



**UFRPE-UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE
PERNAMBUCO
UAB- UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL**



Curso de licenciatura em História

Samuel da silva santos

**A FERROVIA EM GRAVATÁ: HISTÓRIA, MEMÓRIA E
PRESERVAÇÃO DE (1894-2000).**

**GRAVATÁ
2023**

**GRAVATÁ
2023**

SAMUEL DA SILVA SANTOS

**A FERROVIA EM GRAVATÁ: HISTÓRIA, MEMÓRIA E
PRESERVAÇÃO DE (1894-2000).**

UFRPE– UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO

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 – UAEADTEC, Polo Gravatá, como requisito para obtenção do grau de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Lucas Mariani Corrêa

**GRAVATÁ
2023**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S237f SANTOS, SAMUEL DA SILVA
A FERROVIA EM GRAVATÁ: HISTÓRIA, MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO DE (1894-2000) / SAMUEL DA
SILVA SANTOS. - 2024.
66 f. : il.

Orientador: Lucas Mariani Correa.
Inclui referências e anexo(s).

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

1. Gravatá. 2. Ferrovia. 3. Memória local. 4. História local. 5. História oral. I. Correa, Lucas Mariani,
orient. II. Título

CDD 909

SAMUEL DA SILVA SANTOS

**A FERROVIA EM GRAVATÁ: HISTÓRIA, MEMÓRIA E
PRESERVAÇÃO DE (1894-2000).**

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 – UAEADTEC, Polo Gravatá, como requisito para obtenção do grau de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Lucas Mariani Corrêa

Aprovado em: ___/___/_____

BANCA EXAMINADORA

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

Williams Andrade de Souza (avaliador)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Pedro Henrique Victorasso (avaliador)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

**GRAVATÁ
2023**

SUMÁRIO

1. RESUMO.....	2
2. INTRODUÇÃO	3
3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	9
3.1 A HISTÓRIA DA FERROVIA GREAT OESTE EM GRAVATÁ.....	10
3.2 A MEMÓRIA E A HISTÓRIA DOS GRAVATAENSES SOBRE OS TRILHOS: BENEFÍCIOS E IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA PELA COMPANHIA THE GREAT OESTE EM GRAVATÁ.....	11
4.CONCLUSÃO.....	12
REFERÊNCIAS.....	13
ANEXOS	14

RESUMO:

A história do trem sobre trilhos que passavam na cidade de Gravatá de 1894 até anos 2000 está nas memórias, experiências e vivências passadas por aqueles que já pegaram o trem passando pelas estações de cidades vizinhas de Gravatá situada no Agreste Pernambucano. Tanto as estações quanto os trilhos e o trem foram desenvolvidos e construídos pela a Companhia Britânica: The Great Western Railway Company, criada em 1835. Os trens partiam do Recife para chegar até em Salgueiro no sertão percorrendo entre as cidades: Vitória, Pombos, Gravatá, Bezerras, Caruaru e Salgueiro. Contudo, a estrutura das ferrovias foi desativada. Desse modo, o trem se foi, mas, as memórias e histórias dos cidadãos Gravataenses, não. Por este motivo, o intuito e o objetivo deste trabalho é lançar luz sobre as memórias e histórias vividas por estes cidadãos para que se possa preservar as suas memórias sobre a ferrovia como construtora de identidade e de história local. Dessa maneira, a construção deste trabalho se dará por meio da história oral utilizando como método o de entrevista como produtor de fontes orais dos entrevistados na cidade de Gravatá e também por fontes bibliográficas.

Palavras chave: Memória local. História local. Gravatá. Preservação. Ferrovia. História oral.

ABSTRACT:

The history of the train on rails that passed through the city of Gravatá from 1894 until the 2000s is in the memories, experiences and past experiences of those who have already taken the train passing through stations in neighboring cities of Gravatá located in the Agreste of Pernambucano. Both the stations, the tracks and the train were developed and built by the British Company: The Great Western Railway Company, created in 1835. The trains left Recife to reach Salgueiro in the hinterland, traveling between the cities: Vitória, Pombos, Gravatá , Calves, Caruaru and Salgueiro. However, the railway structure was deactivated. Thus, the train is gone, but the memories and stories of the citizens of Gravataense are not. For this reason, the aim and objective of this work is to shed light on the memories and stories lived by these citizens so that their memories of the railway as a builder of identity and local history can be preserved. In this way, the construction of this work will take place through oral history using the interview method as a producer of oral sources from those interviewed in the city of Gravatá and also through bibliographic sources.

Keywords: Preservation. Gravatá. Railway.Memories.History.Oral history

1. INTRODUÇÃO

¹Gravatá, é uma cidade situada na região do Agreste pernambucano. Ela tem por volta de 85 mil habitantes que residem neste município famoso por ter um clima serrano, ou seja, um clima mais frio entre as cidades mais próximas a ela. Sendo assim, Gravatá no ano de 1808, era uma grande fazenda que pertencia a um antigo vaqueiro chamado de Justino Carreiro de Miranda. Ao passar das décadas, a grande fazenda se tornou vila e em 1884 se tornou cidade e depois se emanciparam de Bezerros em 1893. E no ano seguinte, 1894, curiosamente, Gravatá recebeu os trilhos da companhia britânica: The Great Western Railway Company ou popularmente conhecida como Great ²Oeste. Por lá, a ferrovia funcionou até os anos 2000, ou seja, ela ficou ativa por mais de 100 anos, ou 106 anos para ser mais preciso. Dessa maneira, de 1808 até 1855, que foi o início da construção da primeira linha ferroviária britânica em Pernambuco, o transporte de mercadorias era totalmente realizado por tração animal em Gravatá a sua primeira estação só foi construída em 1894. Isto é, o transporte logístico de Gravatá para o litoral e demais regiões ainda foi por meio de tração animal até 1894, quase 40 anos depois, da primeira linha férrea ser construída em Pernambuco.

Nesse sentido, a cidade cresceu ao redor dos trilhos, pois ele levava e trazia pessoas desde a cidade do Recife até Salgueiro, região do sertão pernambucano, e assim como também, mercadorias, produtos e insumos. Pois, o trem tinha a função de transportar pessoas e também de transladar mercadorias de uma cidade a outra. E pela estação as pessoas desciam para visitar os seus parentes, conhecer a cidade e comprar mercadorias. Sendo assim, por lógica de dedução racional, nestes 106 anos que o trem e a estação estavam em seu pleno funcionamento, deixaram marcas de encontros e desencontros de sonhos, desejos e sendo elas registradas nas memórias do povo gravataense e como também da própria história local.

Então, quais foram as memórias e histórias que ficaram registradas na vida e nas experiências dessas pessoas que pegaram o trem e o fizeram desembarcarem

¹ Informações sobre a história de Gravatá retiradas do site da prefeitura municipal de Gravatá.

² será utilizado em todo o trabalho o nome: Great Oest, pois este termo é o mais familiarizado e conhecido pelo o povo em geral.

em Gravatá? Quais são as histórias registradas nas memórias dos gravataenses que viram o trem passar, transportar mercadoria, que serviu de turismo junino e até mesmo serviu como transporte para o movimento tenentista dirigido por Cleto Campelo e que o mesmo desembarcou na estação Gravatá. Logo, tal término de conclusão de curso (TCC) terá como objetivo de pesquisa as memórias dos gravataenses que experienciaram de forma direta ou indireta a existência da ferrovia em suas vidas, pois a maior luta da memória é não ser esquecida. E para não ser esquecida, será necessário então preservar como atributos pertencentes ao patrimônio. Patrimônio este, como diz Silva (2021), é aquilo que representa e tem significados para um grupo de pessoas.

Desse modo, ao despertar a curiosidade sobre a história local e como ela foi construída, sabendo que a história é produzida por um processo de relações sociais e de acontecimentos que deixam marcas nas vidas e memórias das pessoas, assim também ocorreu na criação da ferrovia e estação na cidade de Gravatá. A empresa britânica fez longos investimentos em linhas férreas em Pernambuco, e Gravatá estava dentro deste empreendimento. Sendo assim, pelo fato de que as memórias e uma parte da história local está atrelada à criação da estação, logo é necessário e também importante resgatar as experiências e vivências que foram marcadas nas memórias dos locais sobre o trem e como o trem fez parte da história local. Por este motivo, também, será importante saber como preservar a história local quanto às memórias deste povo.

Entretanto, pesquisas e fontes sobre a história local e ainda mais sobre memórias da cidade de Gravatá são raríssimas ou até mesmo inexistentes a depender do tipo da pesquisa e do levantamento que queiram fazer. Desse modo, ao se fazer uma busca nos repositórios da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), e também na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), não há artigo e nem monografia que versam de forma exclusiva sobre as memórias e história local. Logo, tal pesquisa, se evidencia em ser de suma importância para dar luz e preencher o vazio da história local.

Sendo assim, esta pesquisa possuirá dos tipos de metodologias que servirão para filtrar e apurar informações sobre: Memória coletiva, história local e ferrovia por

meio de levantamentos bibliográficos de: Artigos, livros e sites da internet e também por meio da metodologia de entrevistas produzindo perguntas chaves e filtrando informações de: relatos orais das memórias dos próprios habitantes da cidade. Desse jeito, terá como fontes do método bibliográfico: A plataforma google acadêmicos, pois lá, se tem grandes quantidades de monografias, artigos e até livros digitalizados onde a sua base de dados chegando até 100 milhões de documentos, estando eles disponíveis para todos a fazerem downloads gratuitos se caso quiserem.

Tal plataforma pertence a grande empresa de tecnologia norte-americana a Google, sendo o google acadêmico um produto/serviço desta empresa. Sendo assim, como é um banco de dados que contém documentos digitalizados dos mais variados possíveis, ao digitar na barra de busca por exemplo, o título: O sentido da paisagem: a relação entre a ferrovia e a serra das russas em Pernambuco, A educação patrimonial em Gravatá-PE, Ele nos leva a uma aba onde deixa o arquivo pronto para se fazer o download ou para a leitura em si. Contudo, tal documento não pertence ao google acadêmico e sim, aos repositórios das universidades que disponibilizam os seus artigos para a plataforma com o intuito de divulgá-los da forma mais ampla possível.

E além disso, os próprios repositórios das universidades, dos quais os artigos e monografias pertencem, como a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), e a Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). Neles, ao ir na página de busca, e ir buscar em, além de filtrar o tipo de pesquisa, também há filtros do tema a ser pesquisado, data de publicação do artigo, o autor, título e quantidade de páginas que o possível artigo pesquisado possa ter. Ademais, ao clicar na barra: Buscar em, e colocar o tipo de pesquisa como: Buscar em todo o repositório, e depois preencher o campo: Por, onde se coloca o tipo de tema, como: Gravatá-Ferrovia, os resultados de buscas na UFPE foram de 186, no total. Já na da UFRPE, fazendo-se os mesmos procedimentos, deu-se o resultado de pesquisa zero (0), ou seja, não foram encontradas nenhuma pesquisa utilizando e aplicando este método no repositório da UFRPE ou da UFPE que remeta à Gravatá e à ferrovia.

Contudo, quando o elemento ferrovia é apagado, deixando só Gravatá, o resultado da pesquisa vai para 48. No entanto, quando se faz uma busca sobre o tema: Gravatá-memória, no repositório da UFPE, o total de resultados é de: 976. E já na UFRPE, é zero (0).

Entretanto, os resultados não são só sobre o tema pesquisado: Gravatá-ferrovia ou Gravatá-memória, mas, sim, uma quantidade de artigos que podem versar sobre o tema ou que mencionam em seus artigos alguma coisa falando sobre Gravatá, ferrovia e memória. Então, para saber se há artigos e monografias que falem exclusivamente sobre Gravatá, ferrovia, memória, estação e trem, será necessário em ir em: filtros correntes no site da UFRPE ou em adicionar filtros no site da UFPE e clicar na barra onde há o nome: título que estará de forma automática pelo o site e lá, ao lado tem uma barra vazia enorme, nela pode colocar qualquer título de artigo ou assunto que o resultado vai aparecer. Nesse sentido, quando é digitado o nome: estação ferrovia em gravatá, as memórias de gravatá sobre o trem, ou qualquer palavra que se relacione ao tema da pesquisa, o resultado tanto nos repositórios da UFRPE quanto da UFPE, até o presente momento da produção desta pesquisa, é zero (0). Contudo, ambos os repositórios valem a pena a ser tidos como fontes de pesquisas bibliográficas, até porque, todos os documentos passaram por um rigor científico, mesmo não contendo especificamente um artigo ou monografia que verse sobre: Gravatá, a sua estação ferroviária e as memórias do povo sobre o trem.

Ademais, tal pesquisa, terá como objetivo geral promover, registrar e conscientizar tanto os cidadãos de Gravatá e também para todos aqueles que queiram saber mais sobre a história local e das memórias coletivas dos gravataenses sobre o trem por meio da divulgação das memórias registradas dos gravataenses em entrevistas concedidas ao pesquisador aqui neste trabalho, tendo como o objetivo ampliar a conscientização e o conhecimento da história local. Isso pode ser realizado por meio de exposições, eventos culturais e educacionais, onde a comunidade pode aprender sobre o passado e valorizar sua herança histórica. Ao buscar esses objetivos gerais, Gravatá poderá valorizar sua história local, preservar seu patrimônio cultural e promover a conscientização histórica, garantindo que as

memórias da estação ferroviária e seus impactos na comunidade sejam mantidas vivas para as gerações futuras.

E além disso, a pesquisa terá como objetivo específico a preservação da memória local e da história de Gravatá sobre a ferrovia e isto será por meio dos relatos orais das memórias dos gravataenses registrados nas entrevistas. Pois é fundamental coletar e registrar as memórias individuais e coletivas dos gravataenses que vivenciaram a época da estação ferroviária. E pretende-se documentar as experiências pessoais, histórias e relatos relacionados à estação, capturando assim a essência da memória local. Ao estabelecer esses objetivos específicos, Gravatá reafirma o compromisso em preservar a memória local e a estação ferroviária, permitindo que as gerações futuras compreendam e valorizem o legado histórico da cidade. Através da documentação e divulgação das memórias dos gravataenses, a história local ganha vida e se torna uma parte viva da identidade coletiva.

Dessa maneira, ao se debruçar um pouco mais nos detalhes metodológicos, o método que vai dar base teórica a esta pesquisa advém por meio da obtenção de formação conteudista que o é: Bibliográfico. No método, bibliográfico será pesquisado na rede mundial de computadores (Internet), e nas plataformas digitais que dispõe de artigos e monografias como o: Google Acadêmicos e os repositórios da UFPE e UFRPE por meio de artigos e monografias que versam sobre o tema da pesquisa aqui organizada que são: Gravatá, ferrovias, empresa Great Oeste e memória. Nesse sentido, o método de pesquisa bibliográfica deve passar segundo os autores: Treinta e et.all (2014): desde, os conceitos principais de pesquisa, que é a definição de qual ambiente contextualizando a pesquisa se encontra, seus problemas e o objetivo geral da pesquisa, até a produção de um cálculo de preferência global sobre o artigo pesquisado.

Dessa forma, resumidamente os autores Treinta e et.all (2014) traçam estratégias de refinamento de um levantamento bibliográfico definindo: objetos de pesquisa, palavras chaves ou conceitos chaves, definição de motores de busca sobre o tema, filtragem de artigos por meio de leituras de resumo; critérios de avaliação de artigos enquanto a sua relevância como: autores, número de citações do artigo e periódico de publicação e preferência global no que tange, se todos os

critérios aplicados pelo o pesquisador na seleção de um artigo bibliográfico, se tal obedece os critérios de avaliação e como também atendem a sua pesquisa.

Sendo assim, ao utilizar o método de pesquisa bibliográfico aplicando as estratégias dos autores Treinta e et.al (2014), segundo eles, o pesquisador encontrará de forma mais criteriosa os melhores artigos que podem atender na sua produção científica. Dessa maneira, o trabalho de conclusão de curso (TCC) já estabeleceu como objetos de pesquisa elementos como: A história local da cidade de Gravatá, a história da ferrovia The Great Oeste em Gravatá e as memórias dos gravataenses sobre a ferrovia, estação e trem de Gravatá. Palavras chaves como: Gravatá, memória, Great Oeste, estação e ferrovia, história oral faz parte de tal trabalho, leituras de resumos de artigos, monografias, critérios de avaliação como: autores, quantidade de vezes que o artigo foi citado por outros autores, período de publicação e o tipo de motor de busca dos artigos, todos estes elementos que fazem parte da estratégia de um levantamento de pesquisa bibliográfica discutidas pelos os autores Treinta e et.al (2014), foram aplicados neste trabalho.

