

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ALAN LUCAS DE AZEVEDO

FERROVIAS EM PERNAMBUCO: SURGIMENTO, GLÓRIA,
ABANDONO E MEMÓRIA - RAMAL RECIFE A LIMOEIRO –
ESTAÇÃO CARPINA-PE.

Recife
2020

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Alan Lucas de Azevedo

**FERROVIAS EM PERNAMBUCO: SURGIMENTO, GLÓRIA,
ABANDONO E MEMÓRIA - RAMAL RECIFE A LIMOEIRO -
ESTAÇÃO CARPINA.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como exigência parcial para a Graduação no
Curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação
do Prof. M.Sc. Ricardo Javier Bonilla

Recife
2020

Ficha catalográfica
Elaborada pela biblioteca da Faculdade Damas da Instrução Cristã

A994f Azevedo, Alan Lucas de.
Ferrovias em Pernambuco: surgimento, glória, abandono e memória
– Ramal Recife a Limoeiro – Estação Carpina-Pe. / Alan Lucas de
Azevedo. - Recife, 2020.
111 f. : il. color.

Orientador: Prof. Ms. Ricardo Javier Bonilla.
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Arquitetura e
Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2020.
Inclui bibliografia

1. Patrimônio ferroviário. 2. Memória e cultura. 3. Ferrovias em
Pernambuco. I. Bonilla, Ricardo Javier. II. Faculdade Damas da Instrução
Cristã. III. Título

72 CDU (22. ed.)

FADIC (2020-606)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Alan Lucas de Azevedo

FERROVIAS EM PERNAMBUCO: SURGIMENTO, GLÓRIA,
ABANDONO E MEMÓRIA - RAMAL RECIFE A LIMOEIRO - ESTAÇÃO
CARPINA-PE.

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação do Prof. M.Sc Ricardo Javier Bonilla.

Aprovado em 18 de Junho de 2020

BANCA EXAMINADORA

Profa. Stela Gláucia Alves Barthel
Primeira Examinadora / Faculdade Damas (FADIC)

Profa. Ana Maria Filgueira Ramalho
Segunda Examinadora / Faculdade Damas (FADIC)

Prof. Ricardo Xavier Bonilla
Orientador / Faculdade Damas (FADIC)

DEDICATÓRIA

Dedico este Trabalho ao Arquiteto do universo

À minha Família que sempre esteve comigo

Aos Professores sempre prestativos

À minha Namorada, Priscylla Costa

E aos Amigos verdadeiros.

RESUMO

Este trabalho de graduação tem como objetivo analisar a história ferroviária num contexto nacional e regional, observando como certas posições políticas influenciaram diretamente na construção de uma malha ferroviária deficitária. O objeto empírico a Linha Recife - Limoeiro, especificamente a Estação Carpina, devido à sua importância por ser a segunda ferrovia construída no Estado de Pernambuco e indutora econômica, social e cultural na Zona da Mata Norte. Procurou-se trazer a memória do que um dia foi importante e hoje se encontra degradada, resgatar a sua relevância histórica para a sociedade.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Memória e cultura. Ferrovias em Pernambuco.

ABSTRACT

This graduation work aims to analyze railway history in a national and regional context, observing how certain political positions directly influenced the construction of a deficient railway network. The empirical object is the Recife – Limoeiro line, specified at the Carpina Station, due to its importance for being the second railway built in the State of Pernambuco and an economic, social and cultural inducer in the north forest zone. We tried to bring back the memory of what was once important and now degraded, to rescue its historical relevance to society.

Keywords: Railway patrimony. Memory and culture. Railways in Pernambuco.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Lista de Figuras

Figura 1 - Diagrama de uma ilustração da percepção do patrimônio industrial e as relações estabelecidas entre uma rede ferroviária e as outras unidades industriais.....	20
Figura 2 - Ilustração da percepção de uma rede ferroviária dentro do espaço geográfico.....	21
Figura 3 - Richard Trevithick & o Cavalo Mecânico.....	22
Figura 4 - George Stephenson and the Rocket.....	23
Figura 5 - Trabalhadores no porto de Santos (SP).....	24
Figura 6 - Barão de Mauá.....	26
Figura 7 - Locomotiva na Estação Mauá.....	27
Figura 8 - Mapeamento da Estrada de Ferro D.Pedro II.....	28
Figura 9 - Inauguração da Estrada de Ferro D.Pedro II.....	28
Figura 10 - Bitola em corte.....	29
Figura 11 - Mapeamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	32
Figura 12 - Estação de Porto Velho.....	32
Figura 13 - Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	33
Figura 14 - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.....	34
Figura 15 - Trilhos no Estado do Mato Grosso.....	35
Figura 16 - Mapa Transnordestina, Ferrovia que passa por três Estados.....	48
Figura 17 - Mapa representando o trecho que conectará Estrela D'Oeste à Porto Nacional(TO).....	54
Figura 18 - Informações referentes ao trecho ferroviário.....	54
Figura 19 - Governador Ronaldo Caiado, Presidente Jair Bolsonaro, Ministro Tarcísio Gomes e Funcionários da Rumo.....	55
Figura 20 - Mapa da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).....	58
Figura 21 - Informações referentes a Fiol.....	58

Figura 22 - Mapeamento de estradas de Ferro dos anos 1858 a 1900.....	61
Figura 23 - Mapa Ferroviário em Pernambuco.....	62
Figura 24 - Desenho do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE).....	62
Figura 25 - Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE).....	63
Figura 26 - Estação de Cinco Pontas (PE).....	63
Figura 27 - Estação do Cabo de Santo Agostinho (PE).....	63
Figura 28 - Estação Escada (PE).....	63
Figura 29 - Estação Palmares (PE).....	63
Figura 30 - Estação Boa Viagem (PE).....	64
Figura 31 - Estação Prazeres (PE).....	64
Figura 32 - Estação da Encruzilhada (PE).....	64
Figura 33 - Estação Central de Recife (PE).....	64
Figura 34 - Estação Jaboatão (PE).....	64
Figura 35 - Trem passando em túnel (PE).....	65
Figura 36 - Viaduto metálico implantado na Serra das Russas.....	65
Figura 37 - Ponte Cascavel (PE).....	65
Figura 38 - Maquinista na primeira locomotiva de Pernambuco.....	65
Figura 39 - Ponte tipo gaiola em Ipanema (PE).....	65
Figura 40 - O trem saindo de Gravatá sentido Recife (PE).....	66
Figura 41 - Ponte Itaíba em Paudalho (PE).....	66
Figura 42 - Estação Garanhuns (PE).....	66
Figura 43 - Ponte de Trem sobre o Rio Capibaribe (PE).....	66
Figura 44 - Caixa de água em Canhotinho (PE).....	66
Figura 45 - Estação Mercês (PE).....	67
Figura 46 - Estação Caruaru (PE).....	67
Figura 47 - Estação Tacaimbó (PE).....	67
Figura 48 - Estação Afogados da Ingazeira (PE).....	67

Figura 49 - Estação Vitória de Santo Antão (PE).....	67
Figura 50 - Estação Bezerros (PE).....	68
Figura 51 - Estação Serra Talhada (PE).....	68
Figura 52 - Estação Sertânia (PE).....	68
Figura 53 - Estação Gravatá (PE).....	68
Figura 54 - Estação Sanharó (PE).....	68
Figura 55 - Estação Albuquerque Né (PE).....	69
Figura 56 - Estação Cabo de Santo Agostinho (PE).....	69
Figura 57 - Estação Quixabá (PE).....	69
Figura 58 - Estação Salgueiro (PE).....	69
Figura 59 - Estação Russinha em Gravatá (PE).....	69
Figura 60 - Estação Petronlina (PE).....	70
Figura 61 - Estação Limoeiro (PE).....	70
Figura 62 - Estação Catende (PE).....	70
Figura 63 - Estação Paudalho (PE).....	70
Figura 64 - Estação Arcoverde (PE).....	70
Figura 65 - Estação Irajá (PE).....	71
Figura 66 - Estação de Floresta dos Leões (PE) que iria se tornar a Estação Carpina (PE).....	71
Figura 67 - Rede Ferroviária Federal em Pernambuco.....	72
Figura 68 - Malha Ferroviária em Pernambuco nos anos de 1900 até 1948.....	78
Figura 69 - Criação da RFN no ano de 1948.....	79
Figura 70 - Mapa 1957 Nordeste.....	80
Figura 71 - Mapa Nordeste 2007.....	83
Figura 72 - Estação Carpina (PE).....	84
Figura 73 - Fachada Estação Carpina (PE).....	84
Figura 74 - Perspectiva da Estação Carpina (PE).....	84
Figura 75 - Cone de Bergson.....	87

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Expansão Ferroviária no Império.....	29
Gráfico 2. Evolução da Malha Ferroviária na Primeira República.....	35
Gráfico 3. Investimentos realizados no PAC, Rodovias e Ferrovias, Milhões.....	49

Lista de Quadros

Quadro 1 - Leilões da Malha Ferroviária Brasileira.....	46
Quadro 2 - Transnordestina Logística S.A.....	48
Quadro 3 - Síntese das estradas de ferro no Brasil de 1858 a 1900.....	61
Quadro 4 - Estradas de ferro/ Ramal seguido de Trechos ferroviários e Pátios Ferroviários.....	61
Quadro 5 - Rede ferroviária arrendada a GWBR nos anos de 1900 a 1948.....	78
Quadro 6 - Concessões do Transporte Ferroviário.....	82

Lista de Tabelas

Tabela 1. Crescimento de diferentes modais.....	39
Tabela 2. Evolução do rodoviarismo no Brasil.....	39
Tabela 3. Nordeste: Principais Companhias Ferroviárias implantadas na Segunda Metade do Século 19.....	74
Tabela 4. Evolução do Número de Usinas com Ferrovias.....	76
Tabela 5. Great Western: Evolução no Nordeste.....	77

LISTA DE ABREVIATURAS

AL - Alagoas

ANTT – Associação Nacional de Transportes Terrestres

BA - Bahia

BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

CBTU – Companhia Brasileira de Transporte Urbano

CE - Ceará

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos

CNT – Confederação Nacional do Transporte

DF – Distrito Federal

EFRSF – Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco

EFVM – Estrada de Ferro Vitória Minas

ES – Espírito Santo

ETAV – Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade

FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FIOL – Ferrovia de Integração Leste-Oeste

GESFRA - Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos

GO – Goiás

GWBR – Great Western of Brazil Railway

KMS – Quilômetros

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MA – Maranhão

MG – Minas Gerais

MS – Mato Grosso do Sul

MT – Mato Grosso

PA - Pará

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PAC II – Programa de Aceleração do Crescimento II

PB – Paraíba

PE - Pernambuco

PIL – Programa de Investimentos em Logística

PPI – Programa de Parcerias de Investimento

PPI – Projeto Piloto de Investimento

PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PND – Programa Nacional de Desestatização

PRN – Partido da Renovação Nacional

PSDB – Partido Social da Democracia Brasileira

PSL – Partido Social Liberal

PT – Partido dos Trabalhadores

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RFN – Rede Ferroviária do Nordeste

RN – Rio Grande do Norte

RJ – Rio de Janeiro

SP – São Paulo

TAV – Trem de Alta Velocidade

TCU – Tribunal de Contas da União

TO - Tocantins

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
3. A HISTÓRIA DAS FERROVIAS NO BRASIL.....	22
3.1. A CHEGADA DO TREM AO BRASIL.....	22
3.2. A SUBSTITUIÇÃO DAS FERROVIAS PELAS RODOVIAS - O CONTEXTO NACIONAL.....	36
4. A MALHA FERROVIÁRIA DO NORDESTE.....	60
4.1. A HISTÓRIA DA REDE FERROVIÁRIA EM PERNAMBUCO.....	60
4.2. A DESATIVAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DE PERNAMBUCO.....	82
5. PASSOU O TREM E FICOU A MEMÓRIA.....	85
5.1. O QUE É A MEMÓRIA.....	85
5.2. A EVOCAÇÃO SOCIAL DAS LEMBRANÇAS.....	88
5.3. A MEMÓRIA SOCIAL.....	89
5.4. PENSANDO A CULTURA.....	90
5.5. A MEMÓRIA, IDENTIDADE E O PATRIMÔNIO CULTURAL.....	91
5.6. O VALOR HISTÓRICO.....	93
6. CONCLUSÕES.....	98
REFERÊNCIAS.....	102
APÊNDICES.....	108

1. INTRODUÇÃO

Essa pesquisa busca trazer fatos, sobre as primeiras ferrovias construídas no mundo, no Brasil e no Estado de Pernambuco, narrar como ocorreu o seu final e, principalmente, como contribuíram para o desenvolvimento e a criação de novas cidades, e ainda, como o patrimônio ferroviário está presente na vida das pessoas através da memória.

Como o **problema de pesquisa**, tenta-se responder às perguntas: Qual a importância que a malha ferroviária desempenhou em Pernambuco? Qual a importância que a malha ferroviária possuiu mesmo que desativada, para a história desse Estado.

Essa pesquisa trabalha com a **hipótese** de que apesar da substituição das linhas ferroviárias no Brasil, ao longo de décadas, por rodovias, as linhas férreas foram um importante indutor do desenvolvimento regional como o surgimento de novas cidades e, mesmo que atualmente sem funcionamento, possuem importância histórica para Pernambuco.

Essa pesquisa tem como **objetivo geral** mostrar, ainda que alguns trechos estejam desativados há 13 anos, que a malha ferroviária de Pernambuco possui importância para o desenvolvimento regional e possui importância histórica, utilizando como objeto empírico a linha: Recife – Limoeiro. Como **objetivos específicos** temos: avaliar a redução das distâncias e facilidade de aproximação que as linhas férreas possibilitaram entre os municípios, mapear e caracterizar o traçado da linha férrea e as suas principais estações e analisar a importância da memória de antigos usuários.

A **metodologia** escolhida para a realização do trabalho se firma no método de abordagem hipotético dedutivo descritivo, e o método de procedimento histórico e estudo de caso, foram aplicadas técnicas: Pesquisa histórica, pesquisa documental, pesquisa iconográfica, visita *in loco* e através de pesquisas e questionários.

A pesquisa se apresenta dividida em 4 capítulos, no capítulo 2 encontramos a fundamentação teórica traz um conceito de memória e a sua relação com os monumentos históricos. No capítulo 3, é detalhado o surgimento da primeira ferrovia

no Brasil, seus momentos de glória quando durante a expansão, desenvolvimento e ampliação considerável do alcance dentro do território brasileiro, até o momento em que houve uma notada troca de investimentos, do ferroviário para o rodoviário, o fortalecimento do modal rodoviário dentro do país, e os acontecimentos relacionados de cada período político no Brasil, até o momento presente. O capítulo 4, é mostrado em ordem cronológica, o processo de implantação das ferrovias dentro do território no Estado de Pernambuco, como o traçado da linha férrea, foi distribuído ao longo dos anos, sua importância para cada cidade, na relação de transporte de cargas e também de passageiros, e a conexão através de trilhos entre diversas regiões no Estado de Pernambuco, e que se estabelece, o objeto empírico da pesquisa a estação Carpina. O capítulo 5 fala sobre a memória, qual a importância dela para a construção da sociedade, como o tempo e sua passagem, são representados através dos monumentos arquitetônicos, qual a relação da memória das pessoas com os elementos arquitetônicos, existentes, de que modo a representação da realidade mostra que as coisas existem, e devido a passagem tempo elas passam a não existir mais, como uma realidade existente, mostra como o homem, muda e molda o espaço que ele ocupa, como pensar o tempo de uma maneira mais existencial, e de como tudo aquilo do que é constituído o ser humano, é definido pela memória.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

No ponto de vista de Rolim (2013) deve-se refletir sobre a forma de como são tratadas essas edificações arquitetônicas antigas que, representam como parte do Patrimônio Histórico da cidade e de que maneira isso está presente ou é importante para a memória coletiva da população.

De acordo com Rolim (2013) associando o trabalho de se cuidar da memória, é de extrema importância lembrar o que diz o autor Albuquerque Júnior (2007 p.199 apud Rolim 2013) quando ressalta que a memória tenha se consolidado como uma fonte importantíssima para o historiador, o profissional qualificado que deseja realizar pesquisa com a investigação de memórias individuais ou coletivas, a evolução no que se refere ao problema da relação entre a História e memória, conceitos que de acordo com Albuquerque Júnior (2007 apud Rolim 2013), vastamente diferenciado e por isso, necessitam do mais adequado preparo com relação aos fundamentos teóricos e metodológicos que ajudam na construção do conhecimento histórico.

De acordo com a autora Rolim (2013) cita que o autor Albuquerque Júnior (2007 apud Rolim 2013), Na função de manusear memórias é uma atividade dependente da responsabilidade do historiador, e que esse profissional deve entender que muitos são os riscos de garantir aos depoimentos dos cidadãos uma verdade plena. Mesmo que seja diferente em relação à história verídica, o pesquisador comete um equívoco ao entender as declarações dos indivíduos como se fossem realidades individuais irrestritas. O autor faz uma reflexão se baseando nos trabalhos de pesquisas que englobam a História Oral como fonte. Assim Albuquerque Júnior (2007 apud Rolim 2013) se apoia de acordo com a visão de Halbwachs (1990 apud Rolim 2013), para que as memórias individuais possam ser compreendidas como um ponto de vista sobre a memória coletiva. De acordo com o sociólogo Halbwachs (1990 apud Rolim 2013), apesar de existir uma memória individual, é sempre na memória coletiva que mais fácil trazemos quando buscamos trazer um apoio franco ao evento memorável, assim reitera:

Algumas vezes limitamo-nos a observar que nosso passado compreende duas espécies de elementos: aqueles que nos é possível evocar quando queremos: e aqueles que, ao contrário, não atendem ao nosso apelo, se bem que, logo que os procuramos no

passado, parece que nossa vontade tropeça num obstáculo. Na realidade, dos primeiros podemos dizer que estão dentro do domínio comum, no sentido em que o que nos é assim familiar, ou facilmente acessível, o é igualmente aos outros. A idéia que representamos mais facilmente, composta de elementos tão pessoais e particulares quanto o quisermos, é a idéia que os outros fazem de nós; e os acontecimentos de nossa vida que estão sempre mais presentes são também os mais gravados na memória dos grupos mais chegados a nós. Assim, os fatos e as noções que temos mais facilidade em lembrar são do domínio comum, pelo menos para um ou alguns meios. Essas lembranças estão para "todo o mundo" dentro desta medida, e é por podermos nos apoiar na memória dos outros que somos capazes, a qualquer momento, e quando quisermos, de lembrá-los. Dos segundos, daqueles que não podemos nos lembrar à vontade, diremos voluntariamente que eles não pertencem aos outros, mas a nós, porque ninguém além de nós pode conhecê-los. Por mais estranho e paradoxal que isto possa parecer, as lembranças que nos são mais difíceis de evocar são aquelas que não concernem a não ser a nós, que constituem nosso bem mais exclusivo, como se elas não pudessem escapar aos outros senão na condição de escapar também a nós próprios. (HALBWACHS 1990, p.32)

Rolim (2013) cita o ponto de vista de Halbwachs (1990 apud Rolim 2013), o estado visível de uma cidade nos ajuda a reconstruir as memórias que estão entorpecidas/postergadas, no entanto elas não podem ser compreendidas como um retrato fiel do decorrido, pois foram levadas a interferências do modo como observamos o que nos cerca na contemporaneidade.

Rolim (2013) destaca o autor Oliveira (2002, p.21 apud Rolim 2013), O tema da memória se mostra como um setor multidisciplinar que percorre o campo de diversas ciências sociais como Antropologia, Sociologia e a História. Porém, com relação a criação do conhecimento histórico, é necessário ter como entendimento que é feito diante interesses pessoais e ainda tem influências das opiniões que são elaborados a partir do lugar social do produtor: "É em função deste lugar que se instauram os métodos, que se delineia uma topografia de interesses, que os documentos e as questões, que lhe serão propostas, se organizam" (CERTEAU, 2002, p.66-67 apud Rolim 2013).Diante disso é necessário ao cronista ter o entendimento que a ligação entre história e memória não pode deixar-se encantar pela nostalgia de um pretérito concebido, mas sim estudar de forma crítica para não implicar-se no risco de sustentar tradições.

Rolim (2013) ressalta o autor Oliveira (2002, p.24 apud Rolim 2013) ele destaca que no início desse milênio um dos papéis reservados a história – e de muita e extrema importância – é o conteúdo da memória ligado com a preservação do Patrimônio histórico já constituído, assim não importando qual modo a concepção de história que o definiu como tal, entendendo que a memória suscitada e conservada no meio material de um patrimônio histórico deve ser visto como resultante de escolhas intencionais e pré-estabelecidas, realizados para alimentar uma história que se queira inserir no imaginário social.

Rolim (2013) faz uma análise a respeito da visão de Nora (1993 apud Rolim 2013), onde o autor Oliveira (2002 apud Rolim 2013) salienta que a memória fica estabelecida no concreto, no espaço, no gesto, na imagem do objeto e dessa forma é admissível declarar que o patrimônio histórico, sendo ele material ou imaterial é suporte de memórias, e como engloba fragmentos e sentimentos vivenciados socialmente pelo indivíduo e o conjunto em espaços e tempos determinados (OLIVEIRA, 2002, p.27 apud Rolim 2013).

A autora Rolim (2013) concorda com o ponto de vista dos autores, a autora acha primordial ressaltar que a memória conservada por meio de bens patrimoniais mantidos as vezes não é significativa para as pessoas que moram no seu entorno, quanto é para o grupo que determinou como tal, assim, para as determinações de poder que atuam nessa comunidade política e intelectualmente. Desse modo com a visão de Pollak (1999 apud Rolim 2013) é o que podemos chamar de enquadramento da memória.

Rolim (2013) cita Pollak (1999 apud Rolim 2013), a percepção de Halbwachs é confundida do modo em que o sociólogo declara ser a Nação o formato mais definido de um grupo e que a memória nacional é o modo mais completo de uma memória coletiva. Pollak (1999, p.9 apud Rolim 2013) argumenta sobre a existência de um quadro de violência simbólica obrigatória a um grupo social que manipulam a memória, deixando-a como uma via de poder. Assim de acordo com autor Pollak (1999 apud Rolim 2013), uma memória coletiva que é vigorosamente definida como nacional pode demonstrar uma finalidade, por parte do Estado, em sustentar uma coesão, uma sensação de pertencimento de um povo dominante aos outros membros da sociedade.

Assim, a função essencial da memória coletiva seria a conexão interna e proteger as fronteiras que o grupo tem em comum, sob o ponto de vista do autor o uso do termo memória enquadrada seria mais apropriado que memória coletiva. Pollak (1999 apud Rolim 2013) declara que o contexto da memória se alimenta dos dados fornecidos pela História e, assim, a função do historiador é altamente significativo, principalmente quando se trata da elaboração de uma História oficial ou nacional.

Assim, distante de ser um trabalho das instâncias de poder, o contexto da memória pode ser realizado pelo próprio grupo ao qual a memória pertence, isso ocorre pela necessidade que o grupo possui de manter a ordem, a unidade e a continuidade dessa memória alimentada no seu interior, assim como a própria imagem que possui de si mesmo.(POLLAK, 1999, p.10 apud ROLIM 2013, p.05).

Rolim (2013) Destaca que para o enquadramento da memória, cita Pollak (1999 apud Rolim 2013) que dá ênfase aos objetos materiais, seriam eles: monumentos, museus e bibliotecas, seriam espaços privilegiados, pois solidificam as memórias. São pontos de referência que dão indícios de uma época passada. Dessa forma, o papel do patrimônio histórico seria de extrema importância na função de resguardar uma memória predominante.

Sobre esses lugares de memória, deve se ressaltar, novamente o pensamento de Pierre Nora, destaca o que chamamos de memória na contemporaneidade não passa de um material gigantesco de arquivos de coisas que nos é possível lembrar (NORA, 1993, p.15 apud ROLIM 2013). O historiador Francês, no momento que a História começa a agir dentro das memórias dos grupos, assim, ao engajar uma sociedade-memória na historicidade, assim, passando a a sentir a necessidade do trabalho de um historiador, que imediatamente passa a interferir e assim, fazendo desaparecer as memórias no seu formato natural. Desse modo, aparecem para essas sociedades ou grupos outra necessidade, os lugares de memória. Assim, arquivos, museus e monumentos passam a ser conservados justamente para servirem de material para a história. O autor Nora (1993) “se fala tanto em memória porque ela não existe mais” (NORA, 1993, p.7 apud ROLIM 2013)

De acordo com o autor, a problemática dos lugares de memória está no fato de eles constituírem numa construção histórica e, por isso, estarem sujeitos a interesses particulares que desejam, por meio da preservação desses lugares, seria tornar os

pontos de referência como “marcos testemunhas de uma outra era, das ilusões de eternidade” (NORA, 1993, p.13). Assim:

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais. (NORA, 1993, apud ROLIM, 2013, p.05)

A autora Siqueira (2017) considera que Monumento é todo artefato ou coleção de artefatos propositadamente criados e construídos por uma comunidade humana, qualquer que seja a natureza e o tamanho no sentido de lembrar a memória viva e afetiva da sua comunidade, fatos, conceitos, ritos ou regras sociais constitutivos de sua identidade. “O monumento caracteriza-se, assim, pela sua função identificadora.” (CHOAY, 2011 apud SIQUEIRA 2017)

De acordo com Choay (2011 apud Siqueira 2017) o monumento histórico não é intencional, ele se cria involuntariamente, ao passar dos eventos e experiências sentidos em determinada época.

