



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE
PERNAMBUCO – IFPE *CAMPUS* RECIFE
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE AMBIENTE, SAÚDE E SEGURANÇA
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

RAPHAEL FONTOURA DA SILVA

ROTEIRO DAS FERROVIAS EM PERNAMBUCO: um olhar geográfico

RECIFE – PE

2018

RAPHAEL FONTOURA DA SILVA

ROTEIRO DAS FERROVIAS EM PERNAMBUCO: um olhar geográfico

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco – *Campus* Recife, como requisito para obtenção do grau de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Adauto Gomes Barbosa

RECIFE – PE

2018

Ficha elaborada pela bibliotecária Ana Lia Moura CRB4/974

S586r

Silva, Raphael Fontoura da.

Roteiro das ferrovias em Pernambuco: um olhar geográfico / Raphael Fontoura da Silva. Recife, PE: O autor, 2018.

76f. il. color. : 30 cm.

TCC (Licenciatura em Geografia) – Instituto Federal de Pernambuco, DASS 2018.

Inclui Referências.

Orientador: Professor Dr. Adauto Gomes Barbosa.

1. Transporte ferroviário. 2. Pernambuco. 3. Memória. 4. Paisagem I. Barbosa, Adauto Gomes (Orientador). II. Título.

CDD 625.10 (21ed.)

ROTEIRO DAS FERROVIAS EM PERNAMBUCO: um olhar geográfico

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e _____ em ____ de
_____ de 2018 pela Banca Examinadora:

Adauto Gomes Barbosa (IFPE/DASS) – Orientador
Doutor em Geografia (UFPE)

Rodrigo Dutra Gomes (DCG – UFPE)
Pós-Doutor em Geografia – Universidade de Campinas (Unicamp)

Gustavo de Souza Barbosa (IFPE/DASS) Examinador Interno
Mestre em Geografia (UFPE)

Recife – PE

2018

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao mundo por mudar as coisas, por nunca fazê-las serem da mesma forma, pois assim eu não teria me tornado professor de geografia.

Ao Instituto Federal de Pernambuco pelo investimento confiado ao longo da minha formação como professor e pesquisador na área de Geografia. Faço questão de mencionar a oportunidade do intercâmbio realizado na Argentina com todo o custeio por parte do Instituto Federal de Pernambuco, é uma experiência jamais esquecida.

Serei eternamente grato aos professores do Curso de Licenciatura em Geografia. A dedicação reconhecida pelos alunos deixa claro que estes prezam pela formação do próximo. Em especial deixo os meus mais sinceros agradecimentos ao professor Adauto Gomes Barbosa e ao professor Gustavo de Souza Barbosa.

Dedico esta, bem como todas as minhas demais conquistas, aos meus amados pais Lindinalva Fontoura e Gerônimo Duque. Quando decidi me tornar professor, vocês foram os primeiros que me apoiaram, amo vocês.

Agradeço ao apoio dos meus irmãos Fábio Fontoura e Daniele Fontoura. Parte do que sou hoje, posso dizer que devo a vocês. Muito obrigado por tudo.

Às minhas sobrinhas Ana Beatriz e Ana Sofia. A partir de vocês eu desenvolvi o olhar especial no qual as crianças merecem dedicação no que diz respeito à educação e ao conhecimento. Cobro-me todos os dias em fazer parte da formação de vocês.

À minha amada esposa, Ana Paula Aguiar, que de forma especial e carinhosa me deu força e coragem, me apoiando nos momentos de dificuldades, inclusive quando pensei em desistir do curso.

A todos os colegas de turma ao qual tive a oportunidade de conviver durante quatro anos. Em especial aos amigos Ana Caroline, Bruno Vinicius e Dilton Junior. Conviver com vocês durante esse tempo foi uma experiência maravilhosa. Os assuntos foram diversos e até desconexos um dos outros, mas nas nossas fundamentações até que tinha um pouco de lógica.

Ao amigo André Cardoso e ao Comandante Mack pela colaboração das entrevistas que compõem este trabalho de conclusão.

Por fim, agradeço a Deus por permitir todas estas realizações.

“A leitura é a viagem de quem não pode pegar um trem”.

Francis de Croisset

RESUMO

Neste trabalho a Geografia Histórica será à base das teorias metodológicas que permeiam a pesquisa do passado em Geografia. O Transporte ferroviário surgiu durante a Revolução Industrial no século XVIII na Inglaterra e logo se tornou um transporte estruturador do espaço ligando pontos distantes. Sua evolução aconteceu com o surgimento de novas técnicas e novos modelos que surgiram acompanhando novos tipos de combustíveis. A primeira ferrovia instalada no Brasil foi no Rio de Janeiro pelo Barão de Mauá, apenas a alguns quilômetros [de onde o café era escoado das fazendas para o Porto. Pernambuco foi o segundo estado dentro do território nacional a receber os trilhos ingleses com concessão do governo imperial. O trem passou a ligar as áreas produtoras do açúcar, neste caso, a Zona da Mata Norte e a Zona da Mata Sul ao Porto do Recife, que passou por vários aperfeiçoamentos até se tornar de fato um porto que pudesse suportar as movimentações ferroviárias. O ciclo do algodão fez a ferrovia chegar ao Agreste e ao Sertão pernambucano. Diante de tamanha importância deste transporte e suas estruturas, um questionamento se faz necessário: por qual motivo o transporte ferroviário foi extinto do estado de Pernambuco, dado a sua importância geográfica e histórica? Este trabalho apresenta como objetivo geral, analisar os significados e apropriações dos objetos relacionados às ferrovias no Estado de Pernambuco, considerando-os como elementos modeladores da paisagem. Visando atingir determinado objetivo, foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: seleções de livros históricos que fossem pertinentes ao assunto proposto, teses, dissertações, artigos, notícias de jornais, fotos e por fim relatos orais através das entrevistas realizadas no Museu do Trem de Pernambuco, por parte das pessoas que vivenciaram a movimentação ferroviária em seu auge e o significado dos objetos que hoje estão apenas na memória e parte ainda nas paisagens. Por fim: a Transnordestina como o novo modal estruturante ferroviário do Estado de Pernambuco.

Palavras-chave: Transporte ferroviário. Território. Pernambuco. Memória. paisagem.

ABSTRACT

In this work the Historical Geography will be based on the methodological theories that permeate the research of the past in Geography. Rail transport emerged during the Industrial Revolution in the 18th century in England and soon became a structuring transport of space linking distant points. Its evolution happened with the emergence of new techniques and new models that accompanied new types of fuels. The first railroad installed in Brazil was in Rio de Janeiro by Barão de Mauá, a few kilometers from where the coffee was drained from the farms to Port. Pernambuco was the second state within the national territory to receive the English rails with concession of the imperial government. The train started to connect the sugar producing areas, in this case, the Zona da Mata Norte and the Zona da Mata Sul to the Port of Recife, which underwent several improvements until it became a port that could support the railway operations. The cotton cycle expanded the railroad to Agreste and Sertão pernambucano. Given the importance of this transport and its structures, a questioning is necessary: Why was railway transportation extinguished in the state of Pernambuco, given its geographical and historical importance? This research presents as general objective, to analyze the meanings and appropriations of objects related to the railways in the State of Pernambuco, considering them as modeling elements of the landscape. In order to reach this objective, the following methodological procedures were adopted: selections of historical books that were pertinent to the proposed subject, thesis, dissertations, articles, news reports, photos and finally oral reports through interviews at the Pernambuco Train Museum, by the people who experienced the railway movement at its height and the meaning of the objects that today stay only in memory and still part in the landscapes. The Finally, the Transnordestina as the new railway structuring modal of the State of Pernambuco.

Keywords: Rail transport. Territory. Pernambuco. Memory. Landscape.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 - Locomotiva Estacionária a Vapor – séc. XVIII.....	21
FIGURA 02 - Locomotiva Estacionária Alemã	22
FIGURA 03 - Locomotiva Elétrica Alemã – séc. XIX	23
FIGURA 04 – Locomotiva alemã Movid a Diesel – séc XIX.....	25
FIGURA 05 – Tropeiro com a sua Carga de Açúcar	28
FIGURA 06 – Vértice Ferroviário no estado de Pernambuco	32
FIGURA 07 – Vértice Matemático	33
FIGURA 08 – Ligação Ferroviária entre os estados de PE, PB, RN e AL.....	35
FIGURA 09 – Áreas de Influência do Recife e atuação dos Polos Regionais.....	38
FIGURA 10 – Traçado Ferroviário e a estação de Albuquerque Né	40
FIGURA 11 – Inauguração da Estação de Albuquerque Né	41
FIGURA 12 – Estação Albuquerque Né abandonada	42
FIGURA 13 – Traçado férreo a partir do Porto do Recife.....	45
FIGURA 14 – Modificações de acordo com a urbanização.....	46
FIGURA 15 – Modelo clássico da Maxambomba no Recife.....	46
FIGURA 16 – Bonde compondo a paisagem no Recife	47
FIGURA 17 – Movimentação ferroviária urbana no centro do Recife	48
FIGURA 18 – Os trilhos e seus cruzamentos na Rua do Bom Jesus	49
FIGURA 19 – Rua do Bom Jesus e seus automóveis.....	50
FIGURA 20 – Trem atravessando a Praça do Marco Zero	50
FIGURA 21 – Trem a Diesel em meio a Mata Atlântica	52
FIGURA 22 – Paisagem da Zona da Mata.....	52
FIGURA 23 – Ponte ferroviária Cascavel - Gravatá.....	53
FIGURA 24 – Túnel ferroviário Cascavel - Gravatá	54
FIGURA 25 – Ponte ferroviária na Vila de Freixeira – Período Seco.....	55
FIGURA 26 - Ponte ferroviária na Vila de Freixeira – Período Chuvoso.....	57
FIGURA 27 – Estação Ferroviária Central de Pernambuco	59
FIGURA 28 – Estação Encruzilhada	61
FIGURA 29 – Locomotiva Modelo 200 – Museu do trem de Pernambuco.....	63
FIGURA 30 – Ponto inicial dos Trilhos em Recife	64

FIGURA 31 – Estação Central de Pernambuco	65
FIGURA 32 – Placa de sinalização na Rodovia PE 365 em Serra Talhada.....	70
FIGURA 33 – Manchete de Jornal do Diário de Pernambuco.....	71

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 BREVE PERCURSO HISTÓRICO SOBRE AS FERROVIAS E O TRANSPORTE FERROVIÁRIO	19
2.1 A locomotiva a vapor	21
2.2 A locomotiva elétrica	23
2.3 A locomotiva a diesel.....	25
2.4 A chegada das ferrovias e o transporte ferroviário no Brasil	27
2.5 O transporte em Pernambuco antes das ferrovias	28
3 OS TRILHOS INGLESES EM PERNAMBUCO	31
3.1 Construindo e consolidando as ferrovias em Pernambuco	32
3.2 Albuquerque Né: um exemplo de inclusão e exclusão.....	40
3.3 A ferrovia e a paisagem do Recife e da Zona da Mata.....	44
3.4 A ferrovia e duas paisagens diferentes de um mesmo local no Agreste de pernambucano	56
4 O TREM E A FERROVIA COMO OBJETO DE LEMBRANÇA EM PERNAMBUCO	59
4.1 O trem do passado na memória do presente	60
4.2 O trem ainda é possível em Pernambuco?	69
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	74
Referência	77

1 INTRODUÇÃO

Relógios, agendas, horários: o tempo parece uma exigência da qual ninguém consegue escapar. Nossa consciência de tempo é tão interiorizada que temos dificuldades em imaginar como que grupos humanos tenham sido capazes de viver sem calendário. Temos a sensação que o “tempo passa”, quando na realidade essa sensação diz respeito à nossa própria vida, às transformações da natureza ou da sociedade.

(Norbert Elias, Sobre o Tempo, 1984).

O Estado de Pernambuco ao longo de sua história passou por várias modificações que estavam ligadas diretamente ao desenvolvimento econômico. Dentro de um contexto da formação territorial do espaço pernambucano, o movimento se deu do litoral para o interior.

A cana-de-açúcar por muito tempo foi o principal produto cultivado em Pernambuco na mesorregião da Zona da Mata Norte e Sul. A produção açucareira nos engenhos tinha como principal fonte de transporte os carros de bois, mulas e pequenas barcaças. Esses meios de transportes não davam conta de transportar uma grande produção e os engenhos não podiam aumentar a produção justamente por não dispor de um transporte que pudesse percorrer longas distâncias com grandes volumes de cargas integrando assim o interior ao litoral. O Porto do Recife não existia antes da chegada das ferrovias no século XVIII. Os transportes eram precários e feitos por animais que pouco podia transportar grandes volumes de cargas que geralmente eram sacos de açúcar.

Com a chegada das ferrovias o cenário pernambucano mudou. As ferrovias foram durante muito tempo o objeto de articulação espacial dentro do Estado de Pernambuco ligando as zonas de produção ao Porto do Recife. Como ramificações dessas ferrovias, foram criadas as ferrovias urbanas que ligavam os bairros ao centro do Recife. O transporte ferroviário urbano ficou conhecido como Maxambombas e Bondes que marcaram por muito tempo a paisagem do Recife.

A problemática neste trabalho consiste em procurar analisar como o transporte ferroviário tão importante para o Estado de Pernambuco se tornou objeto

de esquecimento, e como o esquecimento do transporte ferroviário se tornou um sentimento de saudade nas pessoas que vivenciaram a realidade ferroviária em Pernambuco?

Severino (1941), afirma que a pesquisa bibliográfica documental deve ser realizada paulatinamente, à medida que o estudante toma contato com os livros ou com os informes sobre os mesmos. Assim, todo livro que cair em suas mãos será imediatamente fichado. Para tal foi realizada pesquisas em fontes primárias e secundárias. Livros, revistas, documentos, teses, dissertações, artigos, jornais e mídias digitais.

No que contempla ainda os aspectos metodológicos foram realizadas entrevistas de natureza qualitativa visando à ligação do que foi dito pelo entrevistado com o aporte teórico da geografia humanista e outros conceitos da geografia histórica como sentimentos do lugar, paisagem e etc. As análises qualitativas têm como base as análises de natureza exploratórias, ou seja, visa extrair dos entrevistados seus pensamentos que foram livremente ditos sobre o tema relacionado ao trabalho proposto. As análises que são feitas no último capítulo, tem como base os depoimentos que foram realizados mediante entrevista no Museu do Trem de Pernambuco situado na cidade do Recife. A história oral leva em consideração a realização de entrevistas com pessoas que presenciaram ou testemunharam acontecimentos ou conjunturas, como forma de se aproximar do objeto de estudo.

Este trabalho tem como objetivo geral analisar os significados e apropriações dos objetos relacionados às ferrovias no Estado de Pernambuco, considerando-os como elementos modeladores da paisagem.

Os objetivos específicos resultam em:

- Discutir historicamente, o papel das ferrovias como objeto de articulação do espaço.
- Analisar as transformações ocorridas na paisagem ao longo das ferrovias e suas possíveis mudanças no cotidiano da população do entorno.
- Analisar memórias, sentimentos e possíveis vivências associadas aos objetos relacionados às antigas ferrovias no Estado de Pernambuco.

Com os objetivos definidos, para alcançar a finalidade proposta, o trabalho tomou os rumos da abordagem metodológica da geografia

histórica e a geografia humanista levando em consideração a pesquisa bibliográfica e a pesquisa qualitativa. A pesquisa documental trilha os mesmos caminhos da pesquisa bibliográfica, não sendo fácil por vezes distingui-las. A pesquisa bibliográfica utiliza fontes constituídas por material já elaborado, constituído basicamente por livros e artigos científicos localizados em bibliotecas. A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc. (FONSECA, 2002, p. 32).

Para Gil (1999), o uso dessa abordagem propicia o aprofundamento da investigação das questões relacionadas ao fenômeno em estudo e das suas relações, mediante a máxima valorização do contato direto com a situação estudada, buscando-se o que era comum, mas permanecendo, entretanto, aberta para perceber a individualidade e os significados múltiplos.

Como justificativa, as marcas na paisagem nos apresenta um passado ferroviário que foi importante para o Estado de Pernambuco. Atualmente o transporte ferroviário encontra-se praticamente extinto no que diz respeito as suas movimentações espaciais e ao abandono de suas estruturas que ainda marcam as paisagens por onde a via férrea foi construída.

Santos (2002), o termo rugosidades é utilizado, para analisar os tempos passados materializada nas formas do presente, em que as diversas divisões do trabalho se dão de maneira sucessiva, sobreposta e concomitante. Diante disto, o autor deste trabalho como observador de alguns fatores aqui mencionados trabalhou na construção da ferrovia Transnordestina, onde a mesma está sendo construída próxima a antiga ferrovia em questão.

Por observar as marcas nas paisagens tais como trilhos, estações abandonadas e fragmentos de locomotivas sucateadas, não se contiveram mediante aos questionamentos apresentado na problemática mencionada anteriormente. Para alcançar os objetivos propostos, foi necessário tomar a geografia histórica e suas correntes de pensamentos.

A geografia histórica se apoia em três pressupostos para garantir a metodologia da pesquisa do passado em geografia. Cabe aqui salientar que não se deve confundir a geografia histórica com a história da geografia. A primeira fonte de maneira geral busca promover a delimitação temporal e espacial do fenômeno

estudado. O tempo curto ou o tempo breve dos acontecimentos que busca situar os indivíduos e os eventos em um contexto. Dentro desta mesma corrente o tempo social é o tempo das estruturas, ou seja: o tempo das estruturas econômicas que ocorre mais lentamente. Braudel (1996) citado Maria (2007) destaca que tempo longo tem que ser analisado com bastante cuidado, já que as modificações se dão de maneira lenta, quase imóvel, mas os processos acontecem em diferentes velocidades.

Segundo Braudel (1996) citado por Maria (2007), as economias se substituem, as políticas se rompem, as sociedades se sucedem, mas a civilização prossegue o seu caminho. O espaço é produzido e manipulado com a evolução do capitalismo. Novas configurações são criadas e é preciso entender o lugar da região para alcançar interpretações mais abrangentes.

A geografia histórica é de fato um estudo histórico: seu foco de interesse repousa na geografia de algum tempo do passado, ou nas mudanças geográficas em um lugar, período passado. A convicção da geografia histórica é fundamental ao estudo geográfico: coloca estudos da geografia no passado, assim é feita quanto geografia e não história (LIMA E ZAMORA, 2012, p. 56).

Segundo Lima e Zamora (2012), o geógrafo não pode deixar de ter em conta as transformações do território em um espaço de tempo do passado. A condição da geografia histórica remete a construção do passado para entender a condição geográfica do presente. Ainda no que contempla a questão do tempo no espaço, deve-se levar em consideração o tempo curto, o tempo social e o tempo longo.

O tempo curto consiste em fazer uma diferenciação pequenos espaços de tempo da história e verificar os acontecimentos dentro do recorte temporal e espacial. Por exemplo: se determinada evento aconteceu durante mil anos, analisar apenas cem anos se configura como um espaço curto de no tempo.

O tempo social contempla as ações humanas como, por exemplo, grandes grupos comerciais que dominaram determinadas sociedades com seus conjuntos de técnicas mentais, cultura, língua e as instituições de Estado que constituem uma sociedade. O tempo longo aborda um tempo lento aonde às relações vão moldando aos poucos o espaço estudado dentro de uma margem ampla de modificações de acordo com as relações sociais.