Dessa maneira, a pesquisa usará também o método da entrevista dando complementariedade ao método conteudista (Bibliográfico), tal método irá captar na oralidade por meio das narrações dos entrevistados suas memórias e histórias sobre a estação e o trem. A entrevista terá 15 perguntas a serem respondidas sobre as memórias pessoais dos entrevistados residentes na cidade de Gravatá sobre as suas vivências tidas com o trem, a ferrovia e a estação Gravatá. Estas entrevistas são as fontes orais dessa pesquisa e elas foram produzidas presencialmente e virtualmente e os entrevistados foram: Claudeni Lima, 35 anos; José Admilson, 57 anos; Jenival Barbosa, 73 anos; e Dilsa Maria, 68 anos.

Nesse sentido, para o autor Joutard (2000), a história oral tem uma força que é a de dar para o outro, o desassistido e o esquecido à voz. Por este motivo, a oralidade Joutard (2000) revela que, as realidades e vivências não são documentadas pela a escrita, pois o oral, penetra no mundo imaginário dos significados que são compreendidos pela experiência pessoal. Nesse sentido, a oralidade também tem limites, diz Joutard (2000), e ela concerne-se nas fraquezas da memória, de suas deformações, omissões e equívocos. Contudo, tais

imprecisões podem ser avaliadas também como úteis, pois elas transferem e representam realidades individuais e também do nível de interpretação que cada um tem sobre a realidade. (JOUTARD, 2000).

A história oral, ao ampliar a voz dos diferentes grupos e comunidades marginalizadas, desempenha um papel crucial na ampliação das perspectivas históricas. E além disso, ao utilizar a história oral como base para a pesquisa histórica, é necessário considerar a subjetividade e a memória seletiva dos entrevistados. Os relatos orais podem ser influenciados pela perspectiva individual, pelas crenças pessoais e pelas experiências vividas. Nesse sentido, é importante para se alcançar um bom desempenho da história oral dos gravataenses por meio de entrevistas ao fazer perguntas que são devidamente selecionadas para que possam estimular os entrevistados a relatarem suas memórias. Albertini (2018) orienta selecionar os entrevistados não pela quantidade, mas, sim, pela qualidade no sentido de que a pessoa entrevistada realmente participou, viveu, presenciou e experienciou os fatos narrados por ela que serão objetos de pesquisas deste projeto: O trem, ferrovia e estação de Gravatá.

Desse modo, as entrevistas com os gravataenses ocorreram de modo individualizado, seguindo um arquivo/documento contendo no questionário 15 perguntas objetivas e claras sobre memórias ferroviárias que os gravataenses entrevistados podem conter em suas lembranças. Nesse sentido, haverá a aplicação de 2 (dois) métodos que irão compor a pesquisa científica para a construção deste trabalho de conclusão de curso (TCC), e serão : o Bibliográfico e o de entrevista, sendo-os aplicados e relacionando-os da melhor forma para complementar para a produção da pesquisa supracitada.

Dessa maneira, os capítulos posteriores a este será divididos em 3, onde o primeiro capítulo fala sobre a história da ferrovia Great Oeste em Gravatá, o segundo capítulo versará sobre a memória e a história dos gravataenses e os benefícios e impactos que a construção ferroviária causou em Gravatá e o terceiro será a conclusão.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA:

3.1 A história da ferrovia Great Oeste em Gravatá

A Inglaterra foi uma imensa potência industrial nos ramos das máquinas e depois, no início do século XIX, foi a pioneira das grandes locomotivas de trens a vapor. Foram os ingleses que inventaram os trilhos e o trem fazendo-o ser o mais novo e inovador meio de transporte logístico e depois de transposição de pessoas, tal mérito é deles. Assim, como afirma Hobsbawm (1979), as linhas férreas trouxeram vantagens, pois permitiu a transposição de grandes quantidades de mercadorias, podendo percorrer por longos caminhos de modo mais seguro e de baixo custo. Além disso, desde o século XVIII até a metade do século XIX a Inglaterra mantinha a sua hegemonia industrial e sendo centro irradiador de tal setor. Ou seja, por tantas décadas a Inglaterra foi a principal indústria hegemônica da contemporaneidade para o mundo ocidental até o século XIX. Sendo assim, que as novas técnicas, criações e inovações de máquinas, motores e transportes logísticos não escapariam das mãos dos ingleses (FREIRE, 2017). Dessa maneira, Lanna (2005, pág.8) disserta que:

A participação em empresas ferroviárias foi, em todo o mundo, uma área de atuação dos ingleses, seja no financiamento das várias empresas nacionais, seja na atuação direta ou, ainda, através da atividade comercial de exportação de locomotivas e demais materiais necessários para a viabilidade dos empreendimentos. As atividades ligadas à montagem e à operação das ferrovias faziam, na Inglaterra, parte do processo de industrialização que desenvolveu o setor de bens de capital e consolidou as bases da dominação mundial inglesa. (LANNA 2005, pág.8).

Sendo assim, as estradas de ferro, por onde passavam, levavam desenvolvimento, urbanização e crescimento. Não é atoa que ainda em meados da metade do século 19, segundo Hobsbawm (2009), países como EUA, Alemanha, Bélgica e França, por observarem o impacto da viabilidade econômica e de rompimento de regiões isoladas, iniciaram a construção de suas ferrovias para atender às suas necessidades industriais.

Entretanto, no Nordeste brasileiro e no Brasil em geral, a transposição de mercadorias no setor logístico na metade do século XIX era altamente precarizado, rudimentar, inseguro, custoso e que poderia se agravar em momentos de chuvas, onde o transporte logístico ficaria parado por meses.(PINTO, 1949, FREYRE, 1940, apud FREIRE, 2017). Não existiam no Brasil matrizes industriais como as dos ingleses nem em capacidade técnicas e nem em quantidade, tudo era rudimentar. No entanto, tal cenário mudaria com a chegada dos ingleses na metade do século XIX (1855), sendo-o bem mais consolidado em 1890 com as suas habilidades de engenharia e com dinheiro e principalmente com a concessão de 90 anos do governo, principal fator da sua vinda para terras tropicais. No entanto, isto não quer dizer que no Brasil não existia uma certa expertise de engenheiros ou de construtores nacionais ferroviários ou até mesmo de capital nacional. Entretanto, Dom Pedro II abriu as portas para receber um grande volume de capital estrangeiro, que em sua grande maioria foi o inglês. A ferrovia era vista como sinônimo de progresso e desenvolvimento e os ingleses por serem os pioneiros no desenvolvimento de habilidades nas construções ferroviárias. Tal imagem que eles trariam o progresso e o desenvolvimento por causa da ferrovia os cercavam, mas, havia capital e construtores nacionais, mesmo que fossem pouquíssimos.

Nesse sentido, a geografia das redes ferroviárias proporcionaram transposições mercadológicas de produtos e de matérias-primas de regiões agro exportadoras para os portos. Por este motivo, as ferrovias tiveram grande importância para o Brasil, pois, permitiu desenvolvimento econômico, social, cultural tanto para a industrialização quanto para urbanização de cidades isoladas. (MONASTIRSKY, 2006; FREIRE, 2017).

Os investimentos ingleses e as construções das ferrovias em seus primeiros anos de 1858 a 1870 de implementação foram tímidos, Freire (2017). Mas, em paralelo, iam se firmando um caminho de pavimentação dando condições políticas, econômicas e jurídicas para os investimentos estrangeiros a quem quisesse investir, mas o grande capital foi sobretudo o inglês para o setor ferroviário frente aos benefícios dados nas concessões dadas pelo governo imperial à companhia britânica. Essas vultosas concessões foram cedidas aos ingleses durante o governo de Dom Pedro II, aos irmãos: Edward e Alfred de Mornay, por 90 anos para

Pernambuco para que pudessem produzir, construir e explorar por meio de sua companhia empresarial: Recife and San Francisco Railway Company ou comumente conhecida como the Great western company para as estradas ferroviárias em terras pernambucanas.

Nesse sentido, Siqueira (2002) nos revela os incentivos que o Estado deu para que aqui pudesse ter investimentos industriais das grandes empresas e companhias estrangeiras ferroviárias, e as britânicas foram as mais beneficiadas por meio da Lei 641, de junho de 1852, onde o autor Siqueira diz que tal lei estimulou os investimentos e a construção de ferrovias. E os estímulos foram:

- o aumento do período de concessão para 90 anos, com a possibilidade de a companhia negociar a compra da linha após 30 anos;
- a garantia do monopólio dos serviços na região em que a via férrea fosse implantada, proibindo-se concorrentes numa distância de 32 km de cada lado dos trilhos;
- a garantia da não intervenção do governo na tarifa cobrada; e
- a garantia de uma taxa de retorno de 5% sobre o capital investido na construção da ferrovia. (SIQUEIRA, 2002, pág.172).

E como também a lei de juros sobre retorno de 7% pela a lei. 2.450 do ano de 1873. O autor diz que:

O aumento da garantia de juros para 7% sobre os capitais investidos em ferrovias, confirmado pela Lei 2.450, estimulou os investimentos no setor, que passou a contar com um prazo de cerca de 11 anos para recuperar seus recursos. Essa medida foi importante porque, embora existissem companhias ferroviárias nordestinas lucrativas, como eram os casos da Recife to São Francisco Railway e da Great Western, que não dependiam exclusivamente do apoio do governo para garantir a rentabilidade do capital investido, várias delas não conseguiam obter lucros por longos períodos, como eram os casos das estradas de ferro Sul de Pernambuco, Natal a Nova Cruz e Conde d'Eu. (SIQUEIRA, 2002, pág.174).

E por fim, o autor nos revela que o desempenho financeiro da companhia foi positivo ao longo das décadas:

O estudo sobre o desempenho econômico-financeiro da Great Western mostrou que os seus resultados foram positivos ao longo de quase todo o período em análise. Eles foram influenciados pelas variações cíclicas das lavouras de cana-de-açúcar e algodão, sofrendo ainda impactos negativos de fatores como as defasagens do reajuste das tarifas ferroviárias em relação ao câmbio e aos preços internos e dos encargos financeiros dos empréstimos contraídos.(SIQUEIRA, 2002, pág. 212).

Desse modo, para Freire (2017), as estradas de ferro foram altamente estratégicas, pois, superaram vários déficits de escoamento de produtos agro exportadores, barateando os custos e promovendo a interiorização das cidades. As imagens abaixo tirada do museu memorial de Gravatá como fontes visuais que são, demonstram a estrada de ferro e a sua história por meio de imagens:

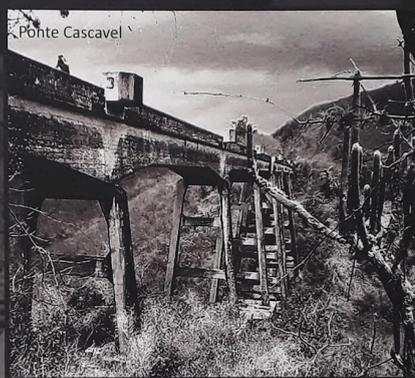
IMAGEM 1: A ESTRADA DE FERRO



A ESTRADA DE FERRO



Ponte Cascavel



Ponte Cascavel



Estação de Gravatá



Ponte Preta



Estação Cascavel - Distrito de Russinha



Estação de Gravatá



Túnel 11



Túnel Perdido

A ESTRADA DE FERRO

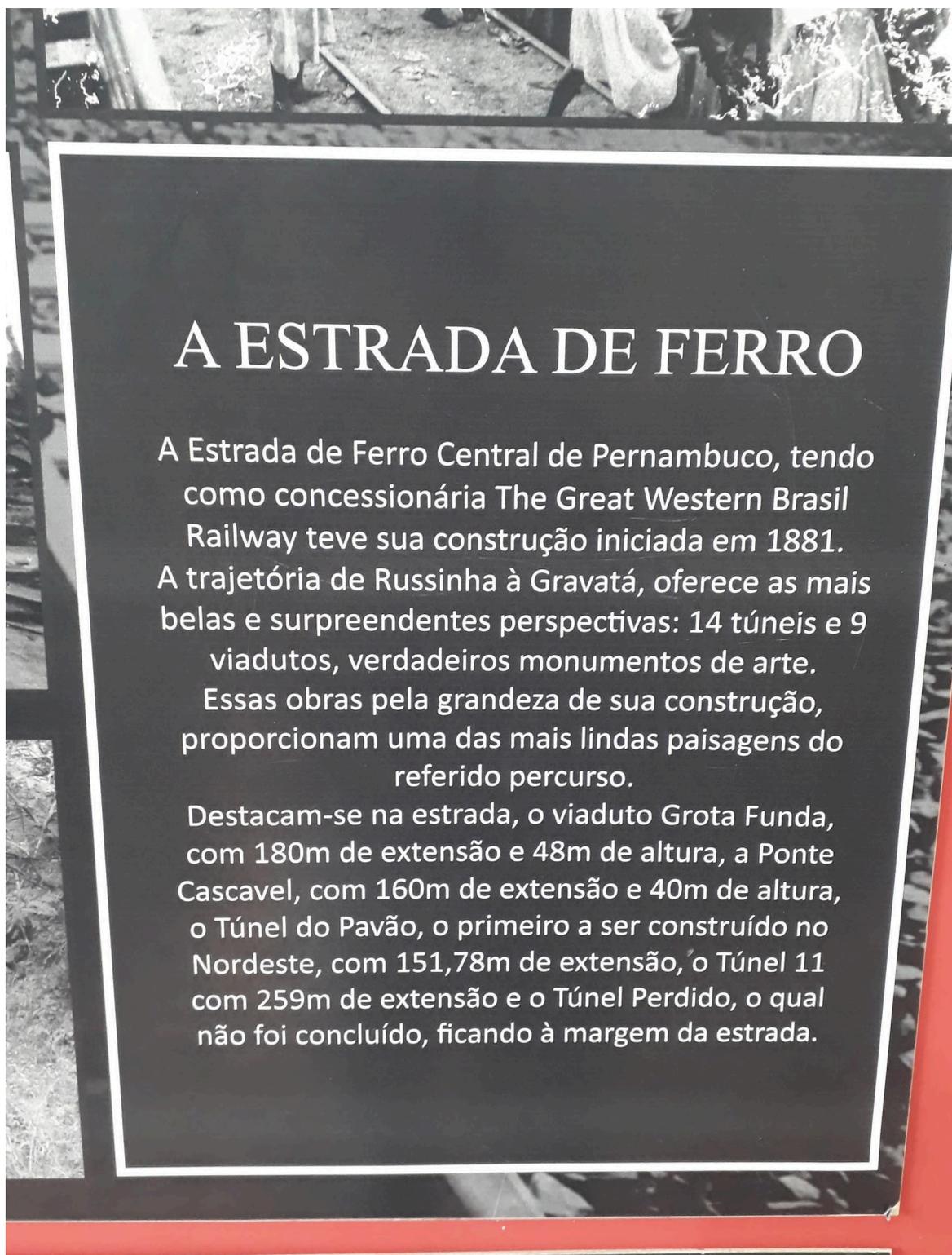
A Estrada de Ferro Central de Pernambuco, tendo como concessionária The Great Western Brasil Railway teve sua construção iniciada em 1881. A trajetória de Russinha à Gravatá, oferece as mais belas e surpreendentes perspectivas: 14 túneis e 9 viadutos, verdadeiros monumentos de arte.

Essas obras pela grandeza de sua construção, proporcionam uma das mais lindas paisagens do referido percurso.

Destacam-se na estrada, o viaduto Grotta Funda, com 180m de extensão e 48m de altura, a Ponte Cascavel, com 160m de extensão e 40m de altura, o Túnel do Pavão, o primeiro a ser construído no Nordeste, com 151,78m de extensão, o Túnel 11 com 259m de extensão e o Túnel Perdido, o qual não foi concluído, ficando à margem da estrada.

Fonte: Do próprio autor tirada no dia: 14/08/2023 no memorial de Gravatá.

IMAGEM 2: ESTRADA DE FERRO



Fonte: Do próprio autor tirada em 14/08/2023 no memorial de Gravatá

Dessa maneira, as fontes visuais das imagens acima tiradas do memorial de Gravatá revelam não só a história da estrada e a construção em si da ferrovia, mas, também, o funcionamento do trem se movendo pela linha férrea, a circulação de pessoas em cima dos trilhos e a sua desembarcação.

