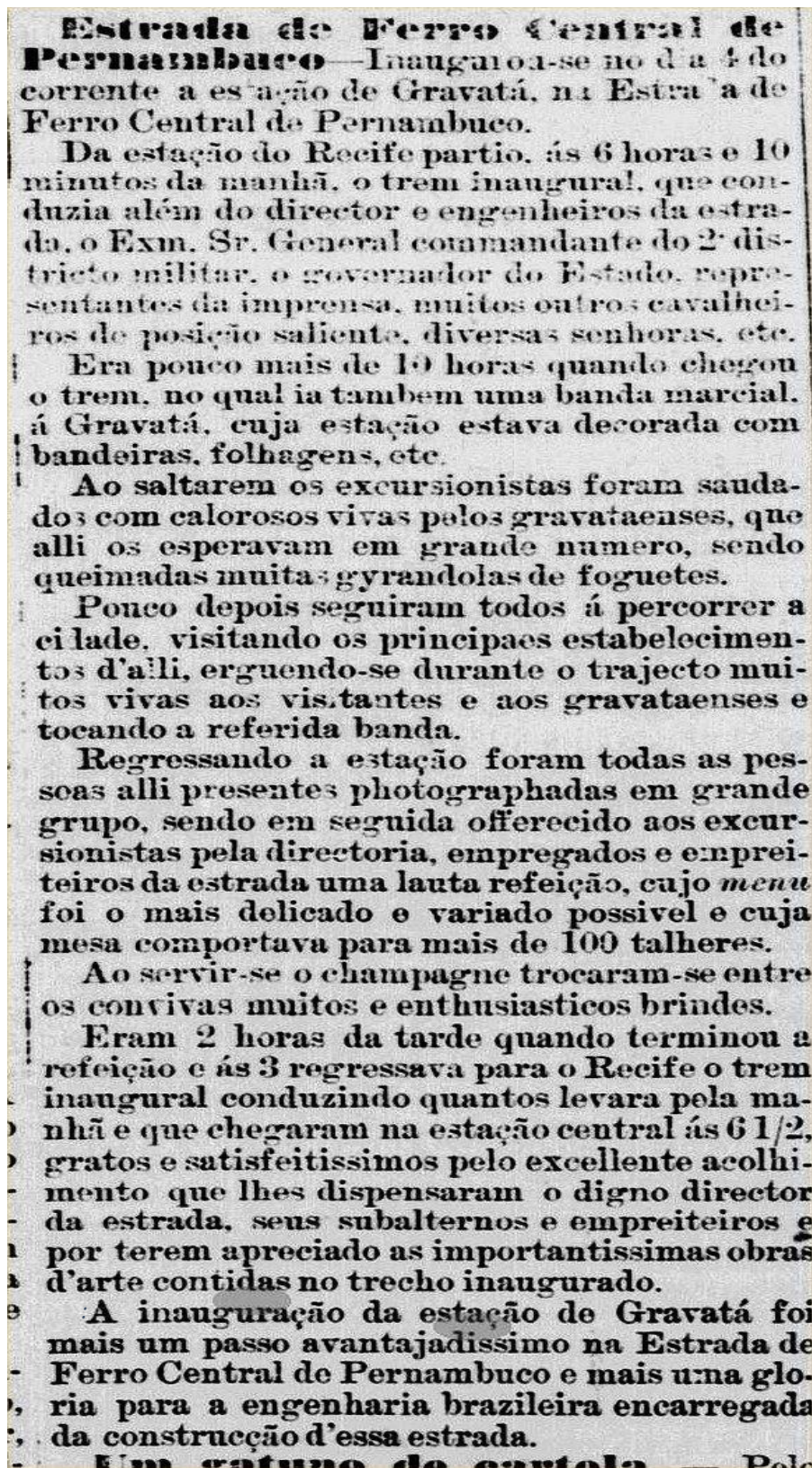


Figura 5: manchete sobre a inauguração da Estação de Gravatá em 1984 (Jornal do Recife, 9/1/1984)

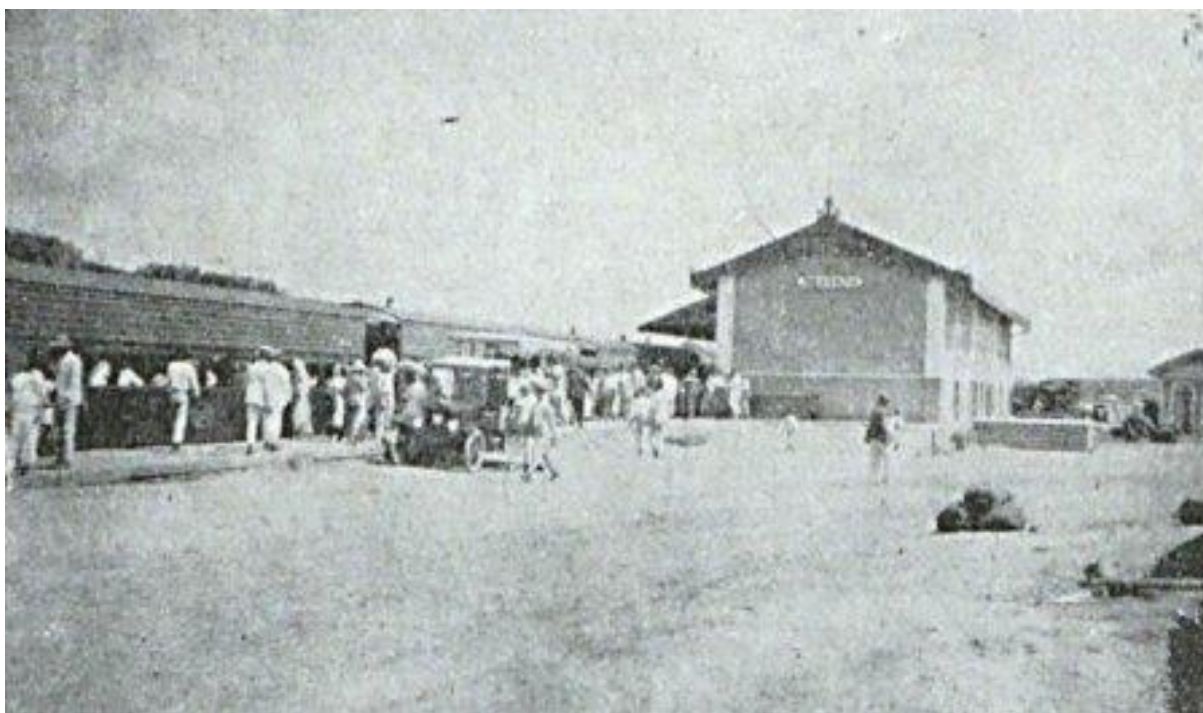


Figura 6: Estação de Gravatá em 1925 (Revista de Pernambuco, 1925).