A segunda fonte que apoia as diretrizes da geografia histórica é o apontamento das transformações na paisagem independente de passado ou futuro. Para Norton (1984) citado por Lígia (2007), o que distingue a geografia histórica da história propriamente é que, do ponto de vista da periodização, não há para a geografia uma divisão lógica entre passado e presente, sendo tarefa do geógrafo histórico não apenas apontar as mudanças da paisagem compreendendo o fenômeno geográfico.

Dentro desta segunda vertente, a exemplo da primeira, também existem divisões que moldam o caminho da geografia histórica, são elas: o estudo do passado, as transformações no tempo e o passado no presente.

Segundo Norton (1984), citado por Lígia (2007), é imprescindível ao geógrafo histórico um *cross-section*, ou seja, um corte transversal no passado em uma determinada paisagem do passado, orientando assim a pesquisa documental. A organização no espaço e no tempo é de extrema relevância a orientação do trabalho levando em consideração o objeto de estudo no tempo.

A segunda linha de pensamento dentro das transformações das paisagens, afirma que as transformações são inevitáveis. Segundo Lígia (2007), Nessa linha, muita ênfase é dada a cultura enquanto agente de transformação da paisagem natural ao longo do tempo, criando as paisagens culturais.

A terceira linha aponta o passado no presente:

A geografia histórica é o estudo das geografias do passado, envolvendo a reconstrução imaginada de uma ampla gama de fenômenos e processos centrais para a compreensão geográfica do dinamismo das atividades humanas, tais quais as mudanças de avaliações e os recursos naturais e humanos nas formas de estabelecimentos humanos e ambientes construídos, a partir do avanço das diversas formas de conhecimento geográfico e do exercício de poder sobre povos e territórios (BUTLIN 1993, apud LÍGIA 2007, p.7).

Visa reconstruir o passado através do presente. Para identificar e apontar diferentes paisagens é preciso bastante leitura sobre significados da paisagem no tempo com os subsídios corretos como documentos históricos, arquivos e mapas.

A terceira e última fonte a qual a geografia histórica se apoia, são as abordagens culturais. Segundo Lígia (2007), a cultura só pode ser apreendida em

sua dinâmica, sendo necessário um enfoque que possibilite essa apreensão, que seja, o das transformações no tempo, cujo conceito seja capaz de abarcar essa dimensão é o da paisagem. O processo de criação das paisagens, leva em consideração segundo Butlin (1993), citado por Lúcia (2007) um período histórico específico, cujas inserções na economia-mundo nos diferentes tempos, fornecem os subsídios para o estudo da dimensão simbólica.

Carlos (2002), citado por Duarte (2007), afirma que pensando a Geografia atual como uma ciência que busca a compreensão das relações socioespaciais, há de se entender que as maneiras de se analisar estes processos assumem diferentes formas ao longo do tempo. A fenomenologia é de extrema importância dentro da geografia humanista, levando em consideração que esta se expressa em observar um conjunto de fenômenos e como se manifestam. Desta forma Entrikin (1980), citado por Duarte (2007), assegura que a fenomenologia “(...) procura examinar a experiência humana de forma rigorosa, por meio de uma ciência da experiência e reflexão tornando possível observar as coisas tal como elas se manifestam”.

Os geógrafos humanistas argumentam que sua abordagem merece o rótulo de “Humanista”, pois estudam os aspectos do homem que são mais distintamente humanos: significações, valores, metas e propósitos. (...). Da valorização da percepção e das atitudes decorre a preocupação de verificar os gostos, as preferências, as características e as particularidades dos lugares. Valoriza-se também o contexto ambiental e os aspectos que redundam no encanto e na magia dos lugares, na sua personalidade e distinção. Há o entrelaçamento entre o grupo e o lugar (ENTRIKIN, 1980 apud DUARTE 2007, p. 22).

Para Tuan (1982), citado por Duarte (2007), a geografia humanista procura um entendimento do mundo humano através do estudo das relações das pessoas com a natureza, do seu comportamento geográfico, bem como dos seus sentimentos e ideias a respeito do espaço e do lugar.

Duarte (2007), afirma que além dos pressupostos da Geografia Humanista há de se ressaltar que, em relação às primeiras proposições de inserção e ressalva sobre a importância da cultura no estudo geográfico, é realizada uma nova reflexão. Os conceitos, incluindo os elaborados, principalmente entre 1925 e 1940, buscando em outras ciências definições teóricas para alicerçar esta linha de pensamento;

nesse sentido, elaborara uma discussão sobre termos como cultura, percepção, mundo-vivido, paisagem, lugar e etc.

Buttimer (1982) citado por Duarte (2007), afirma que havendo esforços para, por meio do uso dessa metodologia na Geografia, se elucidar o mundo enquanto espaço vivido e de vivência a partir do qual o homem, habitante de um mundo físico e social. A geografia humanista investiga diretamente sobre os significados e as intencionalidades de sua consciência, onde são construídas e estabelecidas as experiências, fato que envolve, portanto, mais do que apenas compreensões cognitivas, sendo o espaço um conjunto contínuo e dinâmico onde o experimentador vive, se desloca, percebe e valoriza as coisas buscando atribuir-lhes significados por finalizar este capítulo.

Quanto ao segundo capítulo, o objetivo analisar o surgimento do transporte ferroviário sob o contexto da Revolução industrial no século XVIII na Inglaterra e o surgimento de diversas máquinas, entre elas: a locomotiva e o seu papel integrador do espaço junto as suas técnicas e diferentes formas.

O terceiro capítulo aborda a chegada e as transformações ocorridas em Pernambuco sob a ótica do transporte ferroviário. As modificações nas paisagens, o papel das ferrovias quanto à movimentação dos produtos como cana de açúcar e algodão, os interesses dos ingleses, a construção do Porto do Recife, a modificação das paisagens tanto no Recife quanto no interior do estado e os novos hábitos da população ao entorno da linha férrea.

O quarto capítulo apresenta a questão da saudade que a movimentação ferroviária deixou nas pessoas que viveram determinadas dinâmicas, apoiada sob a geografia da saudade, do pertencimento (o lugar). As entrevistas realizadas serviram como comprovação dessa paixão que o trem deixou em um determinado grupo de pessoas.

2 BREVE PERCURSO HISTÓRICO SOBRE AS FERROVIAS E O TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Este capítulo tem por objetivo discutir o papel das ferrovias como objeto articulador do espaço. Para tal, se faz necessário uma apresentação da gênese do transporte ferroviário que passou a articular regiões e transportar grandes quantidades de produtos durante a Revolução Industrial no século XVIII. Os avanços técnicos permitiu a modificação a respeito do tipo de tração, e fatores como diferentes tipos de motores também surgiram nesta mesma época. Diferentes modelos foram surgindo e alcançando cada vez mais longas distâncias e integrando o espaço.

Tudo o que existe articula o presente ao passado, pelo fato da sua própria existência. Desse modo, um enfoque espacial isolado ou um enfoque temporal isolado são ambos insuficientes. Para compreender qualquer situação, necessitamos de um enfoque espaço-temporal. As técnicas permitem, por um lado a possibilidade de empirização do tempo (...). Ao longo do desenvolvimento histórico, as técnicas vão se caracterizando de forma diferenciada. É por intermédio do trabalho que o homem realiza a união entre o espaço e o tempo (SANTOS, 1997, p. 44).

Segundo dos Santos (2012), com o avanço das técnicas de produção, as vias de madeiras passaram a ser substituídas por vias permanentes de ferro que passou a ser chamada de trilhos metálicos. A nova via metálica suportava uma quantidade maior de peso e se encaixou perfeitamente na ideia de criar um transporte que pudesse ser contínuo, ou seja: a partir daí não se trabalhava mais com carros de cargas individuais e sim com vários carros encaixados uns aos outros, transportando assim uma maior capacidade de carga de uma só vez, a principal força de tração nesta nova dinâmica, era uso de animais.

Durante o princípio da Revolução Industrial, o carvão mineral foi a principal fonte de energia das fábricas no que diz respeito às caldeiras. Determinada fonte energética foi ditando o ritmo acelerado da produção. Observando a dinâmica dos carros enfileirados sob trilhos, o engenheiro escocês James Watt percebeu que o avanço da produção industrial necessitaria de um aperfeiçoamento no transporte do carvão. ferroviário. Determinado transporte não poderia ser puxado mais por animais e assim desenvolveu um vagão com um motor movido a vapor com uma caldeira e

uma cabine que foi montado sob uma estrutura férrea e foi capaz de conduzir vários vagões por quinze km sendo uma inovação bastante otimista para a época.

A partir deste fato outros veículos tracionados a vapor foram surgindo e o trem propriamente dito começou a tomar forma. Este que passou a ser um dos transportes mais eficientes do mundo até os dias atuais. A lógica deste transporte não era apenas transportar grandes quantidades de cargas, e sim ligar pontos distantes do litoral com o interior em um movimento de ida e volta o chamado transporte de ponta que liga uma ponta a outra de acordo com o objetivo da logística planejada dentro da rota de armazenamento e distribuição.

Uma leitura da história das técnicas nos mostra o quanto as inovações nos transportes e nas comunicações redesenham o mapa do mundo no século XVIII e XIX. Tratava-se de um período caracterizado pela consolidação e sistematização de inovações realizadas. As trilhas e os caminhos foram progressivamente sendo substituídos pelas estradas de ferro no transporte de bens e pessoas (DIAS, 1989, p, 141).

De acordo com Dos Santos (2012), alguns países da Europa logo se estruturaram sob trilhos formando assim uma rede de transporte eficiente. As principais estruturas ferroviárias da Europa foram construídas entre os séculos XVIII, XIX e XX. As ferrovias foram em partes responsáveis pela expansão do comércio no mundo. Fora da Europa as ferrovias foram bem aceitas em alguns países do continente americano. Argentina, Brasil e a Estados Unidos foram os primeiros países a receber os trilhos da Inglaterra. De acordo com Dos Santos (1998), a lógica deste transporte não era apenas transportar grandes quantidades de cargas, e sim ligar pontos distantes do litoral com o interior em um movimento de ida e volta o chamado transporte de ponta que liga uma ponta a outra de acordo com o objetivo da logística planejada dentro da rota de armazenamento e distribuição.

O surgimento do transporte ferroviário sob trilhos metálicos tracionados a vapor com a capacidade de um extenso deslocamento causou insatisfação naqueles que arrendavam animais para o transporte rudimentar de tração animal. Algumas máquinas foram destruídas na tentativa de barrar o novo e já aceitável transporte, principalmente por parte dos industriais que tinham como objetivo principal a rápida produção e distribuição dos produtos.

A organização em rede vai mudando a forma e o conteúdo do espaço. A teoria precisa mudar e acompanhar as mudanças da realidade, ao preço dela não dar mais conta. Uma vez que muda o conteúdo - já que ele é produto da história, e a história mudando, muda com ela tudo o que produz. O espaço geográfico muda igualmente de forma. A forma que nele tinha importância principal no passado, já não tem do mesmo modo e grau na organização no presente (...). Com o desenvolvimento dos meios de transferências como os transportes, comunicação e energia. A característica espacial da sociedade moderna está ligada a evolução técnica e a aceleração das pessoas, objetos e capitais sobre o território (MOREIRA, 2009. p. 158).

As pretensões do transporte ferroviário não passaram a ser apenas transportar toneladas de carvão ou qualquer outro produto. Deslocar pessoas por longas distâncias também surgiu como um ponto de animação no novo transporte.

2.1 A locomotiva a vapor

As primeiras locomotivas que surgiram foram motivos de piada por muitas vezes, populares se perguntavam como um tonel deitado poderia puxar vagões de cargas por quilômetros? A figura 1 destaca bem o formato da primeira locomotiva a vapor.

Determinada desconfiança caiu por terra até o dia da inauguração quando o tonel deitado sob rodas em cima dos trilhos começou a puxar vagões e transportou uma carga de nove toneladas de carvão mineral e setenta pessoas por exatamente quinze quilômetros.

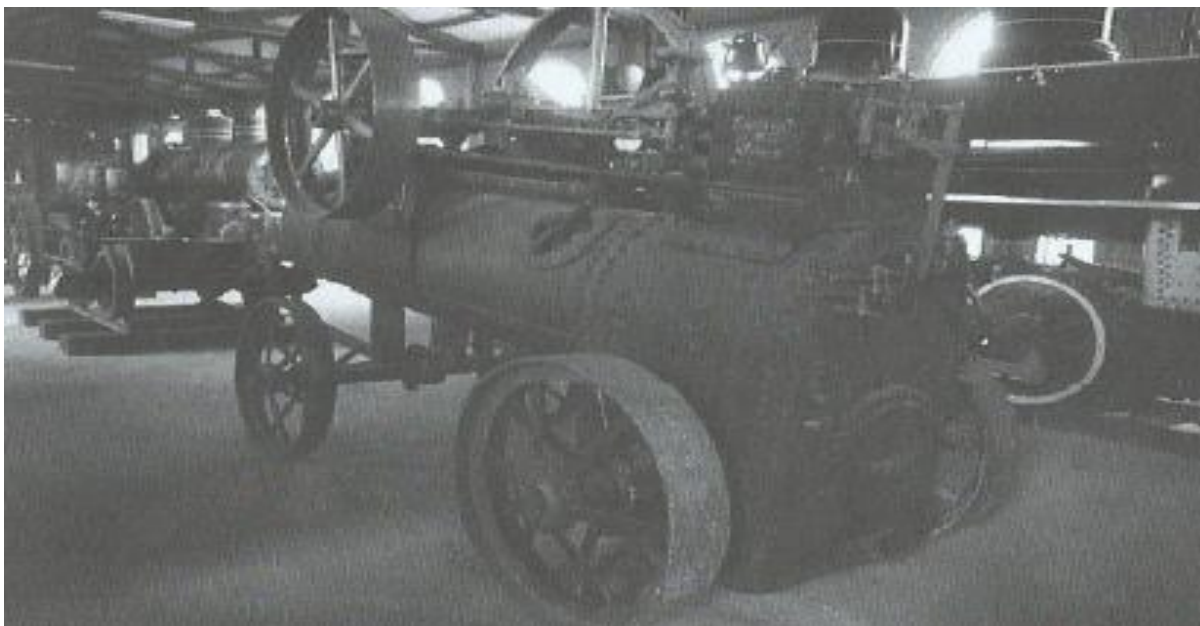
A locomotiva que aparentava ser uma inovação, dias depois da sua inauguração começou a apresentar diversos problemas e caiu na desconfiança popular, principalmente no meio industrial, onde as cargas poderiam ficar paradas demorando assim a sua distribuição por muito tempo. A locomotiva inovadora que dias antes tinha puxado nove toneladas de carvão mineral e transportou setenta pessoas entrava em desuso e a tração animal passou a ser utilizada novamente. O setor de aluguel de animais voltou a ser tendência meio à desconfiança da locomotiva e os donos de animais foram os que mais fizeram campanha contra a não utilização do cavalo de aço.

Devido a estudos e técnicas desenvolvidas, os engenheiros ingleses chegaram à conclusão que o problema da locomotiva não estava na mesma e sim nos trilhos devido a pouca tração das rodas de ferro nos trilhos metálicos. Técnicas

de tração foram desenvolvidas e os problemas das locomotivas foram resolvidos levando em consideração os desníveis dos relevos e a exigência de força que era exigido da máquina. As locomotivas passaram a ser mais uma vez a grande novidade da época, a Revolução Industrial avançava e as ferrovias foram se consolidando na Inglaterra.

As ferrovias passaram a receber apoio financeiro foram espalhando-se por todo o país. A primeira ferrovia que tinha quinze quilômetros foi considerada uma inovação de longa distância e logo foram construídos mais cinquenta e cinco quilômetros alterando o seu percurso para setenta quilômetros em via dupla que sempre ligava os vales mineiros a alguma cidade importante.

FIGURA 1 – Locomotiva estacionária a vapor – séc. XVIII



Museu Ferroviário de Tubarão (SC). FONTE: Milton Ostetto, 2011 apud dos Santos 2012. p, 2.

Enquanto as locomotivas estavam sendo utilizadas apenas para transportar cargas de carvão mineral, a ideia de transportar pessoas veio à tona e foi construída a primeira ferrovia que ligava duas cidades e seriam usados basicamente para transportar pessoas, os trabalhadores das fábricas. Esta importante via de ligação entre duas cidades ficou conhecida como Estrada de Ferro Liverpool-Manchester.

A partir da consolidação das locomotivas a vapor, a Inglaterra passou a importar técnicas e equipamentos a países da Europa e aos Estados Unidos. A

Inglaterra e a Alemanha foram os países que mais investiram no transporte ferroviário na Europa.

A Alemanha em um primeiro momento passou a importar a inovação férrea e pouco tempo depois começou a investir na construção de suas próprias locomotivas e vias férreas. O fato de importar técnicas e equipamentos despertou em países mais desenvolvidos a curiosidade de fabricação. Determinada técnica de observação consiste em comprar determinado equipamento, desmontá-lo e entender todo o sistema. A partir dessa ideia, dominar e fabricar o próprio equipamento dispensando assim as importações.

As locomotivas desenvolvidas na Alemanha desencadearam uma maior capacidade de força e um melhor formato (Figura 2) por consequência uma maior capacidade de transporte. Cabe aqui salientar que a Alemanha foi um dos países depois da Inglaterra que se tornou forte na industrialização e o transporte ferroviário foi sem dúvidas um aliado em seu desenvolvimento industrial.

FIGURA 2 – Locomotiva estacionária alemã a vapor – séc. XIX



Museu Ferroviário de Tubarão – (SC). FONTE: dos Santos, 2012. p, 19.

2.2 A locomotiva elétrica

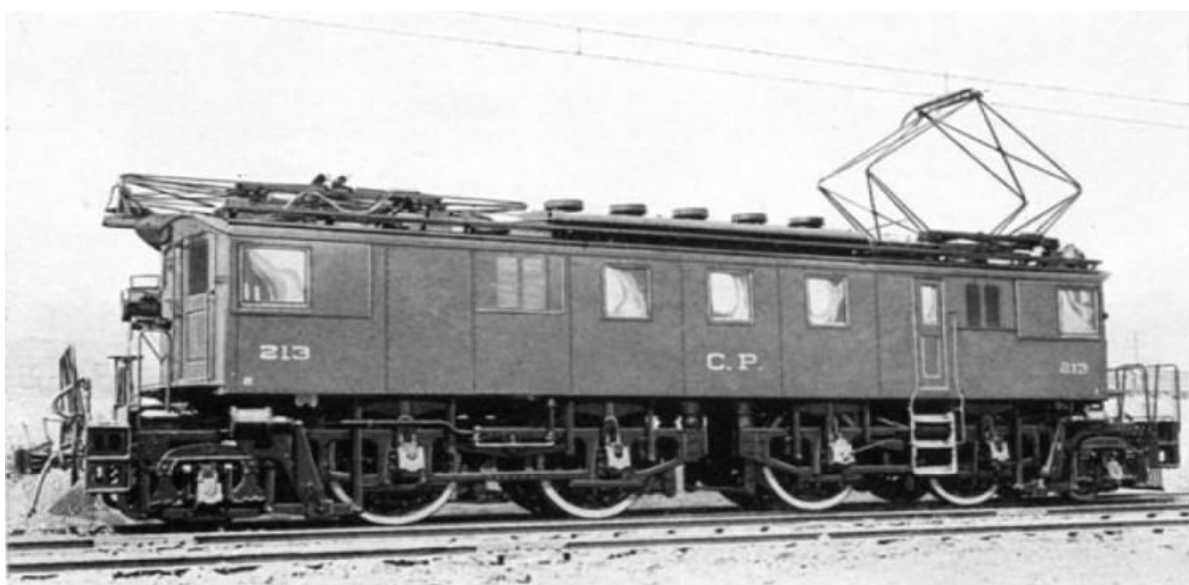
A locomotiva elétrica surgiu como uma inovação para a época. Depois de bastantes estudos, foi possível locomover um corpo usando a eletricidade como a principal fonte de força, o chamado: combustível elétrico. Determinada inovação

passou a ser vista como uma invenção bastante futurística para a época e uma pergunta circulava no meio ferroviário. Será que as locomotivas a vapor serão aposentadas? As locomotivas elétricas eram bastante complexas, enormes equipamentos que tinham em suas baterias as principais formas de armazenamento.

