



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
UNIDADE ACADÊMICA DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA E TECNOLOGIA
LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

LEONARDO QUEIROZ DE SOUZA

**IMPULSIONAMENTO DAS LINHAS FÉRREAS EM PERNAMBUCO
ENTRE AS DÉCADAS DE 1950 À 1990**

Pesqueira, Agosto de 2024

LEONARDO QUEIROZ DE SOUZA

**IMPULSIONAMENTO DAS LINHAS FÉRREAS EM
PERNAMBUCO ENTRE AS DÉCADAS DE 1950 À 1990**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Licenciatura em História da Unidade Acadêmica de Educação a Distância e Tecnologia (UAEADTec) da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), como requisito parcial para obtenção do título de Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Lucas Mariani Corrêa

Pesqueira, Agosto de 2024

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

- S729i Souza, Leonardo Queiroz de Souza
Impulsionamento das linhas férreas em Pernambuco entre as décadas de 1950 à 1990 / Leonardo
Queiroz de Souza Souza. - 2024.
26 f.
- Orientador: Lucas Mariani Correa.
Inclui referências e anexo(s).
- Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, , Recife,
2024.
1. Ferrovia. 2. Pernambuco. 3. Transporte. 4. Impulsionamento. I. Correa, Lucas Mariani, orient. II. Título

CDD

LEONARDO QUEIROZ DE SOUZA

**IMPULSIONAMENTO DAS LINHAS FÉRREAS EM
PERNAMBUCO ENTRE AS DÉCADAS DE 1950 À 1990**

Monografia apresentada a Unidade Acadêmica de Educação a Distância e Tecnologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de licenciado no ensino de História.

Banca examinadora:

Profa. Dr. Lucas Mariani Corrêa.

Universidade Federal Rural de Pernambuco

Orientador

Prof. Me. Tasso Araújo Brito

Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE)

Prof. Dr. Tiago Viotto da Silva

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus por me permitir concluir o curso.

A minha companheira, esposa e amiga Rosana Vilela por me acompanhar está sempre junto em todos os momentos da minha vida, onde com seu amor, carinho, afeto e apoio me incentivaram sempre a não desistir dos meus objetivos, onde com o seu jeito simples de olhar a vida me inspiram.

Aos meu pais Cilvanceli Gomes e Inalda Queiroz, que sempre estiveram ao meu lado me apoiando e incentivando aos meus desafios e conquistas.

As minhas irmãs Inacelli e Isabelli Queiroz pelo carinho e incentivo.

A minha filha Marianne Vilela, onde por muitas vezes deixei de estar ao seu lado, mas que sua compreensão e à vontade de lutar me incentivaram ao longo dessa caminhada.

Ao professor Lucas Mariani Corrêa pela a orientação, sugestão e correções no trabalho sempre visando um melhor aperfeiçoamento do texto.

Aos colegas de curso e em especial a Elenice Costa e Ianny Carla por estarem sempre junto comigo através do seu companheirismo e apoio ao longo dessa jornada.

A Rosilene Costa por sua tutoria e amizade ao longo de todos esses anos.

A todos que fazem o polo Pesqueira/PE por nos dar apoio e incentivo.

Ao professor Lucas Mariani Corrêa pela a orientação, sugestão e correções no trabalho sempre visando um melhor aperfeiçoamento do texto.

E por fim, gratidão a todos que direta ou indiretamente contribuíram para minha formação e que ficarão marcados na minha memória.