Na Carta de Veneza (1964) temos a explicação de que:

Artigo 1º - A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho a uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só as grandes criações, mas também as obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural. (CARTA DE VENEZA, 1964)

Siqueira (2017) detalha que a cidade como expressão cultural, socialmente fabricada, não é destrutiva, mas somatória. Assim, todo e qualquer espaço edificado é o resultado final de um processo de criação social, só se justifica a sua substituição depois de mostrado o esgotamento de seu potencial sócio-cultural. Os critérios para avaliar a conveniência dessa substituição devem levar em conta o custo sócio-cultural do novo. (Carta de Petrópolis, 1987)

Segundo Siqueira (2017) o significado do patrimônio arquitetônico e a sua originalidade de sua preservação, no momento presente é mais percebido. Se sabe que a continuação histórica do espaço é crucial para a manutenção ou a origem de um modo de vida que dê a oportunidade ao ser humano encontrar a sua identidade e testar uma sensação de proteção devido às alterações brutais da sociedade: o

novo urbanismo busca recuperar os espaços inacessíveis, a escala humana, a aspectos das funções e heterogeneidade sócio-cultural que formam os tecidos urbanos antigos. Mas também se percebe que a manutenção das edificações presentes contribuem para a contenção de recursos para a luta contra o desaproveitamento, que é uma inquietação da sociedade contemporânea. Ficou demonstrado que as construções antigas podem receber novos usos que correspondam às necessidades da vida contemporânea. (Declaração de Amsterdã, 1975)

De acordo com Siqueira (2017) numa segunda fase, denominado de “revolução industrial’, estabelecido pelo aparecimento do maquinismo, seguido pela evolução da produção industrial e dos transportes ferroviários, não estimulou apenas o êxodo rural, a mudança do modo de vida tradicional, a criação do proletário urbano, também ajudou para a metamorfose de mentalidades. Tem induzido uma tomada de consciência reacional que é, sem dúvida, a causa determinante – mas não a única – sob o impulso do qual os países europeus institucionalizaram a conservação física real das – antiguidades – promovidas, desde logo, a – monumentos históricos -. (CHOAY, 2011 apud SIQUEIRA 2017)

Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, em especial na segunda fase daquilo que se convencionou denominar Revolução Industrial. A industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial. (KUHL, 2011, apud SIQUEIRA, 2017, p.04)

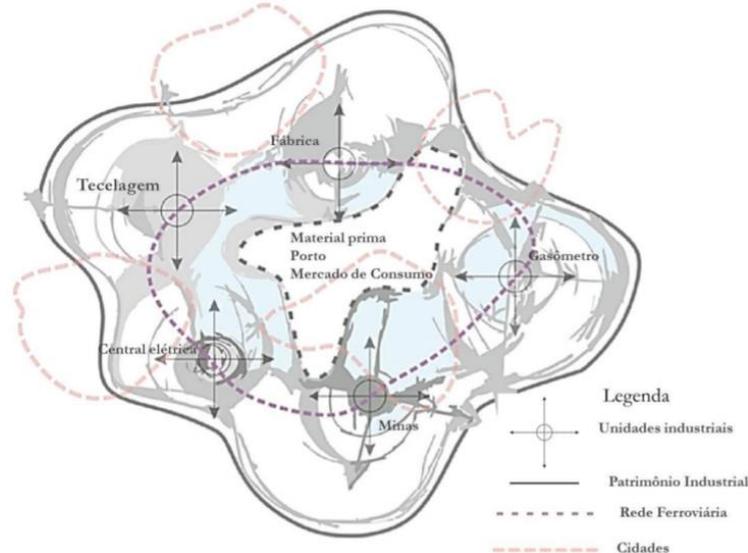
Siqueira (2017) destaca que a revolução industrial estabeleceu um marco na história e encaminhou o desenvolvimento das cidades.

Os delegados reunidos na Rússia por ocasião da Conferência 2003 do TICCIH desejam, por conseguinte, afirmar que os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público. (CARTA DE NIZHNY TAGIL)

Freire (2017) destaca que um fato que pode ter certo destaque, e que pode ajudar na compreensão da complexidade do patrimônio ferroviário, é a de que as redes ferroviárias podem ter relações, funcionais e espaciais, junto com todas as unidades industriais. Seja distribuindo matéria prima para abastece-las ou distribuindo as mercadorias produzidas para os locais de consumo e para portos, Só dependia do tipo de progresso que a ferrovia foi requerida a participar.

Freire (2017) destaca que é possível entender o patrimônio ferroviário criado por processos (circulação de fluxos de mercadorias, informações e pessoas) que é feito pela materialidade que seriam os segmentos de linha férrea, equipamentos, estruturas e edificações interligados funcionalmente. O desenho que sintetiza essa compreensão na Figura 1.

Figura 1 – Diagrama de uma ilustração da percepção do patrimônio industrial e as relações estabelecidas entre uma rede ferroviária e as outras unidades industriais.

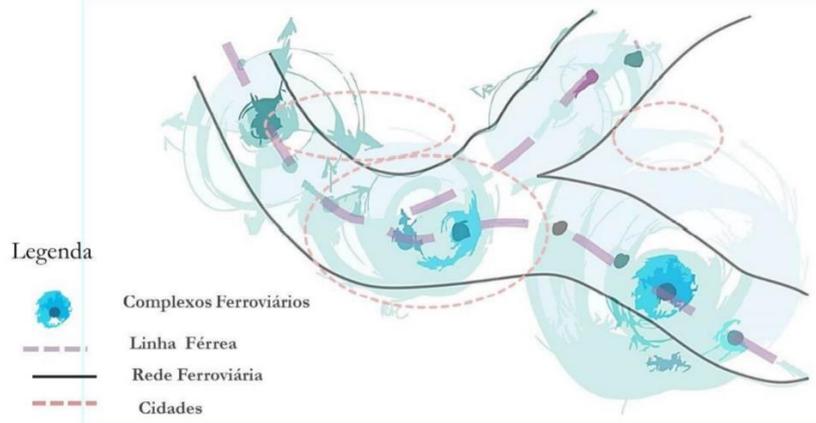


Fonte: FREIRE, 2017

Freire (2017) destaca que os substratos matérias são feitos por sistema de objetos ou sistema de fixos que seriam (maquinaria, equipamentos, terrenos, segmentos de linhas infraestrutura e superestruturas, edificações e material rodante, dentre outros), e por sistema de ação ou sistema de fluxos (circular, comunicar, parar, sinalizar, manobrar, abastecer, armazenar, licenciar, morar, reparar, conservar e etc.) O sistema de objetos – criados e administrados pelo sistema de ações -, é constituído por uma imensa quantidade de elementos que juntos de maneira indissociável por meio de uma lógica funcional, fazem suporte material para a

realização da operação ferroviária. Assim define-se que os espaços produzidos pelas ferrovias, assim como os espaços geográficos (SANTOS, 2008 apud FREIRE 2017), são constituídos por sistema de ações e sistemas de objetos. A percepção observada no formato de ilustração no esquema na Figura 2.

Figura 2 – Ilustração da percepção de uma rede ferroviária dentro do espaço geográfico.



Fonte: FREIRE, 2017

Freire (2017) destaca que de modo geral, a construção de uma rede ferroviária tem o início pela a sua via permanente, agregada ao seu pátio fundador ou ponta de linha, a partir disso até se consolidar a trama constituída por “fios” e “nós” criando uma teia por onde passa toda a composição ferroviária.

A via permanente de uma Rede ferroviária é constituída por elementos de infraestrutura e de superestrutura implantados sobre o leito de linha e pátios seguindo um traçado linear. A infraestrutura de uma rede ferroviária é formada por um conjunto de obras-dearte que servem de plataforma de sustentação para a superestrutura da via permanente (dormentes, trilhos, britas, elementos de comunicação e sinalização, etc.).(FREIRE, 2017, p.43)

3. A HISTÓRIA DAS FERROVIAS NO BRASIL

3.1 A - A Chegada do trem ao Brasil.

Segundo Möderler ([200?]) no dia de 13 de fevereiro de 1804, ocorreu na Inglaterra a viagem inaugural da primeira locomotiva. O minério foi responsável por uma boa economia europeia, afim de procurar aumentar o transporte de carvão, colocou-se uma máquina nos trilhos. Möderler ([200?]) cita o Diretor técnico do Museu Ferroviário de Bochum-Dalhausen, chamado Thomas Huhn, que diz que os trilhos sempre foram usados na mineração, só que eram puxados por cavalos. O Engenheiro Galês Richard Trevithick inventou o “cavalo mecânico”, segundo o mesmo era forte e incansável:

O protótipo era muito rudimentar: tratava-se de uma caldeira na horizontal, apoiada por quatro rodas. Para os leigos, ela não passava de um enorme tonel deitado, com chaminé e rodas. Trevithick teve que fazer muita propaganda, pois poucos viam futuro "naquilo". Até que o inventor foi desafiado pelo proprietário de uma mina. O mineiro queria observar o desempenho da engenhoca sobre 15 quilômetros de trilhos. O teste foi marcado para o dia 13 de fevereiro de 1804. Trevithick provou que sua máquina podia transportar tanto pessoas como materiais. No caso, a máquina de tração levou 70 pessoas e dez toneladas de ferro. Möderler ([200?])

Na Figura 3 podemos ver a primeira locomotiva a vapor:

Figura 3 - Richard Trevithick & o Cavalo Mecânico.

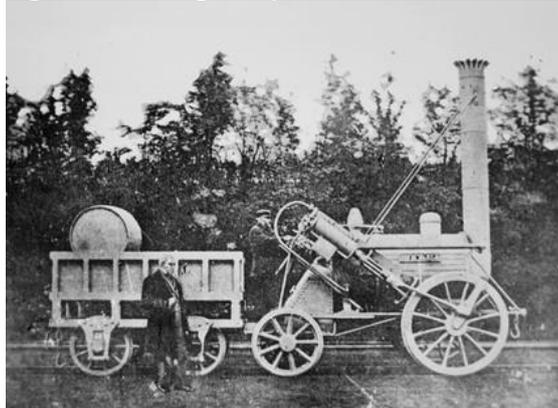


Fonte: CIFUNDERGORUND, 2019

De acordo com Lima Neto (2001) depois da roda, pode-se dizer que a forma de se manusear a energia a vapor convertendo-a em movimento, foi um enorme salto

tecnológico no ponto de vista daqueles que viram a primeira ferrovia. Tudo aconteceu na Inglaterra dia 26 de setembro do ano de 1825, quando George Stephenson colocou nos trilhos a primeira composição ferroviária, que ligava Stockton e Darlington, um trecho de distância de apenas 15 km, com uma velocidade de rápidos 20 km/h. A locomotiva era chamada de “The Rocket”. Logo em seguida foi observado que outros países foram ágeis a introduzir esta inovação, que mudaria a forma como países conseguiriam se organizar e melhor se desenvolver no sentido econômico e de políticas regionais, nacionais e internacionais. A seguir, a Figura 4 mostra o engenheiro civil e mecânico ao lado da sua máquina a vapor.

Figura 4 - George Stephenson and the Rocket.



Fonte: SCIENCE & SOCIETY, ([201?])

Segundo Vencovsky (2008), analisando de modo geral, a implantação das ferrovias no Brasil se deu em épocas distintas, no início surgiram no sentido de utilizar o território:

Nesse primeiro momento, o território brasileiro, segundo BARAT (1978, p. 89), estava organizado mais como um “arquipélago” do que como um “continente”. A organização do território brasileiro no início deste momento da periodização do sistema ferroviário é muito bem caracterizada, também, por Golbery do Couto e Silva (COUTO E SILVA, 2003, p. 35-36, 562). Para esse autor, “do ponto de vista da circulação”, o território brasileiro “é um vasto arquipélago”, formado por um núcleo central (São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro), três grandes penínsulas (regiões Nordeste, Sul e Centro-Oeste) e uma grande “ilha perdida” (Amazônia). (VENCOVSKY, 2008, p.17)

Ainda de acordo com Vencovsky (2008) num segundo momento foi o de modernização do território e logo depois a integração do território ao mercado nacional:

Neste segundo momento da periodização do sistema ferroviário, o desenvolvimento e a segurança do território passam a ser de fundamental importância para a problemática dos transportes (VALENTE, 1971, p. 24). FORTES (1956, p.07) destaca, ainda, que o Brasil necessita de um amplo sistema transportador para atender as exigências não apenas de caráter sócioeconômico, mas ainda de caráter político-militar. A preocupação com a segurança nacional nas políticas de transportes é visível neste segundo momento. Para LOPES e SOBRINHO (1951, p.08), as políticas de transportes devem considerar, em síntese, parâmetros como o econômico, o social, o político e o militar.

David (1996) salienta que o meio de transporte utilizado anteriormente as ferrovias era a tração animal, seriam eles: burros, mulas e cavalos.

Encontrava dificuldades devidas ao clima, as chuvas constantes, a queda de pontes e a difícil manutenção delas e a má conservação das estradas nas províncias do interior. Em São Paulo, anualmente, chegavam ao porto de Santos cerca de 200 mil bestas carregadas com café e outros produtos agrícolas e o velho carro de boi era o transporte interno das fazendas. (LANG, 2007, p.11)

Na Figura 5 trabalhadores carregadores de café no Porto de Santos (SP):

Figura 5 – Trabalhadores no porto de Santos (SP).



Fonte: Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0156s.htm>. Acesso em: 05 MAI.2020

Novelli Júnior (1963) destaca que o Brasil, ainda que alguns anos conseguiu incorporar novas tecnologias ligadas ao transporte em seu território.

Assim, data de 5 de Maio de 1827, a primeira tentativa, frustrada, de implantação de uma estrada de ferro no País. Nesta ocasião, o inglês Grace solicitou autorização para construir e explorar uma ferrovia entre o Rio de Janeiro à Serra de Itaguaí, constituindo, para

tal fim, a Companhia Brasileira de Estradas de Ferro. No entanto, este intento não saiu do papel e seu processo se arrastou até 1837 (COIMBRA, 1974, p. 119).

De acordo com Schwarcz e Starling (2015) deve ser levado em consideração que em 1843 apresentou-se pela primeira vez a Lei de Terras, porém só sendo aprovada em 1850, que visava organizar o Brasil para o final do trabalho escravo. Com o fim do trabalho escravo foi disponibilizando verba excedente para utilização na própria estrutura interna do Brasil. “Assim, encerrado o tráfico, uma massa de recursos surgiu da noite para o dia, como num passe de mágica. A saída para o Estado foi investir na infraestrutura do país, e acima de tudo na área dos transportes ferroviários.” (SCHWARCZ E STARLING, 2015, p.275).

Segundo Paula ([200-?]), nota-se que a partir de 1850 que o Estado brasileiro passou a coordenar e a incentivar a expansão ferroviária, objetivando propiciar o crescimento total da economia agro-exportadora e de aumentar a entrada de investimentos estrangeiros no Brasil, basicamente aqueles que vinham da Inglaterra.

Começava, assim, a sinuosa trajetória desse meio de transporte no panorama nacional, por várias razões. Em primeiro lugar, porque o empreendimento ferroviário inseria-se no contexto de uma sociedade escravista, responde aos anseios de melhoria nos transportes dos gêneros de exportação das frações agrárias dominantes. Além disso, em algumas regiões, como a fluminense, o início do tráfego de uma linha coincidia com o início da decadência da região para a qual ela havia sido destinada (Rabello, 1996, p.26). As ferrovias paulistas também foram construídas para exportar o café, portanto, aos primeiros sinais da crise do produto, as ferrovias também sentiam seu efeito, iniciando a trajetória dos *déficits* (Saes, 1981, p.187). Com alguma frequência, as empresas constituíam-se de linhas que se tornavam obsoletas em pouco tempo (PAULA, 200-?, p.03).

Seguindo o pensamento de El-Kareh (1982) ele analisa uma parte do funcionamento da economia presente na sociedade que seria correspondente a atuação de uma empresa capitalista dentro do Estado imperial escravista.

(...)para o fazendeiro, o "lavrador" como era chamado, a estrada de ferro era uma dessas esperanças milagrosas. Se para a nação o trem era o símbolo do progresso, para ele representava a salvação. A revolução ferroviária significava muito mais do que o aumento da capacidade de transporte e velocidade; dela dependia sua sobrevivência como senhor de escravos, como classe. A ferrovia lhe

permitia concentrar toda sua "energia negra" na plantação, seu último reduto. (...) A sociedade brasileira estava diante de algo novo, de uma empresa de tipo novo. Mas enquanto as novas relações capitalistas amadureciam rapidamente no setor ferroviário, ali no perímetro mesmo da estrada, e como que justificando a exploração do assalariado, estava o escravo, abrindo caminho para o trem passar (EL-KAREH, 1982, p.56 e 83).

De acordo com Lima Neto (2001) a implantação da primeira ferrovia brasileira teve início com o Decreto-lei n. 641, de 26 de junho de 1852 e teve vigência até 1873. Durante esse período, foram construídos pouco mais de 1.100 km em estradas de ferro. Segundo Coimbra (1974), entre as estradas de ferro construídas, listam-se a Estrada de Ferro Mauá, ligando a Capital do Rio de Janeiro a Petrópolis, a estrada de ferro D.Pedro II, concorrente da Estrada de Ferro Mauá que se localizava no Rio de Janeiro, no Nordeste tivemos a estrada de ferro Recife - Rio São Francisco, a estrada de ferro Santos - Jundiá, a estrada de ferro que ligava a Bahia - Rio São Francisco, a estrada de ferro que ligava Niterói - Nova Friburgo, a estrada de ferro Paulista, a estrada de ferro Itaúna, a estrada de ferro Valenciana e a estrada de ferro que ligava Campos dos Goytacazes a Sebastião.

Segundo Pimenta (1971), o comendador Irineu Evangelista de Souza obtivera a concessão, pelo Decreto n.987, de 12 de junho de 1852, durante 10 anos para explorar a navegação a vapor entre o Rio de Janeiro e o Porto do Município da Estrela. Ele se propunha a construir um caminho de ferro até à raiz da Serra da Estrela - RJ. No dia 30 de abril de 1854, foi inaugurado o trecho de 14,5 km, entre Estrela e Frágoso. Na solenidade, o Imperador agraciou o empresário com o título de Barão de Mauá. Em 1856, a estrada alcançava a raiz da Serra da Estrela – RJ.

Na Figura 6 é retratado o visionário Barão de Mauá:

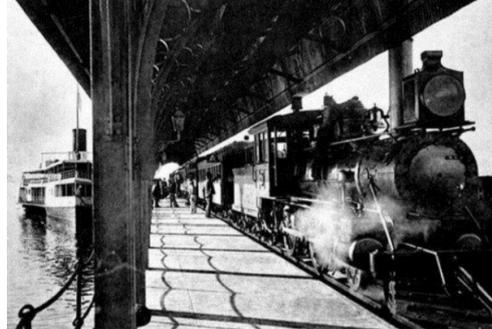
Figura 6 – Barão de Mauá.



Fonte: . Disponível em: <https://www.cultura.rs.gov.br/historia-do-barao-de-maua-contada-em-exposicao>. Acesso em: 15 ABR.2020

Na Figura 7 se observa o embarcadouro e o edifício da antiga estação Estação Mauá, nota-se que o trem seguia sobre um píer onde também atracavam as embarcações da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis.

Figura 7 – Locomotiva na Estação Mauá.



Fonte: . Disponível

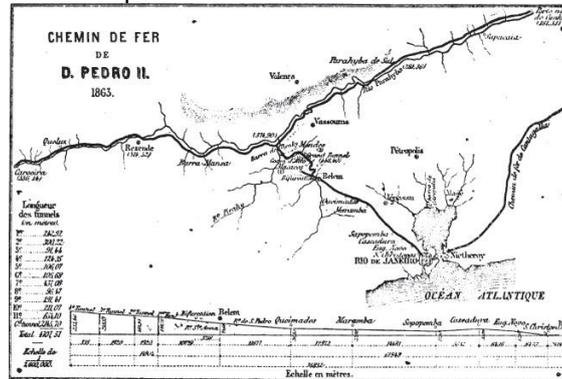
em:http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos10_novembro2003.htm. Acesso: 30.ABR 2013

De acordo com Coimbra (1975), durante os seus 10 anos de existência, a pioneira Estrada de Ferro Mauá obteve um enorme sucesso, porém ao longo dos anos os seus resultados começaram a diminuir com a expansão da sua concorrente, a Estrada de Ferro D.Pedro II, localizada no Rio de Janeiro e ligava até Queimados – Rio de Janeiro que foi concedida em 1855 e apenas entrou em funcionamento em 1858. Devido a essa concorrência entre as duas linhas férreas, a ferrovia de Mauá foi muito prejudicada, quando em 13 de janeiro de 1869, com a organização do Governo, a União Indústria seria a ferrovia mais rápida e passou para a Estrada de Ferro D.Pedro II todas as suas cargas, recebendo 25% do frete ferroviário. Ao ver o movimento da sua ferrovia reduzir, Mauá fez um contrato com a Província do Rio de Janeiro para estender a linha até Petrópolis, mas não conseguiu um aumento de capital da empresa e o contrato não teve nenhum sucesso e as obras não foram iniciadas.

A extensão alcançada pelas ferrovias, no início da década de 1870, não chegava a 1.200 quilômetros. A própria topografia acidentada da costa tornava os empreendimentos custosos, e a garantia de juros no patamar de 5% prevista pela lei de 1852, não era capaz de levar adiante a expansão da rede (MATTON, 1972, p.126).

Na Figura 8 retrata o trajeto da Estrada de Ferro D.Pedro II

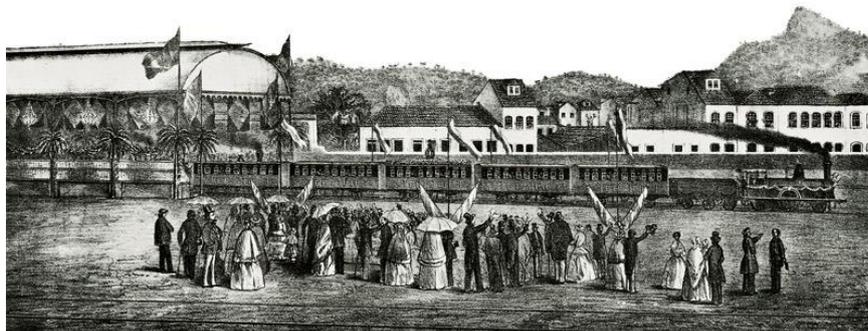
Figura 8 – Mapeamento da Estrada de Ferro D.Pedro II.



Fonte: Disponível em: <http://www.belgianclub.com.br/pt-br/ef/estrada-de-ferro-dom-pedro-ii>. Acesso em: 15. ABR 2020

Na Figura 9 pode-se observar a inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II:

Figura 9 – Inauguração da Estrada de Ferro D.Pedro II.



Fonte: Disponível em: <http://ronaldealmeidasilva.blogspot.com/2019/04/759-brasil-ferroviario-parte-2-estrada.html>. Acesso em: 21. MAI 2020

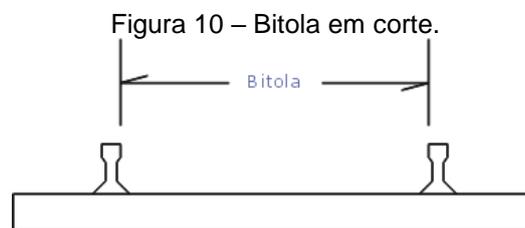
Observe como o autor Benévolo (1953) se refere ao traçado ferroviário:

Todos os equipamentos e insumos tinham de ser importados: combustível, material fixo e rodante, pessoal habilitado. Para piorar a situação, a implantação das ferrovias exigia a construção de traçados inteiramente novos, dado que o País, ao contrário das nações mais avançadas, não contava com um sistema viário pré-existente que pudesse servir como leito inicial das estradas de ferro: o que havia eram picadas tortuosas dos tempos coloniais, impróprias para o traçado ferroviário. (BENÉVOLO, 1953, p.126).

“[...] O Governo Imperial afiançou garantias de juros concedidas por Governos Provinciais a uma série de ferrovias” (COIMBRA, 1974, p.126). De maneira generosa, a legislação trouxe consigo um rápido avanço da construção de ferrovias no Brasil. Graças a ela a construção de 90% da extensão da malha edificada

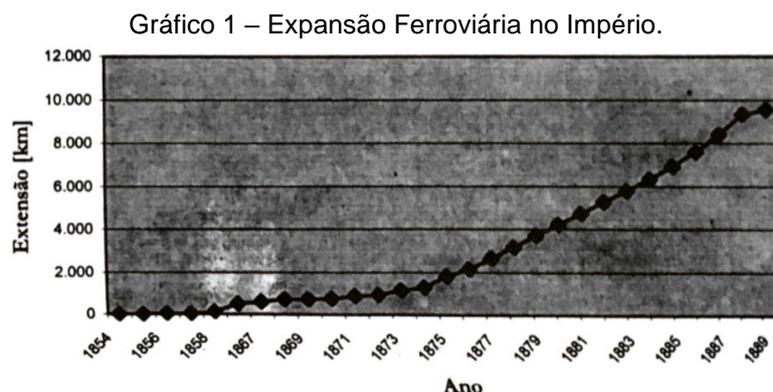
durante todo o Império. Segundo Ferreira Neto (2001), algo que merece devido destaque, pois tem sido motivo de debates na historiografia dos transportes. Trata-se do tamanho das bitolas¹, pelo comprovado fato de que existiam diversas larguras e devido a tortuosidade dos traçados que cortavam o relevo, dessa forma viria uma total ineficiência devido a topografia da região e a escolha do tamanho de bitola errada conseqüentemente atrapalhariam o uso do trem e a posterior decadência dos sistemas ferroviários.

Na Figura 10 visualizamos em corte uma bitola:



Fonte: Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/historia/bitesc/bitolas-e-escalas-no-ferreomodelismo.shtml>. Acesso em: 15.ABR 2020

De acordo com o Gráfico 1, conseguimos observar o crescimento da malha ferroviária ao longo do tempo, expressa em quilômetros (Kms):



Fonte: Elaboração própria de dados de Jesus, J.Palliano. Rápida Notícia da Viação Férrea do Brasil, In: Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil-1^o.vol..Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Imprensa Nacional, 1922 apud (COIMBRA, 1974)

Paula ([200-?]) considera que durante o início de construções de ferroviárias:

[...] não há como negar: o surto ferroviário verificado, a partir de 1870, significou uma ruptura na história dos transportes no Brasil – a precariedade dos meios de transportes então existentes era

¹ Bitola é o nome dado a medida das faces interiores da largura de um trilho para outro trilho.

notória. A ferrovia foi um avanço notável: ela se apresentava como real necessidade de transportes, acelerava a mercantilização da economia, abria espaços geo-econômicos dentro do país (ainda que limitadamente), constituía-se em espaço de aplicação de capitais (a nacionais e estrangeiros), possibilitava a integração da economia brasileira (exportadora) à economia mundial (basicamente ao centro hegemônico do capitalismo, a Inglaterra), etc. (NATAL, 1991, p.77-78 apud PAULA 200-?, p.05)

Um dos fatos mais importantes da história do desenvolvimento da ferrovia no Brasil ocorreu em 1877. Esse fato foi a ligação Rio-São Paulo unindo, dessa maneira, as duas cidades mais importantes do país, visto que os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo se uniu com os da Estrada de Ferro D.Pedro II. (MAIA, 2000 apud LANG, 2007, p.13)

Segundo Delellis *et al.* (1999), essa expansão cafeeira das ferrovias não contribuiu apenas para o desenvolvimento econômico de São Paulo, quando inciou um processo de industrialização e estimulou o povoamento interior, mas também para a aceitação de mão-de-obra assalariada e como incentivo à imigração.(LANG, 2007, p.13)

De acordo com Paula ([200-?]) a forma como se configurou o modelo agro-exportador fez com que o Brasil mantivesse relações mais acentuadas com o exterior do que com as suas economias regionais.