Quanto menor o equipamento menor a potência da máquina, quanto maior fosse: maior seria a capacidade de força e locomoção. Algumas locomotivas chegavam a ter cerca de três ou quatro vagões só para os equipamentos elétricos gerando assim mais peso em toda a composição. Embora menos poluente, seria a locomotiva elétrica viável ao transporte de carga e passageiro? As locomotivas elétricas (Figura 3) que se mostravam bastante moderna para a época e tinha uma capacidade de locomoção baixa, ao nível das primeiras locomotivas, justamente por não dispor de tanta potência como as locomotivas movidas a vapor em suas caldeiras que despejavam potência em sua tração de acordo com a queima do carvão.

O principal motivo dos problemas das locomotivas elétricas não estava em sua estrutura como transporte ferroviário propriamente dito. O principal problema das locomotivas elétricas estava em sua eletrificação no decorrer das vias férreas. As imensas e pesadas baterias que armazenavam energia dariam conta de todo o percurso? Poderia tal logística correr o risco de ficar sem energia e parar a sua composição durante a viagem?

FIGURA 3 – Locomotiva elétrica alemã – Séc. XI



Exposição de Munique 1890, inovação Siemens – **FONTE:** dos Santos, 2012. p, 30.

Diante dessas lacunas o transporte ferroviário elétrico foi posto em descrença em relação a locomotiva a vapor. Nas primeiras décadas do século XX as locomotivas elétricas já dispunham de componentes modernos e foram tomando a ponta frente às locomotivas a vapor que necessitavam de paradas para abastecimento de água e carvão. O grande problema ainda das locomotivas elétricas continuava sendo o grande consumo de energia e a possível parada ocasionada por blackout na rede elétrica.

Os governos de vários países da Europa começaram a investir no setor de geração de energia e garantiram assim a inserção das locomotivas elétricas como um meio de transporte mais eficaz e eficiente frente às locomotivas a vapor.

As locomotivas elétricas ganharam mercado e a tecnologia de trafegar em diferentes tensões elétricas foi um marco tecnológico deste meio de transporte, uma vez que as locomotivas passaram a trafegar em diferentes países da Europa onde cada país usa tensões elétricas diferentes em suas redes de abastecimento.

Segundo Dias (1989), à presença inicial das ferrovias passaram a irrigar os espaços com matérias-primas e mão de obra. O fluxo de pessoas estava cada vez mais presente na rotina das cidades via transporte ferroviário. Assim foi criada a rota Paris - Milão onde o trem elétrico ligava pontos distantes da Europa circulando em quatro tensões diferentes, duas tensões diferentes dentro da própria França, uma tensão diferente dentro da Suíça e mais uma distinta na Itália, foi criado assim o *Trans-Europe Express Eletric* (Paris – Milão).

2.3A locomotiva a diesel

No final do século XIX enxergava-se a possibilidade dos motores a combustão interna fazerem frente à locomoção das composições ferroviárias. Mas como descrito nos dois pontos acima tanto a locomotiva a vapor quanto a locomotiva elétrica enfrentaram problemas estruturais na sua gênese. As locomotivas a combustão (Figura 4) passaram a enfrentar o seguinte problema: seus motores e seus componentes eram enormes e pesados, e isso implicaria na capacidade de locomoção no que diz respeito à velocidade. Era sabido que os motores de combustão a diesel tinha uma grande vantagem quando eram ligados. Os mesmo produziam cargas elétricas que poderiam ser usados na própria composição como,

por exemplo: a iluminação nos vagões de passageiros e funcionamento dos equipamentos de comando do condutor e a parte elétrica necessária à combustão dentro do motor a exemplo dos veículos atuais. Determinada locomotiva a diesel não foi muito utilizada na Europa. O continente europeu investiu pesado na eletrificação das vias e não estava disposta a deixar tal estrutura para seguir um novo modelo de infraestrutura. Apenas a Suécia tomou para si o novo modelo e construiu vias férreas simples para pequenas operações das locomotivas.

Esta instantaneidade e universalidade na propagação de certas modernizações desmantela a organização do espaço anterior. Constitui, sobretudo, um fator de dispersão que se opõe de uma forma muito clara aos fatores de concentração conhecidos nos períodos anteriores. (SANTOS, 1997, p. 29).

O país que investiu pesado e apostou na substituição das locomotivas elétricas para locomotivas a diesel foram os Estados Unidos. A questão da eletrificação não agradava muito aos estadunidenses que julgavam muito alto o custo de instalação e manutenção de todo o equipamento. A partir da utilização das locomotivas a diesel os Estados Unidos começaram a desmobilizar as eletrificações das vias e substituí os trens elétricos por trens a diesel e alguns trens a vapor voltaram a circular. Diante dos itens que foram acima citados, podemos concluir que a lógica ferroviária é ligar pontos distantes se locomovendo com maior rapidez levando em consideração as condições tecnológicas da época e transportando um maior número de pessoas e mercadorias.

FIGURA 4 – Locomotiva alemã movida a Diesel – Séc X



Locomotiva alemã movida a diesel - **FOTO:** dos Santos 2012. p, 40.

Segundo Milton Santos (1998), os espaços dos lugares vão se modificando de acordo com a lógica capitalista de cada época, não foi diferente com a expansão ferroviária pelo mundo. Santos (1998) também afirma que, os novos capitais vão se instalando no território de acordo com a necessidade de cada lugar, podemos citar aqui, por exemplo: (estradas, ferrovias, portos, aeroportos e instalações de fábricas).

A modificação dos espaços se torna inevitável quando se tem uma lógica a ser atendida. Para Milton Santos (1998), a incorporação e a interdependência entre desenvolvimento técnico e ciência conformam ou criam as possibilidades de construção de um novo espaço.

2.4 A chegada das ferrovias e o transporte ferroviário ao Brasil

A construção das ferrovias no Brasil aconteceu no contexto da Revolução Industrial na Europa onde a tecnologia utilizada para o novo meio de transporte era sinônimo de progresso no mundo moderno, contudo a realidade brasileira não se inseria nessa perspectiva, visto que as indústrias e as tecnologias ferroviárias não faziam parte da realidade do Brasil, por isso foram dadas concessões a empresas estrangeiras na construção das primeiras linhas ferroviárias.

Segundo Lamounier (2012), a primeira linha férrea construída no Brasil atendia aos interesses do café no Rio de Janeiro e foi financiada por Irineu Evangelista de Sousa (O Barão de Mauá). Esta linha férrea foi uma construção de caráter privado. Nesta primeira viagem vários jornalistas foram convidados. Alguns apenas apreciaram e tomaram para si como um convite de luxo, outros além de apreciar decidiram registrar aquele momento, assim como descrito abaixo.

Enquanto o mundo político se agitava esta manhã [...] íamos eu e mais alguns curiosos, entre os quais os ministros da Inglaterra e da Áustria, arriscarmo-nos a uma experiência no primeiro carro de vapor que trilhava o primeiro caminho de ferro do Brasil. O espaço percorrido foi de aproximadamente um quilometro e oitocentos metros, cerca de quatro minutos incompletos. Que futuro para o Brasil estávamos vendo nas rodas daquela locomotiva! Felizes entre nós os que tiveram longa vida: estes passarão por grandes cidades, por grandes estabelecimentos rurais, recordando-se que os sítios onde transitam foram paus e matas. Paz e descanso eterno à pobre raça muar! Agora vem o motor substituí-la nos serviços, com as

primazias e vantagens que uma bela manhã sucede a uma noite escura e feia ¹(CALDEIRA, 1995 apud LAMOUNIER 2012, p. 67).

A descrição do repórter deixa claro o entusiasmo com aquele meio de transporte jamais visto no Brasil. O discurso do progresso e da modernização eram as justificativas para a implantação das ferrovias no Brasil. Como descrito acima no relato da primeira viagem de trem. A produção cafeeira era puxada por animais como cavalos e mulas. Com o cultivo do café e a grande aceitação nos mercados interno e externo, era fundamental a adoção de um meio de escoamento mais rápido dessa produção para os portos.

A produção em larga escala esbarrava justamente neste meio de transporte conhecido como mular. Eram verdadeiras tropas de mulas que se encarregavam de fazer o transporte pela região. Este meio de transporte levava dias saindo da região produtiva até chegar aos portos marítimos, desta forma não adiantava produzir tanto, já que o transporte de tração animal era trabalhoso e lento, havia de se respeitar a capacidade dos animais que se desgastavam ao longo do percurso onde era preciso alimentação, água e descanso.

2.5 O transporte em Pernambuco antes das ferrovias

Pernambuco foi o segundo estado brasileiro a receber os trilhos ingleses, visto que a produção de açúcar era bastante promissora, mas a produção se encontrava limitada pelos mesmos problemas que o café enfrentou no Rio de Janeiro antes da implantação do transporte ferroviário, justamente o problema do transporte animal com pouca capacidade de carga durante o seu deslocamento. O conjunto homem e animal (Figura 5) pelos caminhos do açúcar precisavam descansar até completar suas jornadas. Os caminhos eram de péssima qualidade, no entanto, não há de se negar que a força animal foi de uma importante relevância no que diz respeito à economia da época em que os animais eram as principais fontes de transporte.

Apesar das altas e das baixas nas exportações do açúcar e do algodão, característica típica dos produtos primários, as primeiras décadas do século XIX, momento que precede o surgimento das

¹ Jorge Caldeira, *Mauá, Empresário do império*. Apud Maria Lúcia Lamounier, *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*, 2012.

primeiras ferrovias na província, pode ser considerado um período histórico de recuperação da economia agroexportadora de Pernambuco. Seja com relação ao açúcar, seja em função da introdução, após o final do século XVIII, do algodão como um novo produto de exportação, fato que impulsionou a ocupação do Agreste. Contudo, o transporte desses produtos até o porto do Recife era tarefa muito cara, demorada e dispendiosa. (CAVALCANTI, 2015, p. 53).

FIGURA 05 - Tropeiro com a sua carga de açúcar – séc. XVIII



FONTE: Henry Coster (época de Dom João IV apud PINTO, 1949, p. 52).

Até aquele momento não existia outro meio de transporte terrestre que pudesse substituir as tropas de mulas e seus criadores que ganhavam dinheiro com o aluguel dos animais. O transporte de tração animal se tornou o mal necessário onde os aluguéis eram caros e na maioria das vezes a quantidade da carga transportada não compensava o custo da produção e do transporte. Os ingleses quando chegaram à Província de Pernambuco por volta de 1808² perceberam a necessidade da infraestrutura ferroviária no que diz respeito ao escoamento da produção do açúcar e algodão, principalmente do algodão que se encaixava perfeitamente como produto de exportação para as fabricas têxteis da Inglaterra.

² Alguns fatores contribuíram para que, naquele século, a cotonicultura se expandisse no Nordeste do Brasil: 1. a abertura dos portos às nações amigas, em 1808; 2. o crescimento da população e, via de consequência, o aumento do consumo de tecidos; e, 3. a paralisação da produção norte-americana, em decorrência da Guerra de Secessão, que impediu os Estados Unidos de atender à demanda do mercado europeu.

Andrade (1963), afirma que para o interesses dos ingleses o algodão não podia passar semanas no lombo de uma mula trafegando em péssimas estradas. Dessa forma o algodão perdia qualidade e se tornava um produto caro e em pequena quantidade. A ferrovia central de Pernambuco que chegou aos centros de produção do Agreste e do Sertão foi construída pela antiga via de acesso, interior/Recife.

O mesmo aconteceu com açúcar produzido na Zona da Mata Norte e Zona da Mata Sul. As ferrovias foram construídas nos caminhos usados pelos tropeiros para chegar até ao terminal marítimo do Recife. O açúcar também se tornava caro e em pouca quantidade.

3 OS TRILHOS INGLESES EM PERNAMBUCO

Este capítulo tem por objetivo analisar as mudanças que ocorreu devido implantação da estrutura ferroviária no Estado de Pernambuco. A ferrovia e o trem passaram a fazer parte da paisagem pernambucana e da vida das pessoas na Zona da Mata, Agreste e Sertão. As ferrovias foram construídas com o objetivo de integrar regiões e passou a ser vista como a parte fixa da paisagem e o trem como o fluxo.

Segundo Moreira (2009), uma grande transformação ocorreu primeiramente com as paisagens. Aquela mutação lenta que permitia ao geógrafo explicar o mundo, desapareceu rapidamente diante da evolução da técnica e da forma de organizar o espaço.

Segundo Henry Koster³, citado por Edmundson (2016), os ingleses observaram o Recife como uma importante localização geográfica que oferecia condições de construção de um porte marítimo que pudesse despachar e receber mercadorias. A descrição do viajante deixa clara a observação de interesse econômico alinhado ao determinismo da condição geográfica que o Recife oferecia as embarcações que por necessidade poderiam atracar no porto, podendo ligar assim o transporte marítimo ao transporte ferroviário e por consequência o litoral ao interior do continente.

Existe neste local um excelente porto natural abrigado pelos pelo arrecife do qual deriva seu nome; está perto do ponto mais oriental das Américas, o Cabo Branco⁴, se localiza um pouco ao norte de Recife, em João Pessoa; e se beneficia dos ventos alísios ⁵que sopram do sudeste. Tudo isso tornou Recife a parada natural para o comércio que atravessava o Atlântico em direção ao Estreito de Magalhães ⁶e ao litoral ocidental das Américas até a abertura do Canal do Panamá (FOLLET HOLT, 1923 apud EDMUNDSON, 2016, p. 25).

³ Henry Koster, *Travels in Brazil*, 1816, Vol. 1:17. Tradução: Luís Câmara Cascudo, *Viagens ao Nordeste do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1942. Apud William Edmundson, *A Gretoeste: a História de Rede Ferroviária Great Western of Brazil*, João Pessoa: Ideia, 2016, p. 85.

⁴ Cabo Branco é uma praia urbana brasileira de João Pessoa, capital do estado da Paraíba.

⁵ Tipo de vento constante e úmido que tem ocorrência nas zonas subtropicais em baixas altitudes. Ele sopra nos trópicos e na região do Equador de leste para oeste e por serem úmidos provocam grande incidência de chuvas.

⁶ Passagem navegável ao sul da América do Sul continental. Situa-se entre o continente a norte e a Terra do Fogo e cabo Horn a sul. Este estreito é a maior e mais importante passagem natural entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

Segundo Abreu (2000), citado por Rui Erthal (2003), as categorias presentes pode e deve ser utilizada para a orientação do método do estudo do passado, pois são ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças do passado e preparam o futuro. A lógica de ligar o litoral ao interior de maneira rápida estava pautada no transporte ferroviário que naquele momento seria indispensável ao estado de Pernambuco que foi o segundo a receber os trilhos no Brasil.

3.1 Construindo e consolidando as ferrovias em Pernambuco

Diante a conjuntura da época, todos os fatores se mostravam positivos para que Pernambuco recebesse os trilhos ingleses. A Revolução Industrial na Inglaterra cada vez acelerada onde o próprio país não dava mais conta da fabricação têxtil pelo fato da matéria prima não acompanhar o ritmo de produção das máquinas. Os Ingleses viram o Recife com ponto essencial para a construção das ferrovias e de um porto que fosse capaz de suportar as movimentações ferroviárias e marítimas. A partir daquele momento os ingleses voltaram os olhares para Pernambuco que tinha um clima propício a plantação da cana-de-açúcar que era uma cultura consolidada, porém precisava acelerar a produção do algodão e a distribuição no sentido interior – litoral que o mesmo fosse embarcado nos navios e levados para a Inglaterra.

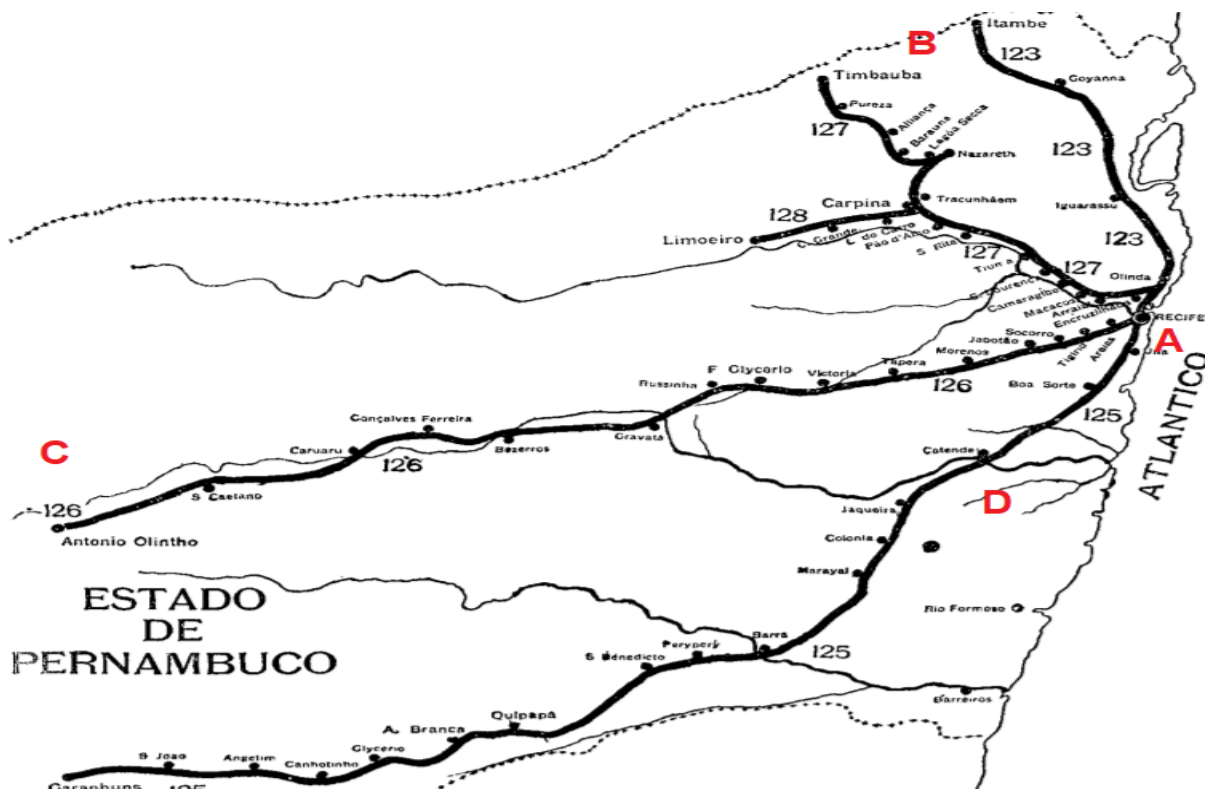
Se tivéssemos ido com o nosso capital para um país que fosse um deserto despovoado e improdutivo talvez pudéssemos ter merecido por nossa tolice o destino que nos foi infligido. Mas nós servimos a muitos ricos distritos e carregamos mais de três milhões de passageiros e mais de um milhão e meio de toneladas de cargas por ano. Não foi tolice que nos levou a esse país que tinha o anseio de modernidade. O nosso capital, as nossas técnicas e o aval do governo brasileiro neste momento são os responsáveis por tamanho progresso (FOLLET HOLT, 1923 apud EDMUNDSON, 2016, p. 19).