Publicações do Diário de Pernambuco e imagens como a presente acima remetem à presença de movimentação intensa nas estações de Russinhas e também na estação de Gravatá. Essa intensidade, no que diz respeito à frequência de pessoas nesses locais, induz a refletir como esses espaços desde o primórdio compõem cenários importantes no imaginário da população local e de viajantes sobre o trecho ferroviário gravataense. Assim, essa afirmação é percebida quando todas as entrevistas realizadas para produção desse trabalho, além da maioria das publicações do Diário de Pernambuco acerca da via em Gravatá, se direcionam e partem muitas vezes como cenário principal dos discursos, as duas estações citadas. No ano de 1951, na edição 00052, em mais uma correspondência publicada de Luiz do Nascimento no jornal, a estação ferroviária do perímetro urbano de Gravatá é citada como um dos locais de encontro e de conversas entre transeuntes. Assim, o mesmo cita um encontro ocorrido no ano de 1926, em que conheceu nesse local, um “rapaz muito alinhado e aprumado, que se chamava Amaro Quintas”. Desse modo, a presença de namoradas gravataenses dos dois, acentuou a amizade entre os mesmos, que novamente repetiram encontros. O autor cita que no ano seguinte, em 1927, Amaro Quintas frequentou Gravatá já como acadêmico de Direito, vindo por meio do transporte ferroviário até a cidade. Amaro, figura citada no texto de Luiz no Jornal, foi historiador, advogado e escritor brasileiro, estando diretamente ligado a estudos em torno da

“Revolução Praieira”. O material citado apresenta um dos contextos em que o trecho ferroviário gravataense, mais precisamente através da estação do município, era percebido por aqueles que frequentavam o local na época, como um local de presença de encontros, e até mesmo de fortalecimento de vínculos. O próprio discurso do jornalista Luiz do Nascimento no jornal já se desenvolve perante memória aguçada na mesma frente esse local, em um evento que se deu nos anos de 1926 e 1927, e que foram lembrados no ano de 1952, atribuindo, inclusive, recordações individuais sobre encontros ocorridos na estação (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1951, Ed. N° 00052).

Como exemplo, basta tomarmos a publicação da edição 00296 do jornal acima citado, datada de dezembro do ano de 1950, onde a estação ferroviária de Gravatá é apresentada sob o título de “Estação da Desordem”. Assim, a publicação escrita por Alberto Frederico Lins toma por base um dos cenários ferroviários principais, senão o principal, no que concerne às publicações da época sobre Gravatá. A manchete sinaliza o descaso, que, segundo o autor da mesma, permeava a estação gravataense. Para realizar essa inquietação, o mesmo partia do recorte do comércio acentuado nos entornos da estação, realizando a crítica de que o vendeiro na época era caracterizado, em boa parte, pela presença de crianças na comercialização de mercadorias, que muitas vezes se faziam posicionadas em lugares de perigo ao redor da linha, podendo provocar a ocorrência de acidentes, que, segundo a publicação, seriam de responsabilidade dos servidores da Great Western que nada faziam frente a esse contexto, e também do poder municipal, inerte perante a possibilidade de um acidente entre trem e essas crianças (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1950, Ed. N° 00296). Na edição 00015 do mesmo

jornal, novamente Alberto Frederico Lins pede atenção ao fluxo intenso de crianças no percurso dos trilhos e na estação, ressaltando, dessa vez, a necessidade de policiamento e da própria ação dos responsáveis pelas crianças para a prevenção de acidentes no local. Assim, o autor cita o papel da Rede Ferroviária do Nordeste no que chama de “atravancada de malandros e crianças desocupadas”. Não se sabe se o termo se referia ou se justificava por parte do autor da publicação, pela ocorrência de alguma atividade ilícita, já que a própria matéria não exemplifica tal aspecto, tampouco tal argumento se faz presente nos relatos orais colhidos. O que se procura chamar atenção é justamente como esse espaço da estação carregava uma dinâmica, não se configurando apenas como um ponto de chegada e partida, mas também como um local de troca de conversas e de concentração de adultos e crianças da época (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1950, Ed. N° 00015). Esse exemplo alimenta a compreensão acerca de percepções tidas no período sobre a segurança da estação e da população, sobretudo as crianças da época, no contexto que engloba a efervescência de movimentação humana da estação do município no ano de 1950.



Figura 7: Pessoas sobre os trilhos do trem, em espaço próximo a estação de Gravatá. Fonte: Grupo no Facebook: Gravatá em fotos e recordações



Figura 8: Trem identificado como da Serrambi Turismo, passando pelos trilhos próximos a estação de Gravatá.

Fonte: Grupo no Facebook: Gravatá em fotos e recordações.



Figura 9: Trem com torcedores do Sport Club do Recife em direção a jogo com o Central-PE em Caruaru, passando no trecho da estação ferroviária de Gravatá. Fonte: Grupo do Facebook Gravatá em fotos e recordações

As publicações que alertavam para a segurança na estação previam a possibilidade de ocorrência de acidentes envolvendo as crianças que comercializavam mercadorias nesse trecho

do centro de Gravatá. Por isso, utilizavam discursos que assumiam um tom de cobrança de posicionamento e de ações, inicialmente pela Great Western e, posteriormente, pela Rede Ferroviária do Nordeste, que passou a operar a via em um período posterior aos comandos da empresa de origem britânica. Feita essa consideração sobre a preocupação local acerca da possibilidade de acidentes, faz-se pertinente pontuar um acidente ocorrido no trecho ferroviário do município em 1976, também noticiado pelo Diário de Pernambuco, na edição 00077 do mesmo ano. Naquela ocasião, houve uma comoção local, lembrada também em publicações do grupo “Gravatá em fotos e recordações” no tempo presente. O acidente não ocorreu nas proximidades da estação, como temiam as manchetes publicadas no jornal na década de 1950. No entanto, envolveu um trem da Refesa que, em alta velocidade, teve um vagão que acabou por descarrilar e capotar na serra, envolvendo mais de 100 pessoas no ocorrido, inclusive com o resgate de 47 delas com ferimentos e duas com ocorrência de óbito. O acidente provocou a atenção local e movimentou lugares conhecidos pela população local, como a Unidade Mista Hospitalar Virgínia Guerra (atual Hospital Dr. Paulo da Veiga Pessoa), que atendeu a grande parte dos feridos. Cabe ressaltar que a locomoção dessas pessoas para a unidade de saúde foi feita por trabalhadores da Rede Ferroviária. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1976, Ed. N°00077).

Nesse mesmo sentido, o desastre também recebeu olhares de figuras marcantes na história da cidade, como o padre da época, Monsenhor Cremildo, que mais tarde, em 1976, viria a se eleger prefeito do município. O padre, já falecido, era um líder com grande comoção local e proferia discursos sobre diversos âmbitos sociais e políticos da época, tendo, na ocasião do acidente, pedido e estimulado os fiéis a se dirigirem ao hospital para doação de sangue aos feridos. Assim, segundo a matéria, houve mais doadores do que necessidade de obtenção das doações sanguíneas. Tal exemplo demonstra a relação local com a via ferroviária, já que a via foi, por muito tempo, ativa na rotina da cidade.