às economias insulares correspondia um transporte também capsulado. Ora, na medida em que aquele padrão de desenvolvimento exaure, também este tipo de transporte se mostre esgotado. Ou melhor: inadequado frente aos novos e crescentes fluxos de comércio inter-regionais que vão se estabelecendo. É verdade que a concentração geográfica das ferrovias na região cafeeira (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Guanabara), se bem que cumpria certo papel no desenvolvimento destes estados, particularmente de São Paulo, evidenciava sua relativa irrelevância no que tange ao restante do País, afora sua incapacidade de articulação com estas regiões. (NATAL, 1991, p.103 apud PAULA 200-?, p.05)

De acordo com Rabello (1996) até o final do Império não se observou recursos da Inglaterra que após a abolição da escravatura iria passar a investir no setor ferroviário fluminense. Na implantação das ferrovias se observou a cooperação do capital nacional, público ou particular. Porém a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, vinham de diferentes países, como a França e

Estados Unidos e não apenas da Inglaterra, como acreditava-se. Havia, ainda as oficinas nacionais e até a construção de vagões para diversas empresas.

Vamos apresentar como foram os diferentes momentos das ferrovias nos vários períodos da história no Brasil, como foi o olhar dos governantes para as ferrovias.

B - Primeira República (1889 - 1930): O melhor momento para as ferrovias.

Entre 1860 e 1902, 77,6% dos investimentos das ferrovias no Brasil eram dos ingleses. Dos investimentos totais, 34% eram alocados na construção de ferrovias. Entre 1903 e 1913, os ingleses participaram com 53,6% dos investimentos e os Estados Unidos passaram de 1,5% entre 1860 e 1902, para 19,90% entre 1903 e 1913 (BRASILEIRO, 1981, p.169).

De acordo com Oliveira et al (2016) com o Tratado de Petrópolis assinado em 1903, o Brasil se compromete com a Bolívia a construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e a Bolívia entregaria o estado do Acre ao Brasil, era uma boa época para o mercado da borracha.

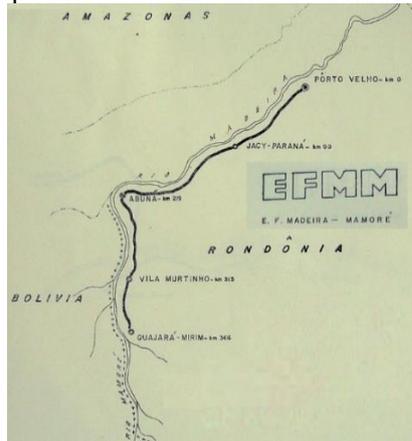
A ferrovia, em plena Floresta Amazônica, seguia anseios comerciais do Brasil e da Bolívia, com o intuito de conectar os dois países ao Oceano Atlântico, saída estratégica para o comércio internacional (TEIXEIRA; FONSECA, 2001, p.02).

De acordo com Oliveira et al (2016) a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi iniciada em 1907 e concluída por Percival Farquar em 1912.

Desde Santo Antônio do Madeira (localizado a 7 km de Porto Velho) até Guajará-Mirim, continha dezenove cachoeiras que bloqueavam as bacias navegáveis dos rios Guaporé, Mamoré e Beni (BORZACOV, 2007, p.03).

Na Figura 11 mostra o trajeto que ligava a cidade de Guajará-Mirim e a capital de Rondônia, Porto Velho, que seria os trilhos de ferro da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré:

Figura 11 – Mapeamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.



Fonte: Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970efMadeiraMamore.shtml>. Acesso em: 15. ABR 2020

Na Figura 12 é observada a Estação de Porto Velho:

Figura 12 – Estação de Porto Velho.



Fonte: Disponível em : <https://www.estacoesferroviarias.com.br/efmm/ptvelho.htm>. Acesso em 29. ABR 2020

Ainda que o boom das construções das ferrovias paulistas acontecesse no século XIX, o período de maior expansão nacional ocorreu de 1908 a 1914, em consequência da recuperação financeira no Brasil, após a crise do Encilhamento. Em um só ano, 1910, foram construídos 2.225 km de ferrovias, índice nunca mais atingido. (TELLES,1984, p.35)

Segundo Castro (1981) as ferrovias foram divididas em três blocos: as do café, as da cana de açúcar e as de integração. Os dois últimos grupos receberam maiores investimentos estrangeiro onde se localizavam na região do extremo Sul do Brasil:

Os estrangeiros construíram, preferentemente, as estradas da "periferia", que se mostrariam as menos lucrativas; a região mais dinâmica, por sua vez, não só tinha condições de organizar e construir sua infra-estrutura, como tinha a necessidade premente de fazê-lo. O papel dos engenheiros nacionais é notável – são eles, em

geral, que fazem os estudos preliminares, que controlam os orçamentos, analisam os custos e as próprias condições técnicas (CASTRO, 1981, p.56).

Na Figura 13 a visita de Inspeção da Madeira-Mamoré, por autoridades Brasileiras.

Figura 13 – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.



Fonte: BACELAR, [200-?]

Ainda nesta época, em 1890, o Governo formulou o projeto de construção de uma extensa rede ferroviária no Nordeste, com mais de 1.000 km, constituída pelo prolongamento e ligação das diversas estradas de ferro já existentes nos Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. O Governo Federal financiou todas as obras que tiveram lugar entre os anos de 1891 e 1896, mas, devido à necessidade de um rigoroso plano de economia, os trabalhos foram suspensos em 1897. (LIMA NETO, 2001, p.172)

Segundo Barat (2007 apud Moura Junior *et al.* 2018) Produtos como açúcar, cacau e algodão, para serem exportados pelo porto no litoral, tiveram como de extrema importância o modal ferroviário para o escoamento da produção de café e desses outros produtos, tendo como destino final a América do Norte e a Europa.

De acordo com Ferreira Neto (1974 apud Lima Neto 2001), na década do século XX não existiu uma rede nacional e sim quatro redes independentes entre si. A maior entre elas integrava as regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, sendo que em Goiás e Mato Grosso servia unicamente a uma área reduzida ao sul dos Estados. O Nordeste era servido pelo “Great Western” que abrangia os Estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Sergipe e Alagoas. As duas redes que restavam eram a Cearense e a Bahiana, que se limitavam, praticamente, ao território dos Estados que lhes davam o nome. “No restante, eram estradas isoladas,

independentes, tendo como objetivo estabelecer uma ligação de um ponto interior a um porto costeiro ou fluvial” (LIMA NETO, 2001, p.174).

A partir do Governo Rodrigues Alves, uma nova política ferroviária priorizou a integração das ferrovias, estruturando-as em uma rede nacional. [...] em 1911, a integração ferro-fluvial com o Rio São Francisco. Também é desta época a construção da ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco, uma das maiores pontes metálicas do País, interligando assim a rede ferroviária nordestina. (LIMA NETO, 2001, p.173).

De acordo com o autor Ham (2011) No dia 01 de setembro de 1914, é inaugurada na sua totalidade a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), A ferrovia conectava Bauru-SP a Corumbá-MS, totalizando 1272 quilômetros, foram construídas 36 estações com a variedade de madeiras presentes nas matas da região.

O transporte a vapor, no período, guardava ainda características que deviam ser obedecidas por todas as companhias ferroviárias, como a existência de caixas d’água e lenheiros em espaçamentos regulares para a alimentação das locomotivas (...) as caixas d’água precisavam estar próximas á fonte fornecedora, em nosso caso os cursos d’água, pois eram abastecidas por bombas a vapor de pouca potência, chamadas “burrinhos a vapor”. (GHIRARDELLO, 2002, apud HAM, 2011, p.16)

Na Figura 14 mostra o trajeto da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil:

Figura 14 – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.



Fonte: Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122014000200002. Acesso em 25. ABR 2020

A Figura 15 mostra o Trem da Noroeste nos trilhos no estado do Mato Grosso.

Figura 15 - Trilhos no Estado do Mato Grosso.

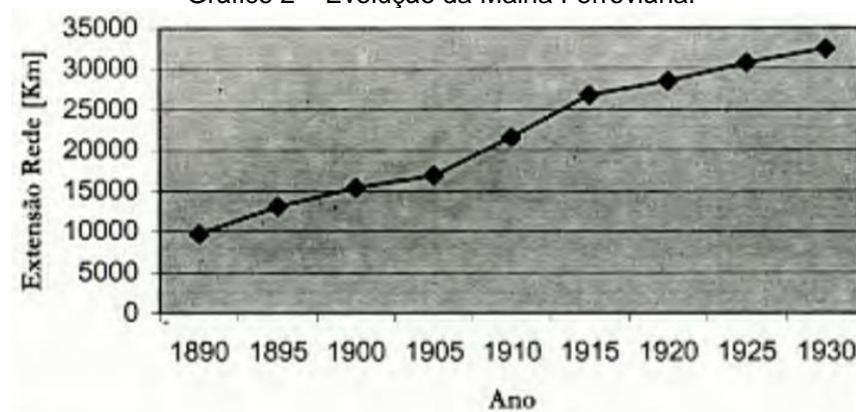


Fonte: Autor Desconhecido em: http://www.pereiraimoveisbauru.com.br/bauru_antigo.asp .Acesso em 15. ABR 2020

C - Evolução da Malha Ferroviária na Primeira República:

O Gráfico 2 mostra a Evolução da Malha Ferroviária durante a Primeira República.

Gráfico 2 – Evolução da Malha Ferroviária.



Fonte: LIMA NETO, 2001

Ainda sob a perspectiva de Lima Neto (2001), pode-se afirmar que durante a Primeira República houve uma grande expansão ferroviária, sendo, dessa maneira, a estrada de ferro o seu principal modal. Não se pode dizer que houve uma política ferroviária coerente e bem organizada na sua definição, seguindo grandes diretrizes, planos e projetos eram raros e as ferrovias eram construídas com bitolas de diferentes tamanhos, assim dificultando a maior integração entre os trechos. A maioria das vezes eram caminhos isolados, sem nenhuma integração entre si e com

os outros modais. Estes seriam alguns problemas existentes nesse setor e vícios estruturais, constatados na política ferroviária brasileira.

3.2 A SUBSTITUIÇÃO DAS FERROVIAS PELAS RODOVIAS – O CONTEXTO NACIONAL

De acordo com Finger (2013), durante a década de 20 observa-se a mudança na política nacional de viação, com o aumento dos investimentos em rodovias que foi influenciado devido a aproximação com os Estados Unidos, que estava em um momento de indústria automobilística em plena expansão.

As ferrovias latino-americanas passaram a enfrentar uma verdadeira competição com as rodovias entre as décadas de 1920 e 1930, tendo perdas significativas de receitas geradas pelo transporte de produtos de valores unitários relativamente altos. Essas receitas pagavam seus gastos fixos com a administração e infraestrutura. As dificuldades financeiras das empresas as “empurraram” para o Estado (SCHVARZER, 1999 apud JUNIOR, 2007, p. 20)

Lang (2007) cita David (1996) que explica como foi o estopim das rodovias no Brasil:

Em sentido contrário ao desenvolvimento ferroviário, com o “*slogan*” governar é abrir estradas, Washington Luís, como governador de São Paulo, em 1920, dava início a um favoritismo pelas rodovias, tendo o mesmo virado presidente em 1926, com o mesmo lema. A primeira rodovia foi a Rio – Petrópolis, em 1928. Os veículos automotores eram montados no próprio país, pelas empresas que tinham autorização para isso, *Ford Company* e *General Motors* (DAVID, 1996 apud LANG, 2007, p.15-16)

D - Ferrovias na Era Vargas

Segundo Lima Neto (2001), o setor rodoviário chegava como um forte competidor das ferrovias e este fato viria a se tornar evidente, em 1928, com a inauguração de dois trechos de estradas maior relevância da nossa rede à época: o Rio de Janeiro - São Paulo e Rio de Janeiro - Petrópolis. Somando-se à falta de integração, que tem por característica o isolamento de muitas redes ferroviárias existentes, a falta de manutenção e o envelhecimento da infraestrutura e do material rodante

colocavam o sistema ferroviário em uma posição desfavorável para competir com o jovem modal rodoviário.

Em 1930, o Brasil possuía 32 mil km de ferrovias em operação. A extensão já representava 65% da rede que o País teria nos anos 90. O crescimento ferroviário, ocorrido durante a República Velha, não voltaria a se repetir depois de 1930. (LIMA NETO, 2001, p.217)

Sob a visão de Lima Neto (2001), os adeptos das ferrovias teriam de se contentar com acréscimos de forma e posicionamento mais lento. Durante os dez anos seguintes seria construída uma média de 177,4 km por ano, valor baixo comparando à média da década de 20 que foram de impressionantes 394,3 km por ano. Na década de 1940, a média de construção de ferrovias volta a crescer, chegando em 242,9 km por ano, embora continuasse inferior à década de 20. O que prejudicou bastante essa década foi uma redução no número de locomotivas em estado de operação, com aproximadamente, 677 deixando de funcionar e 2134 vagões completamente paralisados.

Já na década de 40, Burlamaqui (1945) identificava inúmeros problemas da malha ferroviária brasileira, e os principais apontados eram: pesadas condições técnicas dos troncos principais, predomínio da bitola estreita, locomotivas de potência fraca, oficinas mal aparelhadas, traçados antieconômicos, velocidades baixas. (LANG, 2007, p.16)

Ainda na visão de Lima Neto (2001), durante o período de 1937 a 1939, houve, respectivamente, a introdução da tração elétrica e a tração diesel elétrica. Sendo assim, um dos fatos mais marcantes no campo ferroviário. Pretendia-se que ela tomasse o lugar da tração a vapor nas linhas de alta densidade de tráfego. As linhas do subúrbio da Central do Brasil eram adequadas, pois, além de serem densas no tráfego, também tinham grande demanda. Mas era atendida de forma precária. Três de suas linhas receberam o benefício, totalizando 44 km de linhas eletrificadas. Lima Neto (2001), explica que manutenção nos equipamentos obrigou a instalação de uma oficina em Deodoro e de um grande abrigo para carros em São Diogo, no Rio de Janeiro.

Um bom momento para as ferrovias brasileiras aconteceu incentivado pelo Governo Vargas, segundo Lang (2007). “Em 1942, foi criada a Companhia Vale do Rio Doce, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM (construída a partir de 1903), que foi então modernizada com o objetivo de suportar o tráfego pesado dos trens que transportavam minério de ferro”. (LANG, 2007, p.15)

A entrada do País na Segunda Guerra Mundial trouxe dificuldades ao setor, quanto ao suprimento de equipamentos e materiais de reposição; a recuperação do sistema ferroviário só veio acontecer bem lentamente após o final da Segunda Guerra Mundial, de acordo com Lima Neto (2001).

Lima Neto (2001) cita o engenheiro e Ministro de Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, que fala da precariedade da situação das ferrovias brasileiras, em fins de 1945:

A geração atual possui um sistema ferroviário que absolutamente não satisfaz. As nossas estradas de ferro são mal traçadas, aparelhadas com deficiência e muito desgastadas. A guerra sem dúvida, agravou o estado de coisas com o aumento de produção e a carência de material. Fomos, por isso, obrigados a usar esse material velho e quase imprestável que nos resta, como consequência da falta de reparos periódicos e de substituição indispensáveis. A nossa rede ferroviária está a exigir urgentes melhoramentos. (SILVA apud LIMA NETO, 2001, p. 266)

“A título de números, a rede possuía, em 1945, uma extensão de 33.280 km. O parque veicular contava 3.954 locomotivas, 4.043 carros e 53.945 vagões” (LIMA NETO, 2001, p. 266).

De acordo com o autor Queiroz (2012) o crescimento do tráfego de mercadorias no Brasil entre 1950 e 1970 comprova que houve uma expansão substancial do transporte rodoviário e uma queda imensa do transporte ferroviário (Tabela 1). Durante esse período a taxa de crescimento anual do transporte ferroviário foi de 13,7%, o rodoviário foi de 6,7%, o marítimo 4,4% e o aéreo 3,5%. E para o transporte de passageiros, a taxa de crescimento das rodovias foi de 12,3%, já as ferrovias se observou uma queda de -0,1%.

Tabela 1 – Crescimento de diferentes modais.

Ano	Rodovias	Ferrovias	Marítimo	Aéreo
1950	38	29,2	32,4	0,4
1955	52,7	21,2	25,8	0,2
1960	60,5	18,7	20,6	0,1
1965	67,5	17,6	14,6	0,2
1970	73	15,7	11,2	0,1
Taxa de crescimento anual 1950- 1970	13,7	6,7	4,4	3,5
Taxa de crescimento anual de passageiros 1950- 1970	12,3	-0,1	-	3,8

Fonte: BARAT, 1978

A forte evolução do modal rodoviário pode se observar, pelo aumento expressivo na quantidade de carros de passeio entre os anos de 1950 e 1970, mais de 600%, e de rodovias construídas, mais de 200% (BARAT, 1978, apud VENCOSVKY, 2008, p. 9).

Na Tabela 2 se verifica a evolução do rodoviarismo no Brasil nos anos de 1950-1970:

Tabela 2 – Evolução do rodoviarismo no Brasil.

Ano	Carros de passeio	Total	Extensão da rede rodoviária estadual e federal (km)
1950	254.187	425.938	55.900
1955	428.577	679.832	76.298
1960	639.781	9.876.230	108.277
1965	1.415.521	1.875.457	129.430
1970	2.464.285	3.126.559	181.011

Fonte: BARAT, 1978

De acordo com Lima Neto (2001), em 1950 competia ao Congresso Nacional definir a política de implantação de novas ferrovias, uma vez que era sua responsabilidade a designação de verbas para o financiamento das linhas em construção e, se definia o que era prioridade das vias férreas do País. No último ano do Governo Vargas, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi autorizado a contratar empréstimos designados às estradas de ferro do Nordeste e Minas Gerais, que solicitavam obras urgentes de reconstrução e reequipamento. Os recursos mais consideráveis foram designados à Rede Ferroviária do Nordeste, para reforma e a aquisição de materiais destinados ao aparelhamento.

Outros recursos foram liberados para outras estradas de ferro locais, tais como: Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro São Luiz - Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Estrada de Ferro Sampaio Correia e Estrada de Ferro Bahia - Minas. (LIMA NETO, 2001, p.268).

Sob a visão de Lima Neto (2001), as recomendações referentes a melhoria das condições técnicas, apontavam principalmente a remodelação e o melhoramento das estradas, eliminando as curvas e reduzindo as rampas, buscando adequá-las para o tráfego pesado, assim como o início de uma mudança de tração a vapor pela tração a diesel-elétrica, que produziria ganhos de caráter financeiro e ambiental.

No início da década de 1950, o Governo Federal, com base em amplos estudos decidiu pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 30.000 km dos 37.000 km de linhas espalhadas pelo país. Assim, foi criada a sociedade anônima Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, pela Lei nº 3.115 de 16/03/1957. (LANG, 2007, p.16)

Nos anos de 1950 a 1955, os dados conseguem comprovar o aumento do subsector rodoviário, apesar da fragilidade das rodovias no período. Lima Neto (2001) ainda explica que, durante os anos de 1956 e 1960, o sistema ferroviário desenvolveu suas atividades obedecendo às diretrizes do Programa de Metas do Governo, que previam: a expansão do sistema, a construção de novas linhas, deveria obedecer ao critério de viabilidade econômica e a construção de variantes, destinava-se a eliminar trechos de linhas sem significado econômico a recuperação e também o reaparelhamento e recuperação do sistema: a compra de trilhos e dormentes e o material rodante e de tração.

A anti-política ferroviária começa de 1957 em diante, os investimentos do Banco no setor foram sensivelmente diminuídos, variando de ano para ano. No geral, o setor ferroviário foi o que apresentou pior desempenho em todo o período do governo Juscelino Kubitschek. (Dias, 1955,p.95-96 apud Paula, 200-?, p.07).

Em 1956, foi criada a primeira comissão para estudar e viabilizar a supressão dos chamados ramais antieconômicos, composta por membros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER. Várias outras comissões e grupos de trabalho seriam formados com a mesma finalidade e sempre com a participação do DNEF, DNER,

consultores estrangeiros, e por membros da direção da Rede Ferroviária Federal S.A. As linhas erradicadas eram regulamentadas por resoluções do Conselho Ferroviário Nacional e homologadas pelo Ministério dos Transportes. (PAULA, 200-?, p.07)

Num contexto geral, Paula ([200-?]) descreve que todos os projetos de extinção de ramais baseavam-se naqueles de 1952, que foram feitos pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), referentes ao sistema ferroviário em geral, e à Estrada de Ferro Leopoldina e à Rede de Viação. Os técnicos afirmavam que “era lícito esperar que as linhas enumeradas nesta parte do relatório venham a se tornar menos necessárias do que atualmente o são (CMBEU – Projeto 28).” (Paula, 200?- , p.07). A Comissão Mista alegou que as linhas eram arcaicas, desnecessárias e antieconômicas.

Lima Neto (2001), destaca que, dentre as atividades desenvolvidas pelo Programa de Metas, se destacou o início da construção do Tronco Principal Sul - TPS, do qual foram executados, pelos Batalhões de Engenharia do Exército, 300 km até 1959, assim conseguindo alcançar as metas.

Sob a visão de Lima Neto (2001), em 1956, a tração diesel elétrica representava 28,5% do tráfego ferroviário; a tração a vapor, 45,9% e a elétrica 25,6%. No final de 1959, a presença da tração diesel-elétrica era de 2.382 km, representando um acréscimo de apenas 1.283 km nos dez anos, desde 1950. Isto correspondia a uma média aproximada de 120 km/ano.

Segundo Barat (1978), no triênio 1961 - 1963, as ações relativas aos transportes ferroviários se resumiram ao prosseguimento dos programas e projeto do Programa de Metas. Em 1961 foi instalado um grupo de trabalho para reestudar os ramais a serem erradicados. O Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social, de 1963 a 1965, porém não foi implementado pelo Presidente João Goulart, o grupo iria para estudar os ramais a serem extintos, que relacionou 4.985 km.

Sob o olhar de Lima Neto (2001), durante o Governo Castelo Branco (1964 - 1967), no período da ditadura militar, os investimentos no modal ferroviário foram extremamente mais seletivos e rigorosos; construção de novas ferrovias só para aqueles ramais de comprovada justificativa econômica; investimentos e

infraestrutura, objetivando a melhoria de traçado e a ampliação de pátios, terminais e armazéns, a verificação de bitolas e à modernização do manuseio de carga.

Em 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA. Esse Grupo passou a ter função permanente no comando das operações de desativação de ramais e sua atuação foi decisiva nesse processo. Sua composição envolvia o staff do DNEF, DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro e RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. Pela composição, o alto escalão do Grupo revelava a lógica da associação tecnocrata inaugurada durante o Regime Militar (implantado através de um golpe político, em 31/03/1964), com a participação conjunta de militares e/ou engenheiros e economistas.(PAULA 200-?, p.10).

Considerando a visão de Lima Neto (2001), durante os Governos Costa e Silva (1967 – 1969) e Médici (1967 – 1974) as ferrovias, como os demais modais de transporte, começaram a conquistar melhorias de produtividade na operação dos seus serviços, diminuindo as suas despesas, a subvenção governamental de 1968 foi de menos de um terço do valor da subvenção de 1963, decrescendo em 176,6 milhões de cruzeiros em 1963 para 55 milhões em 1968. Três eventos tiveram o devido destaque durante os anos de 1967 – 1973, segundo Neto (2001). Foram eles: a ligação da Capital Federal com os sistemas ferroviários do Sul e Centro - Sul, mediante a conclusão das ligações Brasília - Pires do Rio, Uberlândia - Araguari, a conclusão do trecho Teresina - Altos, assim com o seguimento das obras no tronco sul.

Sobre a criação da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), Maia (2000) destaca que:

De forma idêntica a RFFSA, o Governo do Estado de São Paulo, em 1971, decidiu unificar em uma só empresa, as cinco estradas de ferro que pertenciam ao Estado. Em decorrência dessa junção, foi criada a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., para gerir, aproximadamente, 5.000 km de vias férreas (MAIA, 2000 apud LANG, 2007, p.17)

De acordo com Paula (200-?), o programa de erradicação foi cumprido graças a atuação o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA). Os ramais com tráfego suspenso foram, na sua maioria, desativados em pouco tempo. Pela existência de uma Ditadura Militar se evitaram maiores protestos. “Segundo Carrasco, *“sólo desde un gobierno fuerte,*

capaz de contener la presión social, se podía acometer una política decidida de cierre de vías antieconómicas, cuya dimensión humana significaba la reducción de plantillas” (In: Fernández, 1998, apud Paula, 200-?, p.13)

Em 1970 consolidava-se nova configuração administrativa da RFFSA, com a implantação de 4 sistemas regionais incorporando as antigas empresas. Juntamente com isso, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de "baixa produtividade", o fechamento de estações (55, em 1970), de depósitos de locomotivas e das pequenas oficinas, com a centralização em âmbito regional, das grandes unidades de manutenção. O financiamento do BNDE (150,2 milhões) obtido nessa época foi destinado ao transporte de cargas (automóveis e grãos), para o oleoduto Santos - São Paulo e para a reforma operacional da 9ª Divisão. (PAULA, 200-?, p.10)

De acordo com Lang (2007), no ano de 1974 o DNEF foi extinto e teve suas funções transferidas para a Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes e outra parte para a RFFSA.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT) (2018), no ano de 1980, com a devida crise fiscal do Estado Brasileiro, o modelo vigente de gestão das ferrovias se tornou insustentável e as receitas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) não conseguiram ser suficientes para arcar com a dívida contraída. Durante a década de 1990, a malha da RFFSA foi concedida e a estrutura escolhida pelo governo federal para a realização das concessões no Brasil foi a separação vertical, significa que a empresa responsável pela concessão controla a infraestrutura, a operação e a comercialização dos serviços de transporte ferroviário numa determinada região.

Segundo Lang (2007), houve uma tentativa, por meio do Governo Federal, de reduzir o problema da bitola métrica, afastando os transportes urbanos da RFFSA, passando a ser especializada apenas no transporte de cargas e se criou a Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU) que, lentamente, foi recebendo todo o transporte de passageiros no ano de 1984.

E - Desestatização e regulação das ferrovias brasileiras na década de 1990.

De acordo com Machado (2016) a década de 90 é marcada pelo início da entrada do Brasil no capitalismo neoliberal, onde se deu ênfase as políticas monetaristas, desregulamentação do mercado nacional, a redução do intervencionismo estatal. E dos gastos sociais. Observa-se o processo de privatização/desestatização das empresas e serviços públicos, esse processo se inicia com Fernando Collor (PRN) (1990-1992), continuados por Itamar Franco (PMDB) (1992-1994) e Fernando Henrique Cardoso (PSDB) (1995-2002).

A maior parte das ferrovias latino-americanas foi desestatizada na década de 1990. No Brasil, tal processo não foi diferente. A partir de 1996, o Governo Federal iniciou o processo de concessão da infraestrutura ferroviária para a iniciativa privada. O Estado, a partir desse arranjo, deveria apenas regular a atividade das concessionárias, para isso, contando com uma estrutural institucional de regulação econômica(MACHADO, 2016, p.69-70).

Seguindo o pensamento de Machado (2016) no período do Governo Collor, foi instalada a Lei nº. 8.031/1990, o Programa Nacional de Desestatização (PND). Collor foi o primeiro Presidente que deixava claro as privatizações como norte de seu programa de governo.