O investimento ferroviário em Pernambuco foi realmente um bom negócio para os ingleses e para o país que naquele momento gozava de um transporte ágil e que transportava grande quantidade de pessoas e mercadorias. Diante da afirmação do presidente da *Great Western*, na página anterior, o transporte ferroviário foi sem dúvidas um avanço no meio de transporte e deslocamento terrestre das pessoas pelo mundo e não diferente no Brasil, para ser mais exato: em Pernambuco que era um grande produtor de açúcar e tinha sua produção limitada pelo precário meio de transporte animal. O aumento da produção açucareira impulsionada pelas

movimentações ferroviárias e a produção do algodão no agreste fez com que um pequeno terminal marítimo desse lugar ao porto do Recife que foi inaugurado em 12 de Setembro de 1918.

O terminal marítimo era visto como o fim das linhas férreas, já que pouco entrava pelo porto, as produções açucareiras e algodoeiras se faziam em áreas afastadas do litoral e se davam em um sentido Oeste-Leste, neste caso: do interior para o litoral. Com a construção do porto do Recife as linhas férreas foram ganhando aprimoramentos e passaram a ser vistas como o ponto de partida, já que a nova estrutura passou a receber navios com mercadorias que eram comercializadas em Recife e até transportadas para o interior via linha férrea. As linhas férreas foram construídas em forma de vértice (Figura 6). A linha férrea sentido Norte passava por toda a Zona da Mata e se conectava com o as linhas do Estado da Paraíba. A linha Sul passava por toda a Zona da Mata e se conectava as linhas férreas do Estado de Alagoas. A linha centro seguiu até o município de Salgueiro onde se conectava com outro ramal que seguia a até Petrolina.

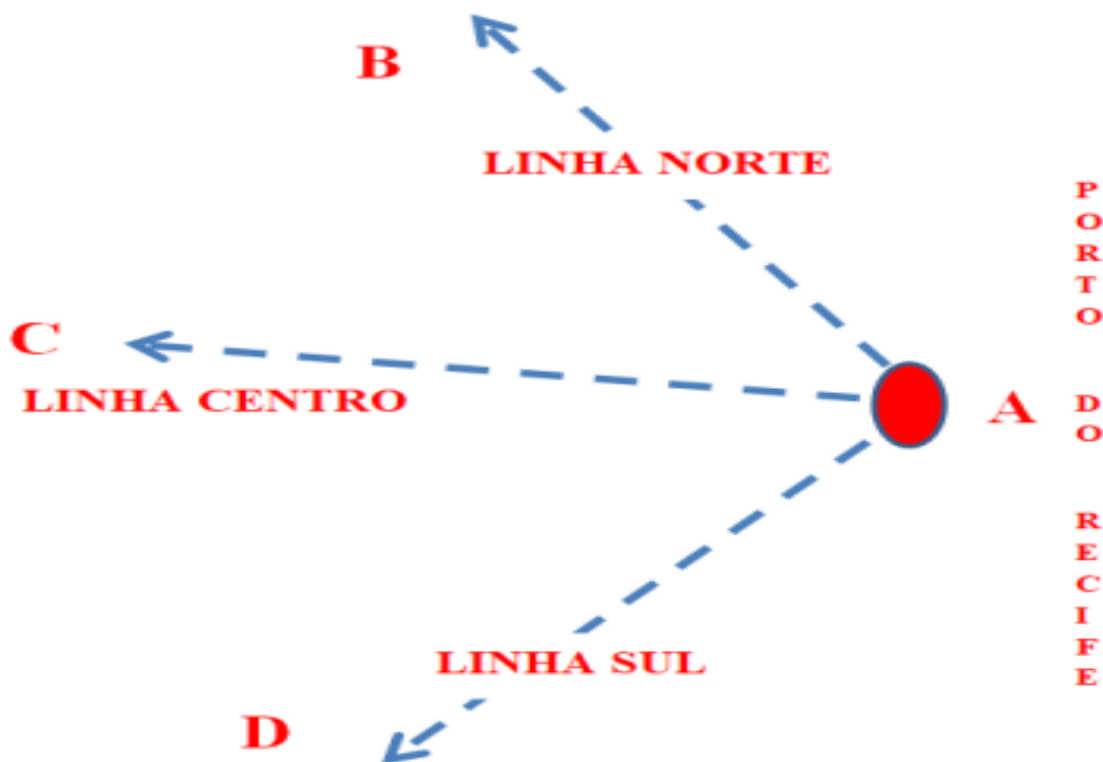
FIGURA 06 - Vértice ferroviário no estado de Pernambuco



Fonte: Moacir Silva - I Centenário das Ferrovias Brasileiras – IBGE 1954.

Para uma melhor representação, foi elaborado um esquema simples de um vértice matemático, que chama atenção para o formato do mesmo (Figura 7) em relação ao traçado férreo (Figura 6). Levando em consideração o porto do Recife como o ponto inicial do vértice.

FIGURA 07 - Vértice matemático



Representação quanto à posição das linhas férreas em Pernambuco – **Elaborado por:** Raphael Fontoura, 2018.

De acordo com Moreira (2009), o desenvolvimento da rede de transporte estabelece uma conexão que evolui e se acelera do século XI ao XVIII, quando então advém a Revolução Industrial e com ela a máquina a vapor, o trem e o navio. As ferrovias ganharam o discurso onde era preciso cada vez mais conectar as regiões produtoras ao porto marítimo dentro da lógica econômica de exportação. De maneira geral as ferrovias foram construídas e passaram ser vistas como um vértice⁷.

O vértice matemático se fez representar neste trabalho a título de uma representação parecida com a cartográfica. O traçado das linhas férreas não é exato

⁷ Ponto comum entre os lados de uma figura geométrica, ou o encontro de duas semirretas ou mais, normalmente numerado, dos dois lados de um polígono.

e não é retilíneo igual à representação do vértice. O vértice geográfico no qual foram construídas as linhas férreas procurou respeitar a morfologia do relevo e seguiu a diante com a lógica de traçado pelas cidades a qual os trens teriam uma maior otimização de volume cargueiro, posteriormente os trens passaram a se locomover com pessoas, aumentando o fluxo migratório. A figura mostra a estrutura férrea dentro do espaço geográfico pernambucano. As letras A, B, C e D representam o vértice de construção que cada ponto de produção estava ligado ao transporte ferroviário.

Também é possível perceber que a linha centro representada pela letra C, ainda se encontrava em um projeto inacabado, onde foi consolidado até o município de Salgueiro na década de 1960. O ponto A se faz representar pelo porto do Recife e passou a ser visto como um ponto central. Partia do ponto A o vértice B que seguia para a Zona da Mata Norte e escoava a produção do Açúcar. O vértice C seguia em direção ao Agreste e Sertão visando escoar a produção do algodão e o vértice D também escoava a produção do açúcar da Zona da Mata Sul.

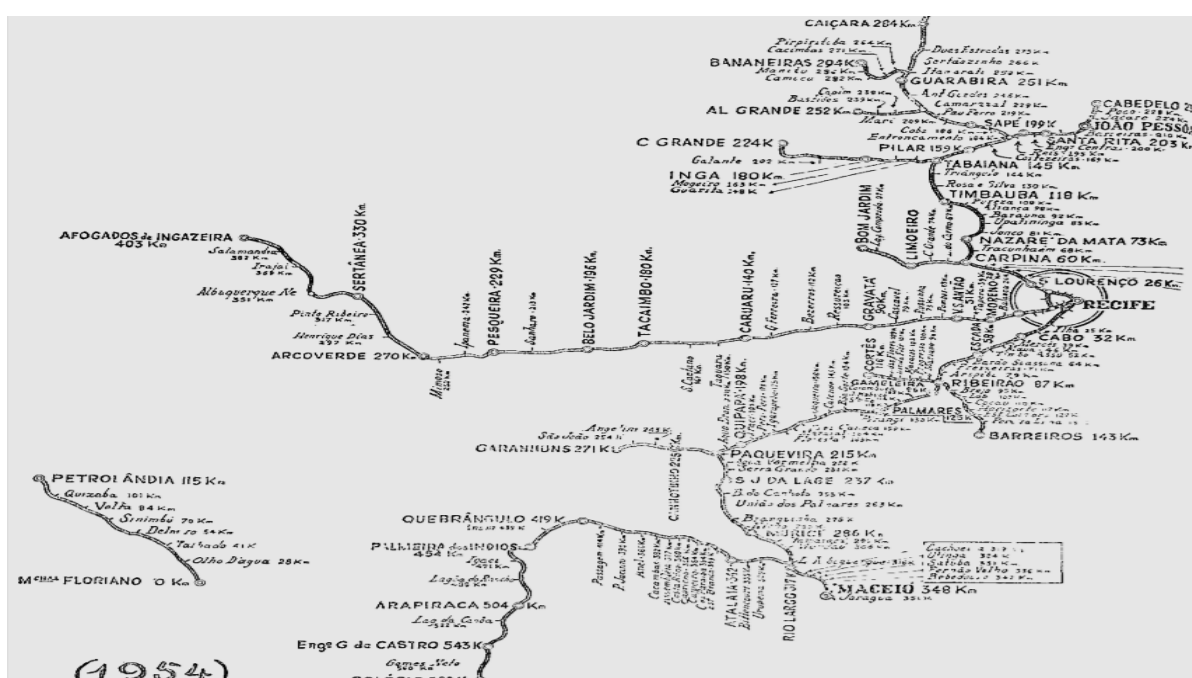
Quando as obras da estrada de ferro para o interior paravam em um determinado ponto, essa povoação ou cidade se transformava em uma “ponta de trilhos” e passava a ganhar importância como centro de uma sub-região. Isto porque, sendo a última estação da linha, passava a ser o ponto de convergência da produção de uma determinada área, funcionando assim, como antigos pequenos portos, de intermediário entre o interior e Recife (ANDRADE apud CAVALCANTI, 2015, p. 62).

Segundo Cavalcanti (2015), a centralidade comercial ferroviária no Recife foi intencional: alguns fatores influenciaram diretamente para que o Recife se tornasse o Ponto A do vértice, tanto na escala local como na escala regional. O adensamento populacional possibilitou naquela época um forte mercado interno. A Associação Comercial de Pernambuco, junto a interesses políticos e dos atacadistas, conseguiu viabilizar um maior fluxo ferroviário de mercadorias e pessoas para o Recife. Desta forma, o Recife se tornou a principal praça ferroviária entre os Estados de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte (Figura 8) causando assim uma enorme insatisfação nos estados vizinhos.

As ferrovias estavam diretamente ligadas às produções de açúcar e algodão, porém, com a chegada dos trilhos no Agreste pernambucano e a produção do

açúcar mais barato nas Antilhas Holandesas, outros produtos passaram a ser transportados e comercializados no mercado interno do Recife. Esses produtos passaram a ser bastante apreciados e consumidos cada vez mais rápido dados à viabilização do transporte ferroviário. Entre esses produtos podemos citar o milho, feijão, gado bovino vivo, café, frutas, madeira, carvão, materiais de construção, artigos de couro, mamona para extração do óleo, e uma série de outros produtos que evidenciam a formação de um mercado interno regional.

FIGURA 08 - Ligação ferroviária entre os estados de PE, PB, RN e AL



I Centenário das Ferrovias Brasileiras – IBGE 1954 **FONTE:** Moacir Silva

A forma espacial guarda uma relação umbilical com o passado. Nesse sentido, interferem sobre a estruturação do ordenamento espacial da teia de relações entre os núcleos citadinos de uma região as características do processo de ocupação e povoamento do território; os “ciclos econômicos” atuais e pretéritos e a específica capacidade de geração de renda e acumulação de excedente por parte de cada núcleo urbano, algo conjunto às relações estabelecidas com suas hinterlândias⁸; assim como as redes de transporte e demais infraestruturas implantadas ao longo do tempo, tornando determinadas localidades mais susceptíveis à atração e ao recebimento de investimentos, e conseqüente oferta de produtos e serviços que determinam maior ou menor capacidade de polarização de tal cidade, em relação às demais (CAVALCANTI, 2015, p. 152).

⁸ Região afastada de áreas urbanas, ou, simplesmente, dos centros metropolitanos ou culturais mais importantes; interior.

Cavalcanti (2015) afirma que a rede de transporte é marcada por uma formação espacial periférica de base colonial que concentra na sua cidade principal, as principais atividades econômicas, no caso de Pernambuco. Essa cidade se faz representar pelo Recife. As áreas mais afastadas, o interior: é caracterizado pelo baixo nível de desenvolvimento socioeconômico. Pernambuco se encaixa perfeitamente na classificação urbana dendrítica onde o crescimento desequilibrado é visível entre a capital e o restante do estado.

No caso específico do estado de Pernambuco, acreditamos que sua rede urbana ainda não sofreu grandes transformações como consequência direta da ausência de atividades econômicas mais pujantes no interior, apresentando na atualidade um perfil tipicamente dendrítico, como herança do processo histórico de colonização e povoamento (CAVALCANTI, 2015, p. 154).

De acordo com La Blache (1995), citado por Cavalcanti (2015), ao relatar o processo de ocupação do “Novo Mundo”, afirma que a cidade matriz “convida/obriga o interior a se abrir e se conectar com o mundo civilizado”. La Blache remete a ideia de integração entre as diferentes regiões do globo, através da exploração de novos locais com certa conexão que penetra do litoral sentindo interior.

O meio de transporte foi sem dúvidas a melhor integração física entre as regiões em qualquer parte do planeta no que diz respeito ao ordenamento da rede urbana. Cavalcanti (2015), afirma que por volta do século XIX antes das construções das primeiras ferrovias, Pernambuco estava devidamente ocupado de acordo com as relações que se deram no período colonial de ocupação territorial. O adensamento populacional próximo ao litoral era viável pelas relações econômicas do açúcar. Já no Agreste e Sertão, o adensamento era baixo, devido as grandes distâncias e a não integração. Contudo podemos afirmar que o estado de Pernambuco estava ocupado e não integrado. Essa não integração se dava justamente pela falta do transporte que podia percorrer longas distâncias de forma ágil.

As ferrovias consolidaram Pernambuco como província agroexportadora do açúcar e do algodão. O avanço das ferrovias permitiu a observação e ocupação das terras longínquas do litoral. Enquanto as ferrovias avançavam e desenvolvia pequenos núcleos urbanos, uma dinâmica de inclusão ferroviária acontecia na Zona da Mata pernambucana. O ramal principal das linhas férreas não atendia

diretamente aos engenhos e usinas, por este motivo: as mesmas começaram a construir pequenos ramais de ligação entre as áreas produtoras à linha principal.

Segundo Raffestin (1993), a formação de uma rede leva em consideração um movimento que globaliza determinadas regiões e exclui outras. Desta maneira os engenhos e usinas estariam inclusas no processo direto do transporte ferroviário quanto as suas demandas, caso contrário, estariam fadadas ao fracasso e isoladas quanto ao seu papel no que diz respeito ao escoamento da produção.

A rede aparece, desde então, como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo: se adapta às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Segundo Lamounier (2012), Recife passou por um processo de transição de uma sociedade baseada no trabalho escravo para uma realidade voltada as relações capitalistas de produção. Essa mudança foi sentida em todo o país, não apenas em Recife.

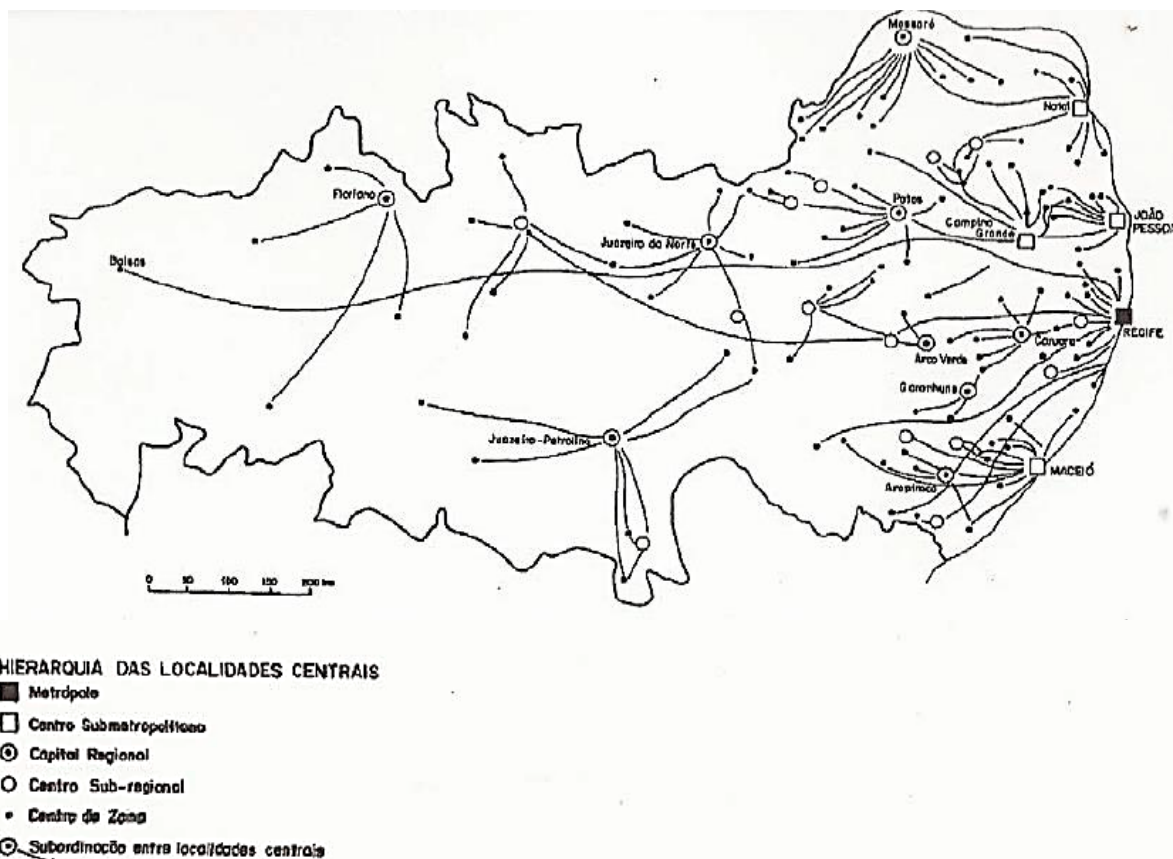
O início das obras de construção das ferrovias no Brasil coincide com a extinção do tráfico internacional de escravos em 1850 e com o encaminhamento da política de abolição gradual da escravidão. Desde o princípio, a discussão em torno das primeiras concessões envolvia o problema da mão-de-obra. As principais opções eram imigrantes e brasileiros livres e pobres sob os mais diversos tipos de arranjos de trabalho. Temia-se que as obras de construção, que demandavam uma enorme quantidade de trabalhadores, pudessem intensificar a demanda e aumentar a competição por mão-de-obra, provocando um aumento dos salários dos trabalhadores ocupados com a agricultura de exportação (LAMOUNIER, 2012, p. 8).