Figura 10: Resgate de vítimas do acidente em Gravatá, sendo transportadas por trabalhadores da RFFSA. Fonte: Diário de Pernambuco

Em meio às vivências relacionadas à operação da Rede Ferroviária em Gravatá, há o entendimento de que é promissor o contato com pessoas que tiveram uma relação ainda mais íntima com essa operação. Em relato oral, Flávio Almeida Magalhães, natural e residente de Gravatá, apontou aspectos tidos como essencialmente importantes para ele, em seus 26 anos como funcionário da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Flávio iniciou sua jornada na operação ferroviária em 1958, na função de auxiliar de operação, permanecendo assim por doze anos, quando foi promovido a supervisor auxiliar de linha, cargo conhecido como “Chefe de pessoal”, função que exerceu no período de 1970 a 1984, partindo posteriormente para a aposentadoria. O relato, carregado de saudosismo, contemplou o entusiasmo existente outrora com a atividade da via e como em cada local se carrega especificidades no que tange ao contato com o trem. Assim, o senhor que trabalhou nos trechos de cidades como Bezerros, Serra Talhada e também Gravatá, salientou por meio de sua fala que: “O trem representava um transporte altamente seguro, que carregava em seus vagões mercadorias como sal e açúcar, já nesse período da RFFSA”. No entanto, é no transporte de pessoas que as memórias se fazem ainda mais aguçadas, sobretudo quando cita a liberação da rede para a utilização do transporte ferroviário

em todo o trecho, por parte dele e de sua família, aspecto confirmado pela credencial de trânsito apresentada por ele, credencial a qual tinha renovação anual, e que para seu Flávio teve sua atualização no ano de 1984. Essa liberação contemplava em acomodações: A – Trens de Passageiros; B – Trens de Carga; C – Trens de Serviços, permitindo assim o transporte em vários setores, exceto a acomodação “D”, que se referia à viagem em cabines de locomotivas.



Figura 11: Credencial de trânsito de Flávio Magalhães, ex-funcionário da RFFSA. Imagem Autoral.

As lembranças de Flávio, de maneira interessante, não se apresentam de forma descontextualizada. O relato permitiu traçar um panorama do percurso da via da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, adentrando seu trajeto e os serviços prestados à Rede. Não deixando de lado aspectos peculiares como a venda irregular que, muitas vezes, funcionários responsáveis pelos passes faziam, num exercício que, segundo ele, ocorreu várias vezes sem que a empresa tivesse ciência da situação. São fatores interessantes a serem notados, sobretudo diante da carência de materiais e documentos sobre a rotina da operação da rede. Tais especificidades apresentam uma operação e transporte que não estavam inertes a situações difusas, aspecto que muitas vezes é levantado por essa carência e que, erroneamente, pode desenvolver no imaginário dos indivíduos uma noção de que esses transportes chegavam à estação e ali tinham o momento de maior efervescência. É válido ressaltar que era nas estações que o fluxo ocorria em um ritmo mais intenso, onde se dava momentos de música, conversas e diversão, inclusive. Porém, esse percurso ferroviário não estava estático. Pelo contrário, junto à subida da Serra das Russas e a toda passagem nos trilhos, havia centenas de visões, perspectivas e acontecimentos de situações específicas, de descontração, estresse, impaciência, ou até mesmo de manobras não legais, como a citada no relato.



Figura 12: Movimentação de pessoas na estação, e interação de passageiros do Trem do forró na estação de Gravatá. Fonte: Grupo do Facebook Gravatá em fotos e recordações.

A visão que o grupo Amigos do Trem tem sobre a memória ferroviária é importante de ser notada, pois o grupo encaminha projetos de reativação de alguns trechos da via no município, além de dialogar com a gestão municipal e líderes políticos da cidade. Assim, a instituição, fundada oficialmente em junho de 2001, desenvolve ações em determinadas regiões do país que tiveram contato com a operação ferroviária, com a ajuda de apoiadores e simpatizantes que atuam de forma direta e indireta com a entidade. Em 2017, os membros da regional Pernambuco da ONG começaram a pensar na possibilidade de projetos de resgate da memória ferroviária no estado, inclusive com o início do trabalho de preservação de trechos da linha centro, que corresponde ao espaço entre o distrito de Russinhas e o túnel 14, localizado também no distrito de Manibu, ambos pertencentes ao território gravataense. A partir disso, iniciaram-se atividades que são divulgadas nos perfis de redes sociais do grupo. O grupo trata a escolha do trecho citado como um episódio de ressalva das belezas e objetos presentes no mesmo, como os túneis e pontes, além da presença das estações Cascavel e Russinhas. Em uma perspectiva mais ampla, o grupo se identifica com esse recorte da memória, principalmente através de um apego sentimental e menção, já que os próprios membros justificam a necessidade de atuação do

projeto, dada a importância memorialística e cultural da passagem do trem e das ações relacionadas a essa passagem, bem como no espaço em que ele, outrora, esteve presente.

Em entrevista realizada com Ariston, membro do Amigos do Trem em Gravatá, foi ressaltada a importância de cada trecho ferroviário no município, sobretudo nas estações, local que muitas vezes foi cenário de memória coletiva, mas também de memórias particulares e individuais, podendo estar ligadas a diversos âmbitos, seja na alegria do embarque no trem ou na decepção de uma viagem não realizada. Assim, Ariston pontuou que os Amigos do Trem têm uma missão de devolução de memórias ligadas a esse recorte ferroviário, por meio das atividades do grupo, além de atuarem de forma importante na elaboração de projetos que visam o objetivo pontuado por ele, como a construção de um memorial no distrito de Russinhas, além de placas indicativas com aspectos referentes ao passado histórico dessa linha ferroviária central, como, por exemplo, informações sobre datas de construção e ocorrências de descarrilamento, sobretudo do trecho de atuação durante todo o percurso do mesmo. Ou seja, são ações que se colocam frente a um objetivo traçado pelo grupo, que é a reativação de uma memória.

Desse modo, o grupo se coloca e se apresenta de imediato como de importância para o município, sobretudo por desenvolver uma função social de preservação, através da limpeza e sinalização do trecho da Serra das Russas. E não somente isso, já que também desenvolve projetos que têm como premissa a apresentação da via e de sua história para quem não conviveu com ela, além de resgatar nas pessoas que conviveram memórias ligadas ao que foi a passagem do trem em dado momento em Gravatá. Porém, há um entendimento por parte do grupo de que há um cenário de abandono em torno das ferrovias, sobretudo nesse recorte local, também por meio de ações que comprometem uma reativação de maior tamanho físico e de percurso, muito pelo fato primordial das ocupações irregulares, característica que não se limita ao município de Gravatá, mas discorre diretamente sobre um empecilho de grande proporção em projetos relacionados à reativação de operação em um trecho maior no município. Outra questão levantada por Ariston são os furtos ocorridos em vários trechos da malha ferroviária, que para ele acentuam ainda mais a falta de preservação e engajamento da sociedade nas ações, fator que evidencia um processo de esquecimento. O entrevistado ainda ressaltou: “A presença desse esquecimento se deu gradualmente, seja no contexto de chegada do transporte rodoviário, ou posteriormente com a desativação de vários trechos”. Assim, ele cita a presença de vários artefatos, ferramentas e utensílios do universo ferroviário no Museu do Trem em Recife, mas

que em proporções é pouco para o que foi e o que representou o trem, ainda mais no interior do estado e desenvolvimento das cidades e das memórias das mesmas. Para Tom, são necessárias ações que provoquem nos indivíduos o senso e conhecimento acerca desse passado ferroviário e da importância histórica, já que a via ferroviária centro dialogou e remeteu a progresso em territórios pouco habitados.