Com o aprofundamento da crise política e o conseqüente impedimento do presidente Fernando Collor em 1992, o PND perdeu força e foi paralisado. A inserção da RFFSA no PND foi feita nesse ano, por meio do Decreto nº. 473/1992, contribuindo para sua não desestatização no período (MACHADO, 2016, p.74)

Na mesma linha de pensamento de Machado (2016) no ano de 1992, a RFFSA foi incluída no PND, e no mesmo ano que aparece a crise no Governo Collor acontece também a paralização do programa. Porém o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tinha realizado estudos para a privatização da empresa, recomendava-se que os trechos da RFFSA fossem separados e concedidos à iniciativa privada.

De acordo com Machado (2016) o Governo Itamar Franco (PMDB) (1992-1994) foi responsável pela privatização de 15 empresas e que renderam o valor total de US\$ 4,6 bilhões para os cofres públicos. No ano de 1993 o Senador pelo estado de São Paulo, Fernando Henrique Cardoso (PSDB) assumiu o Ministério da Fazenda, foi um dos criadores do Plano Real e que objetivava reduzir a inflação e abrir o mercado brasileiro ao capital estrangeiro.

Seguindo o ponto de vista de Machado (2016) no ano de 1994, Fernando Henrique Cardoso foi eleito Presidente do Brasil. Sua eleição marcou a entrada do Brasil na variedade do capitalismo neoliberal, uma das suas primeiras pautas era a privatização dos ativos públicos que restavam e algumas das empresas mais lucrativas do Estado brasileiro.

A partir da Lei nº. 8.987/1995, a chamada lei das concessões, a qual tinha sido apresentada pelo então Senador da República Fernando Henrique Cardoso, ainda em 1994, o Estado brasileiro abriu o setor da infraestrutura para a exploração da iniciativa privada. O setor logístico brasileiro foi colocado em negociação junto ao mercado para ser concedido (MACHADO, 2016, p.82)

Sob a visão de Marques (1996) O BNDES alertava para a revisão do Regulamento dos Transportes Ferroviários, assim como a criação e/ou o fortalecimento de organizações no interior do Ministério dos Transportes.

Tais recomendações foram acatadas pelo governo Fernando Henrique, e no início de 1996 teve início o processo de desestatização da RFFSA. A malha da empresa foi dividida em seis regiões, mais um trecho isolado da Ferrovia Tereza Cristina e a malha paulista, pertencente a estatal FEPASA que fôra incorporada pela RFFSA em 1998 (MACHADO, 2016, p.84)

De acordo com a Moura Junior *et al.* (2018), o processo de desestatização da RFFSA, foi realizado com base na Lei nº 8.987/95,(Lei das Concessões). Esta lei estabeleceu as obrigações para empresas envolvidas no processo de concessão. Seguindo a cronologia no Quadro 1:

Quadro 1 – Leilões da Malha Ferroviária Brasileira.

Malhas Regionais	Logotipo	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação
Oeste		05/03/1996	Ferrovias Oeste S.A.	01/07/1996
Centro-Leste		14/06/1996	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01/09/1996
Sudeste		20/09/1996	MRS Logística S.A.	01/12/1996
Tereza Cristina		22/11/1996	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01/12/1997
Nordeste		18/07/1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01/01/1998
Sul		13/12/1998	Ferrovias Sul-Atlântico S.A. Atualmente - América Latina Logística S/A (ALL)	01/03/1997
Paulista		10/11/1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01/01/1999

Fonte: DNIT (2016)

Observa-se de acordo com Moura Junior *et al.* (2018) na tabela que os leilões aconteceram na segunda metade da década de 90.

Nesse sentido, as concessionárias de transporte ferroviário estão fazendo o possível para realizar investimentos e melhorar a competitividade desse modo de transporte. Como resultados, a participação das ferrovias na matriz de transportes passou de 19% em 1997 para 24% em 2004 (VILAÇA, 2005 *apud* LANG, 2007, p.04).

F – Governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) (2003-2010)

Sob a visão de Machado (2016), durante os Governos de Luiz Inácio da Silva, o Lula foram realizados dois programas de investimento, o primeiro chamando de Projeto Piloto de Investimento (PPI), lançado em 2005 e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, os dois programas foram responsáveis pela retomada do investimento público em infraestrutura.

O Projeto Piloto de Investimento (PPI) foi a novidade do período, reunindo uma carteira de investimentos prioritários a serem realizados. O PPI nasceu de um esforço do Governo Federal junto ao FMI para a dedução dos investimentos do programa na meta de superávit primário. Contando com uma carteira básica de investimentos, o PPI serviu como balão de ensaio para a modelagem do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (MACHADO, 2016, p.104).

Segundo o pensamento de Machado (2016) se tem esse ponto de vista sobre o PPI:

O PPI serviu como uma espécie de balão de ensaio do novo modelo de coordenação e monitoramento de obras públicas de grande vulto no Brasil. A concepção do projeto foi feita com base na necessidade de expandir o investimento público, com ênfase na área de

infraestrutura econômica logística, de modo a propiciar melhor capacidade e qualidade no escoamento da produção e deslocamentos terrestres no interior do país. Grande parte dos aprendizados obtidos junto ao PPI foi absorvido por outros programas federais de investimento em infraestrutura (MACHADO, 2016, p.107-108).

Segundo Lang (2007) O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (2006) lança, no mesmo ano o Programa de Gargalos Logísticos Ferroviários, tem como objetivo promover formas de financiamento para solucionar gargalos logísticos e acesso aos portos.

De acordo com Machado (2016) existiu muita pressão sobre os corredores de exportação sofridos com o aumento da produção de commodities brasileiras e que se evidenciaram gargalos históricos na nossa infraestrutura. A situação precária da pavimentação das estradas brasileiras foi muito denunciada pela imprensa no primeiro Governo Lula, que se repercutiu na elaboração de medidas de emergência para a conservação das estradas.

Machado (2016) comenta sobre os investimentos ferroviários durante o Governo Lula:

Os maiores traçados ferroviários projetados dentro do Governo Lula, Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia Transnordestina, receberam investimento público, porém, a operação das linhas foi concessionada para a iniciativa privada (MACHADO, 2016, p.138-139).

Podemos observar no Quadro 2, dados e informações sobre a Transnordestina Logística S.A, Segundo a Associação Nacional de Transportes Terrestres ANTT(2020):

Quadro 2 - Transnordestina Logística S.A

Área de Atuação	Maranhão	Paraíba
	Piauí	Pernambuco
	Ceará	Alagoas
	Rio Grande do Norte	-
Extensão das Linhas	Bitola	-
	1,00 m	4.275 km
	1,00 / 1,60 m	20 km
	Total	4.295 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias		
EFC	Ramal Itaqui (Pombinho) - MA	
FCA	Propriá - SE	
Pontos de Interconexão com Portos		
Maceió-AL		
Pecém-CE		
Itaqui-MA		
Mucuripe-CE		
Recife-PE		
Natal-RN		
Suape-PE		
Cabedelo-PB		

Fonte: ANTT (2020):Disponível em:

http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Ferrovia_Transnordestina_Logistica_SA.html Acesso em: 29. ABR 2020

Na Figura 16 podemos visualizar o mapa do projeto da Transnordestina:

Figura 16 – Mapa Transnordestina, Ferrovia que passa por três Estados.



Fonte: Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/547130-CONCESSIONARIA-ESPERA-RETOMAR-EM-2019-OBRA-DA-TRANSNORDESTINA>. Acesso em: 12.MAI 2020

G - O modal ferroviário no Governo Dilma Rousseff (PT) (2014-2016)

De acordo com Machado (2016) Dilma era a candidata da infraestrutura, baseando as propostas na continuação de investimentos em projetos importantes para o desenvolvimento econômico e social do país, se baseando no PAC II tem em conjunto com obras não finalizadas restantes do PAC; as ferrovias tomaram uma posição importante de investimentos do Governo Federal. E a construção e a

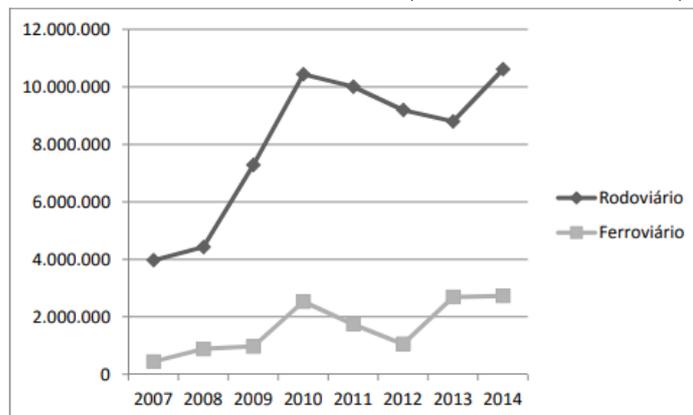
operação de ferrovias são, atividades industriais que possuem extensas cadeias de valor, conseqüentemente a indústria ferroviária brasileira obteve ganhos expressivos, onde se aumentou a fabricação de máquinas e equipamentos para as ferrovias brasileiras.

Sobre o PAC II, Machado (2016) destaca os seguintes números que devem ser destacados:

O PAC II concluiu 1.088 km de ferrovias, mais uma vez, a principal obra ferroviária foi a construção de trechos da Ferrovia Norte-Sul, totalizando 697 km. A conclusão desses trechos possibilitou o início da operação da ferrovia entre Palmas/TO e Anápolis/GO em maio de 2014, somando mais 855 km operantes à malha ferroviária brasileira. Outros trechos de ferrovias importantes para a conexão nacional foram entregues dentro do PAC II, tal como um segmento de 96 km da Ferrovia Transnordestina e mais 247 km de extensão da Ferronorte. Ao final do PAC II, em 2014, existiam mais de 2.600 km de obras ferroviárias em execução, com destaques para: Ferrovia Norte-Sul – 682 km; Ferrovia de Integração Oeste-Leste – 1.022 km e Ferrovia Transnordestina – 945 km (MACHADO, 2016, p.153)

De acordo com Machado (2016) concluiu-se que o PAC nas suas duas fases foi de extrema importância para o aumento do investimento público no modal ferroviário brasileiro, com a quantidade de investimentos nas ferrovias, se percebe a supremacia do modal rodoviário no setor de investimentos dos transportes no Brasil. Observa-se no Gráfico 3 os seguintes dados:

Gráfico 3 – Investimentos realizados no PAC, Rodovias e Ferrovias, em Milhões.



Fonte: MACHADO, 2016

De acordo com Machado (2016) em agosto de 2012 o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), com o objetivo de fazer parcerias da administração pública e a iniciativa privada para o investimento na infraestrutura econômica logística brasileira.

O uso de programas de investimento em infraestrutura foi a tônica dos governos petistas. A presidenta Dilma lançou, em 2012, o Programa de Investimento em Logística (PIL), o qual continha além de investimentos na expansão da malha ferroviária nacional uma nova política regulatória para o modal. As políticas de investimento em ferrovias privilegiaram fundamentalmente a expansão do modal, deixando os aspectos regulatórios das concessões ferroviárias realizadas na década de 1990 intocados. O PIL foi proposto no sentido de alterar o status quo de concessionárias ferroviárias, assim como dar uma nova dinâmica ao investimento em logística, privilegiando e incentivando a participação ativa da iniciativa privada nas concessões ferroviárias. A iniciativa do programa visou redirecionar o foco do investimento do Governo Federal em ferrovias, possibilitando repensar a expansão do modal associada à sua conectividade sobre todo território nacional, de modo a reduzir o monopólio geográfico das malhas ferroviárias e o consequente monopólio na prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas (MACHADO, 2016, p.141-142).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a CNT explicam que a malha Ferroviária Brasileira alcançou em 2012, 30.129 km de extensão, incluindo trens urbanos de passageiros.

A produção ferroviária após a desestatização do modal na década de 1990 teve uma curva ascendente. O transporte de carga geral nas ferrovias brasileiras teve um aumento de 178,2% entre 1997 e 2014, ao passo que o transporte de minério de ferro e carvão mineral cresceu 111,3%. Em compensação, o tráfego de containeres cresceu apenas 11,7% no período (ANTF, 2015)

De acordo com Machado (2016) se observa a respectiva configuração sobre as ferrovias no Brasil:

No final de 2010 o Governo Federal, por meio da Medida Provisória nº. 511/2010, iniciou a montagem da engenharia institucional e financeira para a consecução do projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV), ligando as cidades de Campinas/SP – São Paulo/SP - Rio de Janeiro/RJ. O TAV foi colocado como um dos projetos prioritários do PAC II, com um investimento inicial na casa de R\$ 30 bilhões. A Medida Provisória foi convertida na Lei nº. 12.404/2011, procedendo a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A (ETAV). A empresa foi criada com o objetivo de planejar e

promover o transporte ferroviário de alta velocidade, incorporando e fomentando estudos e pesquisas para o desenvolvimento tecnológico nacional, assim como atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias. O propósito da empresa era criar um canal para a absorção e implantação da tecnologia ferroviária de transporte de passageiros a altas velocidades. Tal modelo de transporte é amplamente utilizado na Europa e Ásia, sendo de grande importância para conectar extensas áreas geográficas, tal como o território brasileiro (MACHADO, 2016, p.165)

Moura Junior *et al* (2018) trazem números referentes ao PIL e PAC:

Em agosto de 2012, foi anunciado pelo governo Dilma Rousseff, o PIL (Programa de Investimento Logístico) como parte do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) visando melhorar a integração dos modais de transporte de cargas no país, a partir de investimentos públicos e privados. Estavam previstos cerca de R\$ 198,4 bilhões em investimentos logísticos, destes, R\$ 86,4 bilhões especificamente destinados a ferrovias. R\$ 16 bilhões de investimento em concessões já realizadas e 70,4 bilhões em importantes novas ferrovias (ANTT, 2018 apud Moura Junior *et al*. 2018, p.13)

H - O modal Ferroviário no Governo do Michel Temer 2016-2018 (PMDB)

De acordo com Craide (2016) No dia 13 de Setembro de 2016 O Governo Federal divulgou a lista dos primeiros projetos que serão concedidos à iniciativa privada, por meio do programa Crescer. Os integrantes do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) estão reunidos neste momento, no Palácio do Planalto, para definir as prioridades de concessões na área de infraestrutura, mudanças regulatórias e venda de ativos.

Estão na lista de concessões para o ano que vem a ferrovia Norte-Sul, que passará por São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Tocantins, a chamada Ferrogrão, que integrará o Mato Grosso e o Pará e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia.(CRAIDE, 2016)

De acordo com Melo (2018) na data de 29 de novembro de 2018 num total de editais de 12 aeroportos da Ferrovia Norte-Sul e quatro terminais portuários foram lançados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), no Palácio do Planalto.

A concessão da Ferrovia Norte-Sul contempla o trecho de 1.537 quilômetros entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP). O

valor mínimo de outorga é de R\$ 1,35 bilhão e o prazo de concessão é de 30 anos. No setor portuário, serão leiloados três terminais em Cabedelo (PB) e um em Vitória (ES), todos voltados para o armazenamento de graneis líquidos. Desde o início do governo Temer, em 2016, o PPI aprovou 73 empreendimentos de concessões e arrendamentos no setor de transportes – 21 deles foram concluídos, 44 estão em andamento e oito tiveram seus prazos de concessão prorrogados. No total, foram arrecadados R\$ 3.8 bilhões em outorgas. (MELO, 2018)

Melo (2018) trás o discurso do Presidente Michel Temer:

“O que nós estamos fazendo nesse governo é tirar o país de século 20 e trazer para o século 21”. O estado não pode fazer tudo por conta própria, deve haver uma interação com a iniciativa privada, trazendo investimentos”, disse o presidente Michel Temer, destacando que as PPIs prestigiam duas forças do setor produtivo – os empresários e os trabalhadores. (MELO, 2018)

De acordo com Melo (2018) Caberá ao governo do Presidente Jair Bolsonaro lidar com o pacote fechado de projetos de concessão a partir de 2019. De acordo com o Ministro dos Transportes, Valter Casimiro, todo o processo de finalização dos editais foi acompanhado pela equipe de transição do futuro Presidente.

H – O modal Ferroviário no Governo do Jair Bolsonaro 2019-2020 (PSL):

Segundo Andrade (2019) na data de 20 de janeiro de 2019 O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, anunciou em vídeo publicado nas redes sociais do Ministério, que o governo tem um planejamento de lançar três novas concessões de ferrovias até o início de 2020, num “programa ambicioso, mas possível”.

O primeiro trecho a ser concedido, em março, deverá ligar Porto Nacional, no Tocantins, a Estrela D’Oeste, em São Paulo, integrando uma conexão entre os portos de Itaqui (MA) e Santos (SP). As outras duas concessões devem ser realizadas ainda em 2019 ou até início de 2020, Segundo Gomes de Freitas. Uma, na chamada Ferrovia de Integração Oeste-Leste, deverá ligar Caetité ao Porto de Ilhéus, na Bahia. A outra, compor uma linha chamada Ferrogrão, em Mato Grosso. (ANDRADE, 2019)

No vídeo, que foi publicado na internet, o Ministro disse que pretende prorrogação antecipada de trechos já concedidos, sendo que as outorgas em decorrência da

medida poderão ser pagas pelas concessionárias pelo meio da construção de novos segmentos ferroviários, cuja propriedade deverá ser da União.

A primeira ferrovia a ser construída dessa forma vai ser a de integração do Centro-Oeste, segundo o ministro. A previsão é que o trecho ligue Água Boa, em Mato Grosso, a Campinorte, em Goiás. “Com essas ações, a participação do modo ferroviário na matriz de transporte deve dobrar até 2025”, disse Gomes de Freitas no vídeo, que foi compartilhado pelo presidente Jair Bolsonaro em seu perfil oficial no Twitter. (ANDRADE, 2019)

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (2019) no dia 31 de julho de 2019 foi assinado o contrato da concessão da Ferrovia Norte-Sul em Anápolis:

O trecho concedido está situado entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP (1.537 km) e está dividido em dois tramos: central, compreendido entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, com extensão de 855 km; e sul, abrangendo o trecho Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela D'Oeste/SP, com extensão de 682 km. (RUY, 2019)

Palavras do Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas:

“Nós vamos criar competição e a participação do modo ferroviário vai sair dos atuais 15% pra quase 30%, em oito anos. Nós vamos começar a ver o trem passar com contêiner empilhado saindo de Goiás e indo para São Paulo, e no sentido oposto. No futuro, nós vamos sair da Zona Franca de Manaus e entregar a carga em Porto Alegre. Vamos ligar o Brasil por trilhos. O país vai crescer porque tem vocação para ser grande”, afirmou o ministro durante o evento. A linha férrea é considerada a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro e um dos principais projetos para escoamento da produção agrícola do país. (RUY, 2019)

Na Figura 17 se observa o mapa onde consta o trecho ferroviário que ligará as cidades de Estrela D'Oeste(SP) até Porto Nacional(TO):

Figura 17 – Mapa representando o trecho que conectará Estrela D'Oeste(SP) à Porto Nacional(TO).



Fonte: Alberto Ruy, 31. JUL 2019. Disponível em : <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/8944-contrato-de-concess%C3%A3o-da-ferrovia-norte-sul-%C3%A9-assinado-em-an%C3%A1polis.html>

Na Figura 18 se observam as principais informações sobre a concessão:

Figura 18 – Informações referentes ao trecho ferroviário.



Fonte: Alberto Ruy, 31.JUL 2019. Disponível em : <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/8944-contrato-de-concess%C3%A3o-da-ferrovia-norte-sul-%C3%A9-assinado-em-an%C3%A1polis.html>

Dados e informações relevantes a concessão da Ferrovia adquirida pela empresa Rumo S.A:

A concessão da ferrovia foi arrematada pela empresa Rumo S.A, em leilão realizado em março. A empresa, que atua em serviços de logística de transporte ferroviário, ganhou o certame ao oferecer um lance de pouco mais de R\$ 2,719 bilhões um ágio de de 100,92% ao lance mínimo pedido pelo governo, de R\$ 1,3 bilhão. O contrato tem duração e 30 anos e prevê a administração dos dois trechos da Norte-Sul, de um total de 1.537 quilômetros. (NASCIMENTO, 2019)

Na Figura 19 se observa trabalhadores do setor ferroviário junto ao Presidente Jair Bolsonaro e o Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas:

Figura 19 – Governador Ronaldo Caiado, Presidente Jair Bolsonaro, Ministro Tarcísio Gomes e Funcionários da Rumo.



Fonte: Disponível em: <https://portalcontexto.com/com-bolsonaro-e-caiado-anapolis-celebra-112-anos-com-contrato-da-norte-sul/> 13.MAI 2020

Sobre as próximas concessões o Ministro da Infraestrutura destacou:

Vamos fazer a prorrogação das malhas que representam vantagem para a administração. Em vez de botar o dinheiro de outorga nos cofres do Tesouro Nacional, a gente está capturando esse dinheiro no sistema ferroviário. Estamos pegando uma outorga e obrigando a fazer uma construção ferroviária com essa outorga e, no final das contas, é uma forma criativa de colocar dinheiro para dentro e colocar infraestrutura para dentro, disse o ministro. (NASCIMENTO, 2019)

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (2019) no dia 26 de setembro, em um debate no Tribunal de Contas de União (TCU) foi abordado o tema sobre a renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista, O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, falou sobre a importância de manter o diálogo com o Tribunal e a exploração da ferrovia para o desenvolvimento do escoamento da produção do país, foi detalhado o processo de renovação, tem como objetivo prorrogar por mais 30 anos a concessão do empreendimento para a empresa Rumo Logística.

Palavras do Ministro Tarcísio Gomes de Freitas:

Há quatro anos, estamos debatendo a prorrogação da Malha Paulista. Ao longo desse tempo, o processo evoluiu muito, o que me permite estar aqui. Nós não nos daríamos ao luxo de propor algo pra sociedade, para o país, se não tivéssemos plena convicção de que isso é vantajoso. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2019)

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (2019) trás informações sobre o contrato na Malha Paulista:

O contrato vigente prevê o encerramento da concessão em dezembro de 2028. O Ministério da Infraestrutura e a ANTT apresentaram proposta de prorrogar antecipadamente o acordo por mais 30 anos. Em contrapartida, a empresa que hoje opera a concessão – Rumo, do grupo Cosan – se comprometeria a realizar obras de ampliação da capacidade e de resolução de conflitos urbanos nas cidades paulistas que são atravessadas pela ferrovia. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2019)

De acordo com Nascimento (2019) no dia 13 de dezembro 2019 o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, disse que o governo pretende realizar leilões de 40 a 44 ativos de infraestrutura no próximo ano.

Palavras do Ministro Tarcísio Gomes de Freitas:

“O ano foi interessante demais, um ano bom para a infraestrutura onde a gente conseguiu realizar aquilo que estava programado. Demos continuidade a algumas coisas que estavam andando e conseguimos estruturar outras”, disse o ministro. “O programa de concessão caminha para ser um sucesso e será um sucesso até porque as condições que oferecemos não têm concorrente em outros lugares do mundo”.(NASCIMENTO, 2019)

De acordo com Nascimento (2019) sobre as Ferrovias:

Na parte de ferrovias o destaque vai para a concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), no trecho entre Ilhéus e Caetité, ambas na Bahia; e da Ferrogrão, no trecho de 1.142 quilômetros entre Lucas do Rio Verde (MT) e Miritituba (PA). “A Ferrograo é uma alternativa mais eficiente do ponto de vista ambiental e energético para o escoamento dessa carga do Mato Grosso”, disse Freitas, que destacou a possibilidade de redução no valor do frete ferroviário devido à concorrência com os novos operadores. No balanço das ações deste ano, o ministro destacou a concessão da BR-364/365, no trecho de 437 quilômetros ligando Jataí (GO) e Uberlândia (MG), a concessão do ramo central da Ferrovia Norte-Sul, a concessão de 12 terminais portuários e também de 12 aeroportos, sendo seis no Nordeste, quatro no Centro-Oeste e dois no Sudeste.(NASCIMENTO, 2019)

Segundo Nascimento (2019) o Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas também dá destaque a concessões com problemas:

Freitas citou ainda o caso da BR-040 e da Ferrovia Transnordestina. A empresa que administra o trecho de 936,8 quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG) quer devolver a concessão ao governo federal. No caso da Transnordestina, a Agência Nacional e Transportes Terrestres (ANTT) também quer a caducidade do contrato. (NASCIMENTO, 2019)

De acordo com a Nascimento (2020) no dia 03 de janeiro de 2020, é esclarecido que os leilões do modal Ferroviário, se concentrarão nas ferrovias Ferrogrão e Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). A Ferrogrão não tem nenhuma definição do cronograma das concessões. O que é previsto pelo governo é que o contrato sejam de 65 anos, com a entrada em operação em 2030.

A Fiol vai ligar os municípios de Ilhéus e Caetité, ambos na Bahia. Com aproximadamente 537 km de extensão, a ferrovia deve levar o minério de ferro produzido na região de Caetité e a produção de grãos e minérios do Oeste da Bahia através do Porto Sul, complexo portuário a ser construído nos arredores da cidade de Ilhéus. O leilão está previsto para o terceiro semestre, com 30 anos de duração do contrato. (NASCIMENTO, 2020)

O Ministério da Infraestrutura (2020) destaca que, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, realizou uma visita técnica à Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), em São Desidério (BA). Freitas anunciou que o Exército Brasileiro irá assumir as obras do Lote 6 obra da Fiol.

O 4º Batalhão de Engenharia de Construção (4º BEC), de Barreiras, e o 2º Batalhão Ferroviário, de Araguari, serão responsáveis pela conclusão do Lote 6, entre Bom Jesus da Lapa (BA) e São Desidério (BA). Está é a primeira vez que um batalhão ferroviário das Forças Armadas assume um projeto de ferrovia, desde a implantação Estrada de Ferro do Oeste (Ferroeste), na década de 90. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020)

O Ministério da Infraestrutura (2020) destaca a importância da logística nacional para o transporte de grãos:

A Fiol, quando pronta, deve se tornar um importante caminho de escoamento do minério do sudoeste da Bahia (Caetité e Tanhaçu) e de grãos da região oeste do mesmo estado. A ferrovia também poderá se conectar, futuramente, à malha da Ferrovia Norte-Sul, o que traria melhoria para logística nacional. Entre os benefícios esperados, estão a redução dos custos de transporte de grãos, álcool e minérios destinados aos mercados interno e externo; a ampliação da produção agroindustrial da região; e a interligação dos estados de Tocantins, Maranhão, Goiás e Bahia aos portos de

Ilhéus (BA) e Itaquí (MA). (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020)

Na Figura 20 pode-se observar o mapa que contém o projeto da Fiol:

Figura 20 – Mapa da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).



Fonte: RICARDO BOTELHO, Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9802-ex%C3%A9rcito-vai-ajudar-a-concluir-obras-da-fiol,-anuncia-ministro-tarc%C3%ADsio-na-bahia.html>. Acesso em: 05.MAI 2020.

Na Figura 21 pode-se observar informações resumidas a respeito da Fiol:

Figura 21 – Informações referentes a FIOL.