A base que sustenta os trilhos é chamada de dormentes: estes que por muito tempo foram construídos de madeira quando ainda não existia a técnica da construção sólida do concreto que dependia de uma central de construção e um sistema de transporte logístico que transportava tal base. Os dormentes indicavam o sentido do adensamento populacional e da urbanização ao criar as bases para consolidar cidades quando estas eram ponta de trilhos⁹ ou entroncamentos¹⁰

⁹ Significa dizer o destino final do percurso da linha férrea tendo como base o começo das operações ferroviárias em um determinado lugar.

ferroviários que comercializavam a compra da produção regional e por outro lado recebiam as importações manufaturadas que chegavam ao Porto do Recife via transporte marítimo e seguia para o interior via transporte ferroviário. Esses centros comerciais se tornaram mais tarde polos regionais ¹¹ (Figura 9) sob a influência da metrópole, neste caso, o Recife como mostra o mapa seguinte.

Figura 09 - Áreas de influência do Recife e atuação dos Polos Regionais



Mapa Regional dos estados de Alagoas, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. **FONTE:** (Região de Influência da Cidade do Recife). (REGIC/IBGE 1987 apud CAVALCANTI, 2015, p. 164).

Com a construção das ferrovias, algumas cidades que passaram muitos anos como ponto terminal da estrada, as chamadas “pontas de trilho”, Transformaram-se em centros de mudança do sistema de transporte e, beneficiadas por essa função, tiveram um grande crescimento. Ao continuar a ferrovia para o interior, algumas delas, como Campina Grande já se encontravam suficientemente equipadas, para manterem a sua importância e não decaírem, enquanto outras, por não terem se equipado, por não disporem de uma situação geográfica muito favorável, decaíram, perdendo a importância. (ANDRADE, 1977 apud CAVALCANTI, 2015, p. 91).

¹⁰ Junção de duas ou mais vias férreas.

¹¹ São cidades do interior distantes das grandes capitais que se destacam dentre os demais núcleos urbanos menores e exercem grande influência em seu entorno.

As vias de ligações do mapa, a seguir, devem ser entendidas como pontos principais no que diz respeito às vias de ligações criadas pelas ferrovias e as suas importâncias regionais em um lugar que oferta bens e serviços. No Agreste e Sertão onde pequenos vilarejos começaram a se formar, algumas cidades cresceram e outras que não se equiparam participaram apenas como um pequeno ponto de parada e foram condenadas à estagnação ou ao esquecimento levando em consideração que a malha ferroviária entrou em declínio a partir da década de 1960 com determinadas políticas que começaram a substituir as ferrovias pelas rodovias. Levando em consideração determinadas situações de localização e importância dentro do circuito ferroviário e a formação urbana, se faz necessário exemplificar o caso de exclusão de determinados espaços. Dentro do circuito ferroviário no Estado de Pernambuco aconteceram casos de inclusões de pequenas vilas que foram elevadas ao posto de distrito com a chegada dos trilhos e do transporte ferroviário e logo com o sucateamento do transporte ferroviário, esses pequenos distritos se viram isolados por não serem mais pontos obrigatórios de passagem do transporte de massa. Em Pernambuco os casos dessa inclusão e exclusão foram todos parecidos, cabe aqui salientar que a exemplificação de um caso, se torna pertinente aos outros distritos.

3.2 Albuquerque Né: um exemplo de inclusão e exclusão

Albuquerque Né é um pequeno distrito do Município de Sertânia (Figura 10) no estado de Pernambuco que fica distante de Recife em média 351 km. A estação de Albuquerque Né foi inaugurada em 1941. Foi ponta de linha da Central de Pernambuco por sete anos, desde sua inauguração até 1947, quando foi aberta a estação seguinte, no município de Igaracé – PE.

FIGURA10 - Traçado ferroviário e a estação em Albuquerque Né



Vista aérea do distrito de Albuquerque Né, atualizada. FONTE: Google Earth – Adaptado pelo autor.

O fato da inauguração (Figura 11) de determinada estação colocou Albuquerque Né no circuito da integração ferroviária dentro do estado de Pernambuco. Como ponta de trilhos ligada diretamente ao Recife, esta pequena vila foi elevada ao posto de distrito por conta do seu crescimento promovido pela movimentação ferroviária de pessoas e mercadorias. A partir daquele momento Albuquerque Né servia de ponta de terminal as mercadorias que chegavam do Recife e outras cidades do interior. Albuquerque Né ficou apenas como ponto de parada final e o pequeno distrito não cresceu espacialmente como se esperava. As principais atividades continuaram concentradas em Sertânia onde o trem também fazia sua parada no centro da cidade.

Um questionamento se faz necessário quanto à rede transporte que integra as regiões do território. Não estaria Albuquerque Né interligada a qualquer parte do globo quanto a sua ligação ferroviária ao porto do Recife e ao transporte marítimo? Nos dias atuais o pequeno distrito vive de pequenos comércios e criação de caprinos. A única via de ligação é a rodovia PE 275 em péssimas condições onde em determinados trechos o asfalto acaba e o solo predomina. A estação de trem encontra-se em completo abandono meio ao lixo e fezes de animais, rala vegetação e resto de construção. A via férrea praticamente não existe mais, determinados trechos foram retirados e aos trilhos que resistem estão soterrados.

. FIGURA 11 - inauguração da estação de Albuquerque Né



Linha da Central de Pernambuco – **FONTE:** Guia Geral de Estradas de Ferro do Brasil, 1941; Mapa - acervo R. M. Giesbrecht).

O exemplo do distrito de Albuquerque Né se torna apenas um dentro do estado de Pernambuco, levando em consideração os inúmeros casos semelhantes ao longo de toda via férrea, tanto na Zona da Mata, Agreste e Sertão.

Desses pequenos distritos nenhum progrediu a categoria de cidade por justamente pertencer a cidades mais equipadas e que também possuíam estações ferroviárias. Albuquerque Né entrou em estagnação já como ponta de trilhos e a inauguração da próxima estação consolidou a sua posição de pouca importância no espaço geográfico local.

A (Figura 12) retrata o mesmo lugar que a (Figura 11) em épocas diferentes. As marcas deixadas na velha estação mostra a ação do tempo criado pelo homem. Caso não tivesse sido criada determinada dinâmica ferroviária em tal lugar, seria praticamente impossível analisar as marcas do tempo na paisagem. Levando em consideração as questões das diferentes épocas, tempo e dinâmica local, podemos afirmar que a época atual nos apresenta um desenvolvimento espacial quanto ao

desenrolar ferroviário? A foto que nos apresenta a inauguração da estação na década de 1941 parece ser mais relevante aos olhos, embora seja antiga.

FIGURA 12 – Estação de Albuquerque Né abandonada



Estação ferroviária de Albuquerque Né. Distrito de Sertânia – PE. **FONTE:** Memória Ferroviária de Pernambuco 2012.

Deve-se levar em conta que o sistema viário e a organização do espaço estão intimamente ligados, não se podendo separar um do outro. A rede viária vai se desenvolvendo e se expandindo pelo espaço geográfico em função do povoamento e da produção do mesmo, ao mesmo tempo em que a área se povoa e se desenvolve em função do povoamento e da implantação da rede viária (ANDRADE, 1977 apud CAVALCANTI, 2015, p. 137).

Para Elias (1998), a consciência humana é mais atingida pela repetição inelutável das mesmas sequências, como o ciclo das estações do que pela sucessão de anos que não voltarão jamais. O tempo criado pelo homem revela que nem tudo que ficou no passado deve ser considerado retrogrado ultrapassado ou coisas do tipo. A estação abandonada junto à linha férrea passa a ser ultrapassada por causa do não uso e da não utilidade das políticas atuais, e não porque foi construída no passado.

3.3 A ferrovia e a paisagem do Recife e da Zona Mata

Os padrões de construções irregulares e sem planejamento contemplou o Recife com ruas sinuosas e sem largura padrão, isso provocava transtorno de circulação, basta observar o traçado das ferrovias no que hoje é denominado como Bairro do Recife e as sinuosidades dos trilhos que ainda resistem meio ao asfalto.

Locais tradicionais hoje do Recife como a Zona Norte e a Zona Sul, os chamados bairros nobres, começaram a ser povoados e eram afastados do centro. Os locais mais distantes do centro começaram a ser ocupados por não existirem mais espaços meio ao bairro portuário, o deslocamento começou a ser um problema aos moradores. Os deslocamentos eram feitos por intermédio de carros de bois, carroças tracionadas a cavalos e algumas feitas por escravos. O transporte fluvial no Recife feito por canoas e embarcações maiores era o principal meio de locomoção das pessoas que moravam as margens do rio Capibaribe.

O Porto do Recife foi um grande impulsionador do crescimento urbano. O movimento portuário, mercantil, manufatureiro e industrial: fez surgir uma grande quantidade de empregos. Cada vez mais pessoas vieram para o Recife em busca de melhores condições de vida. Segundo Cavalcanti (2015), à medida que a cidade do Recife crescia, novos espaços transformavam seu uso em solo urbano, levando em consideração que o transporte ferroviário recifense se dava com a relação entre o porto e as áreas mais afastadas criando uma relação intra-urbana, ou seja: as áreas que estão no interior do perímetro urbano.

Como já destacado, o transporte ferroviário, pôs fim ao transporte do açúcar via barcaças pelo litoral até o porto do Recife. No contexto urbano, as maxambombas¹² e bondes puseram fim ao transporte de pessoas via fluvial. Trafegar no transporte terrestre abria mais leques de circulação, já que o transporte fluvial estava limitado pelos rios que cortam Recife. No Recife, além da movimentação ferroviária portuária, foram instalados trilhos pelas ruas da cidade criando um novo modelo de transporte urbano em Pernambuco. Esses transportes ficaram conhecidos como Maxambombas.

¹² O maxambomba foi um veículo sobre trilhos que puxava de dois a três vagões de passageiros. Geralmente de primeiro andar, essa modalidade de transporte urbano foi implantada de forma pioneira no Recife (primeira cidade da América latina a receber esse investimento) no ano de 1868.

A partir da construção do Porto do Recife, a cidade começou a tomar novos traçados impulsionada pela construção dos trilhos. Ruas e avenidas foram ganhando a estrutura metálica que passou a tomar conta da cidade de uma maneira geral. O traçado a partir do porto do Recife tomou em um primeiro momento um traçado de leque com já indicado mais acima, e à medida que a cidade foi crescendo as vias férreas foram tomando outros traçados diferentes e contemplando pequenas manchas urbanas que se conectaram a via principal que chegava até o porto do Recife e a partir do porto tomava conexão com as maxambombas e bondes criando assim uma integração ferroviária dentro da urbanização recifense.

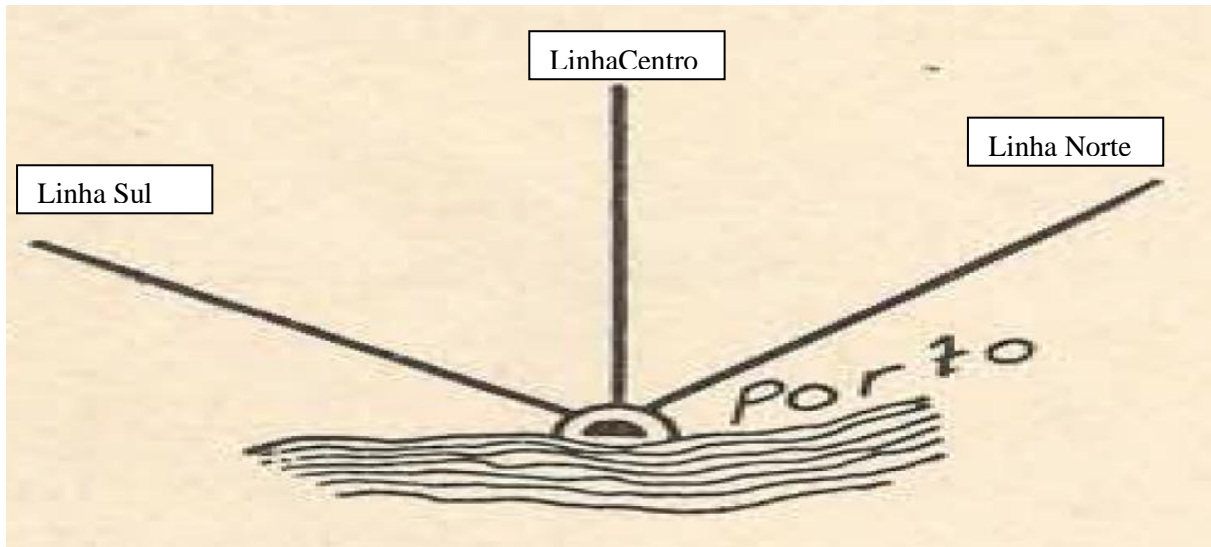
Segundo Duarte (2005), a partir do momento que urbanização começou a crescer, as vias férreas começaram a tomar novos traçados. Os traçados urbanos férreos alcançados pelas Maxambombas progrediam de acordo com a demanda urbana, desta forma, novos ramais foram criados fazendo a integração ferroviária a partir do porto para os bairros afastados e do porto para o interior do estado. De acordo com Duarte (2005), o Recife atravessou um processo de transformação modernizadora, resultante do progresso tecnológico representado pelo sistema ferroviário, este que passou a fazer parte da paisagem da cidade.

Para Sílvia (2007), o enfoque das transformações no tempo é inevitável e prevalecem sobre estudos sobre os estudos do passado. Nessa linha, muita ênfase é dada à cultura enquanto agente da transformação da paisagem natural ao longo do tempo, criando paisagens culturais. Cosgrove (1984) citado por Sílvia (2007), ressalta que uma das tarefas da geografia histórica é tornar compreensível as mudanças de ordem espacial e nas relações ambientais. A paisagem e sua história nos direcionam ao papel ativo da produção cultural na transição para o capitalismo, um papel apontado pela geografia histórica. De acordo com Braudel (1996), citado por Maria (2007), as mudanças nas paisagens é explicada a partir da evolução dos alicerces econômicos e da organização social.

O traçado férreo (Figura 13) a partir do porto do Recife tomou em um primeiro momento um traçado de leque com já indicado mais acima, e à medida que a cidade foi crescendo as vias férreas foram tomando outros traçados diferentes e contemplando pequenas manchas urbanas que se conectaram a via principal que chegava até o porto do Recife e a partir do porto tomava conexão com as

maxambombas e bondes criando assim uma integração ferroviária dentro da urbanização recifense.

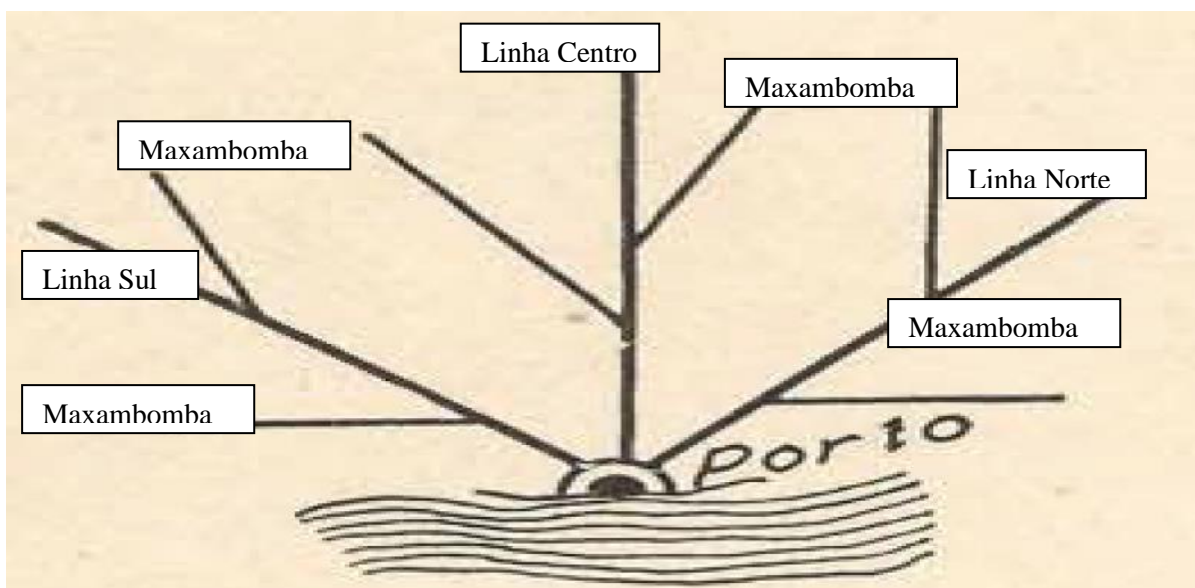
FIGURA 13 - Traçado férreo a partir do Porto do Recife



Projeto Inicial das linhas férreas Norte, Centro e Sul no estado de Pernambuco em direção as regiões produtoras do açúcar e algodão – **FONTE:** SILVA, 1949, p. 98.

A figura acima destaca apenas o traçado férreo criado para o escoamento do açúcar da Zona da Mata Norte e Sul. A linha centro estava conectada ao Agreste e Sertão e visava o escoamento do algodão. A partir do momento que urbanização começou a crescer, as vias férreas começaram a tomar novos traçados. Os traçados férreos urbanos (Figura 14) alcançados pelas Maxambombas progrediam de acordo com a demanda urbana, desta forma, novos ramais foram criados fazendo a integração ferroviária a partir do porto para os bairros afastados e do porto para o interior do estado como se mostra na figura abaixo e as percebidas modificações.

FIGURA 14 - Modificações de acordo com a urbanização



Modificação do traçado de acordo com a urbanização do Recife – Ramificação férrea para uma maior integração das maxambombas – **FONTE:** SILVA, 1949, p. 98.

A maxambomba era geralmente um pequeno vagão a vapor com uma cabine aonde o condutor conduzia a composição com no máximo três vagões de passageiros (Figura 15).

Hoje ao trefegar em frente à Faculdade de Direito do Recife é impossível imaginar sem um conhecimento prévio, determinado cenário que se apresentou entre (1868 – 1889).

FIGURA 15 - Modelo clássico da maxambomba no Recife.



Maxambomba em frente à Faculdade de Direito do Recife com a sua linha de comunicação da época: O telégrafo – **FONTE:** Fundação Joaquim Nabuco apud Duarte, 2005. Anexos.

Só pelos olhos da memória que é possível ver, na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece a vista, mas a presença daquilo que não mais ali está (PESAVENTO, 2002 apud, FREIRE, p. 12).

O transporte ferroviário se apoiou em estruturas para consolidar sua margem de atuação, se bem que quando se fala de transporte terrestre, todos dependem de dessas estruturas para um maior alcance de circulação. Logo essas estruturas começam a fazer parte da paisagem. Em Pernambuco, ao se distanciar do Recife pode-se perceber paisagens diferentes à medida que vamos nos afastando do litoral. É cabível falar aqui das paisagens da Zona da Mata, Agreste e Sertão.

O que distingue a geografia histórica da história propriamente é que, do ponto de vista da periodização, não há para a geografia histórica uma divisão lógica entre passado e presente, sendo tarefa do geógrafo histórico não apenas descrever sobre as mudanças na paisagem, mas compreender a mudança histórica do fenômeno geográfico (NORTON, 1984 apud, MARIA, 2007, p. 6).