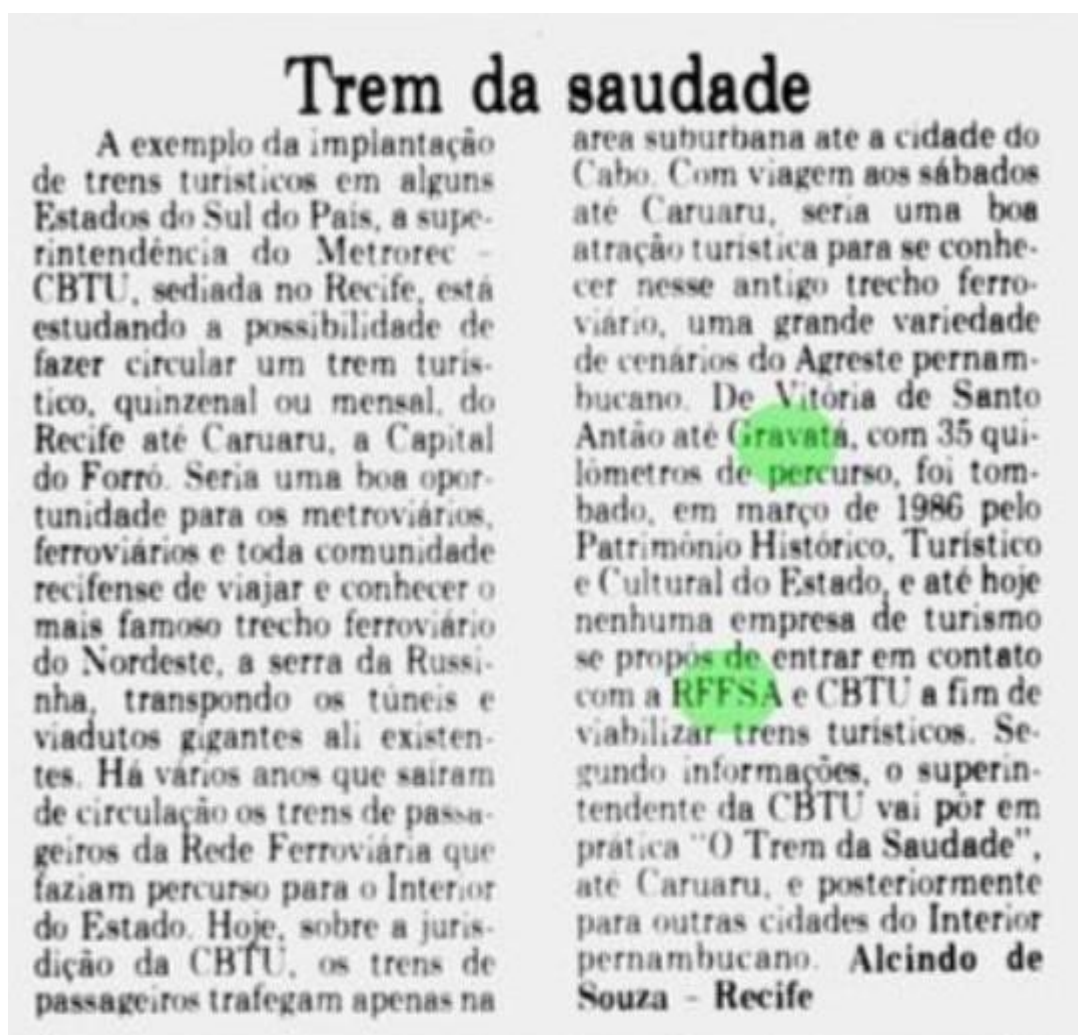


Figura 13: Edição 00197 do jornal Diário de Pernambuco. Fonte: Hemeroteca Digital.

O saudosismo presente no relato de Flávio Magalhães e as ideias e possibilidades pensadas pela ONG Amigos do Trem dialogam perfeitamente com a publicação do jornal Diário de Pernambuco, em edição do ano de 2022, que trabalha em torno da possível reativação da circulação de trem no trecho central pernambucano, em uma proposta discutida há longos períodos pela CBTU e até mesmo pela RFFSA, e que hoje compõe o imaginário local. Essa memória parece ter sido estimulada na população, criando uma expectativa presente de reativação do trem, aguçando sentimentos tanto naqueles que conviveram com o trem quanto

naqueles que só o viram em imagens e relatos. É importante mencionar que essa perspectiva, baseada na demanda saudosista de reativação do trem, estimulou e aguçou memórias, porém pouco se refletiu em ações concretas, pelo menos até então.

No que tange a essa ação por parte do governo municipal, ocorre a existência de nuances que devem ser percebidas, justamente por dialogarem diretamente com a questão da memória local. Em 2015, a prefeitura municipal de Gravatá derrubou o pontilhão da linha férrea localizado no trecho urbano do município. Esse pontilhão era tombado como patrimônio estadual e foi derrubado, segundo o argumento da necessidade de uma obra de fluidez no trânsito. Na ocasião, Roberto Carneiro, técnico da Gerência de Preservação Cultural da Fundarpe, responsável pela vistoria, relatou: “Para nossa tristeza, arrancaram grosseiramente a base de pedra de sustentação do pontilhão e cortaram os trilhos e dormentes com maçarico”. Essa fala foi dirigida em entrevista ao Jornal do Comércio. Assim, na época, o município foi notificado pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE) e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A matéria publicada pelo referido jornal discorre sobre como a Prefeitura Municipal, por meio da gestão da época, tomou a decisão sem consultar os órgãos responsáveis por esse patrimônio. O pontilhão foi tombado na década de 80. A manchete ainda reúne depoimentos de munícipes que, em geral, se referiam com indignação à atitude da gestão do município, sobretudo por ter uma ligação com a população local. Em uma memória pessoal, ressalto que antes da derrubada, era muito comum a presença de indivíduos na parte de cima dos trilhos durante todo o dia, e no momento da realização dessa derrubada, estive presente, por morar nas proximidades do Pontilhão. A publicação traz outro relato, dessa vez de um morador local que pontua: “A reorganização do trânsito, na porta da minha casa, até seria boa, pensando só nos carros. Mas era tão bonito quando o trem passava por aqui. O pontilhão fazia parte da nossa história, a população está revoltada. Não precisava ter feito isso” (CLEIDE ALVES, JORNAL DO COMÉRCIO, MAIO DE 2015). Essa derrubada não autorizada é motivo de inquietação em grupos como o “Amigos do Trem” e “Gravatá em fotos e recordações”. Esses discursos apresentam um contexto interessante a ser notado: se no final do século XIX, o trecho ferroviário é construído sob o ideal de progresso que acompanhou a introdução ferroviária na cidade, no ano de 2015, o Pontilhão, que como citado era um patrimônio histórico tombado, é derrubado segundo o argumento da necessidade de fluidez do trânsito, argumento que se assemelha à questão do desenvolvimento e progresso. É nesse sentido que a ação da prefeitura

na época muito discorre sobre a visão do poder municipal, ou a falta dela, acerca da questão da memória histórica e Memória Ferroviária.