Fonte: RICARDO BOTELHO, Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9802-ex%C3%A9rcito-vai-ajudar-a-concluir-obras-da-fiol,-anuncia-ministro-tarc%C3%ADsio-na-bahia.html>. Acesso em: 05.MAI 2020

De acordo com a Repórter Verdélio (2020) no dia 27 de maio a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a empresa Rumo Logística, assinaram a renovação da concessão ferroviária da Malha Paulista de forma antecipada. O contrato inicial, iria vencer em 2028, porém foi renovado por mais 30 anos, por meio de uma série de contrapartidas. O Ministério da Infraestrutura destaca que, a concessão colocará recursos privados na ampliação da capacidade de transporte, melhorias urbanas, além de criar empregos e aumentar a arrecadação federal. Unicamente em outorgas, a União receberá R\$ 2,9 bilhões com o contrato novo.

O sistema ferroviário tem 1.989 quilômetros (km) de extensão entre Santa Fé do Sul (SP), divisa com Mato Grosso do Sul, e o Porto de Santos (SP). Por seus trilhos, são movimentadas cargas de milho, soja, açúcar, farelo de soja, álcool, derivados de petróleo e contêineres.(VERDÉLIO, 2020)

Verdélío (2020) destaca que a empresa concessionária irá investir mais de R\$ 6 bilhões em obras, trilhos, vagões e locomotivas, irão ser realizados nos primeiros cinco anos de contrato. Assim, a Malha Paulista irá aumentar a sua capacidade de transporte dos atuais 35 milhões para 75 milhões de toneladas, num futuro podendo chegar aos 100 milhões de toneladas. A realização dos investimentos que estão previstos trará cerca de R\$ 600 milhões para os cofres públicos nos próximos seis anos, por meio de arrecadação de tributos.

O Repórter Peduzzi (2020) destaca que no dia 28 de maio o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que, além de representar “esperança” para o setor ferroviário brasileiro, a renovação de forma antecipada da concessão da Malha Paulista representará um forte impulso para outros setores da economia do Centro-Oeste e do Sudeste, assim como a segurança dos moradores das cidades próximas à linha férrea. Durante um *webinar* com representantes da ANTT e da empresa Rumo, o Ministro Tarcísio Gomes de Freitas falou:

Foram quase cinco anos de muito debate; discussões com a sociedade e com o setor produtivo. Acho que nenhum projeto foi tão discutido quanto esse da Malha Paulista, até chegarmos a esse modelo que, sem sombra de dúvida, é muito benéfico para a sociedade.(PEDUZZI, 2020)

4. A MALHA FERROVIÁRIA DO NORDESTE

4.1 A história da Rede Ferroviária em Pernambuco.

De acordo com Freire (2017) a autora destaca que foram os canaviais pernambucanos que estimularam o surgimento da primeira ferrovia do Nordeste e a segunda do Império – a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco (EFRSF). No ano de 1852, começou a ser debatida a viabilidade de se construir uma ferrovia que ligasse o Porto do Recife ao Rio São Francisco, mas diretamente um pouco além da Cachoeira de Paulo Afonso. A ferrovia teria duas funções: “servir à zona açucareira e desviar o curso econômico do São Francisco para o Recife” (BENÉVOLO, 1953, p. 192, apud FREIRE 2017, p.05).

Freire (2017) detalha que no seu trecho inicial foi liberado ao escoamento em 1858, e atendeu à região canavieira sul do Estado de Pernambuco, paralela à costa, até a cidade do Cabo de Santo Agostinho. O autor Benévolo (1953, p.218), destaca como a primeira ferrovia de caráter Nacional pelo fato de ser “a primeira artéria que pretendia revolucionar a vida inteira de uma vasta região da pátria”. O primeiro pátio ferroviário dessa estrada foi o pátio ferroviário das Cinco Pontas, criado na esplanada da fortaleza conhecida como “das Cinco Pontas” atualmente onde se localiza o bairro do São José, Recife-PE.

De acordo com Siqueira (2000) Muitas Estradas de ferro foram consideradas estratégicas para o desenvolvimento econômico, social e cultural do Nordeste Brasileiro pelo fato de: conseguirem suprir o déficit do escoamento dos principais produtos agroexportadores; promoverem a ocupação do interior e transformarem o cotidiano da sociedade.

No Quadro 3, estão informações sobre essas Estradas de Ferro e os principais produtos exportados e a inauguração de seus primeiros trechos.

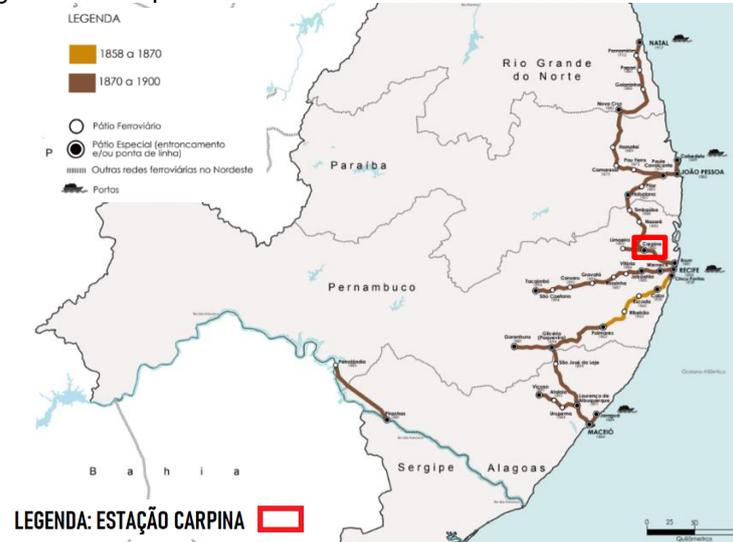
Quadro 3 - Síntese das estradas de ferro no Brasil de 1858 a 1900

ESTRADAS DE FERRO	COMPANHIA	ESTADO	INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO TRECHO	PRINCIPAIS ITENS TRANSPORTADOS
RECIFE AO SÃO FRANCISCO	<i>The Recife and São Francisco Railway Company Limited</i>	Pernambuco	1858. Trecho entre Recife e Cabo.	Passageiros, Cana de açúcar, açúcar e madeira.
RECIFE AO LIMOEIRO	<i>The Great Western of Brazil Railway Company Limited</i>	Pernambuco	1881. Trecho entre Recife a Paudalho.	Passageiros, açúcar, algodão, madeira, cereais, animais e tecido.
NATAL A NOVA CRUZ	<i>The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited</i>	Rio Grande do Norte	1881. Trecho entre Natal e São José do Mipibu ² .	Passageiros, cereais, animais, cana de açúcar e madeira.
CONDE D'EU	<i>The Conde D'Eu Railway Company Limited</i>	Paraíba	1881. 1883 trecho entre Paraíba e Milungu.	Passageiros, água, cereais, sal, animais e açúcar.
SUL DE PERNAMBUCO (Una a Casuarina)	Governo	Pernambuco	em 1882	Passageiros, Cana-de-açúcar e açúcar.
PAULO AFONSO	Governo	Pernambuco, Alagoas	1881	Passageiro,
CENTRAL DE ALAGOAS	<i>The Alagoas Railway Company Limited</i>	Alagoas	1884. Trecho entre Maceió e Imperatriz ou União ³ .	Passageiros, cana-de-açúcar, açúcar, cereais e algodão.
CENTRAL DE PERNAMBUCO		Pernambuco	1885. Seção entre Recife e Tapera ⁴	Passageiros, algodão, fumo em corda, açúcar e cana de açúcar, água, alimento.

Fonte: FREIRE, 2017

Na Figura 22 o mapeamento de Estradas de Ferro criadas entre 1858 a 1900:

Figura 22 – Mapeamento de estradas de Ferro dos anos 1858 a 1900.



Fonte: FREIRE (2017) modificado pelo Autor (2020).

Freire (2017) destaca outras duas linhas de extrema importância que foram criadas no Estado de Pernambuco. Em 1882 a Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro foi aberta para a circulação. Também deve-se lembrar da Estrada de Ferro Central de Pernambuco que foi aberta para a movimentação no ano de 1885.

No Quadro 4 é apresentado o Sistema Ferroviário de Recife:

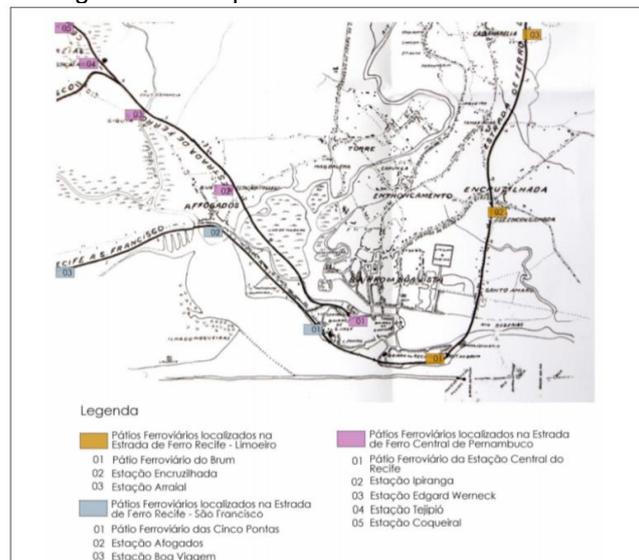
Quadro 4 – Estradas de ferro/ Ramal seguido de Trechos ferroviários e Pátios Ferroviários.

Estrada de Ferro/ Ramal	Trechos ferroviários	Pátios ferroviários
Recife ao São Francisco (1858)	Recife a Boa Viagem	Cinco Pontas (Recife), Afogados e Boa Viagem.
Recife ao Limoeiro (1881)	Recife a Arraial	Brum (Recife), Encruzilhada e Arraial.
Central de Pernambuco (1885)	Recife a Coqueiral	Central (Recife), Ipiranga, Edgard Werneck, Tejipió e Coqueiral.
Ramal Edgard Werneck (1939)	Edgard Werneck a Boa Viagem	Edgard Werneck, Iburu e Boa Viagem.

Fonte: Elaborado por FREIRE e LACERDA (2016) a partir de PINTO (1949).

A autora Freire (2017) destaca que os trechos abordados são conjuntos por leito de linha, contendo a infraestrutura e superestrutura, e por pátios, são interligados por terrenos, linhas, edificações, equipamentos e etc., bem ligados, direcionados à movimentação dos fluxos de mercadorias e viajantes. Os setores ferroviários detalhados no Quadro 4 podem ser vistos pela Figura 23.

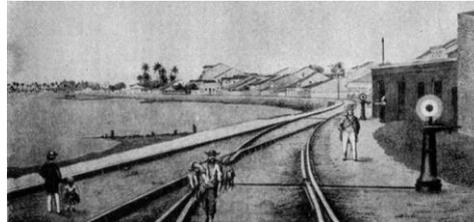
Figura 23 – Mapa Ferroviário em Pernambuco.



Fonte : Sistema Ferroviário do Recife. Fonte: elaborado por Emília Lopes e Clara Torres, 2016, a partir da Planta Geral das Ligações das secções Limoeiro e S. Francisco com a Central de Pernambuco – GWBR, P.L-3, Planta do Acervo da RFFSA, s/d.

A seguir da Figura 24 até a Figura 66 é mostrado o Patrimônio Ferroviário em Pernambuco:

Figura 24 – Desenho do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE).



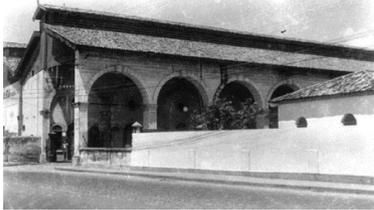
Fonte: Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. Litografia de F.H. Carls, 1878. Fonte: Museu da cidade do Recife. Apud FREIRE et al 2012.

Figura 25 – Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE).



Fonte: RFFSA, s/ d. Apud FREIRE et al 2012.

Figura 26 – Estação de Cinco Pontas (PE).



Fonte: IPHAN. Superintendência Estadual do IPHAN em Pernambuco. Op. Cit. Apud FREIRE et al 2012.

Figura 27 – Estação do Cabo de Santo Agostinho (PE).



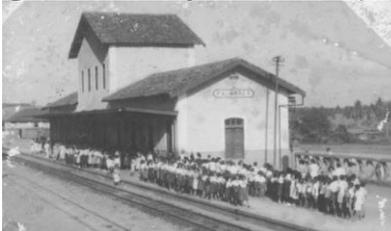
Fonte: Ibid Apud FREIRE, 2017

Figura 28 – Estação Escada (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/escada.htm>. Acesso em: 02.ABR

Figura 29 – Estação Palmares (PE).



Fonte: Disponível em: <http://memoriaferroviariadepe.blogspot.com/2012/11/palmares-e-o-trem-uma-historia-de-150.html>. Acesso em 04.ABR 2020

Figura 30 – Estação Boa Viagem (PE).



Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/boaviagem.htm>. Acesso em: 02. ABR 2020

Figura 31 – Estação Prazeres (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/jaboataonoticias2/photos/a.130387944202831/267063930535231/?type=3>. Acesso em: 02.ABR 2020

Figura 32 – Estação da Encruzilhada (PE).



Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/encruzilhada.htm> Acesso em: 04.ABR 2020

Figura 33 – Estação Central de Recife (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/central.htm. Acesso em: 04.ABR 2020

Figura 34 – Estação Jaboatão (PE).



Fonte: Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/jaboatao.htm. Acesso em: 04.ABR 2020

Figura 35 – Trem passando em túnel (PE).



Fonte: Acervo da RFFSA, s/d. apud FREIRE 2017.

Figura 36 – Viaduto metálico implantado na Serra das Russas (PE).



Fonte: Disponível em <https://trilhanostrilhos.wixsite.com/trilhanostrilhos/2a-expedicao-serra-das-russas-pe?lightbox=datatem-inz2rd02>> Acesso em: 15.MAI 2020

Figura 37 - Ponte Cascavel (PE).



Fonte: Disponível em: <https://blogs.ne10.uol.com.br/mochileo/2018/03/25/o-emocionante-rape-na-ponte/> Acesso em: 15.MAI 2020

Figura 38 – Maquinista na primeira locomotiva de Pernambuco



Fonte: Disponível em: https://www.reddit.com/r/brasil/comments/8nkb8z/primeira_locomotiva_de_pernambuco_fotografia_de/. Acesso em: 02.ABR 2020

Figura 39 – Ponte tipo gaiola em Ipanema (PE).



Fonte: FREIRE 2017.

Figura 40 – O Trem Saindo de Gravatá sentido Recife (PE).



Fonte: Disponível em: <https://tokdehistoria.com.br/tag/gravata/> Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 41 – Ponte Itaíba em Paudalho (PE).



Fonte: Disponível em: <https://pt-br.facebook.com/paudalhoantigamente/photos/a.600329990038619/2647478965323701/?type=3&theater>. Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 42 – Estação Garanhuns (PE).



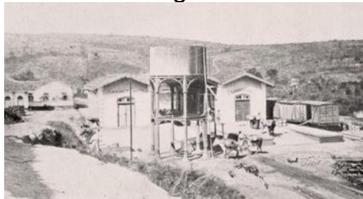
Fonte: Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/pe/pe/pe/garanhuns.htm> Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 43 – Ponte de Trem sobre o Rio Capibaribe (PE).



Fonte: Disponível em: <http://revista.algomas.com/cultura/8-fotos-de-pontes-de-trem-antigamente> Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 44 – Caixa de água em Canhotinho (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/pe/pe/pe/canhotinho.htm>. Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 45 – Estação Mercês (PE).



Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/merces.htm> Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 46 – Estação Caruaru (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/caruaru.htm. Acesso em 12. MAI 2020

Figura 47 – Estação Tacaimbó (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/tacaimbo.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 48 – Estação Afogados da Ingazeira (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/afogados.htm Acesso em: 12. MAI 2020

Figura 49 – Estação Vitória de Santo Antão (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/vitoria.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 50 – Estação Bezerros (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/bezerros.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 51 – Estação Serra Talhada (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/serra.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 52 – Estação Sertânia (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/sertania.htm Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 53 – Estação Gravatá (PE).



Fonte: Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/gravata.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 54 - Estação Sanharó (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/sanharo.htm Acesso em: 15.MAI 2020

Figura 55 - Estação Albuquerque Né (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/albuquerque.htm Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 56 – Estação Cabo de Santo Agostino (PE).



Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/cabo.htm>. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 57 - Estação Quixabá (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/quixaba.htm>. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 58 - Estação Salgueiro (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/salgueiro.htm. Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 59 - Estação Russinha em Gravatá (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/EstradasFerroNordeste/posts/542060535830343/> Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 60 - Estação Petrolina (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/thyagumayah/7323602922> Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 61 – Estação Limoeiro (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/limoeiro.htm Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 62 - Estação Ferroviária de Catende (PE).



Fonte: Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/catende.htm> Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 63 - Estação Paudalho (PE).



Fonte: Disponível em: <http://jconlineinteratividade.ne10.uol.com.br/galeria/2014,10,25,3776,galeria.html> Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 64 - Estação Arcoverde (PE).



Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/arcoverde.htm Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 65 - Estação de Irajá (PE):



Fonte: Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/irajai.htm Acesso em: 12.MAI 2020

Figura 66 - Estação de Floresta dos Leões (PE) que iria se tornar a Estação Carpina (PE):



Fonte: Disponível em: <https://vozdoplanalto.com.br/nos-trilhos-do-desenvolvimento/> Acesso em: 12.MAI 2020

Segundo Lima Neto (2001), a implantação da primeira ferrovia brasileira teve início com o Decreto-lei n. 641, de 26 de junho de 1852 e teve vigência até 1873. Durante esse período, foram construídos pouco mais de 1.100 km. De acordo com Coimbra (1974), entre as estradas construídas, foram concedidas duas aos irmãos ingleses Edward e Alfred Mornay em 7 de agosto de 1852. Listam-se as ferrovias Rio de Janeiro – Minas Gerais e Recife - Rio São Francisco.

A Estrada de Ferro Recife – São Francisco foi outorgada aos Mornay em 7 de agosto de 1852, logo após a promulgação da Lei nº. 641. O plano dos concessionários era alcançar o Rio São Francisco, passando por Garanhuns. A construção da estrada iniciou-se em 1855, sendo aberto, em 1858, o primeiro trecho entre Recife e Cabo (esta seria a segunda ferrovia do País). Até 1862, seria alcançada a Vila de Palmares, a 128 km do Recife (COIMBRA, 1974, apud LIMA NETO, 2001, p.124)

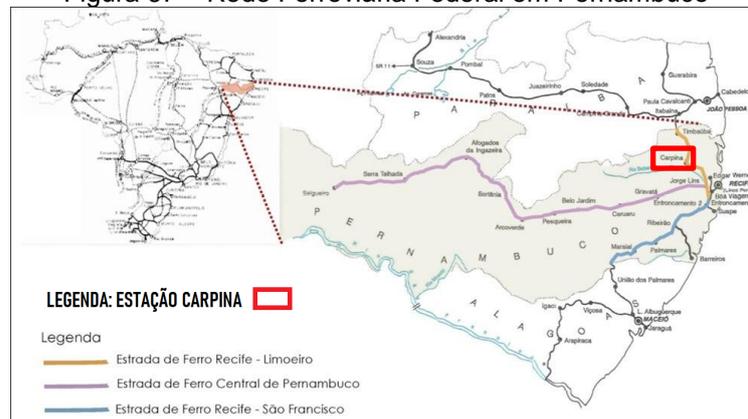
Pode-se notar que, até 1870, segundo Lima Neto (2001), a bitola era de 1,60 metro, com a diferença da primeira ferrovia, a de Mauá, que adotou a bitola de 1,68 metro. Assim foi com a Recife - São Francisco, Bahia - São Francisco, a D.Pedro II, a Santos - Jundiá e a Companhia Paulista. Segundo Benévolo (1953), não foram objetivos estratégicos, sim uma questão de aproveitamento de equipamentos tornados obsoletos após o Governo Inglês adotar, para todo o País, a bitola de 1,44

metro. Anteriormente, a bitola na Inglaterra era variada, a nós Brasileiros iríamos aproveitar boa parte das linhas de ferro de origem Inglesa.

[...] na Região Nordeste, de praticamente todas as capitais situadas no litoral foram inauguradas linhas rumo ao interior para ligar as regiões produtoras de cana ou algodão diretamente aos portos. Merece destaque a companhia inglesa *The Great Western of Brazil Railway Company Ltd.*, que em 1881 inaugurou o primeiro trecho da Linha Recife e Limoeiro, mais tarde prolongada até a Paraíba, e em 1885 iniciou também a construção da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, partindo de Recife e seguindo em direção oeste, rumo ao sertão. Da mesma forma foram inauguradas as estradas de ferro do Baturité (1873) e Sobrá (1882), no Ceará; a Central da Bahia (1885) e Santo Amaro (1880), na Bahia; Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (1881), no Rio Grande do Norte; e a Estrada de Ferro Conde D' Eu (1883), na Paraíba. (FINGER, 2013, p.77).

A Figura 67 a seguir mostra o trecho inaugurado em 1981 e Estrada de Ferro Central de Pernambuco, e mostra o trecho Recife – São Francisco, a Estrada de Ferro Recife – Limoeiro foi inaugurado em 1881 saía da Estação Central em direção ao agreste pernambucano, com o primeiro trecho que unia Recife a Tapera, inaugurado em 1885.

Figura 67 – Rede Ferroviária Federal em Pernambuco



Fonte: Rede Ferroviária Federal S.A. v.1,1965. Rio de Janeiro. Editado por Clara Torres e Emília Lopes, 2016, modificado pelo Autor (2020)

A partir da década de 1870, novas linhas foram construídas em Pernambuco. A Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro teve seu primeiro trecho inaugurado em 1881, tendo começado a ser construída em 1879 pela *Great Western of Brazil Railway*, também de origem britânica. E, já nos anos 1880, a Estrada de Ferro do Recife a Caruaru, com seu primeiro trecho inaugurado em 1885, entre Recife e Jaboatão. Na Mata Sul, a partir de Palmares foi executada a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, servindo como

prolongamento da *Recife and São Francisco*, que teve seu extremo na cidade de Garanhuns, em 1887. Juntamente com a Recife and São Francisco, estas linhas vieram a se tornar os principais troncos ferroviários do estado. Transportando cargas e passageiros foram sendo prolongadas a partir do Recife, nos sentidos Oeste, Noroeste e Sudoeste, contando com outras ferrovias como seus ramais e se interligando a malhas de ferrovias particulares, como é o caso das ferrovias de Usina. (CARDOSO E ALBUQUERQUE, 2016, p.98)

Segundo o autor Siqueira (2002) durante a década de 1870, se verificou a maior participação do Estado no setor por meio da constituição de novas empresas: duas em Pernambuco, uma no Ceará e uma na Bahia, elas viabilizavam a consolidação da ocupação do interior da região, buscando atender áreas com produção voltada para o mercado local e conseqüentemente a longos períodos de estiagens.

Como vemos com o autor Siqueira (2002) em 1871, foi criada a primeira companhia ferroviária da região com o capital privado local, a Estrada de Ferro Baturité, no Ceará. Na Bahia se observou a constituição da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, que a concessão, logo depois foi repassada a uma empresa britânica.

Siqueira (2002) explica que em Pernambuco, surgiram dois tipos de estradas de ferro de proprietários locais. O primeiro tipo era composto por empresas com o objetivo de suprir à demanda por transporte da população local e das usinas e engenhos que não eram favorecidos pelas grandes ferrovias. Pode-se citar exemplos dessas companhias a Estrada de Ferro Ribeirão a Pesqueira, cujo principal acionista era o usineiro Barão de Serinhaém, a Estrada de Ferro Tamandaré a Barra de Jangada, tendo como principal acionista o Coronel Joaquim Veríssimo do Rego, a Estrada de Ferro Cachoeira Lisa, de propriedade de Moura Borges & Cia., e a Estrada de Ferro Santos Dias, do usineiro Manoel Santos Dias.

O outro tipo de vias férreas pertencia às usinas e tinha por objetivos exclusivos reduzir os custos de transporte nas próprias usinas e no transporte do açúcar para o porto de Recife, por meio da conexão com a estrada de ferro principal [cf. Falas do Governador de Pernambuco (1890/1895 e 1902) e Goulart (1959)].(SIQUEIRA, 2002, p.175)

De acordo com Siqueira (2002) as 12 companhias ferroviárias consideradas nesta parte do estudo apresentados na Tabela 3, predominam a de capital de origem

britânica e voltados para produtos de exportação, algumas características de como se marcou a implantação de ferrovias no Nordeste ao longo do século 19.

Tabela 3 - Nordeste: Principais Companhias Ferroviárias implantadas na Segunda Metade do Século 19

COMPANHIA	ORIGEM DO CAPITAL	CAPITAL (Libras)	ESTADO	DATA DE INAUGURAÇÃO	PRINCIPAIS ITENS TRANSPORTADOS
Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	1,685,000 (Capital Inicial)	Pernambuco	1858	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar e Madeira
Bahia and San Francisco Railway	Reino Unido/ Capital Privado	1,800,000 (Capital Inicial)	Bahia	1863	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
Brazilian Imperial Central Bahia Railway	Reino Unido/ Capital Privado	1,462,500 (Capital em 1887)	Bahia	1866	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
Via Férrea Sul de Pernambuco	Governo do Estado	–	Pernambuco	Década de 1870	Passageiros, Água e Alimentos ^a
Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité	Capital Privado Local	–	Ceará	1871	Passageiros, Água e Alimentos ^a
Ferrovia de Sobral	Governo do Estado	–	Ceará	1881	Passageiros, Água e Alimentos ^a
The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.	Reino Unido/ Capital Privado	562,500	Pernambuco	1882	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeira
Alagoas Railway Co. Ltd.	Reino Unido/ Capital Privado	512,200	Alagoas	1882	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Cereais e Algodão
Conde d'Eu Railway Co. Ltd.	Reino Unido/ Capital Privado	675,000	Paraíba	1882	Passageiros, Água, Cereais, Sal, Animais e Açúcar
Imperial Brazilian and Nova Cruz Railway Co. Ltd.	Reino Unido/ Capital Privado	618,305	Rio Grande do Norte	1883	Passageiros, Água e Alimentos
Central de Pernambuco	Governo do Estado	–	Pernambuco	1895	Passageiros, Água e Alimentos ^a
Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco	Governo do Estado	–	Bahia	1896	Passageiros, Água e Alimentos ^a

Fonte: SIQUEIRA, 2002

Siqueira (2002) considera que os investimentos em ferrovias no Nordeste foi uma boa escolha para a aplicação dos capitais britânicos pelas alternativas concorrentes espalhadas pelo país e do mundo. O setor ferroviário nordestino conseguiu atrair quando existia a opção de serem aplicados na Índia e em países latino-americanos como México e Argentina.