RESUMO

As estradas de ferro fazem parte de uma estrutura, todo um conjunto de edificações que vai compor o complexo ferroviário, como: estação, armazém, depósitos e oficinas de locomotivas, casa do mestre, além de túneis, viadutos, pontes e outros. O presente trabalho é tem como objetivo através da pesquisa bibliográfica apresentar uma análise dos acontecimentos ocorridos com as ferrovias a nível de Brasil e principalmente a nível de Pernambuco, desde sua implantação até o declínio. A *Great Western of Brazil Railway* foi uma companhia inglesa, ou seja, de capital estrangeiro que realizou vários investimentos no transporte ferroviário do país para o impulsionamento econômico. Em Pernambuco, tendo funcionado como o principal meio de comunicação física para diversos lugares, tanto para os núcleos urbanos mais distantes quanto aos mais próximos dos centros irradiadores como Recife, impulsionando nos contextos econômico, social e cultural. A RFFSA foi criada em 16 de março de 1957 através da lei 3.115, onde teve a finalidade em dar comando nacional ao transporte ferroviário e conseqüentemente a estatização do setor ferroviário brasileiro. Todas as ferrovias estavam falidas e possuíam diversos problemas operacionais com grandes dívidas trabalhistas com seus institutos de previdência. A criação da Rede Ferroviária Federal foi a solução que restou para os problemas das ferrovias no Brasil. Muitos autores afirmam que as linhas férreas foram desativadas devido a tornar o país dependente de um modal rodoviário, dependente do petróleo, principalmente na época da ditadura militar, onde a abertura de novas fronteiras, principalmente as fronteiras agrícolas do agronegócio estavam a se expandir em diversas regiões do país. Já a partir de 1990 houve uma reestruturação do modelo ferroviário, onde a partir da concessão das linhas férreas para a iniciativa privada houve um estímulo aos investimentos adequados com a “ferrovia mínima”, onde também o trem já tinha outras finalidades como o transporte de cargas como minério e combustíveis, entre outros.

Palavras-chave: Ferrovia, Pernambuco, investimentos, declínio.

ABSTRACT

Railways are part of a structure, a whole set of buildings that make up the railway complex, such as: station, warehouse, locomotive depots and workshops, the master's house, as well as tunnels, viaducts, bridges and others. The present work aims to present, through bibliographic research, an analysis of the events that occurred with railways in Brazil and mainly in Pernambuco, from their implementation to their decline. The Great Western of Brazil Railway was an English company, that is, with foreign capital that made several investments in the country's railway transport to boost the economy. In Pernambuco, it functioned as the main means of physical communication for various places, both for the most distant urban centers and those closest to the radiating centers such as Recife, boosting the economic, social and cultural contexts. The RFFSA was created on March 16, 1957 through law 3.115, where its purpose was to give national command to railway transport and consequently the nationalization of the Brazilian railway sector. All the railroads were bankrupt and had several operational problems, with large labor debts with their social security institutions. The creation of the Federal Railway Network was the only solution left to the problems of the railroads in Brazil. Many authors claim that the railroads were deactivated because they made the country dependent on a road transport system, dependent on oil, especially during the military dictatorship, when the opening of new frontiers, mainly the agricultural frontiers of agribusiness, were expanding in several regions of the country. From 1990 onwards, there was a restructuring of the railroad model, where the concession of the railroads to the private sector stimulated appropriate investments with the "minimum railroad", where the train also had other purposes, such as the transportation of cargo such as ore and fuel, among others.

Keywords: Railroad, Pernambuco, investments, decline.

SUMÁRIO

Introdução.....	8
Capítulo I: A <i>Great Western</i> em Pernambuco.....	9
1.1 O trem e sua função social.....	12
Capítulo II: Os impactos das ferrovias pós-1950 em Pernambuco.....	16
2.1 As Ferrovias pós-1990.....	20
Considerações Finais.....	21
Referências Bibliográficas.....	23

INTRODUÇÃO

O uso do ferro no desenvolvimento e revolução da arquitetura, surge no mundo ocidental apenas com a Revolução Industrial, iniciada no final do século XVIII, quando começam a aumentar as modificações nas formas de produção e o ferro vem a ser o principal material utilizado. O século XIX foi testemunha das modificações decorrentes dessa revolução que contribuiu com o aumento da produção, o uso de pequenas peças e a supremacia inglesa.

As estradas de ferro fazem parte de uma estrutura, todo um conjunto de edificações que vai compor o complexo ferroviário, como: estação, armazém, depósitos e oficinas de locomotivas, casa do mestre, além de túneis, viadutos, pontes e outros. Fundaram cidades, centralizaram vilas e povoações em regiões que já tinham população. A chegada das estradas de ferro vem a forçar novos desenhos de ruas para proporcionar acesso às estações que serviam como agência de correios, telégrafos, trouxeram o progresso e foram, em geral, construídas com arquiteturas particulares, desde as mais suntuosas até as mais simples. As estradas de ferro foram invadindo o interior do estado e desenvolvendo cidades.