Figura 14: Fluxo de pessoas no Pontilhão. Fonte: Grupo no Facebook: Gravatá em fotos e recordações



Figura 125: Pontilhão em Gravatá, antes da derrubada. Fonte: Grupo no Facebook, Gravatá em fotos e recordações



Figura 16: Momento no qual o pontilhão começa a ser retirado. Fonte: Diário de Pernambuco.



Figura 17: Trecho do Pontilhão, após derrubada. Fonte: Dieo Nigro/JC Imagem.

Em julho do mesmo ano, o Ministério Público Federal ingressou com uma ação contra o município, requerendo a construção do trecho, tombado tanto pelo estado quanto pela União. Em janeiro de 2017, o município sofreu uma condenação para apresentar um projeto que teria que ser devidamente aprovado pelo DNIT e pela FUNDARPE. No ano de 2018, foi firmado um acordo de reconstrução do trecho ferroviário destruído. Em 2020, o Ministério Público pede a aplicação de multa diária ao município. Em 2023, é decidida a reconstrução do bem, em diálogo entre prefeitura e MPF. Feito isso, o prefeito do município na época, Joselito Gomes, publica um vídeo explicando à população as motivações para a decisão, salientando que as ruas no entorno sofrem com o trânsito intenso, e que tal reconstrução acentuaria esse problema. Diante desse cenário, ocorrem manifestações de indivíduos no local da obra, e novamente a mesma é travada. Essa manifestação, que não teve uma presença grandiosa em termos de quantidade de pessoas, não invalida as memórias relacionadas ao pontilhão. No entanto, abre pontos de inflexão importantes a serem percebidos. A prefeitura se coloca numa posição que induz quem não concorda com a reconstrução a manifestar suas posições críticas, em grande parte com o argumento de que o trânsito no local é caótico e que tal obra geraria ainda menos fluidez no local. Essa posição municipal é válida, e a oposição e manifestação contrária dos indivíduos também. Porém, alimenta uma vírgula controversa no interesse memorialístico do município, sobretudo no que condiz à existência e valorização desse patrimônio tombado, já que a mesma gestão, em ocasião no ano anterior, faz menção à necessidade de valorização do patrimônio, com a intenção de ativação futura de passeio ferroviário no trecho da Serra das Russas. Essa é apenas uma inflexão que salienta pontos de discordância no discurso municipal ao longo do tempo.

O exemplo anterior se contextualiza com o evento ocorrido em 5 de janeiro de 2022, quando Gravatá recebeu a chegada e instalação de três vagões doados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, sendo esses equipamentos alocados sobre os trilhos em trecho próximo à antiga estação ferroviária do município. Nessa ocasião, pode-se destacar um argumento diferido que ressaltou que essa ação condiz a um interesse municipal direcionado ao turismo e ao incentivo à cultura, estando essa operação da chegada dos vagões ligada ao interesse municipal na ativação de passeio ferroviário no trecho das Serras das Russas.

“No primeiro momento, eles vão ficar estáticos e terão utilização turístico-cultural. No segundo momento, quando houver a revitalização da linha ferroviária, após o processo de concessão, que são passos que

têm que ser dados, o passeio deve acontecer primeiro apenas no trecho da Serra das Russas. Após o túnel 14, existe uma área onde tem a possibilidade de construir uma estação de trem, um hotel, um restaurante e um museu ferroviário. Os vagões estão instalados aqui próximo à estação ferroviária porque é inerente vir para cá. Nosso projeto é que eles façam parte, no futuro, de um passeio na Serra das Russas e enquanto isso não acontece, eles vão ter utilização relacionada com turismo e com a cultura, porque Gravatá está intrinsecamente relacionada com a linha do trem”. (Júnior Darita, em fala publicada no endereço eletrônico da prefeitura de Gravatá, em 06 jan. 2022).

Em agosto de 2023, foi inaugurado em um dos vagões o “Vagão Museu Estação Gravatá” em um contexto que dialoga com algumas conjunturas pertinentes a serem notadas e que se relacionam diretamente à ótica institucional local sobre a memória ferroviária. Somente um dos vagões teve sua utilização direcionada ao formato de museu de exposições itinerantes, enquanto os demais vagões estão em estado de certo abandono. Outra questão interessante a ser notada é como o espaço tem sua utilização realizada frente às exposições e como elas se configuram. Nesse âmbito, o museu não terá uma exposição fixa sobre a memória ferroviária, sobretudo pela apresentação de novas mostras a cada sessenta dias, que não necessariamente vão adentrar à temática da ferrovia. Sendo assim, o espaço, que foi inaugurado com a exposição intitulada “Pare, olhe, escute – Os caminhos do patrimônio ferroviário de Pernambuco”, não terá uma utilização ligada à apresentação das especialidades do patrimônio ferroviário, mas funcionará como um vagão de mostras, que de forma alguma contextualizam com a questão da ferrovia e do trem. Nesse âmbito, os visitantes podem elucidar uma perspectiva que estimule o trem como um espaço de possibilidades, o que é uma iniciativa de caráter cultural justa. No entanto, para que se coloque, pelo menos no formato adotado atualmente, como um espaço de promoção de conhecimento sobre o patrimônio ferroviário, que foi o argumento utilizado pela gestão municipal na inauguração do vagão museu, seria essencialmente importante que houvesse uma apresentação sobre o patrimônio ferroviário, e que essa apresentação não se desse em períodos esporádicos, mas sim de maneira fixa.



Figura 18: Vagões doados pela CBTU a cidade de Gravatá-PE. Imagem Autoral.

Sobre o exercício e a necessidade de problematizar essa memória local, não se coloca distante as iniciativas relacionadas à utilização de um dos vagões como objeto para exposições e mostras. Perante esse uso, torna-se essencialmente válido pensar na eficácia e na beneficência do mesmo frente ao argumento difundido em outro momento pela gestão municipal, de avivamento da memória sobre a linha ferroviária no trecho gravataense. É interessante contextualizar essa utilização de um vagão, que é um espaço próprio do trem, mesmo que seja de outra companhia não atuante na operação ferroviária que se deu em Gravatá. Esse elemento se apresenta como capaz de apresentar possibilidades reais à valorização de uma memória sobre a história ferroviária no estado, e sobre o papel que Gravatá assumia nesse percurso, bem como dias e horários de passagem dos trens, e sujeitos marcantes que por aqui viveram e prestaram serviços a alguma das empresas responsáveis pela linha. Ou seja, há um arcabouço de possibilidades, sobretudo no que tange à promoção e ativação da memória local, encontrada em grandes quantidades, e que é marcada pelo saudosismo do esquento dos trilhos. Porém, problematizando tal utilização atual do vagão museu, o que aparenta ocorrer é a fundamentação de um novo estímulo memorialístico, de um vagão que poderá ser utilizado no percurso turístico da linha presente na Serra das Russas, mas que enquanto esse uso não ocorra, se coloca a apresentar-se como espaço de mostras e apresentações temáticas no município, o que é importante, mas que em grande parte rompe com a própria ideia inicial do projeto, bem como com as demandas de uma parcela populacional saudosista à passagem do trem e barulho sobre os trilhos.