Siqueira (2002) detalha sobre o aumento da garantia de juros para 7% sobre capitais investidos em ferrovias, pela Lei 2.450, assim estimulando investimentos, que agora passa a ter um prazo de 11 anos para recuperar os seus recursos. Essa medida foi de extrema importância pois, embora como existissem companhias ferroviárias nordestinas lucrativas, como eram a Recife to São Francisco Railway e da Great Western, que não dependiam exclusivamente do apoio do governo para garantir a rentabilidade do capital que foi investido, muitas não conseguiam obter lucros por longos períodos, como eram as Estradas de Ferro Sul de Pernambuco, Natal a Nova Cruz e a Conde d'Eu.

Siqueira (2002) no início do século 20, várias companhias foram encampadas pela União. Devido ao agravamento da dívida externa entre 1890 e 1897 e contribuiu para a aceleração da inflação e a geração de muitos déficits orçamentários do governo central, chegando a uma moratória ao final da década.

Nesse período, verificou-se a formação de três grandes empresas que passaram a administrar a quase totalidade das estradas de ferro da região: a Great Western (Reino Unido), que administrava ferrovias em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte; a Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien (França), que administrava ferrovias na Bahia e em Sergipe; e a Viação Férrea Cearense, controlada pela União por meio da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, que administrava ferrovias no Ceará e no Piauí e foi arrendada à empresa britânica South American Construction entre 1898 e 1914.(SIQUEIRA 2002, p.175)

Siqueira (2002) no ano de 1871, foi então fundada a primeira companhia ferroviária da região com o capital privado local, a Estrada de Ferro Baturité, no Ceará. Na Bahia observou-se a constituição da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, a qual a concessão, foi posteriormente repassada a uma empresa britânica.

Em Pernambuco, surgiram dois tipos de estradas de ferro de proprietários locais. O primeiro era formado por empresas com o objetivo de atender à demanda por transporte da população local e das usinas e engenhos que não eram servidos pelas grandes ferrovias. São exemplos dessas companhias a Estrada de Ferro Ribeirão a Pesqueira, cujo principal acionista era o usineiro Barão de Serinhaém, a Estrada de Ferro Tamandaré a Barra de Jangada, tendo como principal acionista o Coronel Joaquim Veríssimo do Rego, a Estrada de Ferro Cachoeira Lisa, de propriedade de Moura Borges & Cia., e a Estrada de Ferro Santos Dias, do usineiro Manoel Santos Dias. O outro tipo de vias férreas pertencia às usinas e tinha por objetivos exclusivos reduzir os custos de transporte nas próprias usinas e no transporte do açúcar para o porto de Recife, por meio da conexão com a estrada de ferro principal. [cf. Falas do Governador de Pernambuco (1890/1895 e 1902) e Goulart (1959)]. (SIQUEIRA 2002, p.175)

Sob a visão do autor Siqueira (2002) A construção de vias férreas pelas usinas faziam parte de um processo de modernização da atividade açucareira do Estado de Pernambuco que aconteceu em 1880, assim se reduziam os custos e se conseguia o aumento da produtividade, de forma a impedir a perda de posição do açúcar Pernambucano nos principais mercados estrangeiros, Na Tabela 4 pode-se observar a evolução de número de Usinas com Ferrovias.

“A implantação das usinas, nas últimas décadas do século 19, proporcionou uma expansão significativa das vias férreas particulares, chegando a representar, em certos períodos, mais de 50% da extensão das ferrovias de Pernambuco. A Tabela 2 mostra que, em 1899, 16 usinas possuíam 222 km de vias férreas, significando 44% da malha estadual. Entre 1902 e 1918 o número de usinas com estradas de ferro mais que dobrou, passando de 19 para 45, enquanto a extensão das linhas férreas pertencentes às usinas passou de 304 km para 1.192 km. Em 1928, 51 usinas detinham 179 locomotivas com 3.854 carros e vagões e somavam 1.842 km de vias férreas, o dobro da extensão das quatro maiores estradas de ferro da rede estadual (864 km) e da distância entre Recife e Petrolina, no extremo oeste do estado. Esses números evidenciam o grande esforço empreendido pelo setor açucareiro para reduzir seus custos, objetivando, com isso, enfrentar a expressiva queda ocorrida no preço do açúcar a partir da segunda metade do século 19.”(SIQUEIRA, 2002, p.176)

Tabela 4 – Evolução do número de Usinas com Ferrovias.
Pernambuco: Evolução do Número de Usinas com Ferrovias e Extensão em Quilômetros – 1899/1928

USINAS/QUILÔMETROS	ANO			
	1899	1902	1918	1928
Número de Usinas com Ferrovias	16	19	45	51
Extensão em Quilômetros	222,2	304,2	1.192	1.842

Fonte: SIQUEIRA (1991, p. 173)

O autor Siqueira (2002) Destaca que uma característica comum a todas as ferrovias do Nordeste que era o seu baixo grau de conexão. A maioria delas partia de cidades do litoral, geralmente com estações próximas a grandes e portos, e dirigia-se a cidades interioranas, de forma principal as produtoras de exportáveis.

Em Pernambuco, por exemplo, observou-se que a instalação de engenhos, usinas e fábricas têxteis, a partir de 1880, acompanhou o traçado das estradas de ferro, com as novas unidades sendo instaladas, geralmente, em cidades onde existiam estações ferroviárias. Além disso, as ferrovias proporcionaram maior integração entre vários estados nordestinos. A rede da Great Western, por exemplo, possibilitou maior integração de estados como Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.(SIQUEIRA 2002 p.177)

Siqueira (2002) a história financeira-econômica da Great Western se apresentaram em dois momentos distintos, entre 1881 e 1900, a companhia operava apenas e unicamente com a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco, e no segundo entre os anos de 1901 e 1940 ela controlou atividades de nove estradas

de ferro, com um extensão de 1.750 km de linhas férreas, com bitola de 1 metro, nos Estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

As companhias Recife to São Francisco Railway, Conde d'Eu Railway, Alagoas Railway e Natal a Nova Cruz Railway – encampadas pelo governo central a partir de 1901 – foram posteriormente arrendadas, por meio de concorrência pública, pela Great Western, juntamente com as linhas do governo do Estado de Pernambuco (estradas de ferro Sul e Central de Pernambuco). O contrato de arrendamento sofreu alterações em 1904, 1909 e 1920, quando foram alteradas cláusulas sobre as alíquotas de arrendamento e construção de novos trechos, entre outras. O prazo de arrendamento terminava em 1960, podendo ser feito o resgate ou encampação de todas as estradas de ferro a partir de 1º de julho de 1935. (SIQUEIRA 2002, p.177)

Segundo o autor Siqueira (2002) Enfatiza que na revisão de 1920, foi determinada alteração na maneira de calcular a quota de arrendamento. A companhia não ficou obrigada da construção de trechos estabelecidos em contratos passados e cedeu a propriedade da Estrada de Ferro Recife a Limoeiro para a União sem ônus algum. A Tabela 5 apresenta a evolução das estradas de ferro administradas pela Great Western até 1920.

Tabela 5 – Great Western: Evolução do Nordeste.
Great Western: Evolução da Extensão em Quilômetros das Principais Estradas de Ferro da Rede de Viação^a – 1858/1920

PERÍODO	ESTRADAS DE FERRO						EXTENSÃO TOTAL	EXTENSÃO DAS FERROVIAS CONS-TRUIDAS (em km)	TAXA DE CRESCIMENTO DAS FERROVIAS NO QUÍN-QUÊNIO
	Natal a Nova Cruz	Conde D'Eu	Recife a Limoeiro	Central de Pernambuco	Recife to São Francisco	Sul de Pernambuco			
1858/60	-	-	-	-	57	-	57	57	-
1861/65	-	-	-	-	125	-	125	68	119,30
1866/70	-	-	-	-	125	-	125	0	0,00
1871/75	-	-	-	-	125	-	125	0	0,00
1876/80	-	-	-	-	125	-	125	0	0,00
1881/85	121	110	96	-	125	53	88	593	468
1886/90	121	123	96	76	125	137	150	828	235
1891/95	121	137	123	76	125	165	150	897	69
1896/00	121	141	143	180	125	194	150	1.054	157
1901/05	141	160	175	180	125	194	150	1.125	71
1906/10	171	165	244	228	125	194	150	1.277	152
1911/15	171	179	265	266	131	194	194	1.400	123
1916/20	171	194	270	269	131	194	194	1.423	23

^a Além dessas estradas de ferro, a Great Western administrava ainda ramais como os de Ribeirão a Bonito (28,657 km) e de Ribeirão a Barreiras (50 km), bem como a Estrada de Ferro de Paulo Afonso (128 km).

Fonte: (SIQUEIRA 2002, p.178)

Freire (2017) destaca que no Nordeste esse desempenho estava diretamente ligado ao volume produzido nas lavouras de cana-de-açúcar, e como a flutuação cambial. Se dependida tanto que em vários momentos de queda e lucro da companhia, se observava a queda da produção e da exportação, vale lembrar que o mercado Brasileiro estava voltado, na sua maior parte para os produtos exportáveis como pode ser visto nos dados contidos no Quadro 5.

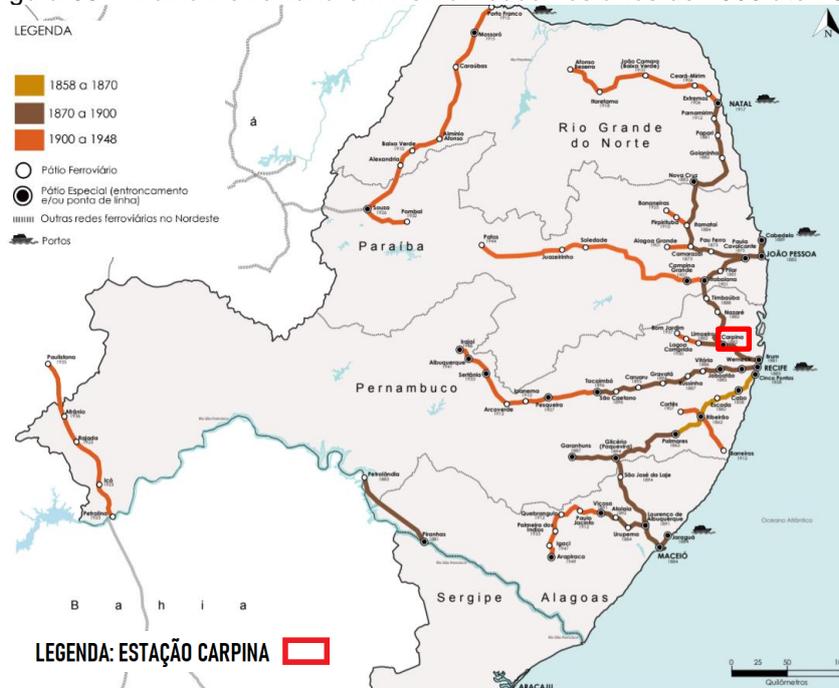
Quadro 5 – Rede ferroviária arrendada a GWBR nos anos de 1900 a 1948.

Ferrovias	Principais itens transportados
Do Norte: E.F. Limoeiro e seus ramais, Natal a Independência; Conde D'Eu e ramais e Recife a Pilar. E.F. Macau - Mossoró	Passageiros, açúcar, álcool e algodão.
Do Centro: E. F. Central de Pernambuco: Recife a Pesqueira	Passageiros, cana-de-açúcar, algodão, milho, farinha de mandioca, carvão mineral e madeira e animais.
Do Sul: E.F. do Recife ao São Francisco (Recife a União); Ramal Garanhuns (Una a Garanhuns e Ramal de Glicério a União); E.F. Central de Alagoas; (Jaraguá a União e Ramal de Assembleia); Ramal de Ribeirão a Cortês.	Passageiros, cana-de-açúcar, algodão, milho, feijão, farinha de mandioca e fumo.
E.F. Paulo Afonso	Passageiros.
Extensão	1.454, 698 Km

Fonte: FREIRE, 2017

Na Figura 68 está desenhada a evolução espacial das redes ferroviárias no Nordeste nos anos de 1900 até 1949:

Figura 68 – Malha Ferroviária em Pernambuco nos anos de 1900 até 1948

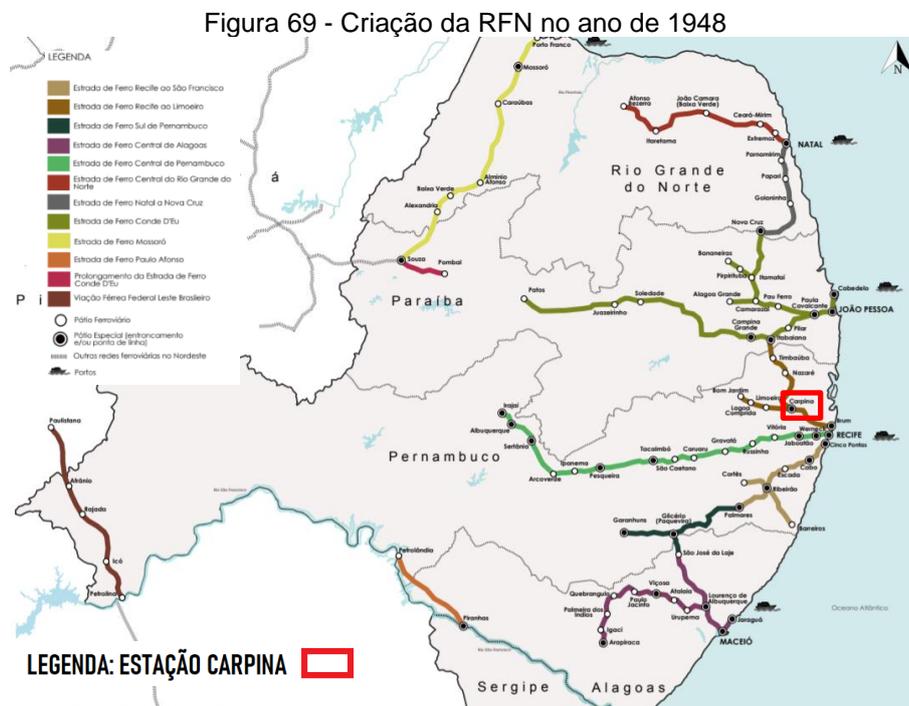


Fonte: FREIRE (2017) modificado pelo Autor (2020).

A então criação da Rede Ferroviária Nordeste (1948-1957):

Ainda com a Autora Freire (2017) destaca que a Rede Ferroviária do Nordeste (RFN) passou a atuar apenas ano de 1948, sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, com Sede no Recife, Foi criada a partir da junção de diversas estradas de ferro, como é mostrado na Figura 69. O objetivo da criação da RFN era de se continuar o programa de reorganização e reaparelhamento da frota do material rodante e o de tração, também renovando e readaptando a via permanente e a expansão dos segmentos de linha.

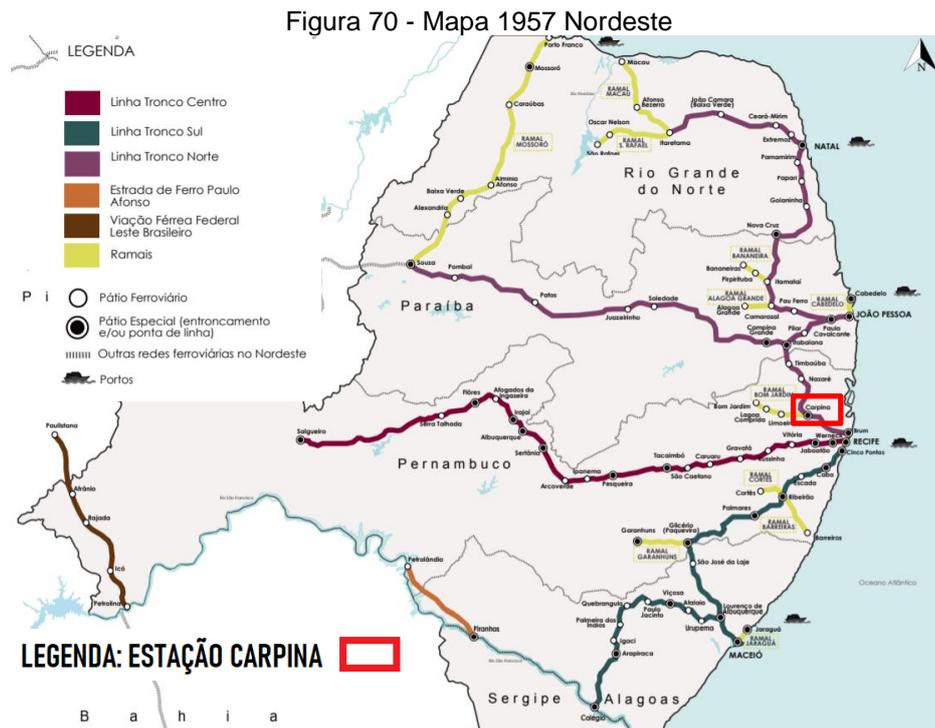
Na Figura 69 está o mapa da (RFN) ano de 1948 :



Fonte: FREIRE (2017) modificado pelo Autor (2020).

Freire (2017) destaca que quando o Governo Federal incorporou as estradas de Ferro que eram administradas pela GWBR e as concederam a criada Rede Ferroviária Nordeste, A Empresa visava unificar o sistema, inclusive em relações de nomenclatura , ela junta estradas em linhas tronco se seguindo da lógica criada no Plano Nacional de Transportes, assim sendo “[...] três linhas principais (interligadas) e uma estrada isolada [...]” (SILVA, 1954; VIEIRA, 1954, p. 116).. As linhas principais ou também chamadas de “linhas tronco” foram consideradas estruturadores da Rede Ferroviária Nordeste, pelo papel que desempenhariam no contexto do desenvolvimento econômico e financeiro de cada Região, como pelo poder de adentrar no território, pela orientação criada rumo à Região Agrestina e Sertaneja.

Na Figura 70 pode-se observar o mapa do Nordeste e consolidação de Ramais 1957:



Fonte: FREIRE (2017) modificado pelo Autor (2020).

Freire (2017) Como se observa no mapa verifica-se que a E.F Paulo Afonso nunca foi conectada fisicamente a Rede Ferroviária Nordeste, mesmo assim participa da logística de operação e de produção. A Estrada de Ferro Viação Férrea Federal Leste Brasileira era operada pela Companhia gestora das estradas de ferro baiana, também pelo fato da ferrovia que foi implantado no Estado Baiano.

A autora Freire (2017) destaca em um relato a organização das linhas, onde se ressaltam os seus aspectos funcionais, espaciais e técnicos, com vista a evidenciar a complexidade que é o patrimônio ferroviário, assim trazendo informações subsidiando a sua avaliação de interesse cultural.

De maneira geral, o traçado da Linha Tronco Norte, nos trechos situados em Pernambuco, atravessava uma região composta por inúmeros engenhos produtores de açúcar e avançava até o Agreste, onde existia uma produção agrícola diversificada. No sentido Leste-Oeste, o referido traçado alcançava a cidade de Souza, Paraíba. Por sua vez, a Linha Tronco Centro situava-se totalmente no Estado de Pernambuco. Seguiu do litoral para o interior, atravessando a Zona da Mata e o Agreste, ao passo que sua maior extensão percorria áreas localizadas no Sertão, almejando alcançar Petrolina. Fato não ocorrido. A estrada teve seu ponto terminal em Salgueiro-PE. Por fim, o traçado da Linha Tronco Sul seguia pela faixa litorânea atravessando a Zona da Mata Sul, área densamente

ocupada por engenhos produtores de açúcar, que motivou e orientou sua direção. Ao alcançar as localidades em Alagoas os trilhos ultrapassaram a capital, seguindo ao sul até chegar a Porto Real do Colégio. Localidade limítrofe entre os Estados de Alagoas e Sergipe, atravessando uma região produtora de fumo, algodão e cereais, principalmente. (CAMELO FILHO, 2000, p.72-73 apud FREIRE, 2017, p.171)

Freire (2017) consegue trazer boas informações relevantes referente a expansão ferroviária da Rede Ferroviária do Nordeste:

Para ter uma ideia da expansão ferroviária ocorrida na gestão da Rede Ferroviária Nordeste, pontua-se que entre 1948 a 1957 foram construídos cerca de 200 km de linha, atingindo o total de 1.837,453 km. Dentre os trechos estratégicos que contribuíram para melhorar o desempenho econômico, técnico e funcional dessa Rede¹ destacam-se alguns, com suas datas de inauguração aproximadas, a saber: Albuquerque Né-Igaci-Lagoa do Rancho (PE), em 1949; Igaci-Afogados da Ingazeira (PE); Lagoa do Rancho-Arapiraca (AL), em 1949, e Arapiraca-Colégio (AL), em 1950; Campina Grande-Patos-Souza (PB), em 1956, prolongamento que promoveu a ligação da RFN com a E.F. Baturité (CE); por fim, o Ramal Mossoró iniciado em Souza seguindo rumo ao norte até atingir o litoral brasileiro, alcançado um porto marítimo 1 Estatística das Estradas de Ferro do Brasil. Tomo XLVIII. Departamento de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro. 1955, p. 39. Revista Ferroviária Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro, 1955, p. 5-7. 172 localizado na cidade de Porto Franco (RN); prolongamento do Ramal São Rafael e Ramal Macau (RN), ainda em construção em 1955; Ramal Bananeiras (PB); prolongamento de Flores a Salgueiro (PE), ainda em construção em 1955 (CAMELO FILHO, 2000), concluído em 1961. Os principais itens transportados foram: cana-de-açúcar, açúcar, álcool e aguardente, algodão, milho, passageiros, caroço de algodão, lenha, animais, etc.

De acordo com Freire (2017) O desenvolvimento ferroviário no Nordeste na época foi ressaltado no artigo intitulado, *A Rede Ferroviária do Nordeste constitui-se em um centro de atividades para o desenvolvimento econômico de uma grande Região do Nordeste*, publicado no ano de 1955:

A Rede Ferroviária do Nordeste está em fase de grandes trabalhos de reconstrução e reaparelhamentos materiais e também de adaptação da administração e execução dos serviços oferecidos ao público aos novos moldes [...] com vistas ao melhor rendimento da exploração industrial e comercial da empresa (autor desconhecido apud FREIRE, 2017, p.173)

A autora Freire (2017) destaca que no ano de 1957, absolutamente todas as redes regionais brasileiras foram encapadas pelo Governo Federal, assim se cria a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA).

No Quadro 6 se observa as concessões do transporte ferroviário de carga antes operado pela RFFSA.

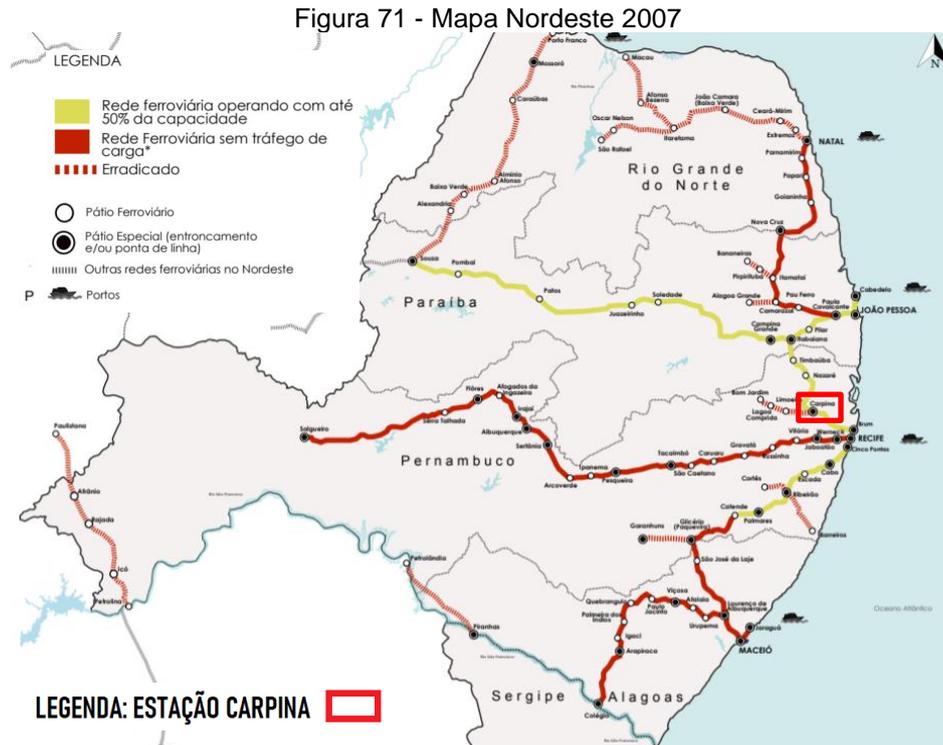
Quadro 6 – Concessões do Transporte Ferroviário.

Rede Ferroviária Regional	Concessão (data do leilão)	Concessionárias	Extensão Da Rede (km)
Oeste	05.03.96	Ferrovias Novoeste S.A	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A.	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste (atual Transnordestina Logística S.A.)	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	4.236
TOTAL			25.599

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>. Acesso em 15.03.2017. Organizado por FREIRE 2017.

4.2. A DESATIVAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA EM PERNAMBUCO

Freire (2017) destaca que no ano de 2007 a concessionária vencedora – Transnordestina Logística foi escolhida para operar os remanescentes da Rede Ferroviária do Nordeste, no seu relatório informou a situação que se encontrava a malha que era utilizada. Também considera-se que em relação ao ponto preservação os dados informados é um sinal de preocupação. Devido ao grau de conservação desse estoque patrimonial, como pela desativação de boa parte das ferrovias, além daquelas que foram erradicadas entre as décadas de 1960-1980. Para ver a sua representação, em quantidade de perda patrimonial, a erradicação de ramais e a desativação das ferrovias se apresentam na Figura 71, mostra os que já foram erradicados e os que estão em vias de também serem.



Fonte: LOPES FREIRE (2017) modificado pelo Autor (2020).

Freire (2017) ressalta que o mais grave da situação exposta, é a falta de estratégia de conservação destinada ao patrimônio ferroviário que é capaz de oferecer uma forma de como os bens ferroviários de interesse cultural, além de organizar ações de incentivo à implantação de trens turísticos ou de passageiros, de curta e longa distância. A continuação do uso onde as estruturas foram produzidas e até mesmo a sua requalificação para receber novos usos que sejam compatíveis com a sua preservação, seriam exemplos do potencial econômico do patrimônio ferroviário.

Diante do cenário de desmobilização e obsolescência funcional de parte das estruturas ferroviárias em todo o Brasil, em 31 de maio de 2007 foi promulgada a Lei no. 11.483 que encerrou o processo de liquidação e extinção da RFFSA e estabeleceu em seu Art. 9º que: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.”(FREIRE, 2017, p.182-183)

Para fins objetivos, essa pesquisa tem como o objeto empírico um recorte na linha Recife – Limoeiro, mais especificamente a Estação Carpina:

Na Figura 72 até a Figura 74 observa-se a Estação Carpina (PE) em 2020:

Figura 72 – Estação Carpina (PE).



Fonte:CHRISTIANNE NUNES, Data: 19.JAN.2020

Figura 73 – Fachada Estação Carpina (PE).



Fonte: CHRISTIANNE NUNES, Data:19.JAN 2020

Figura 74 – Perspectiva da Estação Carpina (PE).