Para Santos (2006), a paisagem é o conjunto de forma que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O transporte ferroviário passou a ser tão comum em Pernambuco que na década de 1920 já era uma marca registrada da paisagem do Recife (Figura 16), quando falamos em uma concentração urbana maior.

FIGURA 16 – Bonde elétrico atravessando a ponte Maurício de Nassau



Década de 1930 – FONTE: Memória Ferroviária de Pernambuco / Museu do trem catalogo.org, 2007.

A sequência das imagens mostra o transporte ferroviário urbano como um elemento da paisagem cultural que entrou em desuso com o passar do tempo. As vias férreas foram ou únicos objetos que restaram desse transporte. Os trilhos permaneceram nas vias como forma de mostrar um saudosismo do passado, por muitas vezes os trilhos que ali estão presentes não são percebidos justamente por não existir o transporte ferroviário no Bairro do Recife como representa a figura (17).

FIGURA 17 - Movimentação Ferroviária urbana no centro do Recife



Bonde elétrico atravessando a ponte da Boa Vista sobre o rio Capibaribe – FONTE: Memória Ferroviária de Pernambuco / Museu do trem catalogo org, 2007.

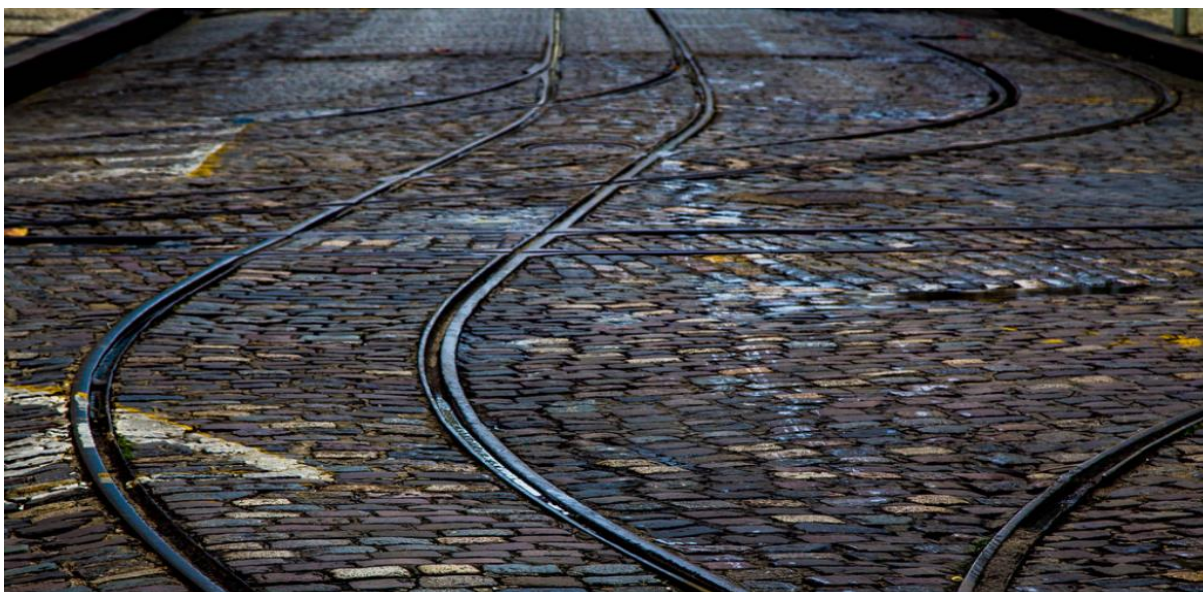
De acordo com Meinig (2002), qualquer paisagem é composta não apenas por aquilo que está à frente dos nossos olhos, mas também por aquilo que se esconde em nossas mentes.

Assim, as paisagens fazem parte do espaço geográfico, que é o espaço onde vivem os seres humanos, ou seja, a superfície terrestre. É comum relacionar a palavra paisagem a um lugar bonito ou natural. No entanto, a paisagem é o resultado de todas as interações sociais e naturais que ali ocorrem em um determinado momento (ROUGERIE, G.1981 apud VESENTINI, 2016, p. 5).

Nos dias atuais é praticamente impossível visualizar alguma movimentação de trens ou bondes compondo a paisagem no Recife. Os únicos objetos que restaram foram os trilhos (Figura 18) que se fazem presente em partes do centro histórico da cidade e em partes que seguiam pela avenida sul. Levando em consideração que a expansão ferroviária se deu do porto para áreas produtoras na Zona da Mata norte e sul, Agreste e Sertão, não foi só no Recife que o trem se fez presente na paisagem.

De acordo com Santos (1996), as rugosidades são espaços construídos, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporada ao espaço. A movimentação ferroviária nos antigos armazéns do Porto do Recife é praticamente zero.

FIGURA 18 – Os trilhos e seus cruzamentos na Rua do Bom e Jesus



Trilhos remanescentes da época do Recife Ferroviário no calçamento original ainda da época dos bondes que seguiam do porto para os bairros entre as décadas de 1910 e 1950– **FONTE:** Italberto Figueiras Dantas – Flickr photos.

Na representação da (Figura 19) podemos observar fachadas que dialogam com o piso das calças, ruas, postes e trilhos. Os automóveis destoam da paisagem, percebe-se que são de diferentes épocas e mesmo foi incorporada a mesma onde os trilhos ficam na sombra do esquecimento. Esses são alguns exemplos dos inúmeros que podem ser aqui citados dentro da área urbana do Recife. Visto que os galpões que serviam de depósitos para produtos, hoje estão ganhando novos usos como bares, museus e lojas.

FIGURA 19 - Rua do Bom Jesus e seus automóveis



Rua do Bom Jesus no Bairro Recife tomada por automóveis estacionados sobre os trilhos - **FOTO: Arquivo JC / Imagens - Beto Figueiroa, 2016.**

O registro a seguir feito em 2009 retrata apenas uma movimentação urbana do trem (Figura 20) que possivelmente estaria sendo levado a destino para a oficina em Edgar Werneck na zona Oeste do Recife próximo ao escritório do Metrorec.

FIGURA 20 - Trem atravessando a Praça do Marco Zero



Trem de carga compoendo a paisagem do bairro do Recife – **FONTE: Memória Ferroviária de Pernambuco, 2009.**

(...) podemos acrescentar ao debate das fontes históricas as fotografias e mesmo a história oral. As fotografias têm um papel importante na captura de imagens do real, que podem ficar guardadas e cristalizadas por muito tempo. Dependendo do olhar que se lance sobre as fotografias, muitas informações podem ser reveladas (LIMA, 2012, p. 58).

A fotografia é sem sombra de dúvidas uma importante aliada na questão da observação da paisagem. A mesma nos apresenta realidades do passado e nos permite uma análise profunda e depende do objetivo e conhecimento de quem observa, desta forma podemos afirmar que a fotografia se torna uma ferramenta mais apurada que as análises a partir da literatura ou pintura. A fotografia que vem a seguir nos permite uma análise melhor da realidade apresentada, pois foi realizada a partir de um lugar real.

A fotografia nos permite observar, descrever e discutir de uma forma apurada os elementos que compõem a paisagem. O clima, a vegetação, o relevo, o solo, e as condições atmosféricas de tempo são elementos naturais da paisagem. Cabe a observação da ferrovia inserida como paisagem cultural nos dias atuais.

O trem por muito tempo fez parte da paisagem, hoje com a sua desativação restou apenas à via férrea que indica uma marca do passado, assim como as ferrovias nas áreas urbanas do Recife, neste caso dado as diferentes condições de ambientes. Esta ferrovia fez parte do trajeto norte partindo do Porto do Recife para as áreas produtoras do açúcar em Pernambuco até se integrar com a ferrovia no estado da Paraíba. Segundo Rocha (2007), o homem está inserido na paisagem e não atua apenas como um mero observador, ele atua diretamente na alteração da paisagem. A (Figura 20) nos apresenta a questão do fixo na paisagem. Moreira (2009) alerta que o saldo restante imóvel foi o que restou da paisagem cultural e que não se utiliza mais. Neste caso estamos falando da linha férrea. O fluxo neste trabalho se aplica ao trem, que faz parte de diversas paisagens sobre a mesma linha férrea. Segundo Moreira (2009), aquela mutação lenta que ainda permitia ao geógrafo explicar o mundo desapareceu nos anos de 1950. As novas técnicas e forma de organizar o espaço tornaram a paisagem cada vez mais dinâmica. A paisagem tornou-se fluída.

FIGURA 21 - Trem a Diesel em meio a Mata Atlântica



Trem a Diesel que partiu do Recife em direção a João Pessoa para que pudesse atuar na rede urbana administrada pela CBTU. Foto registrada próxima a Arena de Pernambuco **FONTE:** André Cardoso 2014.

É importante destacar que hora nas áreas urbanas ou em regiões com densas vegetações (Figura 22) e toda a sua dinâmica natural, as movimentações ferroviárias são partes da paisagem. Podemos dizer que paisagem é tudo aquilo que se vê, portanto, a parte visível do espaço.

FIGURA 22 – Paisagem da Zona da Mata Norte



A ferrovia compoendo a paisagem da Zona da Mata Norte de Pernambuco no município de Timbaúba – **FONTE:** André Cardoso 2011 – Museu do Trem de Pernambuco.

(...) a paisagem se define como espaço ao alcance do olhar, mas também à disposição do corpo; ela se reveste de significados ligados a todos os comportamentos possíveis do sujeito. (...) O corpo torna-se o eixo de uma verdadeira organização semântica do espaço que tem por base oposições como: alto-baixo, direita-esquerda, frente-atrás, próximo-distante (...) (COLLOT, 1990 apud ROCHA, 2007 p. 24).

O Homem vai moldando a paisagem, visto que a construção física passa a fazer parte da paisagem cultural e se torna herança meio ao espaço geográfico. Se tratando de ferrovia e transporte ferroviário em Pernambuco, as heranças permanecem meio ao seu valor histórico como as ferrovias, os trens e as estações em ruínas, pontes (Figura 23).

Assim, as paisagens fazem parte do espaço geográfico, que é o espaço onde vivem os seres humanos, ou seja, a superfície terrestre. É comum relacionar a palavra paisagem a um lugar bonito ou natural. No entanto, a paisagem é o resultado de todas as interações sociais e naturais que ali ocorrem em um determinado momento (ROUGERIE, G.1981 apud VESENTINI, 2016, p. 5).

FIGURA 23 - Ponte Ferroviária Cascavel – Gravatá – PE



Ponte ferroviária Cascavel transpondo o vale da Serra das Russas entre os municípios de Pombos e Gravatá construção 1886 – **FONTE:** Memória Ferroviária de Pernambuco 2012.

Segundo Freire (2017), quando as ferrovias chegaram às cidades brasileiras, em meados do século XIX, as principais estruturas físicas foram instaladas nas

áreas centrais e passaram a fazer parte da paisagem, também nas áreas mais afastadas.

As paisagens têm sempre o caráter de herança de processos (fisiográficos e biológicos), de atuação antiga, remodelados e modificados por processos de atuação recente. Assim as paisagens são uma herança, um patrimônio coletivo dos povos que, historicamente os modificaram ao longo do tempo e do espaço (AB´SÁBER, 1952, p.52).

A ponte ferroviária Cascavel permanece ainda hoje como uma marca na paisagem entre os municípios de São José dos Pombos e Gravatá. Esta é considerada pelos observadores ferroviários a ponte mais bonita de toda a linha central de Pernambuco. A beleza da arquitetura inglesa que transpõe os relevos baixos chega a eclipsar toda a dinâmica natural que envolve o meio a qual a ponte está inserida.

Os túneis (Figura 24) ferroviários são outras marcas ferroviárias deixadas nas paisagens. Em Pernambuco são de 14 túneis. Onde o relevo ofereceu declive foram construídas as pontes, e nos locais onde o relevo ofereceu obstáculos rochosos, foram construídos túneis.

FIGURA 24 - Túnel Ferroviário Cascavel – Gravatá – PE



O túnel ferroviário Cascavel construído para transpor o relevo cristalino na Serra das Russas – Construção 1984 - **FONTE:** Memória Ferroviária de Pernambuco 2012.

Ab'saber (1944), o homem promove grandes mudanças que se processam na paisagem, Algumas modificações chamam a atenção do viajante, demonstrando as transformações a qual o lugar passou.

A paisagem natural toma seu espaço quando a paisagem cultural deixa ser utilizada pelo homem. Aos olhos do observador desavisado, encontrar uma construção em meio a paisagem que se apresenta, pode causar espanto e despertar a curiosidade de saber a origem daquilo que está posto a sua frente. As operações ferroviárias se continuadas por esses caminhos férreos esquecidos, poderia nos apresentar novas relações do estudo no que diz respeito às contribuições do olhar ferroviário sobre a paisagem. Geralmente o transporte ferroviário se utiliza de lugares quase intocáveis, diferentemente das rodovias.

3.4 A ferrovia e duas paisagens diferentes de um mesmo local no Agreste pernambucano

FIGURA 25 - Ponte Ferroviária na Vila de Freixeira – Período de Seca



Ponte ferroviária em Frexeira Velha sobre o rio Ipanema no distrito de Mimoso em Pesqueira no Agreste Pernambucano – **FONTE:** Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco, 2011.

Para Mota (2003), a geografia se encarrega de analisar além do que está presente nas fotografias e nos textos. Existem outras mensagens além do que está posto, visível, podem-se buscar caminhos para analisar os espaços/vividos por seres humanos. A imagem nos apresenta uma paisagem quase inalterada (Figura 26) se não fosse à presença da ponte ferroviária. O trem ao passar pela ponte passava também a fazer parte da paisagem mesmo que de maneira momentânea

Para Schier (2003), a partir do momento que se constrói algo na paisagem, a mesma começa a ter um significado diferenciado, deixando de ser apenas uma referência espacial ou um objeto de observação. A ponte de Vila de Freixeira foi construída para transpor o rio Ipanema que em maior parte do ano é um rio de leito seco. A ponte ferroviária se destaca na paisagem meio caatinga. Independe do regime climático será a mesma ponte, inalterada em curto prazo. Porém em longo prazo possa ser que mesma se deteriore por conta do tempo sem manutenção devido a não utilização ferroviária.

Tradicionalmente, os geógrafos diferenciam entre a paisagem natural e a paisagem cultural. A paisagem natural refere-se aos elementos combinados de terreno, vegetação, solo, rios e lagos, enquanto a paisagem cultural, humanizada, inclui todas as modificações feitas pelo homem, como nos espaços urbanos e rurais. De modo geral, o estudo da paisagem exige um enfoque, do qual se pretende fazer uma avaliação definindo o conjunto dos elementos envolvidos, a escala a ser considerada e a temporalidade na paisagem. Enfim, trata-se da apresentação do objeto em seu contexto geográfico e histórico, levando em conta a configuração social e os processos naturais e humanos (SCHIER 2003, p. 80).

Observando a mesma tomada de foto (Figura 26) observamos a mesma ponte ferroviária e um cenário completamente diferente. A questão da diferenciação é o determinismo geográfico do local em destaque.

Segundo Meinig (2002) todos os trabalhos do homem são desprezíveis se comparados com o da natureza, porém o homem dominante faz com o seu trabalho seja sempre duradouro se colocando como mais importante frente à natureza. Tomando como observação o cenário do mesmo local mudou devido as diferentes épocas, a ponte continua a mesma e sem alteração.

FIGURA 26 - Ponte Ferroviária em Vila de Freixeira – Período chuvoso



Ponte ferroviária em Freixeira Velha sobre o rio Ipanema no distrito de Mimoso em Pesqueira no Agreste Pernambucano – **FONTE:** Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco, 2011.

O tempo passou e as ferrovias foram sendo deixadas de lado. Com a linha centro Recife - Salgueiro não foi diferente. Logo os trens deixaram de passar pelo trecho da Serra das Russas. O túnel em destaque se configura apenas como um dos catorze que existem ao longo da via e hoje são partes da paisagem que revela um passado ferroviário. Para Santos (1998), a memória é adquirida na medida em que o indivíduo toma como suas as lembranças do grupo com o qual se relacionou. O passado vivido na dinâmica ferroviária deixou saudades nas pessoas que vivenciaram e trabalharam em tal meio de transporte. Os trens, as vilas, os pátios ferroviários, as paisagens e as alegrias e tristezas ainda estão presentes nas memórias das pessoas que viveram tal realidade ferroviária.

4 O TREM E A FERROVIA COMO OBJETOS DE LEMBRANÇA EM PERNAMBUCO

Este capítulo tem por objetivo resgatar a memória com base no sentimento do espaço vivido por pessoas que vivenciaram o transporte ferroviário em Pernambuco. O relato oral como base de histórias de vida relacionada ao tema proposto. Nora (1993), afirma que um lugar de memória existe a partir do desejo dos homens com o passar do tempo, é aquilo que o transcende, pois o passado está presente dentro de si. As falas dos entrevistados serão apresentadas ao longo do capítulo assegurando junto aporte teórico as análises que foram feitas durante todo o trabalho. As análises são de ênfase qualitativa levando em consideração os significados, desejos e percepções de apenas duas pessoas entrevistadas, porém com conhecimento e vivências nas antigas ferrovias e trens. Mais contatos foram feitos com outras pessoas que tiveram vivência no circuito ferroviário pernambucano, porém não foram obtidas respostas por parte dessas pessoas.

A história oral insere no momento em que incide sobre a memória do lugar. As coletividades são construídas e vividas pelos sujeitos, as memórias então narradas dotam de sentido a vida social. O pesquisador ao fazer uma ponte entre o objeto pesquisado e os relatos orais, estabelece elementos como manifestações políticas, econômicas e sociais em que o depoente esteve inserido (FREIRE 2007, p. 11).

Para Oliveira (1999), explorar corretamente esses recursos possuirá em nossas mãos um poderoso instrumento que mostrará a realidade de diversos lugares sem a necessidade de deslocamento, assim tem-se “a possibilidade de ir a todos os lugares no tempo sem se quer ter os conhecidos”. Seguindo por estes dispositivos foi possível relatar o passado de maneira concreta levando em consideração o empírico dos entrevistados e suas emoções para com o transporte ferroviário, suas estruturas e lugares.

Seguindo este capítulo a luta de grupos junto ao poder público sob a justificativa da necessidade de certos trechos que pode atender a população de maneira eficiente. Os trens turísticos que podem ser implantados no Bairro do Recife como uma inserção da história do Recife do presente.

Figura 27 – Estação Ferroviária Central de Pernambuco



Estação Central de Pernambuco, hoje virou o museu ferroviário com antigas ferrovias e locomotivas.
FONTE: Memória Ferroviária de Pernambuco, 2014.

4.1 O trem do passado na memória do presente

O trem da saudade está presente nos dias atuais. Curiosamente a importância do trem só foi percebida por alguns quando o mesmo deixou de fazer parte do cotidiano tanto de quem participava direto das operações ou das pessoas que tiveram o privilégio de presenciar o trem próximo às casas compondo as paisagens, resumindo: próximo de si.

Os relatos dos entrevistados a seguir, no Museu do Trem de Pernambuco, deixa clara a paixão deixada pelas as estruturas ferroviárias dentro do Estado de Pernambuco.