No que concerne ao papel da prefeitura, o Amigos do Trem pontuou que, na atualidade, não há a presença de diálogos e projetos por parte do poder público sobre a memória ferroviária. A exposição ocorrida no memorial do trem na cidade foi uma ação de caráter itinerante, que

passou por cidades como Paudalho e Limoeiro, que também tiveram atuação ferroviária. Nesse âmbito, o grupo tem sinalizações positivas por parte da gestão municipal. No entanto, não há, do ponto de vista financeiro, uma destinação de recursos de incentivo à preservação dos trechos ou ao desenvolvimento de ações ligadas à difusão da memória ferroviária almejada pela ONG Amigos do Trem.

Na análise dos relatos orais, seja o da ONG e o de Flávio, e na interpretação acerca das ações e visão da gestão municipal, bem como do grupo memorialístico na plataforma do Facebook “Gravatá em fotos e recordações”, notamos a conexão entre discursos que diretamente remetem ao imaginário local. Para tanto, não é que as narrativas e percepções são as mesmas, nem tampouco que um grupo analisado cite o outro, no momento que discorrem sobre a lembrança ferroviária. São os pontos de conexão que promovem relações entre as falas e se fazem presentes, quanto a estação é cenário da maioria dos discursos, ou quando é atribuído a vinda e chegada do trem, sentimentos de exaltação, como expectativa, alegria e entusiasmo. Esse último aspecto, o qual parece nortear a existência de um discurso geral. Discurso o qual percebe o período de operação ferroviária como fecundo à cidade, de uma Gravatá que se tornou rota de passagem de milhares de pessoas, sejam torcedores, forrozeiros, ou até mesmo transeuntes que embarcaram no trem para a realização de quaisquer que fosse a atividade ou necessidade. A memória acerca da ferrovia na cidade não é uma só, até porque memória individual alcança Flávio Magalhães, alcança aos membros do Amigos do Trem, ao grupo de recordações, e ao próprio leitor que teve interação com essa via, seja em seu período de utilização ou não. O que se tem são memórias que formam e tornam claro, em meio a toda a complexidade do conceito de memória, a presença de um imaginário local.

“Para que nossa memória se beneficie da dos outros, não basta que nos tragam seus testemunhos; é preciso também que ela não tenha deixado de concordar com suas memórias e que haja suficientes pontos de contato entre ela e as outras, para que a lembrança que os outros nos trazem possa ser reconstruída sobre uma base comum” (HALBWACHS, 2004, p. 12).

Assim, esse elo comum apresenta uma imaginação acerca da linha férrea que transcende por gerações e que é fermentado pelo saudoso discurso presente nos relatos sobre a operação ferroviária, como também na expectativa acerca de uma reativação dessa operação. “O que está em jogo na memória é também o sentido da identidade individual e de grupo” (POLLAK, 1989, p. 3-15). Dessa forma, não é distante dizer que dentro da identidade do município e dos

municipes, há um espaço destinado a esse progresso histórico da cidade de Gravatá. Basta pensarmos ou nos colocarmos como moradores gravataenses do período de introdução da ferrovia na cidade, estimulados a pensar a partir da ótica da chegada do desenvolvimento, já que a cidade naquela época passa a ter uma conexão muito mais rápida e dinâmica com o Recife e com demais cidades do percurso, visto o dinamismo de movimentação dos trens pela linha centro. É um exercício possível também se aproximar da década de 1950, com a vinda dos trens e a comercialização de mercadorias na estação gravataense, mesmo que como as publicações do Diário de Pernambuco apresentem, existisse um temor pela proximidade de crianças e vagões. Tais exemplos apresentam um contexto de como essas memórias partem de um fato histórico que é a operação ferroviária. Pois bem, essa operação existiu e assim como um fato, carrega consigo um percurso de características e eventos, e é justamente através dessa presença da ferrovia que se liga diretamente à própria história da cidade, que memórias se fizeram desenvolvidas e foram compartilhadas ao longo do tempo, fortalecendo a presença no imaginário local de um vínculo de importância e de lembranças quase sempre positivas sobre a linha férrea.



Figura 19: Locomotiva passando pela “Ponte Preta”, antiga ponte de passagem de trem em Gravatá Fonte: Grupo no Facebook: Gravatá em fotos e recordações.
Facebook Gravatá em fotos e recordações.



Figura 20: Trilhos sob a Ponte Preta. Ao lado de ponte urbana construída na década de 2000. Fonte: Grupo no

Em um âmbito geral, as imagens acima que apresentam a ponte localizada no perímetro urbano, onde passava o trem, popularmente conhecida na cidade como “Ponte Preta”, demonstram como em tempos distintos o espaço geográfico se modificou ao redor da mesma. No entanto, é válido indagar-se se as memórias em torno da via também se modificaram, ou permaneceram estáticas, ou até mesmo caíram em esquecimento. Diz respeito a um fato: é impossível dizer que no tempo presente a ponte será apreciada por moradores locais, que olhariam a passagem do trem pela ponte, em uma visão panorâmica dos vagões. No entanto, é incorreto afirmar que tais memórias se fizeram perdidas. No grupo “Gravatá em fotos e recordações”, é possível perceber nas publicações das imagens referentes à Ponte, o saudosismo e a lembrança viva e difundida nesse espaço virtual, do entusiasmo na espera da passagem do trem por esse trecho, ou até mesmo da aventura de cruzar a ponte, em um misto de adrenalina ou receio da altura da mesma. Citar esse contexto de mudanças no espaço visual é importante, até para notar e refletir sobre a condição física desses espaços e desse patrimônio. No entanto, é essencialmente importante, sobretudo num estudo como esse, problematizar a forma com que as memórias, sejam elas na Ponte Preta, ou na Estação ferroviária de Gravatá, ou no Pontilhão do perímetro urbano, se difundiram ao longo do tempo, não permitindo que fossem esquecidas.