Fonte:CHRISTIANNE NUNES, Data: 19.JAN 2020

5. PASSOU O TREM E FICOU A MEMÓRIA

5.1 - O que é a Memória?

Viana (2006) explica que o conceito de memória ainda não conseguiu adquirir uma sistematicidade, nem dentro do campo da psicologia, a ciência que mais se dedica a esta temática. Para ele caberia delimitar o campo fenomenal que consiste no que chamamos de memória. A clássica contribuição de Henri Bergson (VIANA, 2006), quando descarta a memória-hábito do conceito é o primeiro elemento que devemos usar para realizar essa delimitação. A memória hábito é uma não memória, ou seja, quando um indivíduo aprende a andar de bicicleta, dirigir um carro, digitar no computador, ele está realizando uma repetição mecânica que não o faz apelar para as lembranças e para a mente, nem para a reflexão.

A idéia de que a memória é um “sistema vivo”, um sistema funcional geral que comanda o conjunto de atividades perceptivas, motoras e intelectuais do indivíduo, tal como coloca Piaget, segundo Ehrlich, também é questionável. Esta concepção apresenta uma visão fetichista da memória, com um “sistema vivo” e “regulador”, o que significa transformar as lembranças e o seu processo de evocação em algo auto-suficiente, dando vida ao que pode ser considerado uma categoria, um instrumento mental, muito mais do que uma realidade concreta.(VIANA, 2006, p.01)

Viana (2006) colocou o que não é memória. Mas qual é o campo fenomenal do que chamamos de memória? Segundo Filloux (Apud VIANA, 2006):

Nosso primeiro trabalho consistirá, pois, em indicar os limites do domínio próprio da memória, que definiremos caracteristicamente por sua propriedade de unir em si o atual e o inatual e, por conseguinte, de realizar um modo ‘intemporal’ de consciência (ellenberger), uma experiência ‘em contratempo’ (Gusdorf). Poder que possui a consciência de se abstrair do presente para voltar-se para o passado, de fazer-se consciência do passado num movimento que transcende o tempo. Procuraremos tipos de lembrança que nos parecem verdadeiramente relacionados com a memória. .(FILLLOUX, J-C. Ob. cit., p. 14. Apud VIANA, 2006, p.01)

Segundo Viana (2006), uma nova explicação de memória é oferecida por Halbwachs: a memória é uma percepção do passado. Isso quer dizer que é, ao mesmo tempo, um saber e uma lembrança. Porém, tanto esta quanto as outras

definições afirma serem problemáticas pois a memória não pode ser observada como uma cópia cronológica da história. Desse modo, a alegação de Halbwachs, oriunda da sua idéia de memória, revela-se inapropriada: “o passado não se conserva; é sim reconstruído a partir do presente”(apud. Filloux, ob.cit.,p.129). Sem dúvida, o passado não é conservado pois já passou. Deve-se diferenciar a realidade que passou e a consciência atual da realidade passada, Desse modo, não seria o passado que é reconstruído a partir do presente e sim a consciência passada. A memória deve ser estipulada e compreendida como consciência virtual, isto é, é uma oportunidade suscetível de se realizar, uma possibilidade de um potencial real.

A memória, consciência virtual, é recuperada, restituída e interpretada pela consciência ativa, real, concreta. Desta forma, podemos dizer que na mente humana só existe o presente, só que em estado virtual ou manifesto, inativo ou ativo. A realidade passada é uma coisa, a consciência presente da realidade passada é outra coisa.(VIANA, 2006, p.08)

Viana (2006) destaca que, o ponto de vista de Filloux também é problemático. Na memória não se unem o presente e o inatural, mas tão-somente o atual. A compressão do passado é uma consciência atual, que retratada e trabalhada pela consciência virtual. O inatural existe concretamente no desenvolvimento histórico mas não na mente humana, pois a compreensão virtual é tão recente quanto a compreensão concreta ativa. Desse modo a concepção de H.Bergson (Apud VIANA 2006) também é equivocada:

O mal da psicologia clássica, racionalista, segundo Bergson, é o de não reconhecer a existência de tudo o que está fora da consciência presente, imediata e ativa. No entanto, o papel da consciência, quando solicitada, é sobretudo o de colher e escolher, dentro do processo psíquico, justamente o que não é a consciência atual, trazendo-o à sua luz. Logo, a própria ação da consciência supõe o ‘outro’, ou seja, a existência de fenômenos e estados infraconscientes que costumam ficar à sombra. É precisamente nesse reino das sombras que se deposita o tesouro da memória.(BOSI, E. ob. cit., p. 52 apud VIANA, 2006, p.08)

Viana (2006) cita que o Bergson mistura os fenômenos psíquicos com os fenômenos reais. O que a consciência faz não é escolher em um depósito o que seria o passado e o que se quer lembrar e sim uma regeneração de algo atual na mente humana. O termo “inatural” se aplica ao passado da realidade perceptível mas

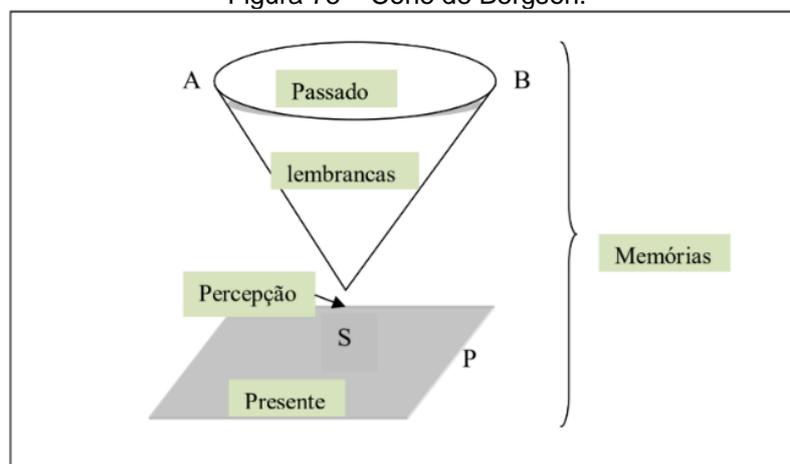
não à mente humana. Até mesmo a categoria “atual” é problemática e seria mais apropriado usar a expressão “ativa” em seu lugar.

A memória sendo uma consciência virtual possui como conteúdo as lembranças e a ativação dela significa evocação de lembranças. Na mente humana existe um conjunto de lembranças guardadas na consciência virtual e somente através de sua ativação é que se tornam recordações, o que significa que muitas delas não emergem e que o processo de recordação é seletivo. Neste sentido, se torna inteligível a idéia de que a memória é seletiva, tal como colocaram Halbwachs e Stoetzel, desde que se perceba que é o processo de recordação ou evocação de lembranças é que é seletivo e não a memória em si. No entanto, quais são os mecanismos de ativação da memória? Quais são as determinações desta seleção?(VIANA, 2006, p.08)

Leal (2011) cita Ecléa Bosi, em dois de seus livros, (Memória e Sociedade: lembranças de velhos e O tempo vivo da memória: ensaios de Psicologia Social) ela faz uma leitura de Prost Bergson sobre o cone da memória, que está representado na Figura 75. Assim Bergson comenta:

Se eu represento por um cone SAB a totalidade das lembranças acumuladas em minha memória, a base AB, assentada no passado, permanece imóvel, ao passo que o vértice S, que figura em todos os momentos o meu presente, avança sem cessar e sem cessar, também, toca o plano móvel P de minha representação atual do universo. Em S concentra-se a imagem do corpo; e, fazendo parte do plano P, essa imagem limita-se a receber e a devolver as ações emanadas de todas as imagens de que se compõe o plano. (BERGSON, apud BOSI, 1979. p.10, Apud LEAL 2011,p.04)

Figura 75 – Cone de Bergson.



Fonte: LEAL, 2011

Leal (2011) explica que tentando digerir a informação, poderíamos ler o interior de cone como lembranças, o círculo base como o passado, o vértice do cone (S) seria como a memória-percepção, assim o ato de acessar o passado e lembranças, sendo influenciadas pelo contexto e o instante do presente. O plano P, seria o presente, o momento que re-significa e reconfigura imagens e muitas cenas acessadas pela a percepção. Percepção e presente se entrelaçam, trazendo assim o que já foi presente (que um dia foi presente) para a cena num exercício que dá vida e movimento ao que está já estático (passado). Essa seria uma característica da memória, promover fluidez e vida ao que num primeiro momento parece acabado e finalizado.

5.2 - A Evocação Social das Lembranças

Viana (2006) Destaca que os mecanismos de seleção encontram-se nos valores e sentimentos de cada um dos indivíduos, assim como na pressão social e na associação de idéias. Os valores de cada indivíduo são construídos socialmente, e são o que eles consideram de importante, relevante e significativo. A importância do caráter significativo foi ressaltada por Halbwachs e Stoetzel. Os valores não são atributos das coisas, mas sim atribuições que nós fornecemos a elas. Assim, nada é de fato, feio ou belo, importante ou inútil, pois seriam os valores dos indivíduos ou grupos que conseguem fornecer estas atribuições. Os valores não são, produtos naturais, já que não são propriedades das coisas e sim as atribuições que os indivíduos e grupos fornecem às coisas. Esse processo é construído socialmente. No caso do indivíduo, é através do seu processo histórico ao longo da sua vida, desde a sua socialização, que ele vai criando os seus valores e colocando alguns como essenciais na sua escala, que pode, inclusive, ser contraditória.

Os sentimentos são fundamentais para a ativação da memória. O amor, o ódio o ciúme, a inveja, a solidão, e outros sentimentos são elementos que constroem os indivíduos a realizarem recordações. Os sentimentos são potencialidades que possuem uma formação social. Eles não podem ser confundidos com as emoções, pois sentimentos não são reações momentâneas, e sim formações mentais duradouras que assim caracterizam então as relações afetivas dos indivíduos com outros indivíduos ou as coisas. Assim, uma relação, a sua fonte só pode ser social,

pois só se pode amar ou odiar, para citar dois exemplos, através da relação com aqueles que nos relacionamos, ou simplesmente desconhecemos e ignoramos ou então desprezamos. A psicanálise, muitas vezes de forma intencional, mostra a importância dos sentimentos no processo de constituição da ação humana e, podemos acrescentar, da ativação da memória.

5.3 - A Memória Social

Segundo Viana (2006), outro aspecto que pode ser encontrado na argumentação por Maurice Halbwachs que se refere a memória coletiva. O caráter social da memória deixa distinguir que a memória é coletiva. Porém a memória individual é uma demonstração singular do coletivo. É necessário perceber a particularidade da memória individual, mesmo que sua concepção tenha origem social. A memória coletiva pode referir-se tanto à memória de todas as pessoas de uma sociedade quanto a grupos sociais no seu interior.

No primeiro caso, temos uma abordagem que ultrapassa a visão de Halbwachs, pois ele focaliza os grupos sociais. No entanto, as lembranças coletivas, quando são evocadas, possuem os mecanismos de seleção que são de caráter social: valores, sentimentos, pressão social, etc, e, por conseguinte, sua constituição é social, tal como ocorre com o indivíduo, e possuem elementos que são constitutivos de toda uma sociedade. Assim, podemos falar de uma memória social, compreendendo por este termo a consciência social virtual em uma determinada sociedade. Assim, a evocação da origem do mundo nos mitos das sociedades simples revela esta memória social. (VIANA, 2006, p.09)

Entretanto, ao observar sociedades divididas em classes sociais, a memória social acaba se revelando de uma forma bem mais restringida. As classes sociais, e outros grupos sociais, criam o seu método seletivo derivando de suas próprias concepções de valores, sentimentos, etc. Desse modo, no momento em que os grupos oprimidos lembram de Spartacus, o gladiador que liberou a rebelião escrava na Idade Antiga, isto deve-se aos valores dos respectivos grupos sociais. Outros grupos sociais também complementam-se manifestando lembranças coletivas, revelando a sua memória social. Os grupos religiosos cuidam do seu passado através de um conjunto de lembranças, e também ocorre com os artistas e vários outros grupos sociais. Segundo Halbwachs:

No mais, se a memória coletiva tira sua força e sua duração do fato de ter por suporte um conjunto de homens, não obstante eles são indivíduos que se lembram, enquanto membros do grupo. Dessa massa de lembranças comuns e que se apóiam uma sobre a outra, não são as mesmas que aparecerão com mais intensidade para cada um deles. Diríamos voluntariamente que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios. Não é de admirar que, do instrumento comum, explicar essa diversidade, voltamos sempre a uma combinação de influências que são, todas, de natureza social. (HALBWACHS, M. ob. cit., p. 51. Apud VIANA, 2006, p.09)

5.4 - Pensando a Cultura

Leal (2011) destaca nas suas leituras que a cultura está como algo intensamente abstrato e paradoxal. Algo que varia entre o que seria quase natural e espontâneo, assim o que era produzido e modificado pelo homem, de forma motivada e sistêmica, na sua ação sobre a natureza. Podemos entender que uma polarização da própria idéia de cultura, indo de um extremo a outro, ao mesmo tempo em que se amplia o debate e o abre a diferentes concepções, dificulta uma compreensão do que ela possa significar. Estamos diante de um conceito científico que varia entre a centralidade em algumas teorias e a marginalidade em outras.

Leal (2011) Poderia estar pensando a cultura como sendo uma interação entre um modo de vida, e as formas dadas a ele os símbolos que algum grupo constrói e vivência no seu cotidiano. Formas e símbolos que são reconhecidas não apenas entre os seus participantes, mas, em alguma medida, por outros grupos que vivem e se manifestam culturalmente de forma diferente. (WILLIAMS, 2008 apud LEAL 2011).

O processo social de criação de cultura é o que atribui ao ser humano a possibilidade de afirmar-se como um ser com consciência a respeito do seu saber. Enfim, como um sujeito que habita de modo singular a sociedade e constrói uma história. (BRANDÃO, 2009, p.54 apud LEAL, 2011, p.07)

Leal (2011) Destaca que o homem recria a natureza em busca de segurança, de alimento e proteção. A busca da reprodução de seu grupo físico e social, e as mais diversificadas formas como ele maneja diferentes sistemas da natureza, promovem o plano mais substantivo e material de nossas diferenças culturais. Desse modo

podemos entender que um grupo que vive a beira mar, cria alternativas diferentes de outro grupo que vive no sertão, por exemplo no mar as suas vestimentas são mais leves pois se depende da atividade da pescaria e as vestimentas de quem trabalha com atividades extrativistas adequadas ao sertanejo. E assim, grupos próximos, diante de diferentes recursos, criam estratégias culturais diferentes. “(...) nós transformamos os ambientes em que vivemos para adapta-los a nós e para tornarmos possíveis e progressivas as nossas vidas neles”. (BRANDÃO, 2008, p.27 apud LEAL, 2011, p.08)

A comunicação das consciências é condição de existência da cultura como dado objetivo – algo que existe mais além da pura subjetividade individual, no interior da vida coletiva – por ser o que permite a existência de símbolos, valores e bens culturais, transmitidos e co-participados. (BRANDÃO, 2009. p.57-58 apud LEAL, 2011, p.08).

Leal (2011) Destaca que a cultura realiza-se por meio de uma dialética que surge do trabalho com as mãos e se amplia depressa numa produção mecânica, produzindo nesse meio, dualidades entre o mais próximo e o mais distante do natural e da natureza. Num modo de vida que se mantém próximo aquele dos primeiros passos culturais, em que a participação, o compartilhamento e as relações solidárias são mantidas. E outros “modernizados” e criados, nos quais o individualismo, o funcional, o utilitário e o industrial são predominantes.

Ela até alude ao contraste político entre evolução e revolução – a primeira, ‘orgânica’ e ‘espontânea’, a última, artificial e forçada – e também sugere como se poderia ir além dessa antítese. A palavra combina de maneira estranha crescimento e cálculo, liberdade e necessidade, a idéia de um projeto consciente, mas, também de um excedente não planejável. (EAGLETON, 2005. p.14 apud LEAL, 2011, p.09)

5.5 - A Memória, Identidade e o Patrimônio Cultural.

De acordo com Rocha (2012), ao falar em patrimônio cultural, associa o termo aos conceitos de memória e identidade, “uma vez que entendemos o patrimônio como lócus privilegiado onde as memórias e as identidades adquirem materialidade” (PELEGRINI, 2007, p.1). Também para Pelegrinni (2006 apud Rocha 2012), o entendimento de patrimônio cultural está associado ao entendimento das lembranças e da memória, que são fundamentais no que se diz respeito a ações

patrimonialistas, uma vez que os bens de interesse culturais são preservados na função da relação que se mantém com as identidades culturais.

Rocha (2012) cita Le Goff (1990 apud Rocha 2012), destaca que a memória por conservar muitas informações, contribui para que o passado não seja esquecido, pois ela acaba capacitando o homem a atualizar impressões ou informações passadas, fazendo que a história fique eternizada na consciência humana. O passado só permanece “vivo” através de trabalhos de síntese da memória, que nos dão a oportunidade de revivê-lo a partir do momento em que o indivíduo passa a compartilhar suas experiências, tornando com isso a memória “viva” (ALBERTI, 2004, p.15).

Apesar de algumas vezes entendermos memória como um fenômeno particular, segundo Halbwachs (1990), ela deve ser compreendida também, como um fenômeno coletivo e social. E os elementos que constituem a memória, tanto individual quanto coletiva, são inicialmente aqueles episódios ocorridos pessoalmente e aqueles vividos pelo o grupo no qual a pessoa se relaciona (POLLAK, 1992 apud ROCHA, 2012, p.03)

Rocha (2012) cita Pollak (1992 apud Rocha 2012), a memória pode se classificar como seletiva, pois nem tudo de fato fica registrado. Ela acaba sofrendo algumas alterações que ocorrem como consequência do momento em que ela está sendo organizada. Diante disso pode-se dizer que a memória é construída, podendo ser essa construção consciente ou não.

Rocha (2012) Relaciona à memória individual, tudo o que é gravado, excluído, lembrado, nada mais seria do que o resultado de um enorme trabalho de organização. Quando se é tratado da memória herdada, a memória pode ser considerada como um elemento que pertence ao sentimento de identidade, tanto individual quanto coletivo, “na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si” (POLLAK,1992). O autor também assinala que a memória é essencial para a percepção de si e dos outros. Ela acaba sendo o resultado de um bom trabalho de organização e de seleção daquilo que é de extrema importância para o sentimento de unidade, de continuidade e de coerência, ou seja, de identidade.

Estudar a constituição da memória é importante porque esta intimamente ligada à construção da identidade. A memória vem sendo considerada como algo importante no que se refere à construção de identidades, pois a partir dela, podemos reconhecer os acontecimentos passados e ainda conservar as informações que nos são importantes preservar, tanto na memória individual quanto na coletiva (KRAISCH, 2007 apud ROCHA, 2012, p.04)

Rocha (2012) destaca que para o autor Le Goff (2007 apud Rocha 2012), a memória acaba estabelecendo um “vinculo” entre as gerações humanas e o “tempo histórico que as acompanha”. O vinculo que passa a se tornar afetivo, possibilita que a população passe a se enxergar como “sujeitos da história”, que possuem direitos e deveres para com a sua localidade.

Rocha (2012) dá ênfase que, a “identidade cultural de um país, estado, cidade ou comunidade se faz com a memória individual e coletiva”; a partir do momento em que a sociedade se dispõe a “preservar e divulgar os seus bens culturais” se dá início ao processo então denominado pelo autor como a “construção do ethos cultural e de sua cidadania” (PELEGRINI, 2006, p.116-117). Para o Pollak (1992 apud Rocha 2012) “a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros”.

Ao entendermos patrimônio como algo que recebemos do passado, vivenciamos no presente e transmitimos as gerações futuras, de acordo com Pelegrini (2007, p.3), estamos admitindo “que o patrimônio é historicamente construído e conjuga o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um ou mais grupos”, sentimento esse, que acaba por assegurar uma identidade cultural.(ROCHA, 2012, p.4)

5.6 - O Valor Histórico

De acordo com Riegl (2014), o valor histórico de um monumento existe no fato de representar para nós um estado pessoal, de forma singular, no aprimoramento de uma compreensão humana. Assim, o importante no monumento não seria a ação das forças destrutivas da natureza, do modo como são efetivadas depois de sua origem, mas sua forma inicial como obra do ser humano. O valor histórico é maior quanto mais puro se mostra o estado real e acabado do monumento, como se

mostrava no momento de sua concepção: para o valor histórico, as modificações e degradações parciais são perturbadoras. Não se pode aplicar essas observações apenas ao valor histórico no domínio da arte e na totalidade da cultura, principalmente pelo seu significado a toda importância cronológica. Cabe ao historiador restaurar por todos os meios o objeto original que a natureza deteriorou ao longo dos anos. Para o valor histórico, não se trata apenas de conservar os traços de desgaste, as modificações causadas pela ação da natureza depois do nascimento do monumento são então, indiferentes quando não insuportáveis. Se trata de conservar um documento mais original possível para uma pesquisa futura dos historiadores da arte. O valor histórico sabe que todo estudo e a reconstituição estão sujeitas a possíveis erros subjetivos. Por isso, o documento, é o único objeto realmente dado aos pesquisadores e deve ser bem conservado, para que futuras gerações possam verificar os nossos ensaios de reconstituição e provavelmente modifica-los por uma forma melhor e mais bem organizada.

Trechos de músicas que trazem a memória do Trem:

Luiz Gonzaga nessa música narra o que seria uma viagem de Teresina (PI) a São Luiz (MA), duas capitais do Nordeste Brasileiro.

Esse trem atrasa?
Olha ele chegando aí enriba da hora...
Mas é quando Ribamar...
Esse é o de ontem...

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luiz do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Bom dia, Caxias
Terra morena de Gonçalves Dias
Dona Sinhá avisa pra seu Dá
Que eu tô muito avexado
Dessa vez não vou ficar

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Boa tarde, Codó, do folclore e do catimbó
Gostei de ver cabrochas de bom trato
Vendendo aos passageiros
De comer mostrando o prato

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Alô, Coroaá
Os cearenses acabam de chegar
Meus irmãos, um abraço bem feliz
Vocês vão para Pedreiras
Que eu vou pra São Luís

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luiz do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa.

Nessa música Luiz Gonzaga descreve o que seria uma viagem pela Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, detalha-se o percurso e cada estação, passando por muitas cidades.

Luiz Gonzaga – Arcoverde Meu

Eita! Olha aí meu conterrâneo
O trem da serra tá chamando
Eu também tou nessa aí
Alô Vitória
Terra da caninha boa
Serra das Russas
Mas que doce abacaxi

Já vou Bezerros
Adeus Gravata
Em Arcoverde
Tem alguém a me esperar, ai, ai
Caruaru, Capital do Forró
Tou com pressa, tou vexado
Deixo um beijo pra Filó
Diabo de trem que
São Caetano demorou-se
Tou com sede, quero um doce
De pesqueira saboroso

Eita! Mimoso
Vai abre a porteira
Que Arcoverde me espera
Que Arcoverde me espera
Hoje é feira
Cidade linda
Coisa minha, meu amor
Coisa minha, meu amor
Arcoverde
Gente boa, aqui estou
Eita! Olha aí meu companheiro
Belo jardim
Ai quanta saudade
Aquele abraço
E muita felicidade

Kleiton e Kleidir descrevem um homem indo para o seu casamento, e que devido a velocidade do trem, ele pode perder a cerimônia, descrevem o trem como um ambiente de todos, e que a responsabilidade disso é do presidente da RFFSA.

Essa Maria Fumaça
Devagar quase parada
Oh, seu foguista
Bota fogo na fogueira
Que essa chaleira
Tem que tá até sexta-feira
Na estação de Pedro Osório
Sim, Senhor!

Se esse trem não chega a tempo
Vou perder meu casamento
Atraca, atraca-lhe carvão nessa lareira
Esse fogão é que
Acelera essa banheira
O padre é louco
E bota outro em meu lugar

Se chego tarde não vou casar
Eu perco a noiva e o jantar
A moça não é nenhuma miss
Mas é prendada e me faz feliz
Seu pai é um próspero fazendeiro
Não é que eu seja interesseiro
Mas sempre é bom e aconselhável
Unir o útil ao agradável

Esse trem não sai do chão
Capaz!
Urinaram no carvão
Mas que barbaridade!
Entupiram a lotação
Mééééé!
E eu nem sou desse vagão
Mas que tá fazendo aqui?
Mas que baita confusão
Opa! Opa!
Tem crioulo e alemão
Empregado com patrão
Opa! Me passaram a mão
Ora, vá lambar sabão

Tagará, tagará, tagará
Tagará, tagará
Togoro, togoro
Togoro, togoro

Tagará, tagará, tagará
Tagará, tagará, tagará
Togoro, togoro, togoro
Se por acaso eu não casar
Alguém vai ter
Que indenizar

Esse expresso vai a trote
Mais parece um pangaré
Essa carroça é um
Jaboti com chaminé
Eu tenho pena
De quem segue pra Bagé
Seu cobrador, cadê meu troco?
Por favor!

E dá-lhe apito e manivela
Passa sebo nas canelas
Seu maquinista
Eu vou tirar meu pai da forca
Por que não joga esse museu
No ferro velho
E compra logo
Um trem moderno japonês

No dia alegre do meu noivado
Pedi a mão todo emocionado
A mãe da moça me garantiu: É
virgem, só que morou no Rio
O pai falou:
É carne de primeira
Mas se abre a boca
Só sai besteira
Eu disse:
Fico com essa guria
Só quero mesmo
Pra tirar cria

Esse trem não era o teu
Esvaziaram o pneu
Mas cadê esse guri?
Tá na bicha do xixi
Tem chiclete com tatu
Que nojo! E foi alguém de Canguçu
Me roubaram meu chapéu

Chiaras!
 Chama o homem do quartel
 E deu enjoio na mulher
 Fez "porquinho" no meu pé

Tagará, tagará, tagará
 Tagará, tagará
 Togoro, togoro
 Togoro, togoro
 Tagará, tagará

Togoro, togoro
 Togoro, togoro
 Se por acaso eu não casar
 Alguém vai ter
 Que indenizar
 E é o presidente dessa tal
 De R.F.F.S.A, R.F.F.S.A.
 R.F.F.S.A, R.F.F.S.A.
 R.F.F.S.A, R.F.F.S.A.

No Apêndice está presente os relatos de antigos passageiros onde pode-se observar que as duas pessoas utilizaram o transporte ferroviário em diferentes momentos de suas respectivas vidas, onde a primeira pessoa utilizou o transporte quando criança, numa viagem com seus avôs, deve-se salientar que elementos sonoros como o barulho do trem e o apito que representava o momento ao chegar na estação, é sempre recordado, e a percepção territorial do percurso que era realizado pela linha férrea, que seria então a paisagem criada e estabelecida por esse percurso. No segundo depoimento, temos um relato de uma ex-funcionária da RFFSA, onde ela detalhou a relação de uma viagem que foi realizada, detalhou também elementos relacionados a seus materiais internos como o tipo de assentos, no relato também se observa a relevância das ferrovias para o Estado de Pernambuco.