Para Elias (1998), o homem é construtor do tempo, um não se compreende sem o outro. Quando se resgata historicamente o tempo, o homem pode repensar sua vida e transformá-la à medida que é sujeito do processo de construção da própria história e também do tempo.

Eu tinha dois aninhos e já faz um tempinho (risos). Quando fui morar na casa do meu avô que ficava no cruzamento da Rua Padre Lemos com a Avenida Norte no bairro de Casa Amarela por onde os trens da *Great Western* passavam. O trem me chamava muito atenção, eu achava linda aquela composição que se locomovia com maestria. Muito bem: na minha casa trabalhava uma moça que insistia em não me levar para ver o trem e eu chorava todas as tardes quando o trem passava e eu não estava lá para contemplar tamanha beleza. Meu avô entendeu a situação e falou com a moça para que me levasse todas as tardes por volta das 15:50 para ver o trem, já que o mesmo passava por volta das 16:00 horas. Este momento passou a ser o momento mais esperado do dia durante vários anos (informação verbal)¹³

Para Tuan (1983), o lugar é marcado por três palavras-chave: percepção, experiência e valores. Os lugares guardam e são núcleos de valor, por isso eles podem ser totalmente apreendidos através de uma experiência total englobando relações íntimas, próprias e relações externas. . Quando se fala de trem em Pernambuco, restaram apenas as memórias dos tempos áureos onde e as poucas movimentações do VLT que é um trem urbano e que não se compara nem de longe ao trem do passado. As ruínas hoje são marcas de uma história ferroviária por todo o estado. Antigas estações desapareceram (Figura 28) sendo possível apenas o resgate da memória através de imagens antigas.

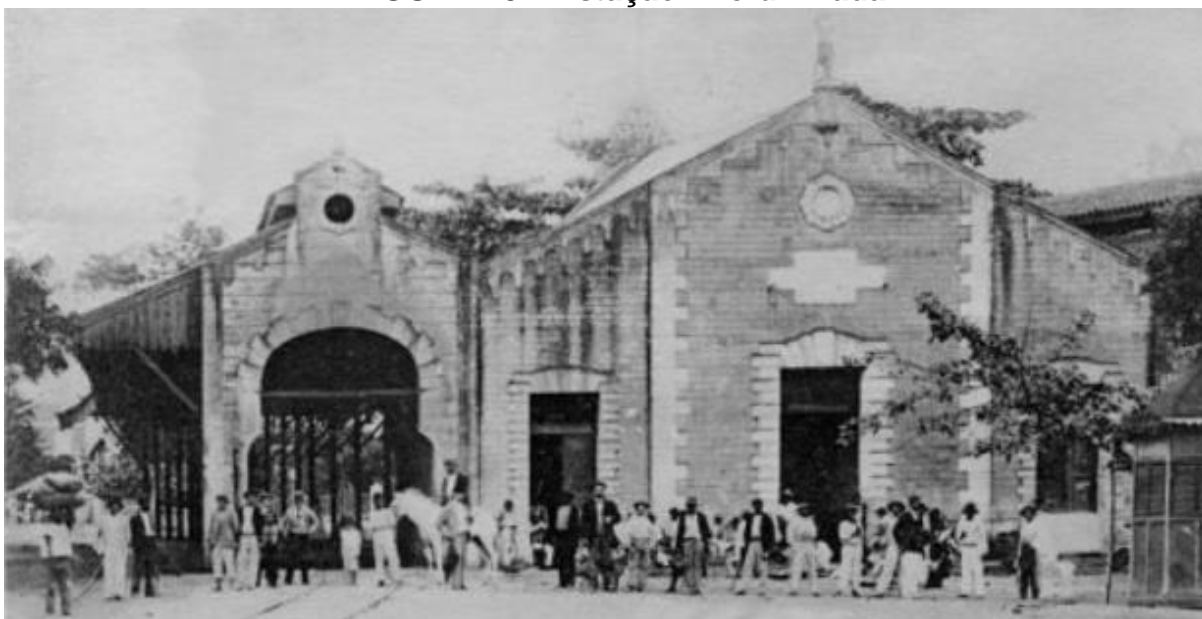
Seis anos depois que fui morar na casa do meu avô, papai construiu uma nova casa as margens da linha do trem, a nova moradia ficava cerca de cinco metros do muro da minha casa. Todas as tardes eu me aprontava para ver o trem passar, foi nessa época que o trem cresceu na minha frente. Cresceu no seguinte sentido: eu era pequeno e a casa ficava próxima à linha férrea e o trem quando se aproximava tremia tudo, eu achava lindo, o chão vibrava e os vizinhos de tempo em tempo tinha que concertar o telhado. A vibração do trem afastava as telhas e meu pai no ato da construção já sabendo disso, mandou colocar telhas francesas que eram de encaixes (informação verbal)¹⁴

Para Tuan (1983), lugar é o sentido do pertencimento, a identidade biográfica do homem com os elementos do seu espaço vivido. No lugar, cada objeto ou coisa tem uma história que marca a história de seus habitantes (Figura 28).

¹³ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

¹⁴ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

FIGURA 28 – Estação Encruzilhada



Estação citada na entrevista como o lugar de pertencimento durante vários anos – **FONTE:** Estações Ferroviárias do Brasil, década de 1930.

Eu morava próximo aos trilhos e mais adiante estava à estação da Encruzilhada, lógico que hoje não existe mais. Aquela estação me marcou da seguinte forma. Eu já grandinho comecei a frequentar a escola e eu passava todos os dias na frente da estação e achava lindo os bondes que era uma ramificação da linha do trem, aquele trem que passava próximo a minha residência. Muito bem: eu estudava parte da manhã e parte da tarde e quando se aproximava a hora de largar, eu já ficava ansioso e agitado. Quando tocava o sino da escola e eu saía correndo como um louco alucinado, não pelo fato de ir pra casa, todas as tardes eu ia para a estação brincar, achava lindo tudo aquilo. Meu pai era um funcionário da *Great Western* e por isso eu tinha certa liberdade para transitar no pátio da estação (informação verbal)¹⁵

De acordo com Tuan (1983), a geografia humanista procura um entendimento do mundo humano através do estudo das relações das pessoas com os símbolos, bem como dos seus sentimentos e ideias a respeito do espaço e do lugar. Para Nora (1993), o relato oral por parte de quem viveu o passado que se investiga, leva a intermediação entre os fatos, permite a análise das vivências em relação às estruturas da sociedade. Um lugar de memória existe a partir do desejo dos homens e/ou com o passar do tempo; refere-se e necessita tanto de um suporte material quanto de um abstrato, ou simbólico; é aquilo que restou e se perpetua de outro

¹⁵ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

tempo; é um registro e também aquilo que o transcende, pois seu sentido simbólico está inscrito no próprio registro.

Sempre que eu chegava à estação, o pessoal que lá trabalhava prontamente sempre me oferecia um prato de comida. Eu achava uma delícia a ração dos ferroviários, comia alucinadamente e me sentia muito bem naquele refeitório. Muito bem: em casa eu era um menino biqueiro como se diz no popular quando nos referimos à criança que não come muito. Meu pai percebeu que eu me sentia muitíssimo bem ali e sempre falava: esse menino vai ser um maquinista. Meu querido pai, sempre levava um pouco da ração para que eu pudesse comer a noite antes de dormir (informação verbal)¹⁶

Tuan (1983) nos apresenta a geografia humanista como forma de se refletir sobre as relações sociais em relação ao meio vivido em que se tem fortemente evidenciadas relações culturais, sentimentos; enfim, se apresenta como uma abordagem que busca compreender o espaço geográfico como espaço de vivência.

Outro momento de extrema felicidade foi quando consegui subir na locomotiva. Um maquinista que tinha lá na estação, muito simpático, muito gente boa, sempre com um ar de riso e boa vontade, me convidou a subir na locomotiva a vapor, modelo 214 que estava parada na plataforma. Muito bem: esse maquinista atendia pelo nome de Zé Estevão. Muito gentil começou a me mostrar todo o maquinário e como tudo aquilo funcionava e me perguntou: tu gostas disso, menino? Aquele cheiro de óleo e lenha queimada começou a entrar nas entranhas (risos). Já no fim de tudo, ele passou um barbante pela corda do apito da Maria Fumaça e mandou puxar. Quando eu puxei e a Maria Fumaça apitou, eu quase desmaio de tanta emoção, digo sem e vergonha alguma que já estava no céu que não era o celeste e sim o céu ferroviário, eu já estava contaminado pelo ferrocupus, como se diz no meio ferroviário. Olha rapaz: as locomotivas a vapor foram e são minhas amigas, eu costumo dizer que quando venho aqui ao museu, eu falo que estou a visitar minhas amigas. Por muito tempo eu viajei nessas belezas e quando o trem a diesel começou a substituir as locomotivas a vapor, eu comecei a perder o encanto. Eu gostava da Maria Fumaça que comia lenha e fedia a óleo. Ano passado eu fui às lágrimas quando cheguei ao pátio ferroviário do Cais José Estelita e encontrei em um galpão uma locomotiva a vapor no qual eu trafeguei por muito tempo com o Zé Estevão. Quando eu abri o portão, não acreditei no estava vendo: era a minha velha amiga de longos tempos, a locomotiva modelo 200. Passei mais de duas horas sentado dentro da cabine lembrando do Zé Estevão e minhas primeiras aulas de transporte ferroviário. Meu pai também estava presente em memória. Na verdade, rapaz: estávamos em um quarteto fenomenal: em memória

¹⁶ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

o meu querido pai e o Zé Estevão e fisicamente eu a locomotiva – *Lágrimas por parte do entrevistado* (informação verbal) ¹⁷

Para Nora (1993), o sentimento de continuidade torna-se comum aos lugares dentro das memórias por parte de quem as viveu. Neste caso podemos levar em consideração que as dinâmicas do passado (Figura 29) possam não existir mais no presente, não existe no contexto físico das estruturas, mas: existe dentro dos sentimentos das pessoas que vivenciaram tal dinâmica. Cada pessoa tem seu lugar natural, o ponto zero do seu sistema pessoal de referência. “Cada pessoa está rodeada por ‘camadas’ concêntricas de espaço vivido, da sala para o lar, para a vizinhança, cidade, região e para a nação” (BUTTIMER, 1982, p. 178).

Figura 29 – Locomotiva modelo 200 –Museu do Trem de Pernambuco



Locomotiva Inglesa citada pelo entrevistado no depoimento anterior – FONTE: Museu do Trem de Pernambuco – **FOTO:** Raphael Fontoura 2018.

Para Leite (1998) o lugar é produto da experiência pessoal vivida, permeado de dimensões simbólicas, culturais, políticas e sociais, só adquire uma identidade e significado através das intenções humanas atribuídas a ele. O Museu do trem passou a representar a velha conjuntura do passado, aquela a qual as ferrovias e

¹⁷ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

locomotivas estavam atreladas quando do seu funcionamento pleno dentro do estado de Pernambuco.

FIGURA 30 – Ponto Inicial dos Trilhos no Recife



Construção original de 1885 com dormentes de madeira no Museu do Trem de Pernambuco. **Foto:** autor 2018.

Muda o mundo e, ao mesmo tempo, mudam os lugares. Os eventos operam essa ligação entre os lugares e uma história em movimento. O lugar, aliás, define-se como funcionalização do mundo e é por ele (lugar) que o mundo é percebido empiricamente (SANTOS, 2005, p. 158).

Para Elias (1998), o "saber" é desenvolvido através de configurações sociais ao longo da evolução da sociedade, também o tempo aparece como produto da evolução de nossa sociedade. Devemos tomar levar em consideração que evolução não significa necessariamente progresso, mas que é formada por progressos e retrocessos e que, no caso do tempo, está fundamentada no desenvolvimento da capacidade humana de síntese e representação simbólica.

Quando estou aqui no Museu, me sinto como se estivesse em casa. Sou bem recebido tenho acesso livre em todos os corredores, todos me cumprimentem, e às vezes passo o dia na sala da administração conversando com o pessoal sobre o passado ferroviário e as coisas que vivenciei. Observar essas locomotivas aí paradas me dão alegrias e tristezas. Alegria pelo que vivenciei em cima de muitas delas e tristeza por saber que nunca mais vou vê-las em operação novamente. Tá vendo esses trilhos, filho? Tudo começava a partir daqui, sempre que a linha férrea avançava em obras eu ficava doidinho para saber onde terminava o novo trecho, agora para saber

onde termina, só preciso levantar a vista e olhar o fim do museu (informação verbal)¹⁸

Eu já era maiorzinho e esse mesmo maquinista, o Zé Estevão, me deixava guiar a máquina cerca de cinquenta metros em uma reta. Claro o Zé Estevão estava sempre perto e foi o meu primeiro professor dentro do mundo ferroviário. Por muitas vezes eu tomava a postura do maquinista, colocava o braço pra fora e me achava o próprio maquinista. O Zé Estevão me presenteava com pequenos objetos. Muito bem: um objeto que guardei por muito tempo, foi uma espuma suja de óleo que ficava dentro da minha gaveta, então eu sempre abria a gaveta e o cheiro do óleo me remetia a lembrança da cabine do trem (informação verbal)¹⁹

FIGURA 31 - Estação Central do Recife – 1971



Estação Central de Pernambuco. Atualmente o Museu do Trem do Pernambuco – **FONTE:** Memória Ferroviária de Pernambuco

O tempo passou e as desativações foram acontecendo de maneira lenta junto à diminuição do movimento portuário no Recife

Durante a década de 1940 começou a campanha nacional de aviação Assis Chateaubriand. O Brasil nessa época não tinha pilotos de avião, os pilotos eram todos estrangeiros e vieram formar pilotos brasileiros. Então meu pai já percebendo o futuro decadente das

¹⁸ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

¹⁹ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

ferrovias, me inscreveu no curso de piloto e bati asas por todo mundo. Veja só: eu acho que no mundo eu fui o único piloto de avião que levava o avião e voltava de trem (risos), falo isso porque geralmente naquela época os aeroportos eram construídos nas cidades que tinham certa relevância como Garanhuns que recebeu um pequeno aeroporto próximo a estação. Muito bem: eu me tornei instrutor e as rotas de treinamento eram de Recife a Garanhuns. Eu deixava o avião no aeroporto e pegava o trem de volta para Recife. As pessoas não entendiam o motivo da minha volta no trem, já que eu tinha o avião à disposição. Essas pessoas não conheciam o meu passado junto ao trem, como iam entender a minha paixão pelo mesmo (informação verbal)²⁰

A chamada modernidade dá um sentido de tempo aos elementos culturais criados pelos homens ao longo da história. Aquilo que é antigo hoje, já foi moderno quando construído. As estações esquecidas no tempo e no espaço um dia foram motivos de alegrias e tristezas de acordo com as suas épocas. Levando em consideração as questões das diferentes épocas, tempo e dinâmica local, podemos afirmar que a época atual nos apresenta um desenvolvimento espacial quanto ao desenrolar ferroviário?

As construções ferroviárias, encantavam as pessoas por onde as estruturas iam sendo construídas. Se você pesquisar as inaugurações eram repletas de pessoas, não só no ato da inauguração, durante o funcionamento do cotidiano também. Os lugarejos vivam em função trem. O trem trazia encomendas do interior para Recife e de Recife para o interior. Então passou a ser o fluxo de comunicação pautado no transporte. Dessa multidão, a maioria estava ali apenas para contemplar o trem e era um alvoroço. O maquinista era visto como um herói. Essa profissão nunca teve o valor devido, e realmente o povo estava certo era um herói que conduzia uma composição de ferro bastante complexa, e o meu herói ferroviário foi o Zé Estevão que eu já citei várias vezes aqui na entrevista (informação verbal)²¹

Edmundson (2009), afirma que o trem, a ferrovia e suas estruturas se tornam parte do lugar, um objeto que marca e passa por vários lugares. Ao prestar atenção na dinâmica dos dias que se sucedem, várias situações nos remetem a descrição

²⁰ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

²¹ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

ferroviária em algum lugar narrando alguma situação vivida, quer seja em poemas, músicas, filmes e desenhos infantis.

Eu lembro que por muitas vezes fui com o meu pai fazer inspeção em hospitais, escolas e outras estruturas. Ele como diretor do departamento de assistência social tinha como reponsabilidade fiscalizar e dar qualidade ao atendimento na vida dos menos favorecidos que vivem nas vilas ferroviárias. Muito bem: Existia uma sopa famosíssima em Paquevira que era uma bifurcação entre Garanhuns e o trem que seguia para Alagoas. Certa vez meu pai parou nesse estabelecimento e ele comprou a sopa. Era uma delicia ainda lembro-me do gosto. Muitas vezes íamos de auto de linha que era um automóvel adaptados ao transporte ferroviário. Certa vez o sopa começou a derramar e o meu pai explicou que era a elevação da curva que trem precisava fazer para seguir no eixo de equilíbrio férreo. Ali, meu amigo: eu tive uma aula de engenharia ferroviária. O trem era muito importante, levava água para o sertão nos vagões pipas, comida, remédio, pessoas, animais, combustível e uma série de itens que fazia uma movimentação tremenda no interior. É um transporte integrador que o só o Brasil construiu e conseguiu destruir (informação verbal)²²

É inegável que o trem causa fascínio nas pessoas, um transporte diferente, ágil, charmoso, junto às estruturas físicas que dialogam com o seu tempo, a sua época, passa a fazer parte da paisagem e dependendo da extensão da linha férrea muda de paisagem e segue com maestria o seu caminho de ferro construído sobre o relevo. Na fala do entrevistado fica claro a distinção de lugares e outros como referencia, então tomando como este ponte, a ferrovia foi capaz de criar outras estruturas onde a demanda era criado pelo próprio transporte ferroviário, uma relação de dependência de outros seguimentos com a ferrovia.

Meinig (2002), determinadas estruturas terminam criando outras. Essa lógica se ajusta de acordo com o mercado consumidor. Determinados seguimentos estruturantes da paisagem não estão ligados apenas ao seu produto fim, mas também, aos produtos adjacentes.

Olha rapaz: as locomotivas a vapor foram e são minhas amigas, eu costumo dizer que quando venho aqui ao museu, eu falo que estou a visitar minhas amigas. Por muito tempo eu viajei nessas belezas e quando o trem a diesel começou a substituir as locomotivas a vapor, eu comecei a perder o encanto. Eu gostava da Maria Fumaça que comia lenha e fedia a óleo. Ano passado eu fui às lágrimas quando cheguei ao pátio ferroviário do Cais José Estelita e encontrei em um

²² Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

galpão uma locomotiva a vapor no qual eu trafeguei por muito tempo com o Zé Estevão. Quando eu abri o portão, não acreditei no estava vendo: era a minha velha amiga de longos tempos, a locomotiva modelo 200. Passei mais de duas horas sentado dentro da cabine lembrando do Zé Estevão e minhas primeiras aulas de transporte ferroviário. Meu pai também estava presente em memória. Na verdade, rapaz: estávamos em um quarteto fenomenal: em memória o meu querido pai e o Zé Estevão e fisicamente eu a locomotiva – *Lágrimas por parte do entrevistado. (informação verbal)*²³

Uma estação que marcou muito, na verdade foram várias estações. Por exemplo: a estação de Jaboatão era uma obra de arte no que diz respeito a sua estrutura. Uma torre com um lindo relógio que eu ficava esperando marcar meio dia para escutar a badalada. Só que: eu nunca escutava a badalada das dezoito horas, meia noite seis da manhã. Muito bem: meu pai certa vez no dia do meu aniversário passou vinte e quatro horas na estação Jaboatão que era um importante escritório, uma importante oficina com padrões sérios de manutenção e etc. Ali ele me fez surpresa em anunciar que passaríamos o dia inteiro para que pudesse acompanhar todos os badalos do relógio na estação Jaboatão (Informação verbal)²⁴

A estação abandonada junto à linha férrea passa a ser ultrapassada por causa do não uso e da não utilidade das políticas atuais, e não porque foi construída no passado. Geralmente estas marcas nas paisagens são taxadas como ineficientes e velhas para justifica a falta de política para determinados seguimentos.