Nesse sentido, a construção foi iniciada em 1881 pela companhia dos ingleses e tinha como objetivo construir uma linha férrea que nascia no Recife e iria até o agreste de Pernambuco na cidade de Salgueiro atendendo as demandas de transposição de logística do interior, perpassando pelas as cidades de Pombos, Vitória, Russinha, Gravatá e Caruaru, São Caetano e Salgueiro. Sendo assim, aos poucos estas cidades foram recebendo as suas devidas linhas férreas tendo que superar grandes desafios humanos e de superação de engenhosidade para chegar em Gravatá. Pois, primeiramente a estrada que passaria por Gravatá seria advinda de Russinha, contudo, eis a dificuldade dos engenheiros ingleses: vencer o relevo da Serra das Russas. Desse modo, construíram seis viadutos e catorze túneis, uns talhados em mãos e outros deixados em pedra bruta. Logo abaixo vai estar uma imagem de um mapa dos túneis e viadutos:

IMAGEM 3: MAPA DOS TÚNEIS E VIADUTOS

Figura 37: Mapa esquemático com a localização dos catorze túneis e seis viadutos no trecho ferroviário da serra das Russas.

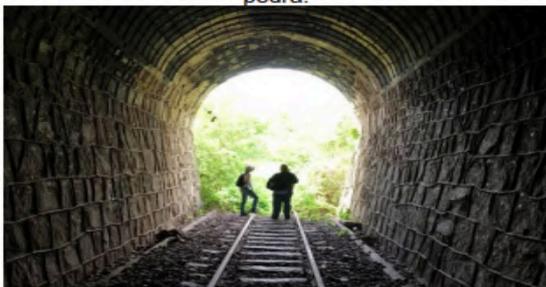


Fonte: (ANA RENATA SANTOS, 2013, p.82)

A imagem acima retrata muito bem o que foi descrito até agora sobre a construção de uma linha que nascia no Recife e iria até Salgueiro e fora a introdução dos túneis e viadutos. As fontes visuais abaixo visualizadas como imagens traduzem muito de modo ilustrativo e visual a construção da linha férrea e como são os túneis.

IMAGEM 4: OS TÚNEIS

Figura 38: Vista interna do túnel 8 revestido em pedra.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Figura 39: Vista interna do túnel 5 revestido em rocha bruta.



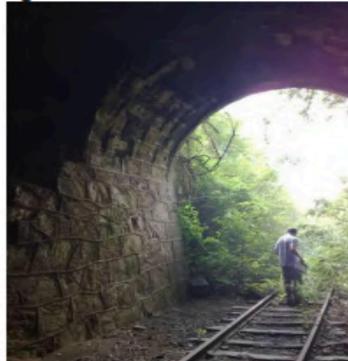
Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Figura 40: Arco de entrada do túnel 1.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Figura 41: Vista interna do túnel 1.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Figura 42: Arco de entrada do túnel 11, o de maior comprimento.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Figura 43: Arco de entrada do túnel 6 – Detalhe da placa de sinalização indicando a extensão do túnel.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco – 2º Etapa, 2009.

Nesse sentido, as fontes visuais acima podemos observar de modo mais nítido e clínico os túneis e de como eles foram construídos. Veja, a figura 38, 39 e 41. Observem como elas tem buracos e quadrados. Isto só demonstra que os túneis foram talhados a mão por meio dos trabalhadores da ferrovia.

Todo este trabalho para transpor e vencer as dificuldades que a Serra das Russas dava aos ingleses para chegar em Gravatá e que por aqui deixou os seus rastros e registros nas memórias dos gravataenses desde de 1894 quando foi inaugurado a estação ferroviária da cidade. Freire (2017, pág.155) ainda diz sobre a passagem dos trilhos na Serra das Russas que:

“O traçado dessa estrada de ferro expressava os interesses da força política e econômica da Província, na medida em que atravessava seu centro geográfico garantindo o escoamento da produção do algodão e uma maior conexão e fluidez ao território. Essas obras-de-arte são documentos relevantes da tecnologia ferroviária, testemunhos da qualidade e eficiência da engenharia e da arquitetura ferroviária. O traçado desse trecho ferroviário é um testemunho da paisagem industrial produzida na segunda metade do século XIX na região”. (FREIRE, 2017, pág.155).

Dessa forma, podemos observar e compreender como foi a construção do traçado Recife-Salgueiro que por sua vez perpassa a cidade de Gravatá, rompendo os desafios arquitetônicos e civil para época, realmente um grande feito humano para a área da engenharia civil. E além disso, Freire (2017, pág. 154) diz que:

“Essa estrada de ferro teve seu primeiro trecho Recife a Tapera aberto ao tráfego em 1885, Russinha, em 1887 e Gravatá, em 1894, seguido em direção a Caruaru e São Caetano aonde os trilhos chegaram em 1895”. (FREIRE, 2017, pág.154).

Pois, ainda diz Freire (2017), para satisfazer as necessidades da produção agrícola este traçado foi criado para que pudessem transportar produtos. Dessa maneira, diz Silva (2021), que os desafios impostos pela as Serra das Russas, já faziam parte dos comerciantes e boiadeiros que subiam a tal serra para poder viajar até o sertão. E além disso, também, para poder transportar mercadorias de Gravatá ou de outras cidades vizinhas era preciso passar pela serra com destino ao litoral.

As estações e linhas férreas de Russinha e Gravatá tiveram uma excessiva demora para a sua construção por causa dos desafios do relevo e da paisagem da

Serra das Russas localizada dentro do planalto da Borborema. O planalto da Borborema, é uma região geográfica que segundo Pivetta (2012) apud Barros, Monteiro e Cestaro (2018), tem um comprimento de 470 km e uma largura que possuem variações entre 70 a 330 km perpassando pelos estados de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco. Dessa maneira, tal região, diz Dantas e Ferreira (2010) apud Barros, Monteiro e Cestaro (2018), que é um Planalto erosivo, possuindo uma variabilidade de relevo montanhoso e serrano. E além disso, diz Barros, Monteiro e Cestaro (2018), que a região possui um relevo acidentado, rochoso e uma alta ou média declividade.

IMAGENS DA SERRA DAS RUSSAS:

IMAGEM 5:



Fonte: (ANA RENATA SANTOS, 2013, pág.85)

IMAGEM 6:



Fonte:(ANA RENATA SANTOS, 2013, pág.89)

Sendo assim, as imagens acima assinalam as dificuldades que a empresa inglesa teve na construção das linhas e dos túneis por causa do relevo geologicamente montanhoso, rochoso e a alta declividade do planalto. Foi uma construção demorada, mas demonstrou-se o alto desempenho e engenhosidade dos engenheiros ingleses e dos demais trabalhadores. Segundo, Pinto (1949) apud Santos (2013), a Serra das Russas, além de ser improdutiva, possuía um relevo rochoso altamente acidentado exigindo uma mega construção de engenhosidade.

Dessa maneira, também, para a autora Santos (2013), a linha da serra das Russas era bastante desafiadora para as questões técnicas, algo que foi muito questionado na época. A partir disso, o governo provincial mandou produzir no ano de 1878 projetos e estudos técnicos que viabilizassem a construção de um traçado para Gravatá. (BONFIM, 2002 apud SANTOS, 2013). Dentro desses projetos, diz Santos (2013), foram escolhidos: 2 (dois) projetos pela a comissão técnica do governo provincial para construção das linhas férreas para Gravatá.

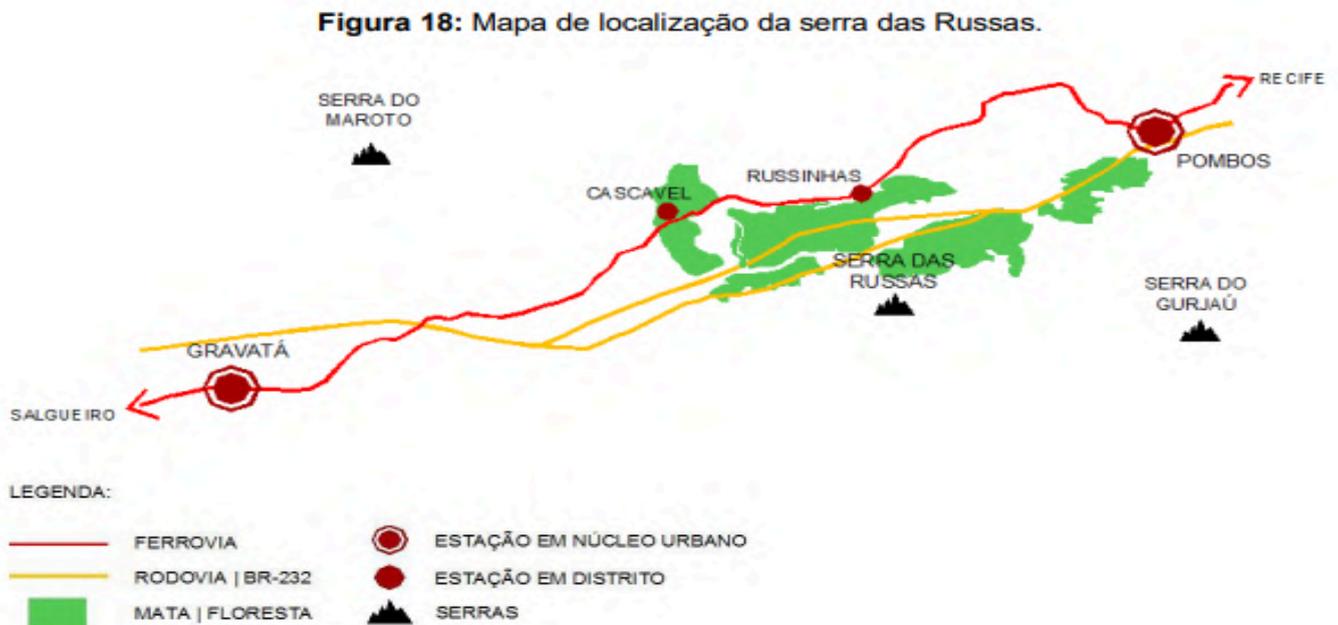
Nesse sentido, o primeiro projeto constituiu em construir uma única linha que ligasse os centros comerciais como vitória de santo antão e jaboatão, possuindo a desvantagem de passar pela as Serras das Russas, diz Santos (2013), entretanto para Bonfim (2002) apud Santos (2013), este era o percurso mais curto dos dois projetos, pois o traçado e a capital (Recife) estavam distantes de Gravatá a 85 km, 108 km de Bezerros e de Caruaru 135 km, e que qualquer estrada saindo do litoral para se chegar ao sertão teria que vencer as barreiras da natureza impostas pela a Serra das Russas. Já o segundo projeto consistiu em construir 3 (três), ramais segundo Iphan (2009) apud Santos (2013), ligando Recife ao São Francisco passando pela as cidades de Vitória, Gravatá e Bezerros. Dessa maneira, Santos (2013, pág.79) diz que:

“O primeiro ramal teria como ponto de partida o Cabo de Santo Agostinho, passaria pelo Engenho Catende e chegaria a Vitória, com um trajeto que aumentava em 28 quilômetros o percurso se comparado àquele direto. O segundo ramal faria um entroncamento próximo à estação de Frexeiras e subiria pelo Vale do Ipojuca até atingir Gravatá e Bezerros, tendo para isso a desvantagem de ter que transpor as cachoeiras do Urubu e de Tabocas e percorrer 10 quilômetros a mais que o percurso direto. O terceiro e último ramal

proposto sairia de Palmares e tomaria a direção do Vale do Rio Una até Bonito, de onde seguiria até Caruaru percorrendo 65 quilômetros a mais que o trajeto direto, feito por Vitória. Todos os ramais sugeridos na segunda proposta de projeto tinham a desvantagem de possuir um percurso mais longo do que o projeto que passava pela serra das Russas, sendo esse um dos principais motivos da escolha do traçado do primeiro projeto: a menor extensão”. SANTOS (2013, pág.79).

Ou seja, ambos os projetos primeiramente deveriam quebrar as barreiras da natureza proporcionados pela a serra e segundo, deveriam passar por Gravatá de uma forma ou de outra. Pois, para chegar à cidade de Salgueiro que fica no sertão Pernambucano, a estrada férrea passa em Gravatá primeiro, até porque, é caminho. E a escolha do primeiro projeto, como foi bem dito por Santos, foi por causa dele ser o de menor extensão. E além disso, como diz Bomfim (2002) apud Santos (2013), o primeiro projeto era bem mais viável: economicamente, administrativamente e politicamente por interesses ligados à zona provincial. Dessa forma, por meio da Serra, a linha férrea que vinha do Recife passaria na estação de Russinha, depois pela a estação Cascavel e por fim na estação férrea de Gravatá. Logo abaixo está uma imagem do mapa da linha férrea da serra das Russas:

IMAGEM 7: LOCALIZAÇÃO DA SERRA DAS RUSSAS



Fonte:(ANA RENATA SANTOS, 2013, pág.68)

Nesse sentido, a autora, Santos (2013, pág.80), diz que:

“A estação de Pombos, antiga Francisco Glicério, inaugurada em 1886, é o marco inicial do trecho da serra das Russas (Figura 32). A Estação de Russinhas, primeira depois de Pombos, foi inaugurada um ano depois, em 1887 (Figura 33)”.

E Bonfim (2002) apud Santos (2013) diz que a estação de Cascavel foi inaugurada em 1930. E além disso, dando continuidade ao ano de inauguração das estações, SANTOS (2013, pág.80) fala que:

“A Estação de Gravatá (Figura 35), última do trecho estudado, foi aberta ao tráfego em 1894, ou seja, oito anos após a de Pombos, mostrando a dificuldade enfrentada pelos engenheiros para vencer os desafios encontrados na Serra das Russas”.(SANTOS, 2013, pág.80).

IMAGENS DAS ESTAÇÕES:

IMAGEM 8:

Figura 32: Estação Ferroviária de Pombos.
Data desconhecida.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – 1º Etapa, IPHAN, 2008.

Figura 33: Estação Ferroviária de Russinhas.
Data desconhecida.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – 1º Etapa, IPHAN, 2008.

Fonte: (ANA RENATA SANTOS, 2013, pág.80 e 81 retirado do inventário do IPHAN,2008)

IMAGEM 9:

Figura 34: Estação Ferroviária de Cascavel. Data desconhecida.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – 1º Etapa, IPHAN, 2008.

Figura 35: Estação Ferroviária de Gravatá. Data desconhecida.



Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – 1º Etapa, IPHAN, 2008.

Fonte: (ANA RENATA SANTOS, 2013, pág.80 e 81 retirado do inventário do IPHAN, 2008)

Ademais, o planalto da Borborema é uma região que chama a sua atenção pela exuberância da beleza natural, diz Santos (2013), e além disso, Santos (2013,pág.75) diz sobre gravatá e a Serra das Russas que:

Por apresentar elevadas altitudes, clima ameno e atrativos naturais e construídos, a serra das Russas é definida como uma área de vocação turística. A cidade de Gravatá, um dos principais destinos turísticos de Pernambuco, recebe visitantes o ano inteiro, com períodos de fluxos mais intensos na Semana Santa, nas Festas Juninas e no mês de julho, durante o Circuito do frio. A maioria dos turistas, que é proveniente da capital, procura os condomínios fechados existentes na zona urbana e rural do município de Gravatá (Figura 28). Esse público flutuante nos fins de semana contribui para o surgimento de uma infraestrutura de serviços ligados às atividades turísticas tais como hotéis, pousadas, haras, etc. Por causa dos seus atrativos naturais, a serra é muito utilizada também para a prática de ecoturismo e esportes de aventura, como o rapel e trilhas ecológicas (Figura 29). (SANTOS,2013, pág.75).

Ou seja, a Serra das Russas não é um problema, ela foi um problema para a construção da estação da empresa inglesa no final do século XIX. Mas, ela é bem utilizada pelos gravataenses para fins ecológicos e turísticos. Já que a linha ferroviária e o trem, há décadas foram desativadas. Logo, eis o seu novo uso como um ambiente para se praticar atividades de cunhos aventureiros e ecológicos por

meio de trilhas dentre os túneis desativados. Isto é, mesmo com a desativação do trecho ferroviário Serra das Russas e de Gravatá, as pessoas obtiveram uma nova usabilidade destes espaços e ambientes, que foi usar o trecho ferroviário, a ponte cascavel e os demais túneis para fins turísticos. As estações não iriam escapar desta nova usabilidade. Por exemplo, a estação de Gravatá, que desde o ano da sua inauguração, 1894, até o ano de 1996, estava sendo usada para fins ferroviários, ora para transporte logístico e ora para transporte de passageiros.