6.CONCLUSÕES

Em base ao trabalho desenvolvido, pode-se afirmar que as ferrovias no Brasil, num primeiro momento, aparecem como uma inovação e diante do fato dessa inovação, foi percebido que o Brasil sendo um país de dimensões continentais teve uma série de dificuldades ao explorar boa parte do seu território com uma malha ferroviária tais como a falta de padronização de bitolas e a forma como foram construídas as ferrovias, também deve se destacar como uma das principais dificuldades a falta de dados referentes a topografia da região, uma vez que na época da construção da primeira ferrovia no Brasil praticamente não existiam e conseqüentemente foi preciso muito trabalho para se explorar o território como um todo. Deve-se lembrar que muitas cidades surgiram com a criação de ferrovias ao longo do território nacional, também foi possível concluir que a falta de investimentos ferroviários devido a uma troca de investimentos no setor da infraestrutura, se observou quando o jovem modal rodoviário conseguiu ultrapassar o modal ferroviário, em quilômetros. Desta forma pode-se verificar como as influências políticas da época influenciaram diretamente no modo de relação das pessoas com o deslocamento urbano, visto que também se observou a quantidade de carros a passeio que tiveram aumentos consideráveis.

Para aqueles que viveram em épocas passadas, aonde o trem chegou de início, deve-se destacar que no ponto de vista deles, o trem era uma coisa de outro mundo, outra realidade, afinal, o que seria aquilo que transportava as pessoas de um ponto a outro, fazendo barulho, soltando fumaça, e carregando pessoas. Muitas das pessoas iam verificar a estação só para ver o trem, isto porque junto com o trem vinham as pessoas, mas também chegavam as notícias, assim a percepção do tempo era outra, com o trem chegando e o trem partindo, eram muitos abraços, encontros e aglomerações. Esse deslocamento que um dia foi considerado rápido, ao longo dos anos se tornou “lento” pela chegada dos carros a passeio e dos investimentos em rodovias.

Deve-se destacar na conclusão que muitas foram as pessoas que trabalharam nas construções das ferrovias dentro do Brasil, muitos trabalhadores morreram, trabalhadores que se esforçaram a construir um percurso férreo, porém foi verificado que o investimento não foi proporcional ao longo dos anos, então

podemos dizer que durante muito tempo pouco se fez para a modernização desses equipamentos, um dos motivos pelos quais o trem foi deixado para trás, e então se observam os leilões e concessões realizados, muitas empresas fazendo diversos tipos de malhas ferroviárias, é de se esperar que não tenha um certo “acordo” em cumprir o seu papel, pois foi visto que muitas dessas empresas não visaram uma conexão nacional ferroviária.

A memória do local, o percurso existente, a linha férrea, as estações, os pátios, que um dia foram muito importantes, com a desativação da malha, muitas cidades não preservaram as estações, sendo destruídas, abandonadas e entregues a ação do tempo e apesar de serem tombadas pelo IPHAN, muitas sequer nem existem mais. Como seria a memória e a percepção do território, se algum trecho fosse reativado, seria uma conexão de épocas, visto que muito da malha ferroviária, que um dia foi de extrema importância, encontra-se hoje em total abandono.

Também pode-se afirmar que em muitas cidades de Pernambuco, a ferrovia foi importante para o surgimento da cidade e desenvolvimento da cidade como um todo. Porém como é difícil restituir algo que foi abandonado e que foi de extrema importância para a representatividade de cada cidade, como a malha ferroviária, se não for através da memória e de relatos que resgatem uma noção daquilo que foi, representou ou significou.

Na conclusão do trabalho, gostaria de fazer um comentário referente as ferrovias, o gasto de tantos investimentos em recursos para a criação de uma malha ferroviária, que hoje não é valorizada e, muito pelo contrário, se verifica que trilhos são furtados, montantes são retirados, estações são demolidas, e toda uma memória representativa de uma época se perde, um espaço que um dia foi importante, fica abandonado, como via de norma da sociedade contemporânea, não se importa com o que foi construído em épocas passadas. Pensando num cenário hipotético, imagine-se, através da memória, o Estado de Pernambuco, com rodovias, e ferrovias funcionando, mesmo que sendo esporadicamente como 2 vezes por mês, visando o turismo, toda a paisagem do percurso, como seria esse “resgate” do passado para o presente, através de algo que teve importância regional.

O presente de fato, é muito rápido, afinal, o começo desse texto já está no passado, nós temos a percepção do presente e no presente de fato, apesar de curto,

devemos ter mais a consciência do que se passou, procurando na memória entender o que nós somos, e qual a nossa percepção do que é real. Como as pessoas entendem esse valor de antiguidade? Como a cultura está ligada a formas de se preservar o passado. A resposta a estas perguntas demonstra a importância de se organizar a memória, seja ela social, coletiva ou virtual.

Uma vez que a utilização dos espaços construídos colabora para a preservação e existência do local, através de um sentimento de pertencimento e cultura deve-se observar a percepção atual do passado que foi construído.

A importância do passado reside na sua percepção no presente, a qual é constantemente modificada diante de elementos situados no presente. A existência de monumentos históricos nesse presente ajuda a história a lembrar o passado no presente e é esse o fato que ajuda a justificar a existência de um patrimônio de interesse histórico. A preservação e uso desse ambiente deveriam despertar interesse, pois aqueles que não vivenciaram a época de maior importância desse monumento, acabam por não entender os fatos que originaram e que conseguiram causar o efeito que tornou o ambiente daquela forma, hoje a estação existe, os trilhos também. Agora os trilhos estão organizados e delimitados a ponto de ser um canal de movimento que funciona através de uma máquina, o trem. Com a desativação da Estação, procurou-se outra função para aquele ambiente, mesmo que não seja a atividade original, procurou-se integrar o monumento ao uso, porém os trilhos estão abandonados, se verifica um ambiente repleto de mato, lixo. Ou seja, além da preservação da Estação, também deve-se ter respeito pelos trilhos, o que levanta a questão, como preservar e utilizar um ambiente que funcionou no passado como um meio de transporte? Um trilho que existe sem um trem, ou um trem que existe sem um trilho mostram que são duas coisas que separadas e divididas não fazem sentido.

Com a memória relacionando o passado à realidade atual, mostra-se que o passado pode ser revivido através de experiências presentes de épocas passadas. Isso seria, caso houvesse interesse de governos na recuperação de alguns trechos, reviver a experiência que um dia foi vivenciada, resgatando, ainda que em parte, a sua importância.

A importância que Estações de Trem, tiveram no surgimento de e desenvolvimento das cidades, é mostrada quando se passa a observar em qual estado está determinada estação. Onde se representa e se rememora uma época onde em um passado recente, enormes trens chegavam em cidades, junto com a fumaça, a carga, o barulho, e a movimentação de pessoas.

Esse trabalho foi realizado para rememorar uma época passada e trazer reflexões ao futuro, sobre a importância que um dia teve o trem para o nosso Estado.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. História: a arte de inventar o passado. Bauru: EDUSC, São Paulo – SP 2007.

ANDRADE, Juliana. Ministro da Infraestrutura anuncia concessão de 3 ferrovias até 2020. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-01/ministro-da-infraestrutura-anuncia-concessao-de-3-ferrovias-ate-2020>. Acesso em: 2019

ANTF. Balanço do transporte ferroviário de cargas: 2014. Brasília: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, 2015. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/321407/1/Machado_RaphaelAmorim_D.pdf Acesso em: 26/05/2019

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Publicado no website da ANTT em 2018. Disponível em: Acesso: 22/05/2018.

BARAT, J. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE:IPEA, 1978.

BARAT, Josef. Logística, transporte e desenvolvimento econômico. Editora CLA, 2007.

BENÉVOLO, A. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, Político e Histórico. Recife, PE. Ed. Folha da Manhã. 1953

BORZACOV, Yêdda Pinheiro. Porto Velho - 100 anos de história. Porto Velho, RO, Academia de Letras Rondônia, 2007.

BURLAMAQUI, Jorge Leal. Evolução necessária das vias férreas brasileiras. Rio de Janeiro, Brasil. Revista do Clube de Engenharia, 1945.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Programa de Gargalos Logísticos Ferroviários. 2006. Acesso em 05 mar, Disponível em: <http://bndes.gov.br/programas/infra/gargalos.asp>

CARDOSO, André Luiz Rocha. A importância das ferrovias para a articulação do rural com o urbano em pernambuco. Revista Rural & Urbano, Recife. 2016

CARRASCO, Ángel. EL ferrocarril y la economía en Brasil. In: FERNÁNDEZ, Jesús Sanz (coord.). Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995). Madrid, ES: CEDEX/CEHOPU/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 02 de Abril de 2020

CARTA DE PETRÓPOLIS, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL, 1987. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf> Acesso em: 02 de Abril de 2020

CARTA DE VENEZA, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL, 1994. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf> Acesso em 02 de Abril de 2020.

CASTRO, Ana Célia. As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913. Rio de Janeiro, RJ. Rio de Janeiro: Zahar. 1979

CERTEAU, Michel de. A escrita da História. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

CHOAY, Françoise. As Questões do Patrimônio: Antologia para um Combate. São Paulo, SP. São Paulo Edições 70, 2011

COIMBRA, C. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.

Confederação Nacional do Transporte. **O sistema ferroviário brasileiro**. – Brasília : CNT, 2013.

CRAID, Sabrina. Temer anuncia concessões de aeroportos, rodovias, ferrovias e campos de petróleo. Empresa Brasil de Comunicação. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-09/concessoes-iniciais-incluem-aeroportos-rodovias-ferrovias-e-campos-de>. 2016

DAVID, Eduardo Gonçalves. O transporte intermodal rodo-ferroviário – contribuição para estudo do tema no caso brasileiro, especialmente na ligação Rio-São Paulo. Rio de Janeiro, RJ. 1996.

DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf> Acesso em: 02 de Abril de 2020

DELELLIS, Rosana et al. **A era do trem**. Lu Fernandes & Nastafari Editores, 1ª edição. São Paulo, Brasil. 1999.

DIAS, José Luciano. O BNDE e o Plano de Metas. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC(mimeo). 1995

EL-KAREH, Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis, RJ: Vozes. 1982

Ferrovias de carga brasileiras: uma análise setorial. Logística BNDES Setorial 46, 79-126

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**, Brasília, Brasil. 2013.

FREIRE, Maria Emília Lopes et al – Patrimônio Ferroviário: Memória ou esquecimento: Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional Superintendência do Iphan em Pernambuco – VI – colóquio do patrimônio ferroviário. Recife – PE. 2012

FREIRE, Maria Emília Lopes. LACERDA, Norma. Estruturas Ferroviárias no Recife (PE):reconhecendo transformações, defendendo permanências. – 1 Simpósio Científico ICOMOS Brasil, Belo Horizonte. 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. LACERDA, Norma Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais - e. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), Recife - PE 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. Patrimônio Ferroviário: Patrimônio para além das estações Universidade Federal de Pernambuco – Recife (PE). 2017

GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista [online]. São Paulo: Editora UNESP, São Paulo – SP 2002.

GOULART, José Alípio. Transformação nos engenhos de açúcar. Rio de Janeiro, 1959.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. Tradução de Laurent Léon Schaffter. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

KUHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Arq.urb Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n. 3, p. on line, 2010. Disponível em: < http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf. Acesso em: 02 de Abril de 2020

KUHL, Beatriz Mugayar. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. São Paulo, SP. Ateliê Editorial. 2011

LANG, Aline Eloyse. As Ferrovias no Brasil e Avaliação Econômica de Projetos: Uma Aplicação em Projetos Ferroviários. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil. 2007.

LEAL, Alessandra. Cultura e Memória: percepções das lembranças re-existentes no tempo, Rio de Janeiro – RJ, Geo UERJ, 2011

MACHADO, Raphael Amorim. Investimento em infraestrutura econômica no Brasil e sua regulação: o caso do modal ferroviário 2005-2015. Campinas, SP. 2016.

MAIA, Humberto Celso Habbema. **Explicação sobre Ferrovias**. Ministério dos Transportes, Secretaria de Transportes Terrestres. TV Cultura, em 04 de janeiro de 2000, São Paulo. 2000

MARQUES, Sérgio de Azevedo. Privatização do sistema ferroviário brasileiro. Texto para Discussão nº. 434. Brasília: IPEA, 1996. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3623 Acesso em: 26/05/2019.

HAM, Felipe Alves van. A companhia estrada de ferro noroeste do Brasil e as oficinas gerais de Bauru. Universidade Estadual Paulista - UNESP. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação - FAAC. Bauru – SP. 2011

MELO, Karine. Temer lança editais de concessão de aeroportos, ferrovias e portos. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-11/temer-lanca-editais-de-concessao-de-aeroportos-ferrovias-e-portos>. 2018

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. “Exército vai ajudar a concluir obras da Fiol”, anuncia ministro Tarcísio na Bahia. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9802-ex%C3%A9rcito-vai-ajudar-a-concluir-obras-da-fiol,-anuncia-ministro-tarc%C3%ADsio-na-bahia.html>. 2019. Acesso em: 2020

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. No TCU, ministro da Infraestrutura defende a prorrogação antecipada da Malha Paulista. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9120-no-tcu,-ministro-da-infraestrutura-defende-a-prorroga%C3%A7%C3%A3o-antecipada-da-malha-paulista.html>. 2019. Acesso em: 2020

MöDERLER [200?] <https://www.dw.com/pt-br/1804-viagem-inaugural-da-primeira-locomotiva-do-mundo/a-302636>

MOURA JUNIOR, Agnaldo Oliveira. **Malha Ferroviária de 1890 a 2016: uma estrutura desfragmentada na história brasileira. Barra Mansa - RJ 2018**

NASCIMENTO, Luciano. Contrato de concessão da Ferrovia Norte-Sul é assinado em Anápolis. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2019-07/contrato-de-concessao-da-ferrovia-norte-sul-e-assinado-em-anapolis>. 2019

NASCIMENTO, Luciano. Conheça os leilões de concessões previstos para 2020. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-01/conheca-os-leiloes-de-concessoes-previstos-para-2020>. 2020

NATAL, Jorge Luis Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. Campinas, SP. Universidade Estadual de Campinas. 1991

NETO, O. Lima. Et al .**Transporte no Brasil: história e reflexões**. In: MATTON; PIMENTA; COIMBRA; BRASILEIRO. 2. Ed. GEIPOT; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

NOVELLI JÚNIOR, F. **um Paulista Velho**. Rio de Janeiro: Edição: 1979. Apud. QUEIROZ, Dinah S. Livro dos Transportes. 2ª. Edição. Brasília: Ministério dos Transportes, 1963.

OLIVEIRA, Juliana Nunes. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: o abandono da história. Porto Velho, RO. 2016

PAULA, Dilma Andrade. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais, [200-?] - Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Brasil, s.l.

PEDUZZI, Pedro. SP: ferrovia renova concessão e pode beneficiar 5 milhões de pessoas. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-05/malha-paulista-beneficiara-5-milhoes-de-pessoas-em-40-municipios-diz>. Acesso em: 2020

QUEIROZ, Marco Aurélio. Logística ferroviário: Benefícios para o aumento de produção do país com a desestatização do modal ferroviário. Rio de Janeiro-RJ. 2012.

RABELLO, Andréa Fernandes C. Os Caminhos de Ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. Niterói-RJ. 1996

RIEGL, Alois. O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem. Tradução Werner Rothschild Davidsohn, Anat Falbel. 1ª ed. São Paulo: Perspectiva, São Paulo - SP 2014.

ROCHA, Thaíse Sá Freire. Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio: as contribuições do programa de Educação Patrimonial do MAEA-UFJF. Juiz de Fora, MG. 2012

ROLIM, Eliana de Souza. Patrimônio histórico, memória, história e construção de saberes. XXVII Simpósio Nacional de História, Conhecimento Histórico e Diálogo Social, Natal – RN. 2013.

RUY, Alberto. Contrato de concessão da Ferrovia Norte-Sul é assinado em Anápolis. Ministério da Infraestrutura. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/8944-contrato-de-concess%C3%A3o-da-ferrovia-norte-sul-%C3%A9-assinado-em-an%C3%A1polis.html> - 2019

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940:** expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SCIENCE & SOCIETY. George Stephenson. [201?]. Disponível em: <https://www.ssplprints.com/image/198372/george-stephenson-and-the-rocket>. Acesso em: 2019

SCHVARZER, J. **Los ferrocarriles de carga en la Argentina: problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI.** CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, 1999. p. 20. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/feraul.doc> Acesso em: 2019.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. STARLING, Heloisa Murgel. Brasil: uma biografia: São Paulo – SP. Ed. Companhia das Letras. 2015

SIQUEIRA, Maryanne L. Um resgate sobre a importância do patrimônio industrial no processo de formação da cidade. O caso da estação ferroviária de Arcoverde-PE. Campina Grande, PB. 1 Simpósio Científico ICOMOS Brasil Belo Horizonte, de 10 a 13 de maio de 2017. 2017

SIQUEIRA, Tagore Villarim. As Primeira Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V.9, N.17, P. 169-220. 2002

VENCOVSKY, Vitor P. **150 anos de ferrovias no Brasil e o território corporativo: uma proposta de periodização.** In: 15º ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. São Paulo, 2008. Disponível em <http://www.ferroviaesociedade.com.br/artigos/vencovskyEng2008.pdf> . Acesso em 2019.

VERDÉLIO, Andreia. Governo renova contrato de concessão de ferrovia em São Paulo. Empresa Brasil de Comunicação. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-05/governo-renova-contrato-de-concessao-de-ferrovia-em-sao-paulo?amp>. Acesso em 2020.

VIANA, Nildo. Memória e Sociedade: Uma breve discussão teórica sobre memorial social. Goiânia, GO. Espaço Plural, 2006.

APÊNDICES

Relatos de antigos usuários sobre a Estação Carpina:

Relato cidadão 1, se trata de uma mulher, arquiteta e urbanista

1. Como era o conforto durante essa viagem ?
Eu fiz uma única viagem de trem de Recife para Carpina com meus avós, quando menina, e me senti muito bem e confortavelmente instalada durante toda a viagem.
2. O que se lembra a respeito do percurso, a paisagem?
Lembro de ver morros de pouca altura, canavial e pequenas ocupações urbanas.
3. Como era o trem e o cotidiano durante o percurso?
Como foi minha primeira viagem de trem, e eu era menina, tenho a lembrança de um trem alto, longo e muito bonito. O que mais chamou minha atenção foi a chaminé soltando uma fumaça linda, e que a gente via olhando pela janela do vagão. E também o delicioso som do deslocamento do trem nos trilhos durante toda a viagem. Lembro de ter feito um percurso rápido, divertido e muito agradável.
4. Como foi sentida a diferença no crescimento do modal rodoviário ao modal ferroviário?
Senti muito essa troca de modais, não como usuária permanente dos trens, pois na verdade só fiz uma viagem, mas sim, como conhecedora da importância que os trens tiveram na vida de muita gente e da falta que fazem até hoje em dia.
5. Os passageiros chegaram a ver alguma mudança de locomotiva ou vagões?
Não tenho como responder a essa pergunta.
6. Qual a memória referente ao barulho (apito) do trem ao se aproximar de alguma estação?
Lembro do som lindo do apito do trem, quando ia chegando na estação de Carpina. Ficamos muito emocionados, meus avós e eu, todos os passageiros do trem e todos os que aguardavam na estação. O som do apito era como uma aviso de um encontro com pessoas queridas que estava preste a acontecer. Lembro até hoje desse som.
7. Qual a memória referente a acomodação de pessoas dentro do vagão?
Todos os passageiros viajavam sentados e bem acomodados nos seus lugares. Não lembro bem como eram esses assentos.
8. Quais eram os comentários de passageiros que estavam a esperar na estação?
O que sei era o que minha tia que morava em Carpina e estava nos esperando dizia: “a gente estava na estação esperando ouvir o apito do trem para saber que vocês já estavam chegando”.
9. Durante o percurso, já aconteceu algum imprevisto relacionado ao vagão em que a senhora se localizava?

Não, nenhum imprevisto na viagem que fiz.

10. Como era o uso, diariamente, semanalmente, mensalmente, ocasional. Qual era a idade da senhora quando utilizava o trem?

Não tenho como responder sobre o uso diário do trem, pois só fiz uma única viagem de Recife para Carpina. Eu era menina, creio que tinha uns 9 ou 10 anos.

Relato do cidadão 2 cidadão, se trata de uma mulher, arquiteta e urbanista, ex-funcionária da RFFSA.

1. Como era o conforto durante essa viagem? *Viajar de trem não era nada confortável. Fiz uma viagem em auto de linha no percurso Recife até Porto Real do Colégio em Alagoas. Foram 4 dias de viagem. O auto de linha é um tipo de material rodante menor, usado para realizar fiscalização ao longo da linha férrea. Era aberto lateralmente com fechamento em cortinas de plástico e bancos de madeira. Muita poeira e fuligem dos canaviais batiam direto na nossa pele. Usávamos blusa de manga comprida, calça comprida, chapéu, muito protetor solar e bastante água. Tinha os lugares fixos para parar para fazer refeições e dormir. Outros pontos no meio da linha ou no pátio eram para realizar a fiscalização. Nos autos de linha não tinha banheiro. Tinha alguns auto de linha usado pela administração (gerentes, superintendentes, presidente) que tinham mais conforto. Cadeiras estofadas e banheiro.*

2. O que se lembra a respeito da topografia durante o percurso, a paisagem? *A maioria do percurso era terreno plano, mas tinha as subidas e descidas nas áreas mais elevadas dos morros e colinas. Curvas, rios, cachoeiras. Paisagem era muito dinâmica, a cada olhar uma descoberta dos elementos naturais que constituíam a paisagem rural, em sua maioria. Na área urbana a paisagem se transformava. Casinhas muito perto da linha, lixo, passagens a nível. O apito do trem era mágico sempre que era acionado.*

3. Como era o trem e o cotidiano durante o percurso? *Só fiz duas viagens trem. A rotina era mais pesada porque o trem só parava nas estações já programadas. Fui de Recife até João Pessoa na cabine junto ao maquinista. De auto de linha fiz muitas viagens, porque como arquiteta precisava fazer fiscalização nas estações, armazéns, oficinas, casas, rotundas etc. A viagem de auto de linha tinha paradas mais flexíveis. De todo jeito eram viagens sem conforto, mas era uma experiência única.*

4. Como foi sentida a diferença no crescimento do modal rodoviário ao modal ferroviário? *No Brasil foram elaborados vários Planos de transportes que entendiam o modal ferroviário, rodoviário e naval como sistemas complementares e integrados. Planos que pensavam construir um grande sistema de transportes brasileiro integrando todos estes modais. Contudo, a política de transporte no Brasil sofreu muita pressão da indústria automobilística. Fato que resultou no entendimento equivocado de que o sistema ferroviário seria um concorrente. Diferente de alguns lugares do mundo que aproveitou a oportunidade do surgimento do modal rodoviário*

para ampliar suas redes de transportes, muitas vezes até ressignificando determinada rede ferroviária para uso turístico ou para o transporte unicamente de passageiros. Isso se observa, por exemplo, na Inglaterra e na França.

5. Os passageiros chegaram a ver alguma mudança de locomotiva ou vagões? *Não entendi a pergunta*

6. Qual a memória referente ao barulho (apito) do trem ao se aproximar de alguma estação? *O som do apito do trem é um símbolo que perpassa séculos. Lembra momentos de encontros e de despedidas. Esse é um atributo imaterial presente na memória dos ferroviários e da sociedade em geral. Quando o apito era acionado anunciava-se a chegada ou a partida do trem, ou era sinal de alerta, perigo.*

7. Qual a memória referente a acomodação de pessoas dentro do vagão? *Um trem era composto por locomotivas, vagões (transportavam somente cargas/mercadorias) e por carros passageiros (transportavam pessoas). Existiam diversos tipos de vagões como gôndolas, plataformas e etc. O carro de passageiro no início era de madeira, o que permitia um maior conforto térmico. Depois foi substituído por carros inox e de outros metais. As acomodações nesses carros eram em poltronas numeradas. Tinham banheiros.*

8. Quais eram os comentários de passageiros que estavam a esperar na estação? *Conversas cotidianas*

9. Durante o percurso, já aconteceu algum imprevisto relacionado ao vagão em que a senhora se localizava? *Nunca presenciei nenhum acidente ferroviário.*

10. Como era o uso, diariamente, semanalmente, mensalmente, ocasional. Qual era a idade da senhora quando utilizava o trem? *Utiliza o trem para realizar fiscalizações no patrimônio ferroviário. Não fui uma usuária do trem como passageira, mas como funcionária da RFFSA. Ou seja, usava para o trabalho.*

11. Qual é a importância da Estação Carpina para a identidade e representatividade da cidade? *Sempre que me remeto à determinada localidade ferroviária entendo o lugar como um todo, ou seja, o pátio ferroviário constituído por armazéns, linhas, girador, rotunda, oficinas, estações, caixa d'água, garagem, vila etc. Cada pátio tinha sua função em relação ao sistema a que pertencia. Ora eram pátios mais complexos, ora menos complexos, mas não por isso menos importante. Não saberia responder especificamente da importância da relação entre ferrovia e o município de Carpina. Precisaria estudar melhor a formação do município e sua relação econômica, social e cultural com a ferrovia. De certo, muitos pátios ferroviários foram indutores de formação de Vilas e Cidades.*

12. Qual é a memória que se consegue obter ao escutar a frase: "Ramal Recife a Limoeiro – Estação Carpina"? *A Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, constitutiva da Rede Ferroviário Nordeste, tem sua importância enquanto indutora econômica, social, cultural no Nordeste, especialmente na Zona da Mata Norte do Estado de Pernambuco. A Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro foi a segunda a ser construída em Pernambuco. Depois se tomou a decisão de unir essa ferrovia às*

ferrovias da Paraíba a partir de Carpina. Então parte dessa estrada recebeu o nome de Ramal Bom Jardim. Carpina passou a ser pátio ferroviário de entroncamento/bifurcação, como tal sua importância foi grande porque, em geral, esses pátios ofereciam funções e serviços diferenciados como: abastecimento de locomotiva, formação de novos trens, armazenamento, oficinas, grande terreno com muitas linhas férreas, etc. Para tanto, eram construídas oficinas, vila, casa do agente, posto de abastecimento, estação, armazém como mostra as fotos mais antigas do pátio de Carpina. Esses elementos carregam valores memoriais, simbólicos e históricos para a geração presente e futura.

13. *Quais seriam as vantagens da reativação de algum trecho da linha férrea, afinal a Estação Carpina, se tratando de um pátio ferroviário especial, pelo fato de se existir uma bifurcação nessa Estação? O propósito em construir uma estrada de ferro é oferecer transporte seguro, mais econômico, maior volume de transporte de pessoas e de mercadorias, mais favoráveis para a preservação do meio ambiente, além de propiciar o descortinar de paisagens nunca vistas antes. A estrada de ferro é um indutor do desenvolvimento social, econômico e turístico.*