Nesse sentido, Pollak (1992) atenta para a noção de que a memória, tanto coletiva quanto individual, apresenta na sua constituição tanto pessoas como lugares. Assim, essas experiências vividas não precisam ter sido contempladas no tempo presente. Em outras palavras, são experiências vivenciadas pelo grupo ao qual se pertence, em um âmbito mais geral, a sociedade local gravataense, que foram herdadas por pessoas que não necessariamente conviveram com o trem, mas que foram apresentadas a essas memórias. Não precisando assim, como citado acima, corresponder aos dias atuais, essa relação de grupo permite a ocorrência da transmissão de coisas que muitas das vezes não foram conhecidas por novas gerações. É o caso da via férrea. Sendo assim, é importante notar que a memória é uma construção coletiva que se organiza no presente, mas que herda trejeitos e configurações em boa parte de sua organização. Desse modo, a memória é um elemento constituinte de identidade também, em sua apresentação individual ou coletiva, sendo um fator presente na difusão do sentimento de continuidade, permitindo a reconstrução de um grupo no entendimento de si (POLLAK, 1992). E isso se liga diretamente à fomentação do imaginário local sobre a via, estando palpável no anseio dos grupos locais em ações de reativação desse patrimônio histórico. Assim, é como se os caminhos nos diferentes discursos, seja do poder público, da ONG Amigos do Trem, do ex-funcionário da RFFSA, Flávio Magalhães, e dos participantes do Grupo “Gravatá em fotos e recordações”, levassem a um anseio comum de ativação desse patrimônio.

Essas memórias, que se desenvolvem em meio a uma descontinuidade histórica, estão abertas à dialética do esquecimento ou da lembrança. No mais, este estudo não procura tecer uma crítica à memória; pelo contrário, as memórias que estão sendo apresentadas levam ao entendimento do imaginário local ao longo do tempo e no tempo presente sobre a via ferroviária. Por isso, dá-se a preocupação de situar o campo da memória no local ao qual compete, não podendo ser confundido com a história, já que a memória advém de deformações ocorridas com o passar do tempo e que se faz inconsciente perante essas próprias deformações ocorridas, sendo que os próprios relatos orais colhidos apresentam isso. Esses relatos permitiram a possibilidade de compreensão sobre de que forma esse passado é rememorado. Para Eduardo Romero, a memória se caracteriza por sua dimensão múltipla e material, capaz de produzir imagens sobre o passado, inclusive através de constantes reelaborações. Nesse âmbito, a história oral vai se valer justamente do rememorar para compor um discurso sobre o passado (ROMERO, 2017).

Os relatos colhidos de maneira oral, como os de Seu Flávio (ex-funcionário da RFFSA) e de Ariston (membro do Grupo Amigos do Trem), partem de lembranças e vivências colhidas

no passado histórico da cidade de Gravatá por parte deles. São momentos na história em que ocorreram eventos e contextos que marcaram de tal forma o imaginário de ambos que são contemplados constantemente no discurso deles, salvo cada situação. Há sim uma carga ideológica nesses relatos, porque a própria memória se vale da mesma. Em grande parte, o imaginário local parece partir da chegada de uma linha ferroviária que representa um progresso de uma nova época ao município, permitindo o contato mais estreito entre os gravataenses e indivíduos de várias cidades, sobretudo da capital, e tornando assim visível junto à população uma sensação de pertencimento a toda a dinâmica local da época. Posteriormente, essa dinâmica se viu acentuada com a chegada de trens com mercadorias e até mesmo de abastecimento de insumos à cidade, além da crescente passagem de pessoas pela estação, permitindo o desenvolvimento do comércio popular na região. Para Flávio Magalhães, a possibilidade de levar a família junto a viagens de trem, além do próprio trabalho como funcionário da Rede Ferroviária, acentuou ainda mais o sentimento de pertencimento a essa operação ferroviária. No grupo do Facebook intitulado “Gravatá em fotos e recordações”, é possível notar as diversas lembranças estimuladas pelas imagens quase sempre presentes nas postagens do grupo, de uma estação ferroviária cheia ou de belas paisagens e registros do trecho ferroviário da Serra das Russas. Lembranças às quais remetem ao sentimento de expectativa da chegada e passagem do trem e das interações com os indivíduos a quais esses trens traziam. O trem do forró é quase que uma unanimidade nos relatos presentes no grupo, que quase sempre recordam da presença espontânea no local da estação do município para a contemplação da passagem do mesmo, com seus adereços e indivíduos trajados a caráter, bem como para a própria interação com esses indivíduos e música.

Em um âmbito geral, traçar diálogo entre esses relatos e a presença de um imaginário local é diretamente possível. Sobretudo, porque há a presença de uma memória fomentada sobre esse patrimônio histórico, memória à qual se orienta pela expectativa do que um dia esse trecho ferroviário foi e representou para a cidade. Entrando em um recorte de expectativas, o próprio imaginário local parece caminhar com a existência de uma possibilidade de reativação da operação ferroviária, cujas proporções não se sabe, mas é almejada por todos os grupos e relatos analisados. Em contrapartida, esses discursos e memórias apresentadas parecem não se encontrar com a reflexão de que a operação ferroviária jamais seria da mesma forma, sobretudo porque são tempos históricos distintos, com conjunturas e contextos diferentes em todas as épocas e períodos citados ao longo deste trabalho.

O imaginário local percorre essas vivências, expostas nas memórias em torno da via. No entanto, o trabalho de apelo memorialístico dos grupos analisados neste estudo é fundamental na própria elaboração de um imaginário sobre esse patrimônio, bem como na difusão para aqueles que não tiveram contato direto com ele. Nora (2012) trabalha a ideia de que a ação e o registro de memórias de certos grupos contribuem na reunião de uma experiência comum que foi compartilhada. Nesse âmbito, o autor parte da premissa de que há, de certo modo, um consenso por parte desses grupos, que estão reunindo vivências de um passado que não se faz mais palpável, ou seja, que não pertence mais (NORA, 2012). Diante desse aspecto, essa exaltação por parte de grupos locais e de indivíduos, como Seu Flávio, por exemplo, condiz com um discurso que levanta elementos do passado, a partir de eventos estipulados pelos mesmos, e que frente à passagem do tempo carregam uma essência ideológica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A via ferroviária no município de Gravatá tem uma ligação íntima com o passado histórico da cidade. Nesse quesito, além desse elo com a história da cidade, vários dos seus trechos são considerados patrimônio histórico tombado. Tais conjunturas direcionam ao entendimento de que essa relação direta com a realidade da cidade provocou a existência e difusão de memórias acerca desse patrimônio. Sendo por tal problemática que esse trabalho enxergou possibilidades em torno do estudo sobre memória local a partir de fontes documentais e orais. Dessa forma, fomentar estudos sobre como a própria população percebe uma temática é essencialmente válido e potencial. Em meio a isso, a ideia central perpassou pela importância do amadurecimento de conceitos, ocorrida no primeiro capítulo desse trabalho, para que, desse modo, o leitor que não tem formação ou conhecimento acerca de termos históricos, historiográficos e metodológicos se situe sobre o que a narrativa vem a discutir. Os exemplos e relatos apresentados e discutidos no terceiro capítulo têm relação direta com os conceitos apresentados anteriormente. Gravatá tem uma memória local acerca do patrimônio ferroviário e da vivência em torno dele. No entanto, obviamente carece de ações concretas no que diz respeito a políticas de valorização, o que possibilita o desenvolvimento de pesquisas futuras com a ocorrência desse afunilamento no recorte temático, ou seja, tornando possível partir do entendimento dessa memória local para se discutir políticas de preservação e valorização.