No entanto, para Silva (2021), no ano de 1996 as atividades foram encerradas, mas, no ano 2000 foram definitivamente finalizadas com a desativação do trem, e que no ano de 2001 a estação passa a possuir uma nova usabilidade, diz Silva (2021, pág.30), que foi:

“abrigar a Associação de Artesãos de Gravatá, desse modo, nascia assim a Estação do Artesão, espaço destinado para a exposição e comercialização do artesanato local. Esse espaço abriga uma grande variedade da produção artesanal local, é bastante conhecida na cidade por reunir em um só lugar o trabalho de diferentes artesãos”. (SILVA, 2021, pág.30).

Dessa maneira, a estação ou o seu espaço que antes servia para embarque e desembarque de passageiros ou de mercadorias, agora, é usado para abrigar peças de artesanatos feitos por gravataenses contribuindo para o comércio e cultura local. Logo abaixo, estará uma imagem da estação do artesão:

IMAGEM 10: ESTAÇÃO DO ARTESÃO



Fonte: (ROBERTA SAMILLI DA SILVA, 2021, pág.30)

IMAGEM 11: ESTAÇÃO DO ARTESÃO



Fonte: Foto tirada pelo o próprio autor no dia 02/10/2023.

IMAGEM 12: ESTAÇÃO DO ARTESÃO



Fonte: Foto tirada pelo o próprio autor no dia 02/10/2023.

3.2 A memória e a história dos gravataenses sobre os trilhos: Benefícios e impactos da construção da ferrovia pela Companhia The Great oeste em Gravatá

A memória é um conjunto de ideias, vivências, pensamentos e sentimentos que os indivíduos carregam consigo no decorrer da sua existência no mundo materialista. Dessa forma, as memórias contêm traços narrativos que de certa maneira carregam momentos vividos de uma pessoa e como também cenários vividos coletivamente. No entanto, há diferenciações de tipos de memória que são as: Memória sentimental, imaginária(Fantasiada), Memória Voluntária, Involuntária, Memória individual, Memória coletiva e por fim, a Memória histórica. Todas estas tipologias de Memória, podem servir para se fazer a História. Contudo, assim como diz o autor, Saulo Goulart, no seu vídeo: História e Memória, no canal: (Canal Casa do Saber), (2017) que:

“História e Memória estão em constante diálogo, mas são coisas distintas”.(Goulart, 2017)

Sendo assim, qual é o tipo de memória que é exaltada ou esquecida? A memória, antes de tudo, está sendo instrumentalizada para ser utilizada no campo historiográfico. Dessa forma, assim como o autor:(François Dosse, 2017, pág. 596) que:

“Se a memória está sujeita a patologias - impedimentos, resistências -,como mostrou Freud, ela também é vítima de manipulações, de ordens. Contudo, em determinadas circunstâncias, ela pode aceder a momentos “felizes”, os de reconhecimento”. (Dosse, 2017, p. 596)

Dessa maneira, todas as tipologias de memórias, supracitadas aqui, pode sofrer destas patologias como a Memória Involuntária que, sofre “chocs” segundo Muniz (1994), e estes “choques” trazem consigo momentos vividos de maneira individual, e provocam no indivíduo sensações que poderia suportar por um momento, ou seja, aqui podemos deduzir que a memória é trazida do passado para o presente e nela há resquícios de situações incômodas dignas de ser esquecidas. Mas também a própria memória involuntária pode ser transformada em uma fusão de sensações, pois assim que sentida no presente momento a pessoa acopla novas sensações e significações, dando uma nova forma a memória involuntária. E além disso, segundo Muniz (1994), a memória involuntária tem um caráter social, pois ela

é também, um conjunto de hábitos, atitudes e gestos como um se fosse espécie de tradição cultural, porque, tais atitudes estão inseridas nas memórias, no corpo e na mente com uma parte de um produto social.

No que concerne à memória voluntária na qual é a que fez parte desta pesquisa por meio de entrevistas, ela é uma lembrança de momentos vividos no passado como forma de reorganização de eventos, de trazer uma reconstrução de tempos pretéritos. Já a memória histórica, visa a fragmentação da história transmutando-as em tradições que fazem parte do cotidiano de um grupo social. Segundo Muniz(1994), a memória histórica é um contínuo de memórias convencionadas e se reduzem à lógica da semelhança e da continuidade. Por este motivo, a memória é um componente fundamental da experiência humana, que nos permite reter, armazenar e recuperar informações e experiências passadas. É um processo complexo que envolve a codificação, a retenção e a recuperação de informações, influenciado por fatores individuais, sociais e culturais. A memória pode ser considerada como a base da identidade e da construção do conhecimento.

Sendo assim, Ferreira (2011), diz que a memória é um processo que utiliza mecanismos para acumular, preservar, reconhecer, lembrar e compartilhar representações sociais de um passado ou de um sentimento nostálgico reinterpretando-o as suas expressões que representam essa memória compartilhada. Nesse sentido, há elementos das memórias dos gravataenses que nutre esse tipo de abordagem de uma memória afetiva que representa significados e representações de um passado nostálgico. Sendo assim, ao serem perguntados que lembranças se tem e qual significado nutrem sobre o trem, a estação e a ferrovia. Logo, responderam:

“Saudades! muitas saudades. Boas lembranças e saudades”. (José Admilson, 2023).

“Uma memória prazerosa com boas lembranças para nossa cidade que era muito parada e o trem animava a população saindo da apática rotina do dia a dia”. (Dilsa Maria, 2023).

“Pela ferrovia, tenho saudades, né. Saudades e tristeza, porque destruíram muitas estações daqui pra salgueiro sem precisão. Que deveria ser uma sala de aula”. (Jenival Barbosa, 2023).

Sobre as memórias e sentimentos. É um lugar de nostalgia e também um lugar de inocência. Porque, remetem muito a minha infância me remetem a esse período da minha vida na qual se

fantasiava muito e se idealizava muito, apesar da situação socioeconômica de mais vulnerabilidade a vida era mais simples, a cidade era mais simples como um todo, as relações eram menos complexas. As pessoas tinham as expectativas mais factíveis em relação a tudo. Então, o trem acabava compondo esse cenário. (Claudeni Lima, 2023).

Ou seja, de modo semelhante e coletivo os entrevistados carregam representações e significados sobre o trem, a ferrovia e a estação. São representações de um passado vividos de formas diferentes mas que carregam sentimentos afetivos coletivamente de saudades, nostalgia e de boas lembranças.

Dessa maneira, também, para Pierre Nora (1985) apud Pollak (1989), a memória, sendo coletiva, pode possuir: datas, paisagens, tradições, costumes, personagens históricos, regras, interações e dentre outras. Ou seja, a memória coletiva há traços de representações de datas, lembranças e elas são compartilhadas entre o grupo. No que concerne às memórias e lembranças ligadas a elementos como paisagens e também a segurança é interessante trazer relatos de: José Amilson, Jenival Barbosa e Dilsa Maria que contribui com estes dois elementos como traços de memórias coletivas:

“As lembranças que eu tenho sobre o trem. São muito boas. As paisagens do Recife a Gravatá, paisagens lindas, das serras, dos riachos, dos rios a queda d’ água, os túneis. A entrada dos túneis ficava tudo escuro”. (José Admilson, 2023).

As lembranças que eu tenho é de trem que descarrilou, trem sai muito da linha fora. Mas, morriam poucas pessoas, porque o trem é muito seguro. Se não o povo dizia, quando viam o trem o pessoal perguntava logo: - Morreu alguém? E hoje, quando vira um ônibus, o povo diz: - Quantos morreram? Entendeu? Quando virava o trem, o povo dizia: - Morreu alguém? Já em automóvel, não. Quando vira um ônibus o povo diz: - Quantos morreram?. Já tinha isso na mente das pessoas. (Jenival Barbosa, 2023).

Mas, as pessoas preferiam as viagens de trem, mesmo que fosse um pouco demorada, porém, se viajava com muito prazer admirando a paisagem, não é? Mata atlântica, tudo isso envolvia um clima maravilhoso e a segurança também, porque, os trens, eram mais seguros do que viajar de caminhão, de pau de arara e de carro, certo. E ele era fundamental. (Dilsa Maria, 2023).

Ou seja, podemos perceber que os elementos paisagem e segurança do trem são lembranças comuns entre os entrevistados, pois as paisagens de belezas

naturais da Serra das Russas enchiam o olhar dos viajantes e fora a segurança. A segurança do trem, como é bem relatado por Jenival e também por Dilsa, era algo que influenciava outros elementos como o baixo custo das passagens e a ida das pessoas a pegarem o trem, mesmo que o mesmo demorasse a chegar na estação.

Sendo assim, também, esta memória coletiva faz parte dos eventos e acontecimentos que os gravataenses têm sobre os trilhos, faz parte da construção do seu imaginário coletivo construído por meio das suas vivências e experiências individuais que são partilhadas entre aqueles que já passaram por experiências semelhantes como é no caso dos entrevistados: Jenival, José Admilson e Dilsa Maria onde partilham relatos e experiências semelhantes ao serem perguntados se os vagões dos trens vinham lotados de pessoas, então eles relataram:

Vinham. O trem sempre andava cheio principalmente nos carros de segunda. Vinha dois carros de segunda classe e dois carros de primeira. Um restaurante, 1 carro de bagagem e dois carros para carregar, tipo carro de boi. Carregava: Galinha, bode e uma série de coisas. Tinha restaurante. Sempre tinha. ele sempre vinha, depois do.. entre a primeira e segunda classe, ele sempre era no meio. Ele dava acesso ao povo dos dois lados, sabe? Pra vim fazer a refeição, quem podia. O trem vice e versa, vinham lotados. Porque, tinha transporte de carro e de ônibus eram muito pouco. O trem sempre anda cheio e o povo sempre gostava de andar de trem, independente da rota. (Jenival Barbosa, 2023).

Os de passageiros, sempre vinham lotados. Sempre lotados! E tinham duas classes: A e a B, que era a primeira classe e a segunda classe. De todo o trajeto que sempre entrava gente. Desembarcava, embarcava, desembarcava e embarcava. Desembarcava em Vitória, Moreno, Jaboatão, Desembarcava e embarcava de novo. Sempre lotado! Nunca deixava de ter gente. Na proporção que embarcava, desembarcava também. Independente do trajeto. Às vezes, descia em Gravatá, descia em Vitória, descia em Pombos que tinha uma parada em Pombos. Tinha uma parada em Russinha. A primeira classe era mais cara, porque os assentos eram mais confortáveis. Eram acolchoados e individual, entre duas poltronas. E os da outra classe, eram um banco de madeira que cabiam também, duas pessoas. Mas, eram de madeira. A diferença era essa! A primeira classe tinha bancos reclinados e estufados. Me lembro como se fosse hoje. A cor era um marrom bem de couro. E tinham também um serviço de lanche, tinham lanchonete e restaurante. E a outra classe econômica, passava um rapaz com um carrinho de lanche, vendendo o lanche dele. Pipoca, água, cafezinho, bolinhos. (José Admilson, 2023).

Sempre lotados! E na segunda classe era bem mais cheio. Porque, eram as pessoas mais carentes e elas pagavam mais em conta também. A passagem era bem mais barata e vinha bem muita gente.

Agora interessante era que às vezes o trem ficava com problema, certo? E não podia seguir viagem. E a noite quando isso acontecia, então, os passageiros em sua maioria, desciam e iam encontrar pousadas na cidade. (Dilsa Maria, 2023).

Desse modo, Pollak (1989) nos diz que esses traços são indicadores de uma memória coletiva que dá ao grupo ideia de pertencimento. Ou seja, a memória coletiva, ela é vivida por um grupo de pessoas de forma que todos passaram pela mesma situação, por exemplo, um conflito civil. As memórias dos gravataenses sobre os trilhos ou até uma guerra, onde todos os habitantes de uma cidade ou de um país passaram pelos mesmos momentos de dor, sofrimento e angústia. No caso das memórias dos gravataenses sobre os vagões os seus relatos são muito semelhantes, pois passaram pelo o mesmo ambiente onde todos pegavam os vagões para seguirem viagens, ou seja, este elemento das memórias dos entrevistados são uma memória voluntária, pois foram rememorados de modo que eles não sofreram nenhum incômodo mental ou psicológico, ao ser relatado, mas, sim, se sentiam alegres e felizes por conta-lós. Ela é uma memória histórica, pois fez parte em uma determinada época no cotidiano das pessoas e por fim, ela é coletiva, até porque, os seus relatos e experiências foram vividos coletivamente e partilhados socialmente entre os que passaram por esses momentos e que também, fez parte da história local.

Sendo assim, por exemplo, a memória coletiva de um povo que passou por um cenário de guerra que é cercado de cicatrizes de dor e de perda é diferente em relação às memórias coletivas dos gravataenses. Será que tal povo vai rememorar e revivenciar por meio das suas lembranças tudo que já passou? Só para trazer à tona ao público uma parte de uma história que não foi completada? Bem, Pollak (1989), nos diz que as memórias que estão bem guardadas, se elas não forem instigadas por políticas públicas, vai ser muito difícil integrar tais memórias para dentro da história de uma nação. Tais memórias estão bem resguardadas por um grupo de pessoas e de indivíduos que passaram por cenários conflituosos. Mas, por que eles não dizem, não falam, preferem o esquecimento e o silêncio? Pollak (1983) nos diz que essas zonas de silêncio do não dito é por causa que tais grupos ainda não encontram uma escuta, um ouvinte, que pudesse ouvir as suas histórias sem ter medo de ser punido, mal entendido, execrado.

Dessa maneira, estes grupos formam-se associações e sindicatos, redes de comunicação onde tais memórias que estão bem resguardadas podem ser ditas entre os seus semelhantes, sem temer mal algum. E tais memórias, temidas, proibidas, envergonhadas, segundo Pollak (1983), passam despercebidas entre a sociedade. No entanto, isto é diferente se falando das memórias coletivas dos gravataenses sobre os trilhos, pois seus relatos e lembranças não foram proibidas por nenhum governo ou algum grupo e também não foram execrados e nem passaram por memórias despercebidas, pois a grande maioria das pessoas quando o trem ainda estava ativado e fazendo transporte de pessoas, o pegavam-o para viajar, ou seja, de modo direto ou indireto a grande maioria dos gravataenses que já tivera a oportunidade de viajar no trem que partia da estação gravatá tivera experiências sobre o trem, a estação e a ferrovia.

Logo, os seus relatos não passaram pelo despercebimento ou estão na zona do esquecimento. Dessa maneira, se a história e as memórias passam a ser formadas e construídas por grupos que tornaram público a sua história, deixando ela fazer parte da memória coletiva, então elas farão parte da história local ou da nação. Isto é, ao perceber que o grupo, por meio da sua memória coletiva, quer rememorar as suas memórias por meio de uma tradição, isto é pela memória histórica, logo tal grupo quer que suas memórias façam parte da história quer seja local ou nacional. Sendo assim, é perceptível que os entrevistados querem que suas memórias sejam preservadas para se fazer parte da história local.

Ademais, é necessário também que se haja, portanto, a busca de compreender e interpretar os valores e os contextos sociais de cada sociedade e indivíduos do seu tempo ou período histórico. E é na memória que estes valores, significados, representações, modos de vida são rememorados e narrados e que isto, por fim, vai ajudar a construir a história. Sendo assim, para Poulet (1992) apud Delgado (2003), é por causa da memória que o tempo não está perdido, ou seja, ele pode ser reencontrado, descoberto e lembrado. Sendo assim, memória e tempo, como diz Delgado (2003), são pontes de ligação que conectam o conhecimento, as experiências e os significados dentre as temporalidades das vidas humanas.

Nesse sentido, vale ressaltar a temporalidade das memórias experienciadas e vividas pelos gravataenses sobre os trilhos, o seu contexto social e período histórico

datam entre 1956 e final dos anos 2000. Pois, ao serem perguntados em que ano pegaram o trem pela primeira vez, responderam:

A primeira vez não! Que eu era muito criança. Agora, a gente sempre andava de trem, sabe. Agora desde os anos 50 e pouco é que eu me lembro. 56 em diante, eu me lembro que andava muito de trem. Mas, antes de 7 anos.. A criança hoje com 5 anos, sabe de tudo. No meu tempo, as pessoas com 7 anos, não tinha desenvolvimento não. Os meninos hoje nascem com um computador na cabeça. (Jenival Barbosa, 2023).