Eu espero que algum dia, toda essa estrutura seja remontada e sirva ao menos de transporte turístico a população. Veja bem: eu já fui aos Estados Unidos e tive a brilhante ideia de atravessar o país de trem. Fui do Atlântico ao Pacífico via linha férrea. Lá pelo meio do país eles fazem uma encenação de índios e pistoleiros tocando aquelas músicas de velho-oeste. Achei formidável, claro levando em consideração que os índios foram massacrados durante aquela época. Quando voltei a Pernambuco, tive a ideia de ir à administração do trem do forró e levar ideia de contar a história durante o trajeto do trem do forró, contar um pouco da nossa história ferroviária de Pernambuco. A resposta que obtive foi a seguinte: deixa disso, comandante, e o povo tá lá interessado em história de trem? O pessoal quer saber é se o sanfoneiro vai aparecer logo pro forró começar (Informação verbal)²⁵

²³ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

²⁴ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

²⁵ Entrevista fornecida pelo CMDT Mack no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

4.2 O trem ainda é possível em Pernambuco?

Hoje no Brasil, só é possível observar este tipo de trem, a Maria Fumaça em cidades que optaram e investiram no transporte turístico ferroviário. Infelizmente no Nordeste determinada política de preservação do patrimônio ferroviário não aconteceu.

Hoje é possível encontrar esses trens turísticos de passageiros apenas nas regiões Sudeste e Sul. As cidades históricas preservaram seus trens e são atrações concorridas pelos visitantes.

Minas Gerais é um dos estados do Brasil que preserva a memória ferroviária com trens de passageiros turísticos nas cidades históricas. O trem em destaque na foto segue da cidade de Tiradentes até a cidade vizinha de São João Del-Rei. Os passeios de trens são bastante concorridos pelos turistas que possivelmente são de áreas onde o trem já foi extinto ou não houve nenhuma movimentação ferroviária ao longo da história.

É inegável que o trem causa fascínio nas pessoas, um transporte diferente, ágil, charmoso, junto às estruturas físicas que dialogam com o seu tempo, a sua época, passa a fazer parte da paisagem e dependendo da extensão da linha férrea muda de paisagem e segue com maestria o seu caminho de ferro construído sobre o relevo.

Uma observação se faz necessária entre o trem e a conservação da história: determinadas cidades preservam o seu acervo cultural e histórico e se apoiaram no transporte ferroviário como parte essencial do contexto. Será que sem o transporte ferroviário nas vias de ligações históricas, determinadas cidades teriam preservado e continuariam apresentando aos turistas as suas histórias?

O estado de Minas Gerais e suas cidades históricas se fizeram necessárias para analisar as diferentes realidades entre Minas e Pernambuco quando se trata do transporte ferroviário. O que se vê são estações e trens bem preservados e valorização da história. Esses fatores justificam a preservação e manutenção dos trens mesmo com o desmonte a partir dos da década de 1950.

Tomei Minas Gerais como base no começo desta seção pelo fato de ser um dos poucos estados no Brasil que conserva parte do seu patrimônio ferroviário vivo

mesmo depois do desmonte das ferrovias que começou no governo de Juscelino Kubistchek.

As gerações seguintes que cresceram visualizando as estruturas ferroviárias passaram a tomar tal estrutura como algo que sempre existiu no lugar junto a toda a dinâmica existente. Uma pessoa que cresceu observando a paisagem ferroviária, ao se distanciar do seu lugar natal, meio a saudade, uma hora ou outra expressará o seu lugar, seja na escrita ou de forma oral, possivelmente descreverá o transporte ferroviário como algo marcante na sua vida.

O arrancar do que ainda sobrou do vivido no calor da tradição no mutismo do costume, na repetição do ancestral, sob o impulso de um sentimento histórico profundo. A ascensão à consciência de si mesmo sob o signo do que foi terminado, aquilo que foi começado. Fala-se tanto de memória porque em alguns casos o vivido já não existe mais. O sentimento de continuidade torna-se comum aos lugares dentro das memórias por parte de quem as viveu (NORA, 1993. P, 7).

O valor histórico desenvolve épocas diferentes vividas nas cidades como os aspectos econômicos, sociais, urbano e tecnológico. Desta forma o valor histórico permite a interação dentro de uma escala local, passa pela regional até chegar à escala nacional.

Não só apenas estações, ferrovias e trens ficam na paisagem e na memória. As placas de sinalizações também se espalham ao longo da via, acompanham os trilhos esperando pelo trem. Dependendo de quem a visualiza, pode ser classificado como uma raridade de acordo com o entendimento ferroviário esquecido vinculado as estruturas históricas do patrimônio que relata o passado.

FIGURA 32 - Placa de sinalização na rodovia PE 365 em Serra Talhada



Placa de alerta aos motoristas sobre a movimentação ferroviária cruzando a rodovia – **FOTO:** Raphael Fontoura 2011.

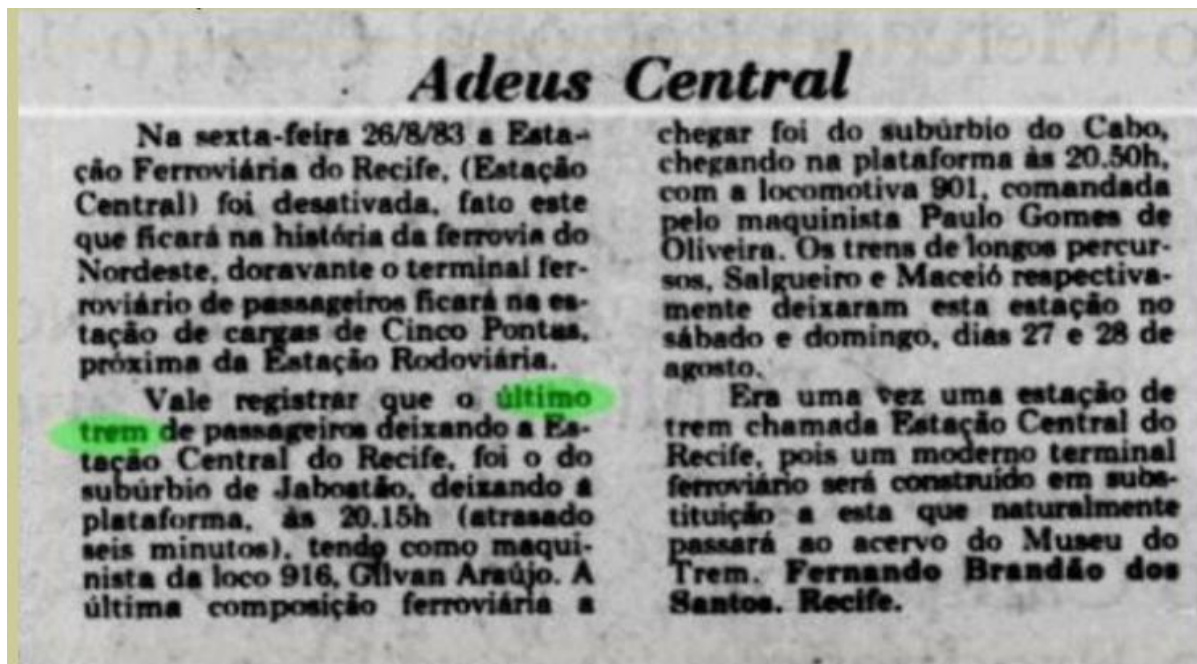
O patrimônio ferroviário em Pernambuco encontra-se presente, e nos apresenta diariamente o seu passado áureo de saudade e que infelizmente está mal cuidado e cada vez mais caindo em desuso podendo chegar ao ponto futuro em que a sociedade nem saiba mais da sua existência.

Nos dias atuais é fácil encontrar pessoas que desconhecem o passado ferroviário partindo do Recife para o interior do estado e Zona da Mata. Atualmente o porto do Recife passa por um processo de revitalização onde novos usos estão sendo dado ao local. Com a mudança de cenário no porto e o esquecimento do patrimônio ferroviário, possivelmente esta dinâmica só será conhecida meio aos documentos históricos que foram produzidos.

A ONG amigos de trem atua de modo a preservar e cobrar uma posição do poder público no que diz respeito ao retorno de alguns trechos das ferrovias. Aqui em Pernambuco eu sou o representante desde 2013. Juntamos-nos ao pessoal da UPE para tentar reativar o trecho de Camaragibe até Nazaré da Mata. Recebemos uma posição positiva quanto ao planejamento e custo junto ao Governo do Estado. Boa parte dos alunos que estudam em Nazaré da Mata é da Região Metropolitana do Recife, então seria ótimo que esse pessoal pudesse se locomover de trem, seria bem mais rápido (informação verbal).²⁶

²⁶ Entrevista fornecida por André Cardoso no Museu do Trem do Pernambuco, em Recife, em novembro de 2018.

FIGURA 33 – Manchete do Jornal Diário de Pernambuco



Noticiário informado o fim das operações ferroviárias partindo da Estação Central do Recife em 26 de agosto de 1983 – FONTE: Rodrigo Cabredo – Memória Ferroviária de Pernambuco.

Em 1983 as operações ferroviárias dos trens de passageiros a partir da estação central, foram interrompidas. No mesmo ano foram iniciadas as obras do metrô do Recife que entrou em operação no ano de 1984 / 1985 no governo do presidente José Sarney. As estruturas do metrô do Recife foram construídas atendendo ao mesmo trajeto do antigo trem no que diz respeito ao trecho estação Recife / estação Jaboatão com um ramal que chega até o centro do município de Camaragibe.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte ferroviário surgido durante a primeira Revolução Industrial no século XVIII na Inglaterra, logo ganhou novos formatos e se expandiu pelo por vários países e tornou-se um objeto integrador de regiões principalmente em países com grandes dimensões territoriais. Países como Rússia, Canadá, China e Estados Unidos até hoje mantem a sua malha ferroviária em pleno funcionamento por diversas regiões. No Brasil atualmente, as ferrovias com maiores movimentações estão no Sudeste, Centro-Oeste e poucas em algumas partes da região norte e Sul. O Nordeste foi à região brasileira que mais sofreu com o desmonte das ferrovias. Todos os estados sem exceção paralisaram suas movimentações ferroviárias de longas distâncias. O que restou de movimentação ferroviária no Nordeste foram apenas os trens urbanos que são chamados de metrô. Este que apresenta uma dinâmica bastante diferente em relação ao trem que percorria centenas de quilômetros.

O transporte ferroviário passou a integrar a paisagem cultural dos lugares por todo o mundo. Mesmo os locais que encerraram suas atividades ferroviárias, nos apresentam marcas do passado na paisagem. Trilhos, estações, galpões, locomotivas, placas de sinalização tantos outros elementos estruturantes ainda é possível ser visualizados dentro da área de influência ferroviária.

Pernambuco foi o segundo estado brasileiro a receber os trilhos e hoje o trecho do VLT Recife – Cabo de Santo Agostinho se configura como o trecho ferroviário mais antigo do Brasil. A primeira ferrovia construída no Brasil pelo Barão de Mauá tinha apenas o objetivo de escoar o café das fazendas para o Porto, então não existiam estações durante o trecho. Com a construção do ramal ferroviário Sul em Pernambuco pretendendo chegar até as margens do rio São Francisco, a primeira estação depois da estação Recife, é a estação Cabo.

O Recife foi visto pelos ingleses como um ponto estratégico natural onde seria ideal construir um Porto que fosse ligado a uma ferrovia que pudesse chegar até o interior do estado. Neste caso as ferrovias desenvolvidas durante a Revolução Industrial, a partir daquele momento entrava na fase de expansão no Brasil, para ser mais preciso em Pernambuco. O transporte animal foi substituído definitivamente e o

transporte ferroviário ganhou a sua vez frente aos caminhos feitos por pessoas que caminhavam longas distâncias.

Observando as marcas nas paisagens, podemos destacar os engenhos que foram os beneficiados diretos pelo transporte ferroviário. Logicamente que todas as extensões das ferrovias não passavam por todos os engenhos. Os engenhos que hoje se encontram as margens das ferrovias foram construídos após a construção das ferrovias. E os engenhos que não foram atendidos pela ferrovia, tiveram que construir ramais de ligações até e via principal, caso contrário, estaria fora do circuito de distribuição dos produtos produzidos nos engenhos, o açúcar.

Quando a ferrovia chegou ao Agreste e ao Sertão pernambucano, o único objetivo foi escoar o algodão que era levado para confecção têxtil na Inglaterra. Assim a rede transporte se configurava em Pernambuco. Um trem que chegava ao Porto marítimo trazendo açúcar e algodão que logo era embarcado em navios que seguiam para a Europa. Diante dessa ligação cada vez mais foi percebido que as pessoas poderiam se locomover, a partir dessas observações foi criado o vagão de passageiros. Desta forma um maior fluxo de pessoas começou a migrar do interior para a capital.

O transporte ferroviário se torna padrão em suas ações em qualquer parte do mundo onde primeiro se implanta o fixo que são as estruturas como trilhos, estações, pátios, vilas e etc. e logo após o trem transporte as pessoas e cargas por regiões diferentes fazendo uma ligação entre as mesmas. Tudo o que aconteceu na Europa e nos Estados Unidos, também aconteceu em Pernambuco dentro do âmbito ferroviário.

O transporte ferroviário também foi e é capaz de despertar a paixão das pessoas. Pessoas que trabalharam em determinada dinâmica e hoje não podem mais disfrutar destas movimentações, ainda lembram com saudade e tristeza de uma época onde a felicidade era trabalhar nos trilhos, nas estações enfim em todas as estruturas ferroviárias.

Em Pernambuco o transporte ferroviário que tão importante foi, se tornou apenas marcas do passado quando olhamos suas estruturas esquecidas e abandonadas. Esta situação nos leva a uma série de questionamentos. A principal é como o poder publicou tudo isso se acabar? Esses questionamentos nos levam a crer o quanto o poder público foi incapaz de preservar as ferrovias, um objeto tão

importante na articulação espacial. Hoje o projeto de construção da ferrovia Transnordestina segue a mesma lógica das antigas ferrovias dentro do Estado de Pernambuco onde o traçado será um pouco diferente. Agora não mais o Porto do Recife e sim o Porto de Suape no município de Ipojuca.

A Transnordestina surge como a retomada do transporte ferroviário de longas distâncias dentro do Estado de Pernambuco. A princípio será apenas para transportar produtos agrícolas e minerais. A nova ferrovia precisará de certa tomada de tempo para criar uma identidade com pessoas e com os lugares o qual o trem irá se relacionar junto às pessoas. Esta que possivelmente será objeto de novas pesquisas por parte do autor, também como um objeto de articulação no viés econômico dentro do estado de Pernambuco.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem do nordeste**. 4. ed. São Paulo: Editora de Ciências Humanas, 1980.
- AB'SÁBER, A. N. Paisagens e problemas rurais da região de Santa Isabel. São Paulo: **Boletim Paulista de Geografia n. 10**, março de 1952.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987
- BUTTNER, Anna. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: CHRISTOFOLLETTI, Antônio. **Perspectiva da Geografia**. São Paulo: Difel, 1982.
- CAVALCANTI, Marcelo Antunes. **Os Sistemas Logísticos de Transporte e Produção**. 2015. 254 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife 2015.
- Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)** – Transnordestina Logística Sociedade Anônima (TLSA) – Disponível em: <http://www.tlsa.com.br/conteudo>
Acesso: 15 nov. 2018.
- DIAS, L. C. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- DOS SANTOS, Sílvio. **Transporte Ferroviário: História e Técnicas**. São Paulo: Cengage Learning, 2012.
- DUARTE, José Lins. **Recife no Tempo da Maxambomba (1867 – 1889): o primeiro trem urbano do Brasil**. 2005. 137 f. (Dissertação) Mestrado em História. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.
- EDMUNDSON, William. **A Gretoeste: a história da rede ferroviária Great Western of Brasil**. João Pessoa: Ideia, 2016.
- ELIAS, Norbert. **Sobre o Tempo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- ERTHAL, Ruy. Geografia histórica e considerações. in **GEOgraphia** – a. 5, n. 9, 2003.
- FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.
- FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. Recife: Ideia, 2017.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

Guia das Estradas de Ferro no Brasil – Disponível em:
<http://vfco.brazilia.ior.br/estacoes-ferroviarias/1960-a-Guia-Geral-Estradas-Ferro-G1-CGT/Nomenclatura-articulacoes-regime-trafego.shtml> Acesso em: 07 de Maio de 2018.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Entre a escravidão e o trabalho livre: Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do XIX.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LEITE, M. A. F. P. **Destruição ou desconstrução?** São Paulo: Hucitec, 1994.

MARIA, Lígia – **Trajelórias Pela Geografia Histórica.** Itinerários Geográficos. Niterói: Eduff, 2007.

LIMA, A. M. e Amora, Z. B. **Debates Acerca da Geografia Histórica e da Geo-História: Elementos para a Análise Espaço-Temporal.** Revista Espaço Aberto, PPGG – UFRJ, a.2, n.2, 2012.

MEINIG, Donald W. **O olho que observa: dez versões da mesma cena.** Espaço e Cultura. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 2002.

MOREIRA, Ruy. **Para Onde Vai o Pensamento Geográfico?** Por uma Epistemologia Crítica. 1 ed. São Paulo: Contexto 2009.

MOTTA, Marlene François. **Espaço/vivido: o lugar e o caminho.** 2003. f 128. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares.** Projeto História. São Paulo: Hucitec, 1993.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Para onde vai o ensino da geografia?** 6.ed. São Paulo: Contexto,1998.

PINTO, Estevão. **História de uma Estrada de Ferro do Nordeste.** Rio de Janeiro: Editora José Olympio,1949. (contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa “The Great Western of Brazil Railway Company Limited” e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro. Coleção Documentos Brasileiros, n. 61).

PROJETO Memória Ferroviária de Pernambuco – Disponível em:
<http://memoriaferroviariadepe.blogspot.com/> Acesso: 27 Jun. 2018.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

ROCHA, Samir Alexandre. **Geografia Humanista: história, conceitos e o uso da paisagem percebida como perspectiva de estudo.** Curitiba: editora UFPR, 2007.

SANTOS, A. Renata Silva. **O Sentido da Paisagem.** 2013. 132 f. (Dissertação) Mestrado em comunicação - Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, Recife, 2013.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço.** A noção do tempo nos estudos geográficos. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional.** São Paulo: Hucitec, 1998.

SCHIER, Raul Alfredo. **Trajetórias do Conceito de Paisagem na Geografia.** R. RA'É GA, Curitiba: editora UFPR, 2003.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** São Paulo: Gortez, 2000.

SILVA, Moacir. Geografia dos transportes no Brasil. IBGE, Rio de Janeiro, 1949. Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras. In. IBGE, **1º Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro, 1954.

TUAN, Yi Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: Difel, 1983.

VESENTINI, José William. **O Espaço e Suas Representações.** 1. ed. São Paulo: Ática, 2016.