Essa narrativa encontra sua relevância justamente na essência do que se propõe e apresenta. Assim, caminhar para a apresentação de um panorama acerca da memória local sobre a linha ferroviária em Gravatá foi um exercício pioneiro, mas que alcançou os objetivos aos quais se propôs. É sem dúvida gratificante relacionar conceitos tão importantes discutidos ao longo da licenciatura em História com a realidade local. Desde criança, fui estimulado a fomentar uma memória sobre a via ferroviária, à qual nem obtive contato com o passado histórico, já que não tive contato com a operação ferroviária ativa, nem mesmo com memórias compartilhadas ao longo desse texto, como por exemplo, a efervescência da estação de Gravatá, a passagem do trem na Ponte Preta ou o Trem do Forró. Desse modo, o que vi foi a existência da estação, do Pontilhão, da própria ponte e dos túneis e viadutos na Serra das Russas, esses últimos que tive contato apenas na adolescência. No entanto, como citado, desde cedo tive o entendimento de que tais espaços faziam parte da cidade, mesmo que não soubesse de que forma e em quais proporções. Nesse sentido, essa pesquisa se colocou a refletir sobre as memórias que intrinsecamente traçam uma relação de pertença entre o trecho ferroviário e a cidade de Gravatá.

Assim, esse estudo é promissor, sobretudo porque adentra as memórias locais ao longo do tempo e procura discorrer acerca das mesmas, para que seja possível para aqueles que nunca viram o trem passar o discernimento de que existe um envolvimento local que se idealizou através de memórias, e dialoga com o passado histórico da nossa cidade, além da própria história do tempo presente dela. O esquecimento é algo abrangente, que com o passar do tempo parece se acentuar, ainda mais no que tange à questão das memórias. Essa narrativa não tenta assumir um papel de oposição à possibilidade de esquecimento. No entanto, esse estudo vestiu como premissa a necessidade de reflexão da memória local, a partir do imaginário local de grupos diretamente ligados à questão ferroviária, e que esses sim, com a abrangência que cada um tem, se colocam a difundir a valorização dessa memória ferroviária local.

Para tanto, é oportuno finalizar o trabalho, concretizando ideias, como por exemplo, a reflexão de que a via ferroviária representou uma mudança em grande escala na realidade local, promovendo uma crescente dinâmica e interação social, o que se reflete nos discursos memorialísticos, exaltando esse patrimônio. Essa memória passou por mudanças significativas, inclusive com a inativação da via. Sustentada pela ação desses grupos e pela memória individual de grande parte da população que teve contato, ao menos visual, com a passagem do trem, sobreviveu e passou por manutenções, influenciadas pelo caráter ideológico que permeia o próprio conceito de memória, mas que não se dissipa em relação à história da cidade. Gravatá

viveu a presença ferroviária, gerando sólidas lembranças nos munícipes, mas que não estão imunes à ação do tempo. A valorização da memória local é uma política de exaltação ao patrimônio ferroviário, e deveria ser pensada, pois reflete sobre aspectos e vivências que se tornaram possíveis ao longo do tempo histórico. A reativação geraria a presença de novas conjunturas e contextos, mas também não é algo desprovido de importância.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, V. Manual de História Oral. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2004.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz de. Violar memórias e gestar a História:

Abordagem a uma problemática fecunda que torna a tarefa do historiador um “parto difícil”.

Clio-Série História do Nordeste, n. 15. 1994. Disponível em:

<https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revistaclio/article/view/24901/20169>. Acesso em:

08 Set. 2023.

AMADO, Janaina. O grande mentiroso: tradição, veracidade e imaginação em história oral.

História, v. 14, p. 125-136, 1995.

BLOCH, Marc. Apologia da hist—ria. Zahar, 2002.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. História oral-memória, tempo, identidades. Autêntica, 2017.

DE OLIVEIRA, Eduardo Romero. Memória ferroviária e cultura do trabalho. 2017.

FIGUEIRÊDO, ANA PAULA. Gravatá recebe vagões dados pela Companhia Brasileira de

Trens Urbanos – CBTU. 06 de janeiro de 2022. Disponível em:

<https://gravata.pe.gov.br/noticia/gravata-recebe-vagoes-dados-pela-companhia-brasileira-detrensurbanos-cbtu/>

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2004.

LE GOFF, Jacques. Memória. In: História e memória. 5 ed. Campinas: UNICAMP, 2003, p. 419-476.

NEVES, Lucas. A fotografia como documentos históricos. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em História. Universidade de Brasília (UnB). Em Tempo de Histórias, n. 08, 2004.

NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. ENTRE MEMÓRIA E HISTÓRIA: A PROBLEMÁTICA

DOS LUGARES. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de

História, [S. l.], v. 10, 2012. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 2 dez. 2023.

OLIVEIRA, Bruno de Abreu. Nos trilhos da memória: a representação das ferrovias no imaginário sergipano. 2021. 114 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, 2020. Disponível em: <https://ri.ufs.br/handle/riufs/14437>.

Acesso em: 10 Dez. 2023.

POLLAK, Michael. “Memória e identidade social”. In: Estudos Históricos, 5 (10). Rio de Janeiro, 1992.

POLLAK, Michael. “Memória, esquecimento, silêncio. In: Estudos Históricos, 2 (3). Rio de Janeiro, 1989.

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

SILVA, M. M. F. Uma estrada de ferro no Nordeste. Revista Brasileira de Geografia V. 12, N. 1. Pág 97-121. 1950.

SERBENA, Carlos Augusto. Imaginário, ideologia e representação social. Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas, v. 4, n. 52, p. 2-13, 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/cadernosdepesquisa/article/view/1944>. Acesso em: 08 Dez. 2023.

SILVA, MOAGIR M. F. Uma estrada de ferro no Nordeste. Revista Brasileira de Geografia - Seção de geografia dos transportes. Pág. 97. 1950.

REFERÊNCIAS HISTÓRICAS

FARIAS, DILSA. Grupo: Gravatá em fotos e recordações. Gravatá, 2023. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/123806644470306/?ref=share&mibextid=Ehojnz>. Acesso em: 10 Dez. 2023.

LINS, ALBERTO FREDERICO. Estação da desordem. Diário de Pernambuco, 27 dez 1951. ED 00052.

LINS, ALBERTO FREDERICO. Vigário pede ajuda ao povo. Diário de Pernambuco, Recife. 31 mar 1976. ED 00077.

MAGALHÃES, FLÁVIO. Entrevista com ex-funcionário da Rede Ferroviária do Nordeste concedida a Breno Leandro Santana de Sena. Gravatá, 11 de out, 2023.

NASCIMENTO, LUIZ DO. Palavra e meia sobre Mario Quintas e “O progresso”. Diário de Pernambuco, Recife. 1951. ED 00052.

SILVA. Ariston Marcelino da. Entrevista com membro do grupo Amigos do Trem em Gravatá concedida a Breno Leandro Santana de Sena. Gravatá, 19 de Nov, 2023.

SOUZA, ALCINDO DE. Velha estação. Diário de Pernambuco. Recife, 5 set 1946. ED 00245.