Eu viajei de trem pela primeira vez para a cidade de Belo jardim. Eu tinha, mais ou menos, 7 anos e meu avô era ferroviário e ele trabalhava nos trollers. Foi uma experiência muito boa! muita emoção, achei muito bonito o trem e passei por dentro do trem com a tia minha admirando os vagões. (Dilsa Maria, 2023).

Eu acho que eu tinha mais ou menos, entre 9 a 10 anos! Acho que foi no ano de 1976. Hoje, eu tenho 57 anos, em 76 eu deveria ter uns 10 anos, né? A minha primeira viagem de trem, eu estava no Recife com a minha tia, em Jaboatão, às 08:00 horas da manhã na estação de Jaboatão com destino a Gravatá. Esse trem fazia: Jaboatão a Salgueiro. A rota do trem partia da estação central de Recife para o salgueiro. (José Admilson, 2023).

Ou seja, os seus relatos, experiências e memórias datam de 1956. No caso de Jenival, um senhor de 73 anos, que possui memórias ferroviárias desde os seus 7 anos que inclusive são do ano de 1956 por diante; de Dilsa que possuem 68 anos e que também pegou o trem quando tinha 7 anos; e José Admilson no ano de 1976, quando tinha uns 10 anos. Somente Claudeni que não teve esta oportunidade de pegar o trem de passageiro, nas suas palavras:

Eu nunca tive a oportunidade de andar de trem. Nunca viajei de trem. Porque, na época da minha infância e da adolescência, já não havia viagens para transportes de passageiros só para transportes de cargas e algumas viagens festivas. (Claudeni Lima, 2023).

No entanto, ela possui memórias que remetem aos anos 2000 sobre o trem no transporte de água. No seu relato:

Porque de fato ali no período no final dos anos 90 e início dos anos 2000, que é o período do qual eu tenho recordações, eu nasci em 1987, já é final da década de 80, então, a ferrovia era para transporte de carga. (Claudeni Lima, 2023).

Dessa maneira, a memória, como diz Todorov (1999) apud Delgado (2003), não é tão somente o ato de recordar, mas, também, ela dá fundamentos para a construção de identidades para que a sociedade não perca as suas raízes. Por este motivo, para Ferreira (2011), o que mais interessa é o uso deste passado compartilhado por lembranças e vivências como construtor de um futuro. Isto é, usar a memória coletiva e suas ressonâncias para projetar um futuro que se pretende ter ou estar. Sendo assim, para Ferreira (2011), a memória tem um dever para reparar litígios do seu passado para uma comunidade.

Desse jeito, ao interpretar a fala de Ferreira sobre as memórias coletivas que podem ser usadas para construir um futuro, no caso das memórias coletivas dos gravataenses, os entrevistados têm elementos ou falas que enveredam por este caminho. Ao serem perguntados sobre se eles gostariam de reviver as suas memórias sobre o trem ou que eles gostariam que o trem voltasse a existir em Gravatá, eles responderam:

Ah, eu queria. Eu acho que milhões queria. Principalmente, o trem de passageiros. Trem de carga, não me interessa muito não. Pra mim, não, né. Apesar que, a Moura, a Moura mesmo de Belo Jardim, passava trem aqui carregado de baterias, sucatas de baterias para Moura. Chegava dos navios e levava para Belo Jardim eram 5 a 6 carroças. Passavam os postes, que estavam eletrificando o nordeste, passavam no centro, postes de cimento. Tudo era no trem! Pedra de calcário, passava aqui. (Jenival Barbosa, 2023).

Sim! Não sei de que forma mais gostaria muito. Com certeza !! Com todas as palavras. Que hoje, nem a linha férrea existe mais né? Construíram em cima. Acho que para o governo refazer essa linha férrea vai ser uma despesa tão grande para a união que, jamais eles o fará. O governo federal vai ter que ter muito dinheiro para desapropriar essas pessoas todinhas. Não tem condições, não. É caríssimo. A não ser que faça em uma outra rota ou outro caminho. Mas, no que era antigamente, não tem como. Que construíram em cima. É um sentimento de nostalgia. (José Admilson, 2023).

Gostaria sim. Mas com alguma adaptação para atender a realidade atual. Ou seja, trens mais modernos e mais rápidos. (Dilsa Maria, 2023).

Se eu gostaria que o trem voltasse a circular, ah sim. Mas, não como uma forma de reviver memórias. Isso não existe, não funciona por mais nostálgico que seja. Eu gostaria que o trem circulasse em Gravatá, para o bem do desenvolvimento da cidade. Apesar que dificilmente seria no mesmo trajeto, né. No trajeto que corta a parte urbana de uma forma muito vertical. Então, não funcionaria, né? Corta muitos bairros, seria impossível para isso se conciliar. O trem, o trajeto, seria na linha centro, não que fosse um VLT, enfim, algo,

um trem mais turístico. Enfim, uma ferrovia para transporte de carga e de passageiros, dificilmente funcionaria no trajeto original.

Então, as pessoas que, principalmente as pessoas mais velhas, pessoas com dificuldade de mobilidade, o trem favorece muito, porque, ele é um destino muito fixo em relação às suas estações, em relação, de proporcionar o acesso diretamente ao centro da cidade. Então, isso seria fantástico se voltasse acontecer. Apesar do desejo, eu não sou muito otimista em relação a isso nem ao transporte de cargas e nem muito menos ao transporte de passageiros. Acho que não viverei pra ver isso que no caso do transporte de passageiros, pra ver isso de forma inédita em Gravatá. Acho que não vai acontecer. É um desejo, mas, é um desejo, bem no plano do sonho e não necessariamente factível em relação à realidade brasileira. É uma pena, porque seria bom para o desenvolvimento da cidade. (Claudeni Lima, 2023).

Ou seja, é um desejo, um sonho nostálgico que o trem e suas linhas voltassem a existir na cidade de Gravatá em futuro. Este é um desejo compartilhado de modo semelhante entre os entrevistados e temo que não cabe apenas a eles este desejo, mas, sim, a grande maioria dos gravataenses que o trem voltasse a circular e esta é uma ressonância encontrada nas memórias coletivas dos entrevistados de um futuro ou um sonho que se transforme em realidade. Contudo, como é bem dito por dois dos 4 (quatro) entrevistados, este desejo ou este sonho nostálgico esperado por todos, tal obra custaria rios de dinheiro para o governo federal e dificilmente o trem operaria na mesma linha original que antes. Logo, ainda tal futuro desejado demorará tempos pra ser reativado ou talvez nunca chegará.

Ademais, a história necessariamente precisa tanto da memória quanto das suas temporalidades para solidificar as suas pesquisas históricas dando base para que história não vire uma estória. Contudo, a história e a memória, há uma distinção entre elas como disse Delgado (2003), pois tem estratégias diferentes. E elas são, diz Delgado (2003), a história evoca aquilo que já se foi, dando para o passado as garantias da sua existência e ressignificações pelo o presente. Todavia, a memória é um esforço entre as coletividades, e como também individual, para não serem esquecidas perante o presente. E por causa disso, que tanto as memórias coletivas ou individuais e as temporalidades se fundiram e irão construir fontes como produção para o conhecimento histórico. (Delgado, 2003). E elas possuem um elemento em comum, diz Delgado (2003), são passíveis de serem esquecidas. E desse modo, tanto a memória quanto a história, devem ser narradas pela a arte de

contar sobre de onde veio as suas raízes, transmitindo de geração para geração as suas tradições, heranças e identidades preservando-a do esquecimento.

Dessa forma, a memória coletiva está relacionada também a um espaço, a um local e ela se transforma em uma memória local, por sua vez, referindo-se às memórias coletivas de um grupo específico em relação a eventos, lugares, tradições e experiências que fazem parte da história local. Ela representa o conjunto de lembranças compartilhadas por um grupo de pessoas que vivem em uma determinada região, cidade ou comunidade. A memória local é construída por meio da transmissão oral de histórias, do conhecimento transmitido entre gerações e das experiências vividas por seus habitantes. Ela desempenha um papel crucial na formação da identidade coletiva e na preservação do patrimônio cultural e histórico de uma localidade. Dessa maneira, há lembranças de memórias dos gravataenses entrevistados sobre suas relações que tiveram a um local em específico, mas que faz parte do ambiente ferroviário: A estação. E elas são:

O sino! Quando tocava, quando o trem partia e chegava. O despachante e o vendedor, o despachante que vendia o bilheteiro. Ficava em uma selazinha, fechada com uma grade e ficava lá dentro. Me chamava a atenção. E principalmente o sino quando tocava quando o trem chegava na estação. O pessoal corria, muita gente vinha para a estação para ver a chegada do trem. (José Admilson, 2023).

Eu tenho mais memória assim, quando chegava o circo aqui em Gravatá, os elefantes, vinham nos vagões de trem. Os elefantes vinham nos vagões de trem e outros animais, mas os elefantes eu me lembro muito bem. O trem carregava, carvão né? para as cidades. Teve um fato histórico aí, o trem parou ali e o vagão que carrega o trem ou carro elefante. É um vagão, que ele é a metade de chapa, ele não cobre não, ele é aberto. Este eixo de vagão, era para carregar carvão, sabe. E o trem parou aí, e tava com um elefante na segunda linha e parou o trem de passageiro, o elefante, a tromba dele ficou de fora do carro.. E lá vem, ele com uma cestinha da feira do trabalhador que ia acompanhando o trem, aí se machucou todinho. Aí o cara do circo teve que pagar a feira do cara lá, e dar o dinheiro a ele pra recompor o prejuízo dele. (Jenival Barbosa, 2023).

A alegria do povo gravataense com a chegada do trem na Estação. Era um verdadeiro passeio bastante prazeroso, pois servia como uma diversão. Entrar no trem, andar de vagão em vagão e ao escutar o sino da Estação dando partida, a correria era grande e todos saíam sorridentes e felizes pela pequena aventura de simplesmente entrar no trem. (Dilsa Maria, 2023).

Olha, sobre a estação ferroviária, minha memória é sobre o período escolar. Então, na época fazia a primeira série, atual segundo ano, no José Primo de Oliveira, que fica muito próximo. Só que pra completar minha experiência, no período, a escola José Primo de Oliveira, estava em reforma. Então, todos os alunos da instituição foram levados para um prédio próximo da estação ferroviária enquanto durava a reforma da escola. Então, o prédio tinha uma condição bem precária e por mais de um ano a gente ficou nesse local enquanto que a escola passava por reformas. Então, todos os dias quando eu ia e quando eu voltava, dessa escola improvisada eu passava pela a estação que na época tava bem abandonada e funcionava ainda como estação do artesão. Então ainda tinha a função ligada à linha férrea, mas como a atividade era muito pequena, então, tinha pouca movimentação nas instalações e estava em uma situação bem precária. Então, as minhas recordações são desse período do período da escola. Depois eu estudei mais 3 anos, no José Primo de Oliveira e de lá, é possível avistar a estação ferroviária. Então, aquele prédio, sempre foi algo que eu tive contanto veio de fora, associando ao trem, associando a ferrovia. Mas, sem grande memória afetiva em relação aquela instalação. (Claudeni Lima, 2023).

Cada qual tem uma memória e uma experiência diferente sobre a estação, contudo, ao mesmo tempo, estas memórias contribuem para a memória coletiva e para a história local, pois o ambiente da estação foi experienciado e vivido coletivamente mesmo que em algumas situações a experiência ela foi vivida individualmente pelos os entrevistados. Contudo, estas experiências e lembranças elas não foram de modo exclusivo vividos apenas e tão somente pelos os entrevistados. Estes relatos sobre a estação foram presenciados por outros cidadãos que coabitantemente estavam com Claudeni, Jenival, Admilson e Dilsa no mesmo local e que apenas estão sendo relatados oralmente de modo individual por eles. Sendo assim, este relatos da estação são também uma memória coletiva e que também faz parte da história local.

Entretanto, ao perguntar sobre o local do desembarque do trem que ficava na estação e se por lá se existia algum tipo de feira ao redor da estação, os seus relatos se coadunam:

Não! Era bode, galinha, pequenas mudanças. Tudo que você tinha para despachar, tinha dentro do carro de bagagem. Chegava, fardo de tecido aqui, de tudo. A projeção de cinema lá, chegava pelo o trem, os filmes e as passagens, tudo chegava pelo o trem. (Jenival Barbosa, 2023).

As pessoas vendiam lanches, tapiocas, cocadas, bolinhos, café, aquelas cana, o leite de cana. Eu me lembro bem disso. Aqueles

pirulitos, que vendiam enrolado no papel. Era um carro tocando. Eu me lembro nitidamente disso aí, era um carro tocando e vendendo aqueles roletinhos de pirulito. (José Admilson, 2023).

Durante todo o tempo eu nunca soube que havia feira ali na estação por causa do trem. Nunca soube, certo. Mas, aparecia meninos vendendo rolete de cana, vendendo pipoca. Sempre aparecia alguns ambulantes. Entravam no trem oferecendo como hoje ainda acontece nos ônibus, né. Aí eles entravam ligeiramente. Mas, uma feira fixa, não existia não. (Dilsa Maria, 2023).

Isto é, no local da estação além de desembarcar passageiros também desembarcava-se bagagens, pequenas mudanças e mercadorias. E por lá, tinham ambulantes vendendo suas mercadorias como lanches e dentre outras coisas que adentravam no trem ou ficava na estação para ser vendidos, assim como é hoje nos terminais de ônibus ou no próprio ônibus quando ambulantes entram neste veículo para vender as suas mercadorias. Mas, na estação não tinha feira. Estes relatos são semelhantes entre as falas dos entrevistados. Ou seja, são elementos orais compartilhados entre a memória coletiva dos entrevistados de modo que todos eles, até mesmo Claudeni Lima que não pegou o auge do trem de passageiros, possui o mesmo relato dos entrevistados acima. Ou seja, vivenciaram ou presenciaram o mesmo cenário da estação no que tange ao desembarque e feira. Abaixo está o seu relato:

Na questão do local do desembarque do trem que a via, eu não faço a menor ideia. eu não presenciei, eu não vivi isso. Eu peguei o período da decadência, no final da linha férrea em si. Mas, pelos os recortes históricos, a feira sempre foi na região central da cidade. Então, nunca funcionou, na região da estação. Sempre, primeiro em torno da igreja matriz e posteriormente na atual localização. Então, não existem relatos de que tenha funcionado nas imediações da estação. (Claudeni Lima, 2023).

Logo, a memória coletiva do povo gravataense sobre os trilhos da ferrovia na cidade de Gravatá é uma representação cheia de experiências vividas por estes cidadãos que também não só representa uma memória ou história individual de vida, mas, sim, de uma história local de uma memória coletiva onde todos os envolvidos passaram por momentos semelhantes de vivências e por justa causa é também a própria história da cidade, pois trouxe um grande desenvolvimento inicial como disse a entrevistada claudeni em uma das suas falas:

A cidade deve muito a ferrovia, apesar de não existir um reconhecimento em relação a isso, até no contexto da preservação. Então, se não fosse a ferrovia, lá no final do século 19, Gravatá teria

permanecido isolada por mais tempo. E posteriormente a questão da rodovia que possibilitou também esse desenvolvimento. Então, Gravatá deve o seu desenvolvimento inicial, final do século 19 e início do século 20, graças à ferrovia. (Claudeni Lima, 2023).

Dessa maneira, o trem fez a cidade ser reconhecida e possibilitou um desenvolvimento inicial muito impactante na infraestrutura local que modificou as relações socioeconômicas, fazendo de Gravatá uma cidade importante para a logística no escoamento de produtos fora o traslado de pessoas vindas de toda parte de Pernambuco, encurtando as distâncias geográficas.

Nesse sentido, também, a memória coletiva dos gravataenses sobre os trilhos da ferrovia em Gravatá pelas entrevistas é de se notar as suas experiências que no geral são semelhantes. Todos relataram que o apito do trem era ouvido por todos na cidade que eles achavam muito cativante o apito do trem que chamava muito atenção e a sua imponência por ser um veículo longo que chamava muito atenção de todos. O sino e também o horário de funcionamento, algo que é narrado individualmente em um relato de Dilsa Maria, mas, é também uma experiência social e memória social, pois todos e não somente Dilsa, pegaram o trem neste mesmo horário de funcionamento. Dessa maneira, as memórias de José Admilson, Claudeni Lima, Dilsa Maria e de Jenival Barbosa relatam os elementos citados acima os seus relatos foram:

O barulho da roda, da locomotiva. O apito do trem. As pessoas corriam para olhar quando ele apitava, o povo saía de dentro de casa ficava perto da linha olhando o trem, dando tchau para o trem. O sino! Quando tocava, quando o trem partia e chegava. (José Admilson da Silva, 2023).

“Era muita gente na estação da rua pra esperar a chegada do trem. Só por curiosidade que não tinha, enchia a esplanada de gente, aí”. (Jenival Barbosa, 2023).

Escutava também o apito do trem que era muito interessante. E o trem trazia muita emoção, porque era uma das principais novidades na cidade que alegrava a população. Existiam um verdadeiro passeio de pessoas de todas as idades se dirigindo para estação ficando na plataforma para ver o trem de perto e ainda a maioria das pessoas entravam no trem saía de vagão em vagão, visitando. E existia, um sino grande que ficava perto da plataforma e daí eles tocavam como que estava dizendo que o trem iria partir, certo. Daí, as pessoas, corriam todas que estavam lá dentro com medo, né? de ir embora. Mas, era bem interessante, saíam todo mundo por todas as portas do trem. E a gente, sempre era bem recebido assim. Ninguém nunca

levou, assim, algum carão do chefe ou do próprio maquinista. Eles eram acostumados com essa visitação contínua. Ele tinha três horários: Pela manhã de 9:00h tinha o trem das 17:00 e tinha o trem da noite, também das 19:30. Os mais visitados eram durante o dia. (Dilsa Maria, 2023).

Trem de Carga. Trem pesado! Soltava aquele apito, estrondoso. Ele apitava bastante porque aquele bairro era também o início do trecho urbano da ferrovia na cidade. Então, a circulação de pessoas era grande e tinha que avisar principalmente antes da ponte que tava passando para que as pessoas saíssem. Me recordo sempre escutava o apito do trem e eu ia para a porta para vê-lo passar. (Claudeni Lima, 2023).

Achava que era uma força da natureza a beleza daquele... daquele objeto enorme, forte, atravessando a cidade. Então era algo magnífico e era o maior objeto que atravessava a cidade, era o maior objeto que eu já tinha visto na vida. Então, tinha essa questão de grandeza, né. (Claudeni Lima, 2023).

Dessa maneira, as memórias dos gravataenses é um exercício de um discurso da oralidade como forma primordial de comunicação. Através da oralidade, as informações são transmitidas sem o uso da escrita, confiando na memória coletiva e na capacidade de recontar histórias. Ou seja, a oralidade narra as experiências, histórias, memórias individuais e sociais que fazem parte da sociedade e do indivíduo, que é uma animal social, os toma para si ou as integra para sua memória. É aquilo que o autor Pollak (1989) apud Amado (1995), chama de memória herdada que se dá por meio da articulação da comunicação da oralidade pela memória, fazendo que o indivíduo venha importar ou não para si tal memória coletiva e local. Transmitindo de modo oral de geração em geração, as lutas, conquistas e problemas a serem solucionados. Ela abrange a expressão verbal, a narrativa e o compartilhamento de histórias, mitos, tradições e conhecimentos entre as pessoas. Sendo assim, o que importa não é o fato em si, mas, como ele é narrado; como ele se articula com os códigos culturais de uma determinada época e o seu grau de simbolismo. (AMADO, 1995).

Sendo assim, ao se falar sobre a oralidade narrada dos entrevistados como um meio de contar ou recontar histórias no ato verbal da comunicação sendo-os transmitidos de geração em geração ou que seja, de uma memória emprestada, tem um relato de Dilsa onde ela transmite na sua oralidade um evento não vivido por ela,

mas, ela conta como se ela tivesse participado daquela experiência em específico e ela é sobre uma festa inauguração da estação de Gravatá e ela fala:

Foi uma festa na cidade. Já estou falando, de uma fase que eu não vive, mas, que eu fiquei sabendo pelos familiares e etc. Era que Gravatá era um pouco esquecida e depois do trem, ela passou a ser conhecida, principalmente, pela estação com aquele nome: Gravatá. (Dilsa Maria, 2023).

Este relato de Dilsa sobre que houve uma festa na cidade, mas que ela não viveu, mas, ouviu de familiares e etc, coaduna com que Caldas (1993) apud Farias (2013) apud Silva (2021), que a estação ferroviária de Gravatá quando foi inaugurada no ano de 1894 pela Great Western teve comemorações e culminâncias pelos os gravataenses e por cidadãos de cidades vizinhas como: Bezerros e Caruaru quem vieram até a cidade para fazer parte da inauguração, pois tal acontecimento era tido como algo promissor, produzindo progresso para a região, diminuindo as distâncias geográficas, destacando a cidade para uma melhor localização. Ou seja, nessa fala dela ao dizer que “foi uma festa na cidade”, ela está mencionando a festa de inauguração de Gravatá no ano de 1894. E depois, ela mesmo fala que não foi algo que ela viveu, mas, que ficou sabendo por familiares e de outros que Gravatá era uma cidade esquecida, isolada e que pelo surgimento do trem na cidade ela passou a ser reconhecida, e enfatizou que o reconhecimento foi por causa principal da estação com o nome da cidade. Isto é, seus familiares passavam por meio da oralidade da sua geração para a dela um relato que eles viveram e ela tomou esta memória para si emprestada.

Nesse sentido, a memória narrada passa a ser uma história oral, buscando registrar, preservar e compreender as histórias e memórias das pessoas através de depoimentos e testemunhos orais. É uma abordagem que valoriza as vozes e perspectivas daqueles que vivenciaram eventos históricos e que podem contribuir para uma compreensão mais rica e diversa do passado. A história oral envolve a coleta de narrativas individuais ou coletivas, a partir de entrevistas, diálogos e conversas informais, com o objetivo de criar uma representação mais completa e inclusiva do passado. Nesse caso, a história oral terá como fontes para um historiador as memórias da oralidade sobre um contexto social vivenciado por um indivíduo ou um grupo social, que no caso desta pesquisa foi o contexto social que

também virou histórico da ferrovia em Gravatá e como o seu surgimento impactou nas relações locais de convívio social, cultural e econômico dos gravataenses.

Sendo assim, como saber se uma narração de uma memória pode-se fazer parte da história oral e tomá-la como fonte oral e histórica? Uma fonte oral refere-se a qualquer depoimento ou testemunho oral que pode ser usado como evidência para o estudo histórico. Pode incluir entrevistas gravadas, histórias transmitidas verbalmente, relatos testemunhais e outros registros orais. As fontes orais são consideradas valiosas, pois fornecem insights únicos, perspectivas pessoais e informações contextuais que podem complementar e enriquecer outras fontes históricas. Os documentos escritos, pela história oral, as entrevistas e os recursos a ela aplicados podem transformar os resultados da entrevista em algo não desejado. Sendo ela, uma entrevista física, componentes que as constituem como: gestos, feições, o olhar, o modo como a pessoa interage são subtextos, como dizem os autores Santhiago e Magalhães (2020), que podem certificar e complementar aquilo que o entrevistado está dizendo.

Através da valorização da memória local, da prática da história oral e da análise de fontes orais, é possível resgatar e preservar histórias e testemunhos que de outra forma poderiam se perder no tempo. Esses esforços colaboram para uma compreensão mais abrangente e inclusiva da história, dando voz a diferentes perspectivas e enriquecendo a narrativa histórica. Ao reconhecer a importância da memória, da oralidade, da história oral, das fontes orais e da memória local, promovemos uma valorização mais profunda da herança cultural e da história local. A preservação e o estudo desses elementos não apenas mantêm viva a memória coletiva, mas também fortalecem a identidade, promovem a compreensão mútua e enriquecem a construção de um futuro baseado no conhecimento e na apreciação do passado.

Sendo assim, ao promover e preservar as fontes orais dos entrevistados como elementos constituidores de história e memória local e fortalecedores de identidade, os entrevistados ao serem perguntados sobre se queriam que as suas memórias fossem preservadas eles relataram:

“Sim! Hoje, fotografias, vídeos, que é o que hoje mais usa, pois é o que mais tem. E alguns objetos que pertencessem à estação, que pertencessem aos trens”.(José Admilson, 2023).

“Fazendo um micro-museu com fotos, histórias para que a geração atual entendesse a importância do trem em nossas vidas”. (Dilsa Maria, 2023).

Sobre gostar que as minhas memórias do trem fossem preservadas ou não. É sempre um pouco pretensioso, né. Buscar que as nossas memórias sejam preservadas por terceiros. Ser criterioso de como elas seriam preservadas por nós. Enfim, talvez tenho essa pretensão, mesmo que inconscientemente, tanto que eu já escrevi sobre o trem e agora estou dando uma entrevista sobre isso, né. É sempre um lugar de pretensão. As minhas memórias não são tão significativas assim para serem preservadas como a de quem quer que seja. Então, essa dimensão de preservação é uma dimensão de idealização. Então, eu gostaria que a cidade preservasse o seu patrimônio e não necessariamente as minhas memórias. Mas, que se através das minhas memórias, as pessoas possam de alguma forma se sensibilizar em relação a preservação do seu patrimônio, então, é válido. Já valia uma preservação sobre isso. (Claudeni Lima, 2023).

Ou seja, os entrevistados que são fontes orais de memória e história local querem que suas memórias de modo geral sejam preservadas, pois eles não querem que esta parte da história e memória coletiva suas sejam apagadas ou esquecidas, sendo assim, suas falas contribuem para uma preservação da história local.

Nesse sentido, nos tempos da construção da linha pela Great oeste, que vem do Recife e perpassa por Russinha e por Gravatá, foi muito bem recebida pelos cidadãos gravataenses. Pois, como é bem dito por Teixeira (2016, pág.16 apud SILVA, 2021, pág. 33), que:

“Em resumo os benefícios gerais trazidos pela Great Western foram o barateamento das tarifas, desenvolvimento graças ao fluxo de trabalhadores, mercadorias e estudantes. Já os benefícios específicos para carga estão relacionados a mais capacidade para o carregamento, pois cada vagão de carga transporta o equivalente a três caminhões”. (TEIXEIRA,2016, pág.16 apud SILVA, 2021, pág. 33).

Ou seja, é notório os impactos positivos que a estação, a linha férrea e o trem construído pela Great Oeste em Gravatá teve para a sociedade local, que trouxe desenvolvimento econômico, urbanização, barateamento logístico e de transporte humano. Assim como é bem acrescentado pela entrevistas obtidas na cidade de

Gravatá no ano de 2023 pelo os entrevistados ao serem perguntados sobre a importância do trem, seus benefícios e impactos que trouxe para a cidade de Gravatá, responderam:

“A população de pouca renda, aproveitava a passagem barata e viajava no trem. Baixo custo. Baixo custo das passagens, de transporte de materiais de consumo. Muitas pessoas viam para Gravatá de trem, o seu maior impacto foi econômico”.(ADMILSON, 2023, em entrevista concedida no dia 23 de agosto, no memorial de Gravatá, ao autor).

E além disso, Jenival:

“Na época, trouxe. Porque as cargas chegavam aqui quase tudo de trem. As malas dos correios viam no trem. Todo dia chegava no trem. Transporte de gado era tudinho por trem de Caruaru a Recife”. (JENIVAL, 2023, em entrevista concedida no dia 21 de agosto, no ponto de comércio do entrevistado, ao autor).

Ou seja, o que podemos deduzir da fala de Jenival é que o maior benefício que o trem trouxe para Gravatá foi o econômico, o baixo custo do transporte de mercadorias.

Claudeni, fala também:

Olha, hoje, em relação à importância do trem, eu poderia colocar como importância econômica. Em relação, ao transporte de cargas, e no passado, provavelmente ao transporte de passageiros. Então, colocou Gravatá no Mapa. Pela dificuldade logística, em relação a Serra das Russas. Transportar a Serra das Russas era muito difícil. Então, Gravatá, era uma comunidade isolada na época. Um desenvolvimento muito difícil logisticamente, não só em relação a Serra das Russas, mas, o próprio trajeto do rio Ipojuca, era muito complicado. Então, até o final do século 19, Gravatá era insignificante em relação a cidades vizinhas. Bezerros, era mais antiga, Bonito também. E hoje, são cidades menores do que Gravatá. Boa parte disso se deve inicialmente à ferrovia e depois, a questão da BR 232. A questão de acesso à mobilidade de transporte de cargas e de transporte de pessoas, potencializou muito o desenvolvimento da cidade. A cidade deve muito a ferrovia, apesar de não existir um reconhecimento em relação a isso, até no contexto da preservação. Então, se não fosse a ferrovia, lá no final do século 19, Gravatá teria permanecido isolada por mais tempo. E posteriormente a questão da rodovia que possibilitou também esse desenvolvimento. Então, Gravatá deve o seu desenvolvimento inicial, final do século 19 e início do século 20, graças à ferrovia”. (CLAUDENI, 2023, em entrevista concedida no dia 20 de agosto, ao entrevistado).

Dilsa, corrobora dizendo:

O trem tinha uma importância muito grande para o povo gravataense. Porque a maioria viaja sempre de trem para: Bezerros, caruaru, vitória, jaboatão e recife. E sempre, as viagens eram de trem. O movimento rodoviário era muito escasso, existia apenas um ônibus na cidade que era pequeno e era chamado de sopa. Mas, as pessoas preferiam as viagens de trem, mesmo que fosse um pouco demorado. Porém, se viajava com muito prazer admirando a paisagem, a mata atlântica. Tudo isso envolvia um clima maravilhoso e a segurança também, porque, os trens, eram mais seguros, né, do que viajar de caminhão de pau de arara, de carro, certo. Ele era fundamental, as pessoas tinham um prazer muito grande e várias ruas da cidade ficavam pessoas ali juntas para admirar o trem, dando adeus para as pessoas que nem conheciam. Era que Gravatá era um pouco esquecida e depois do trem, ela passou a ser conhecida. Então, o que marcava a cidade, o conhecimento que se tinha, era por causa do trem. Então, ele trouxe realmente, um impacto na cidade. Movimentou a cidade todinha e ficou o meio de transporte principal, de nossa Gravatá. (DILSA, 2023, entrevista concedida no dia 2 de setembro, ao entrevistado).

Isto é, o que Dilsa falou sobre que o trem impactou Gravatá que movimentou a cidade toda, que a cidade era esquecia mas com a existência do trem ficou conhecida, ou como disse Claudeni que o trem colocou Gravatá no mapa e que também Gravatá era insignificante, mas com a chegada da ferrovia, se desenvolveu e passou a ser reconhecida, só corrobora com que Caldas falou na questão de progresso e desenvolvimento. E além disso, Gravatá deve o seu desenvolvimento e urbanização inicial por causa da ferrovia. Assim como disse Claudeni que:

Então, a cidade deve muito a ferrovia, apesar de não existir um reconhecimento em relação a isso, até no contexto da preservação. Então, se não fosse a ferrovia, lá no final do século 19, Gravatá teria permanecido isolada por mais tempo. (Claudeni, 2023).

E Dilsa continua :

Mesmo assim, ainda quando eu estudei, nos atlas, quando nós comprávamos, né, para estudar. Geralmente não vinha o nome de Gravatá de tão esquecida que Gravatá era. Então, o trem era uma das principais atividades que movimentava a cidade toda. Então, eu ficava triste, quando eu olhava o mapa, e não via o nome Gravatá. Veja, mesmo viu. Isso já foi nos anos 60, por diante. Então, para você ver a importância, né do trem. Ela passou a ser mais conhecida e frequentada. (DILSA, 2023, entrevista concedida no dia 2 de setembro, ao entrevistado).

Ou seja, novamente, o que Dilsa falou corrobora com que foi dito no parágrafo anterior. Que Gravatá era esquecido, uma cidadezinha isolada antes do final do século 19, mas, com a chegada da ferrovia, da estação e do trem, tudo mudou. Gravatá era agora, podemos dizer de certa forma, uma cidade de referência de desenvolvimento e progresso econômico. Muito diferente das cidadezinhas que não foram contempladas pela ferrovia e estação da Great Oeste.

Ademais, há elementos sobre os relatos dos entrevistados sobre a demolição da casa do mestre de turma e/ou de estação e também se houve funcionários da ferrovia que moraram em Gravatá ou de qual família eles pertenciam. Então, eles responderam:

Famílias, eu conheço algumas pessoas. Tão vivo os filhos. Tem a família de: Nelson, de Lurdes, Lô, senhor Joãozinho e tem Júlia, que é a viúva do último chefe da estação de Gravatá. Conhecido como Brás. (Jenival Barbosa, 2023).

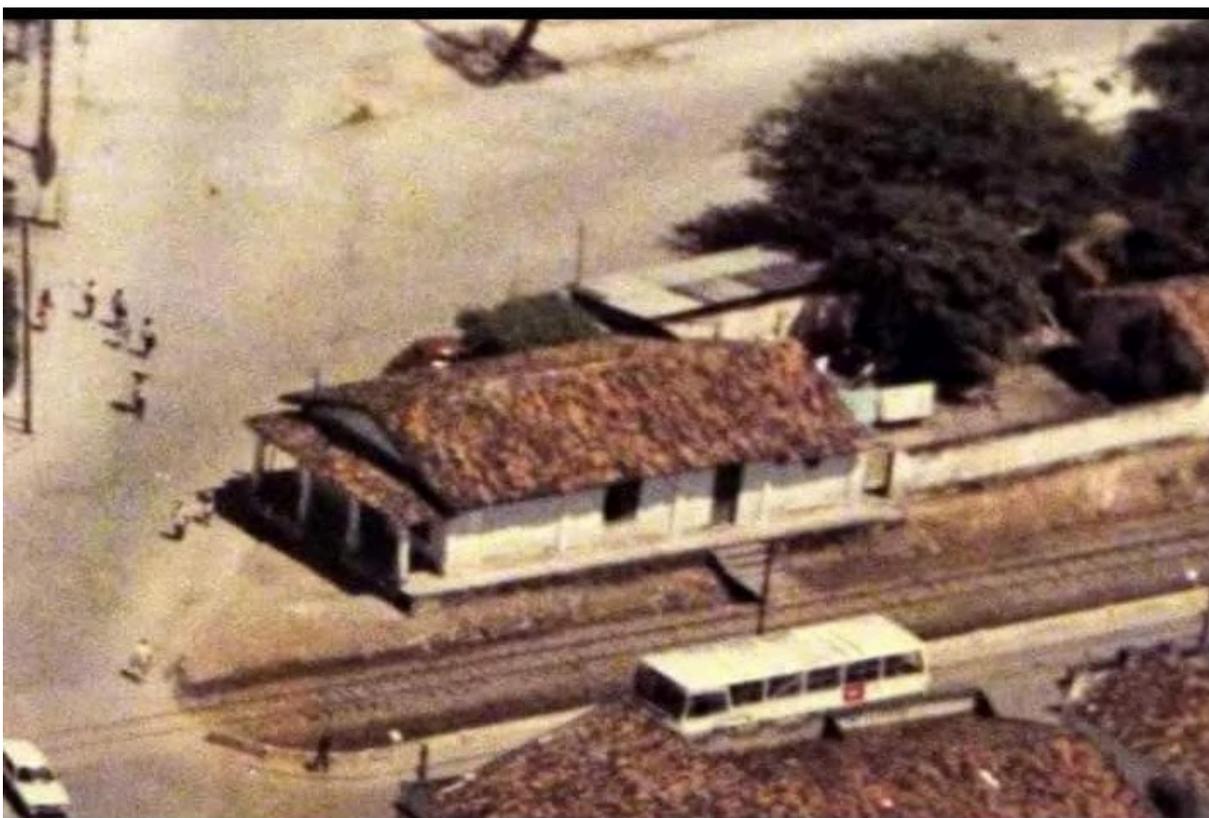
“O Dirceu que foi Chefe da Estação. Morava na Rua Francisco Bezerra de Carvalho”.(Dilsa Maria, 2023).

Já, O Chefe de turma, que morava em uma casa que hoje, não tem a rua sete? Tem a escola Amenayde Farias? Não tem negócio de caldo? de caldinho de barzinho. Ali era a casa do Chefe de turma. Ele morava lá. Aí derrubaram aquela casa, ali era para ser um instituto histórico. Ali sim era um museu! Pertencia à RFFSA a rede ferroviária a casa. Era justamente na posição que dava para ele ver o trem descendo a serra. O quintal ficava pro lado do DEVALDO BORGES e a frente da casa era direto virada para a linha. Quando o trem apontava, na fazenda Sampaio lá em cima, o chefe daqui da estação já via, já dava sinal para fazer as manobras dos trilhos, as coisas todinhas. Já tocava o sino: Blim Blim Blim que o trem iria chegar. Era justamente a posição de vista da visão que o trem estava descendo a serra. Aí derrubaram a casa e construíram aquele quiosquezinho de bebida. Onde ficam os moto-táxis. (José Admilson, 2023).

Olha, sim! Existiam outros trabalhadores que moravam aqui. Tanto que tinha um mestre da estação que a casa dele foi demolida no início dos anos 2000 e se precisar saber quem era, onde vivia ou de qual família eram, não faço a menor ideia. Primeiro, não vive esse apogeu como já coloquei anteriormente e segundo era muito criança, então, não tenho recordações a este respeito e enfim. (Claudeni Lima, 2023).

Nesse sentido, nas palavras dos entrevistados sobre se já houve trabalhadores da ferrovia que moraram em Gravatá, todos falam que sim, que houve

peças e que ainda tem alguns familiares que ainda moram na cidade, como é o caso de Júlia, que é a viúva do último chefe da estação. Desse modo, o elemento mais marcante em suas falas ou mais repetidas é que em Gravatá morava o chefe de turma ou de estação e que ele morava em uma casa que foi demolida e hoje dá lugar a um quiosque de bebidas é só ler o relato de Admilson. Nesse sentido, percebemos que esses elementos das memórias dos entrevistados são uma memória coletiva e experienciada ou percebida pelos mesmos. Entretanto, há algumas frases desencontradas, uma delas é o nome do chefe da estação. Jenival Barbosa, diz que ele era conhecido pelo nome de Brás, já Dilsa chama-o de Dirceu. Então, o nome exato do chefe de turma não é sabido pelos entrevistados. Dessa maneira, ainda sobre a casa do chefe de turma ou de estação, Dilsa Maria compartilha uma imagem que deve retratar os elementos narrados por José Admilson sobre a casa do chefe de turma:



Fonte: Imagem concedida ao entrevistador por Dilsa Maria, 2023.

Nesse sentido, tal imagem ilustra muitíssimo bem o que José Admilson falou, onde a casa do chefe de estação ficava de frente ou em sentido à fazenda Sampaio ao lado e ao lado ficava a linha do trem e o fundo ou quintal da casa ficava pro lado da escola do Devaldo Borges. Esta foi a casa que foi demolida e onde o chefe da

estação morava provavelmente com a sua família e que hoje deu lugar a um quiosque de bebidas imagem abaixo para comparação:



Fonte: Imagem tirada pelo o próprio autor 20 de novembro de 2023

Essa imagem retrata muito bem a fala de José Admilson e como também a imagem concedida por Dilsa. repare que o início da casa do chefe da estação agora é um ponto de moto-táxi. Nesse sentido, veja uma outra imagem do restante da casa que agora está um quiosque:



Fonte: imagem tirada pelo o próprio autor 20 de novembro de 2023

Ao observar, analisar e comparar com a imagem concedida por Dilsa Maria, esse quiosque foi construído do meio da casa do chefe da estação pro final da sua casa. Este é o quiosque que José Admilson tanto falou no seu relato onde vende bebidas e petiscos. Agora, por último vejam abaixo mais uma última imagem que seria o fundo da casa:



Fonte: Imagem tirada pelo o próprio autor 20 de novembro de 2023

É notório que este é o fundo da casa depois do quiosque. Desse modo, podemos observar que elementos pertencentes ao patrimônio da cidade, mesmo que sejam ou não do âmbito ferroviário, não são preservados e resguardados. Isto de certo modo coaduna com que a entrevistada Claudeni Lima diz em um dos seus relatos narrados por ela oralmente que:

Essa dimensão de preservação é uma dimensão de idealização. Então, eu gostaria que a cidade preservasse o seu patrimônio e não necessariamente as minhas memórias. Mas, que se através das minhas memórias, as pessoas possam de alguma forma se sensibilizar em relação à preservação do seu patrimônio, então, é válido. (Claudeni Lima, 2023).

Esta fala de Claudeni, ao mesmo tempo que fala de memória e preservação, fala-se também de patrimônio. Ou seja, se as memórias delas forem preservadas para que gere algum tipo de sensibilização aos gravataenses e políticos locais para servir como influência para que o patrimônio histórico da cidade fosse preservado, então, isto seria válido. Dessa maneira, podemos perceber que a cidade precisa de uma política de conscientização para preservar elementos imóveis que fez parte da sua história local e o pontapé inicial que servirá para influenciar as pessoas seria a preservação das memórias coletivas dos gravataenses sobre os trilhos. Pois, dessa maneira, a história local e também os elementos que constituíram as experiências dos gravataenses sobre a ferrovia e que agora formam e constituem as memórias coletivas e individuais dos mesmos serão mantidas e preservadas para próximas gerações.

Ademais, temos mais outro elemento das memórias dos gravataenses, ou melhor, da entrevistada Claudeni Lima, sobre o transporte de água no final da década de 90 para Gravatá, pois a cidade estava passando por uma seca tremenda e que tal memória é vista como um ato humanitário. Logo, se percebe a real importância do trem no transporte de água para a cidade:

Mas, na minha vida especialmente foi um recorte humanitário. Entre 1998, 1999 e no começo dos anos 2000, Gravatá e região enfrentava uma seca severa. Talvez a seca mais severa que eu me recordo. Gravatá passou mais de 1 ano sem receber água através das torneiras, todas da Compesa e a cidade colapsou em relação ao abastecimento principalmente para a população urbana e da população mais vulnerável economicamente a qual eu, eu estava também representada. A situação econômica da época era mais difícil e não tinham reservatório suficiente para água e tinha uma época que nem a quem comprar água tinha. Então, de fato os trens da água socorreram a população nessa época. (CLAUDENI, 2023, em entrevista concedida no dia 20 de agosto, ao entrevistado)

Este relato da memória de Claudeni se relaciona com que André Cardoso (2013) diz que no final da década de 90, em Pernambuco enfrentou uma grande seca e isso impactou nos reservatórios de água, resultando no esgotamento dos mesmos para as regiões do Agreste e sertão Pernambucano, estando incluído aí as cidades de Gravatá e Bezerros. Sendo assim, Dueire (1999) apud Cardoso (2013) diz que o trem vai abastecer as cidades de água enquanto estiverem na seca e Gravatá, que recebeu 500 mil litros de água de Suape, continuará recebendo água por meio do

trem. Ou seja, o trem não foi apenas utilizado para transportar passageiros ou mercadorias de Gravatá para outras cidades e vice-versa, mas, também, como bem ressalta Claudeni, impactou de modo humanitário, beneficiando os Gravataenses em momentos de seca. Onde foram utilizados para suprir uma necessidade humana básica: a água. Um recurso natural que naquele momento somente o trem conseguiu em um curto espaço de tempo e em grande quantidade abastecer a cidade inteira.

Nesse sentido, Cardoso (2013) faz uma comparação logística, onde em apenas uma única viagem os trens de água transportaram: 300 mil litros de água distribuídos em 8 vagões, onde cada um comportou cerca de 37, 5 mil litros. Mas, se fosse usados caminhões pipa, poderiam alcançar apenas 30 mil litros ou se fosse Bi-trem poderia chegar a 60 mil litros, ou seja, muito inferior ao que pode ser transportada via trem. Além do mais, o trem não enfrenta engarrafamentos e nem emite gases poluentes. (CARDOSO, 2013). Dessa maneira, podemos observar e deduzir que inexoravelmente de uma forma ou de outra a real importância, dos benefícios e impactos que a construção da ferrovia, o trem e a estação trouxe para Gravatá por meio dos relatos de entrevistas dos gravataenses.

Ademais, as memórias dos gravataenses sobre os trilhos contribuíram para uma construção de um imaginário coletivo, idealizado e romantizado sobre a ferrovia e os seus demais elementos que a compõem. Ou seja, como foi bem dito pela entrevistada Claudeni que:

Se fantasiava muito e se idealizava muito, apesar da situação socioeconômica de mais vulnerabilidade a vida era mais simples, a cidade era mais simples como um todo, as relações eram menos complexas. As pessoas tinham as expectativas mais factíveis em relação a tudo. Então, o trem acabava compondo esse cenário. (Claudeni, 2023).

Acabava compondo esse cenário, que nem sempre foi um cenário fácil, mas, era um cenário que apesar de toda a dificuldade, vinha um certo otimismo como se, naquele ir e vir do trem, também a gente se renovasse. (Claudeni, 2023).

Ou seja, o trem influenciava na construção de memórias coletivas que as pessoas teriam sobre ele de um imaginário coletivo onde as dificuldades sejam elas quais forem eram solucionadas pelo o trem, pela a sua existência na cidade como se

fosse um ideal de progresso que o trem carregava com ele ou melhor um ideal que a memória coletiva criou dele. Sendo assim, o trem era visto como um solucionador de problemas lógicos, econômicos e sociais também, pois trouxe trabalho e bons salários a todos. Nesse sentido, há um relato de Claudeni ao ser perguntada se ela saberia dizer algo sobre os trabalhadores da estação ferroviária ou se já chegou a conhecer algum deles e sua resposta foi:

Sobre os trabalhadores. Não é algo que eu tive vivência em relação a isso, porque, de fato, eu peguei o período da decadência da linha férrea na cidade. Tinha um discurso em relação a isso : “ os funcionários da ferrovia ganhavam muito bem. Fulano é viúva de ferroviário, ela tem um salário muito bom. Fulano não casa de papel passado, porque, o pai dela era ferroviário e ela ganha a pensão dele”. Mas, é bem pela questão do discurso difuso em relação à experiência de outras pessoas. Não necessariamente eu cheguei a conhecer. (Claudeni, 2023).

Isto é, nesse caso, Claudeni Lima tem uma memória social e local emprestada sobre os rendimentos dos ferroviários que eles ganhavam muito bem, as viúvas de ferroviário recebiam pensão da empresa. Ou seja, esse foi um discurso, uma narrativa que ela ouviu de pessoas locais sobre os ganhos financeiros das pessoas que trabalhavam na ferrovia. No entanto, Jenival Barbosa tem um relato muitíssimo diferente sobre tal discurso social e o mesmo já experienciou e viveu isto, não ele, mas, sim, o seu pai. Ao ser perguntado sobre suas memórias sobre a ferrovia ele respondeu:

O meu pai foi ferroviário. Meus irmãos, não optaram por isso não. Teve um irmão meu que estudou telegrafia, mas, ele abandonou, porque não tinha chamado. Aí ele foi e virou sapateiro, aí quando chamaram ele e ele não quis retornar sabe. Porque, naquela época nos anos 60, sapateiro era uma boa profissão, sabe. E a rede ferroviária, pagava tão ruim (...), o povo passava aí para ir pro sul corta cana, o povo dizia: “- Olha, tem vaga na rede ferroviária, quê trabalhar?” O cara dizia: - “Não, eu prefiro cortar cana no sul, que ganha mais do que na rede ferroviária”. (Jenival Barbosa, 2023).

Ou seja, as pessoas prefeririam trabalhar cortando cana nos engenhos do que ir trabalhar na rede ferroviária. Continua, Jenival:

“As pessoas chegavam a trabalhar quase 40 anos, rapaz. Tinha o seu Bio, que ele trabalhou 40 e poucos anos. Não tinha.. Era muito difícil para esse povo. Era um salário muito pouco”. (Jenival, 2023).

Isto é, pessoas conhecidas dele trabalharam mais de 40 anos que por esse sentido seria para se aposentarem e o salário era muito pouco reafirma, Jenival:

Era pouco, era. Um salário de fome. Chamava os trabalhadores da linha de: Casaco de linha. Era casaco de linha. Tudo farrelado, tudo, uma situação difícil. A minha mãe mesmo disse que o meu pai era tão pobre que se levasse comer para comer lá, não ficava em casa. Aí ele ficava em dúvida, às vezes deixava dividir muito pouco a alimentação. O meu pai se virava, com outro ferroviário, resto de restaurantes que trem tinha um.. era composto de 4 vagões ou 6 sei lá, e um vagão um restaurante sabe? E o povo, jogava aquelas migalhas. Meu pai mesmo, já comeu muito com tal de Salvinio que faleceu. Ele comia migalhas comendo no trecho. Dia de chuva, era um sacrifício, não tinha lona plástica, não tinha, folha de zinco, ficavam debaixo de um pé de mato. Era a única cobertura que tinha. Foi muito sofrimento dos ferroviários. O troller e a vara, eram 6 homens cada um com a vara. O motor era em cima do troller com as varas. Puxando na vara. Nas ladeiras, descia e empurrava o troller para um lugar mais alto. Foi muito sofrimento. Aí depois dos anos 70, veio o carro elétrico, aí melhorou muito. O sistema de alimentação. Tudo melhorou.(Jenival Barbosa, 2023).

Ou seja, o que Jenival esta relatando são as precariedades do ambiente de trabalhos que os ferroviários eram submetidos e fora o salário de fome dito por ele, pois o seu pai se levasse comida de casa para almoçar na empresa faltava a comida em casa. Então, ao se fazer aqui um contraponto entre os dois relatos, o de Claudeni e de Jenival, fica a pergunta: qual dos dois relatos estão certos? O de Claudeni, onde os ganhos financeiros dos ferroviários eram bons, recebiam bons salários, ou de Jenival que viveu e experienciou, junto ao pai e aos demais familiares, a vida sofrida de um trabalhador ferroviário?

Dessa maneira, podemos perceber que a memória coletiva diz que os trabalhadores ferroviários ganhavam bem, até as viúvas dos ferroviários recebiam aposentadoria, segundo Claudeni, pelo o discurso da memória coletiva que ela tomou emprestada para si. Entretanto, a memória individual e também coletiva de Jenival diz exatamente o oposto, pois não só o pai de Jenival passou pela a vida sofrida que o trabalho ferroviário impôs ao mesmo, mas, também, a outros conhecidos de Jenival ou aqueles que já trabalharam com o seu pai na época. Desse modo, o imaginário coletivo e a memória coletiva geral dos gravataenses sobre a ferrovia, a estação e o trem em Gravatá carrega consigo um ideal de progresso de que o trem trouxe consigo o desenvolvimento econômico e social e

que sim, de fato trouxe. Vários relatos dos entrevistados culminaram para o entendimento e compreensão da construção deste ideal. Entretanto, o relato de Jenival Barbosa já abre uma discussão crítica para este ideal da memória coletiva, onde que o tal desenvolvimento não o foi para todos. Mas, isto não coloca um xeque-mate neste imaginário memorial coletivo dos gravataenses sobre os trilhos.

Contudo, é preciso saber que tais ideais são resquícios do auge sobre um passado construído pela grande Great Oeste. Isto é, o que a memória coletiva dos gravataenses têm sobre o trem são de um passado onde o trem foi o principal precursor do desenvolvimento mundial sendo-o forjado e aplicado pelos os ingleses. Ao serem perguntados aos entrevistados sobre qual seria o nome da empresa ferroviária eles responderam:

Era a federal, né? Era dos ingleses, aí passou para a RFFSA, é federal do governo federal. Era já sabido. Foram os ingleses que inventaram a ferrovia no mundo e expandiram para o mundo. (Jenival Barbosa, 2023).

A respeito da empresa, só vim descobrir via pesquisas, já na graduação em história na segunda década do século 21. Na época, não tinha a menor dimensão. A great west, só apareceu pra mim agora, nas pesquisas já na Graduação. Então, não é uma memória em relação à empresa que construiu a ferrovia e que operou durante algumas décadas. (Claudeni Lima, 2023).

No início era uma empresa inglesa que construiu os túneis e trilhos, pontes, viadutos, estações, contam que passaram 10 anos nessas construções. Depois venderam a outra empresa. A primeira foi A empresa britânica Great Western. Quando acabou o movimento de trem de Recife até o Sertão a empresa estava sob a gestão da RFFSA (Rede Ferroviária Federal) por várias décadas. (Dilsa Maria, 2023).

Era a RFFSA: Rede ferroviária federal. (Jose Admilson, 2023).

Ou seja, o ideal de desenvolvimento construído pelo o imaginário e pelas as memórias coletivas dos gravataenses são do auge da Great Oeste e que mesmo ela tendo sido fechada e tendo passado o controle para o Estado, o seu passado e o ideal da empresa ainda vive nas memórias dos gravataenses. Isto é, a imagem da empresa, da Great Oeste e os seus feitos de progresso e desenvolvimento ainda se encontra vivo nas lembranças e memórias coletivas dos entrevistados. Portanto, tal

construto coletivo das memórias dos gravataenses sobre os trilhos possuem duas imagens: uma de desenvolvimento econômico e progresso e outra de insalubridade trabalhista e baixo salário.

4. CONCLUSÃO

A interessante história da ferrovia Pernambucana que também o é gravataense, foi iniciada pelo o grande capital inglês e pelo o seu desenvolvimento logístico: o trem e o seus trilhos mesmo coexistindo um certo nível de capital nacional e mão de obra qualificada em terras tupiniquins no quesito construção ferroviária e além disso também de capital estrangeiro de outras nações. Mas, prevaleceram a expertise e o capital inglês na construção ferroviária em terras pernambucanas. Sendo assim, concedido um privilégio por Dom Pedro II de concessão de 90 anos de construção ferroviária e garantindo o retorno de altos lucros e baixo risco aos ingleses, eles então findaram os seus pés em Pernambuco.

Dessa maneira, os trilhos do trem tiveram um enorme impacto positivo na economia e na logística local. Até porque, tendo em mente que a construção da malha ferroviária se iniciou em Pernambuco na metade da década de 50 no século 19, ou seja, em 1855, os trilhos e o trem da tão falada Great Oeste só chegaram em Gravatá em 1894. Pois, os ingleses com as suas habilidades conseguiram superar a grande serra das russas e por ela seria um grande atalho para chegar em Gravatá. Ou seja, até naquela altura do campeonato antes de 1850, todo o transporte logístico entre Gravatá e as demais regiões e vice-versa eram feitos por tração animal. Homens e os seus animais como os cavalos para terem os seus produtos comercializados no litoral ou do litoral para Gravatá tiveram que percorrer horas a fio subindo a serra das russas que era o único atalho viável naquele momento. Contudo, o trem e os seus trilhos modificaram todo esse escoamento logístico e também depois, sendo-os usados para traslado de pessoas.

Sendo assim, o trem impactou as relações socioeconômicas e por este motivo marcou o imaginário coletivo das pessoas dando ao trem o ideal de desenvolvimento e de progresso. As memórias e as experiências das pessoas dentro deste novo

cenário foram vividas e marcadas como experiência social e coletiva, pois os cidadãos tiveram os seus hábitos do cotidiano modificados e por este motivo, pelo fato da existência do trem ser sentido por todos que ela compartilha memórias coletivas produzindo assim, uma história local. Sendo assim, a experiência coletiva cabe sobressaindo da individual, pois o trem e os seus impactos foram sentidos por todos.

No entanto, a memória e a experiência individual é importante também, pois ela faz uma crítica e traz uma outra versão do que o imaginário e a memória coletiva tentam narrar ao dizer que tudo foram flores no que tange aos impactos dos trilhos do trem em Gravatá. Pois, as pessoas construíram uma imagem social idealizadora de que a Great Oeste por onde ela passava daria a cidade o sinal de progresso e de desenvolvimento. Mas, tal imagem só era do início do apogeu da empresa sendo administrada pelo os ingleses e que mesmo depois de muito tempo da empresa ser comprada pelo o estado e deixado de existir, os gravataenses tem memórias relacionados ao período do apogeu da Great Oeste sendo administrada ainda pelo ingleses. Dessa maneira, a imagem dos feitos da Great Oeste ainda ressoam nas memórias coletivas dos gravataenses e também na própria história local até dos dias atuais.

Ademais, os elementos que faziam parte do ambiente do mundo ferroviário e como também as memórias coletivas dos gravataenses precisam ser preservadas para que a própria história local não seja esquecida e nem apagada com o tempo. Sendo assim, é preciso que se construa uma consciência histórica sobre a história local preservando e narrando os fatos que ocorreram para que não sejam nem esquecidos pelas próximas gerações e nem apagados com o tempo. Pois, esta é a luta oral da memória coletiva, ela combate contra o esquecimento e luta para não ser apagada da história.

5) REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. Editora FGV, 2018.

AMADO, Janaína. **O Grande Mentiroso: Tradição Veracidade e imaginação na História Oral**. História, São Paulo, 14: 125-136,1995.

BARROS, Jocilene Dantas; MONTEIRO, Thereza Rachel Rodrigues; CESTARO, Luiz Antonio. **A REGIÃO NATURAL PLANALTO DA BORBOREMANOSEMIÁRIDO DO RIO GRANDE DONORTE**. [s. l.], p. 1-12, 7 dez. 2018. DOI <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/50488>. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/>. Acesso em: 23 set. 2023.

CARDOSO, André. **Os "trens de água" na memória de nossas ferrovias**. [S. l.], 20 fev. 2013. Disponível em: <https://memoriaferroviariadepe.blogspot.com/2013/03/os-trens-de-agua-na-memoria-de-nossas.html>. Acesso em: 30 set. 2023.

CASA DO SABER. **História e memória: Saulo Goulart**. (YouTube). Disponível em: <https://youtu.be/lfy55jJhqS8> / Acesso em: 03/07/2021.

DOSSE, François. **Paul Ricoeur: os sentidos de uma vida (1913-2005)**. São Paulo: editora LiberArs, 2017.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História oral e narrativa: tempo, memória e identidades**. História oral, v. 6, 2003.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. [S. l.], p. 1-264, 31 out. 2017. DOI <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/29429/1/TESE%20Maria%20Emilia%20Lopes%20Freire.pdf>. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29429>. Acesso em: 25 ago. 2023.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. **Políticas da memória e políticas do esquecimento**. [s. l.], 31 jan. 2011. DOI <https://revistas.pucsp.br/index.php/aurora/article/view/4500/3477>. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/aurora/article/view/4500>. Acesso em: 12 jul. 2023.

GRAVATÁ, Câmara de Vereadores. **História da Cidade**. [S. l.], 18 nov. 2020. Disponível em: <https://www.camaramunicipaldegravata.pe.gov.br/historia-cidade/>. Acesso em: 23 nov. 2023.

IMAGEM, Acervo JC. **Estradas de ferro: livro resgata a história da Great Western do Brasil**. [S. l.], 7 jul. 2016. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/07/07/estradas-de-ferro-livro-resgata-a-historia-da-great-western-do-brasil-243273.php#box-credibilidade>. Acesso em: 23 set. 2023.

JOUTARD, Philippe. Desafios à história oral do século XXI. História oral: desafios para o século XXI, p. 34, 2000.

MUNIZ, Durval de A. Violar memórias e gestar a história. CLIO: Série História do Nordeste, N 15, 1994.

Na íntegra - **Jeanne Marie Gagnebin** - Memória. (YouTube). Disponível em: https://youtu.be/b_v0-t2vnWY / Acesso em: 03/07/2021.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. Revista estudos históricos, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

SANTOS, Ana Renata Silva. **O sentido da paisagem: a relação entre a ferrovia e a Serra das Russas em Pernambuco**. [S. l.], p. 1-158, 12 set. 2013. DOI https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/14903/1/O%20sentido%20da%20paisagem_Ana%20Renata%20Santos_versao%20digital.pdf. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/14903>. Acesso em: 25 ago. 2023.

SIQUEIRA, TAGORE VILLARIM DE. **As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway**. [S. l.], p. 1-52, 17 jun. 2002. DOI https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway_P.pdf. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/17000>. Acesso em: 25 ago. 2023.

SANTHIAGO, Ricardo; MAGALHÃES, Valéria Barbosa de. **Rompendo o isolamento: reflexões sobre história oral e entrevistas à distância**. Anos 90, Porto Alegre, v. 27. p. 2-18, 2020.

SILVA, ROBERTA SAMILLI DA. **A EDUCAÇÃO PATRIMONIAL EM GRAVATA-PE: UMA POSSÍVEL FERRAMENTA PARA CONSTRUÇÃO DE IDENTIDADES DOS ALUNOS DO FUNDAMENTAL II DA REDE MUNICIPAL**. [s. l.], p. 1-57, 30 jul. 2021. DOI https://repository.ufrpe.br/bitstream/123456789/3355/1/tcc_robortasamillidasilva.pdf. Disponível em: <https://repository.ufrpe.br/>. Acesso em: 30 set. 2023

TREINTA, Fernanda Tavares; FILHO, , José Rodrigues Farias; SANT'ANNA, Annibal Parracho; RABELO, Lúcia Mathias. **Metodologia de pesquisa bibliográfica com a utilização de método multicritério de apoio à decisão**. [s. l.], p. 1-13, 3 set. 2014. DOI <https://www.scielo.br/j/prod/a/9BprB4MFDXfpSJqkL4HdJCQ/?format=pdf&lang=pt>. Disponível em: <https://www.scielo.br/>. Acesso em: 14 out. 2023.

6) ANEXOS

Questionário para as entrevistas de memória ferroviária:

- 1) Qual é o seu nome e idade
-

2) Você é daqui de Gravatá mesmo? Fale um pouco de você.

3) Em que ano você pegou o trem pela primeira vez? Me conte como foi viajar no trem.

4) Quais são as lembranças que você tem sobre o trem?

5) Que importância você daria ao trem? Ele lhe proporcionou alguma coisa?

6) Os vagões, vinham lotados de pessoas?

7) Em sua visão qual foi o impacto que o trem teve para a cidade? A sua existência trouxe algum benefício para a cidade de GRAVATÁ? Quais foram?

8) No local do desembarque do trem, o quê se encontrava por lá? Havia algum tipo de feira ao redor da estação?

9) Sobre a estação ferroviária qual é a memória que você tem sobre ela?

10)Qual é o real significado que você dá ao trem e à estação? Que tipo de sentimento e de memória você nutre sobre a ferrovia.

11)Você gostaria que as suas memórias sobre o trem e da estação fossem preservadas? Se sim, de que forma seria?

12)Você gostaria de reviver as suas memórias sobre o trem? Isto é, você gostaria que o trem voltasse a existir em Gravatá?

13)Você saberia me dizer sobre os trabalhadores da estação ferroviária e do trem? Você já viu ou conversou com algum deles?

14) Você sabe me dizer qual era a empresa que era dona do trem da ferrovia?

15) Você saberia me dizer se algum trabalhador da ferrovia e do trem, já morou aqui em Gravatá? Ou de qual família ele/ela pertenceria?

OBSERVAÇÕES GERAIS DA ENTREVISTA E DO ENTREVISTADO:

DATA E LOCAL DA ENTREVISTA: _____ DURAÇÃO _____

Muito obrigado pela sua compreensão e por disponibilizar as suas memórias sobre o trem e o seu tempo!! Deus lhe pague e abençoe enormemente.

_____XX_____

ANEXOS

FICHA DE AUTORIZAÇÃO DE ENTREVISTA

TERMO DE CESSÃO GRATUITA DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL E IMAGEM

CEDENTE: _____

_____,

nacionalidade _____, estado civil _____,

profissão _____,

portador(a) da Cédula de Identidade RG nº _____,

inscrito(a) no CPF/MF sob o nº _____,

domiciliado à _____

CESSIONÁRIOS: Unidade Acadêmica de Ensino a Distância - Universidade Federal Rural de Pernambuco/UFRPE.

OBJETO: Entrevista gravada (voz e imagem) para fins acadêmicos e científicos, para uso em pesquisas do Trabalho de Conclusão de Curso.

DO USO: Declaro ceder aos cessionários, sem quaisquer restrições quanto aos seus efeitos patrimoniais e financeiros, a plena propriedade e os direitos autorais, de imagem e de divulgação do depoimento de caráter histórico e documental que prestei _____ ao _____ pesquisador/entrevistador _____ para o objeto acima referido, sob responsabilidade e orientação do pesquisador Dr. Lucas Mariani Corrêa, na cidade de _____, em ___/___/_____, num total de _____ minutos/horas.

Declaro, ainda, que o pesquisador e a Universidade Federal Rural de Pernambuco/UFRPE ficam conseqüentemente autorizados a utilizar, divulgar e

publicar, para fins educacionais e culturais, o mencionado depoimento, incluindo voz e imagem, no todo ou em parte, editado ou não, bem como permitir a terceiros o acesso ao mesmo para fins idênticos (Acadêmicos), segundo suas normas, com a única ressalva de sua integridade e indicação de fonte e autor.

Declaro, por fim, que autorizo o pesquisador _____ a utilizar do depoimento (oral e imagem) para realizar reflexões, observações, suposições e conclusões de sua autoria, e tudo mais que se fizer necessário para a produção do trabalho de pesquisa anteriormente exposto e demais trabalhos científicos e acadêmicos de responsabilidade dos Cessionários, nada tendo a reclamar ou receber, judicial ou administrativamente, sobre o uso do depoimento (oral e imagem) ora em questão.

Por ser verdade, firmo o presente,

Cidade, _____ de _____ de 2023.

Assinatura do Depoente/ Cedente