A primeira estrada de ferro, no Brasil, foi inaugurada em 1854 pelo Imperador D. Pedro II e apenas um ano depois, no dia 8 de setembro de 1855, foi inaugurada a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (EFRSF), a segunda estrada férrea brasileira e a primeira no Nordeste e em Pernambuco. Sua expansão, em terras pernambucanas, durou praticamente um século, onde avançou em direção ao interior alcançando o Sertão de Pernambuco.

Já nos meados da década de 80, o transporte ferroviário já estava claramente em baixa, tanto pelo transporte de passageiros, como também pelo transporte de cargas. O que mantinha o ativo era o transporte de cargas, pois para passageiros eram argumentados a insegurança, obsolescência dos veículos, a relação custo/benefício e o elevado custo do combustível e manutenção, onde mostra-se o desinteresse dos usuários que estimulados e privilegiados por política de governo em estimular o transporte rodoviário, um avanço crescente do interesse pela população. E assim, como o interesse pelo sistema rodoviário

crece, o sistema ferroviário é gradativamente negligenciado, determinando seu declínio, mas não o seu uso.

O presente trabalho é tem como objetivo através da pesquisa de pesquisas bibliográfica apresentar uma análise dos acontecimentos ocorridos com as ferrovias a nível de Brasil e principalmente a nível de Pernambuco, desde sua implantação até o declínio. No primeiro capítulo serão abordados a atuação da Great Western em Pernambuco e também a função social do trem. Já no segundo capítulo serão abordados os impactos das ferrovias após a década de 1950 e também os impactos após 1990.

Durante o período em que funcionou, ocorreu uma desvalorização em todo território brasileiro, foi quando o governo Federal resolveu investir nas rodovias como uma alternativa complementar no setor de transportes do país e que fora estatizada para se readequar e depois ser repassada novamente para a iniciativa privada.

Capítulo I: *Great Western* em Pernambuco

Ao considerarmos o espaço e os valores da sociedade, podemos dizer que a mesma é formada pelas relações de produção e que não há uma maneira autônoma e simbólica de que a ferrovia representou para o setor de transporte do Brasil. A constante busca pela modernização e progresso da sociedade, onde esta tinha suas raízes coloniais, principalmente com base escravista, atuou diretamente na construção e configuração das cidades e espaços. Essa configuração buscava aproximar um elo entre a modernidade e a caracterização dos principais centros urbanos presentes. O transporte de cargas e passageiros era realizado através de animais como: cavalo, boi, burros ou muares. Era um tipo de transporte dispendioso, onde as mercadorias demoravam muito a chegar aos principais centros comerciais e por isso a tão importante linha férrea presente. (Corrêa, 1989).

A busca pelos espaços econômicos inicia-se no geral com maravilhosas obras modernas de transporte, como linhas férreas que atravessam densas florestas e montanhas, com linhas de telégrafo que se estendem por sobre desertos e com transatlânticos que atingem portos distantes (Luxemburg, 1985).

Na abordagem de Hobsbawm (1977) compreendemos o surgimento das ferrovias modernas e sua importância econômica, as relaciona com os investimentos e a realização destes investimentos na indústria de base. O surgimento das ferrovias modernas se deu na Grã-Bretanha, para compreendê-lo é necessário verificar sua articulação com a estrutura econômica do país. Assim, Hobsbawm (1977) analisa a emergência da ferrovia moderna no quadro da Revolução Industrial Inglesa. A ferrovia é um marco inicial da Revolução dos Transportes. Segundo Lessa (1993) a emergência da ferrovia apresentou um grande impacto na economia capitalista, pois possibilitou a expansão do mercado. Agora, com a ferrovia, o mundo inteiro fazia parte desta economia. A economia industrial somente poderia se desenvolver se possuísse uma adequada capacidade e bens de capital, mas em uma economia dependente de investimentos privados o investimento em capitais extremamente dispendiosos não é assumido pelas mesmas razões que no caso da Indústria têxtil – havia um mercado consumidor para as mercadorias produzidas e os lucros eram extraordinários e rápidos. De acordo com Hobsbawm (1997): O problema resume-se meramente em como colocar um mercado suficientemente vasto de maneira suficientemente rápida ao alcance dos homens de negócios.

Outro fator também atrelado a expansão das linhas férreas era o fato do transporte de várias culturas como o café, grande carro chefe das exportações brasileiras e a produção deveria ser escoada e o transporte deveria ser realizado através das estradas de ferro. A *Great Western of Brazil Railway* foi uma companhia inglesa, ou seja, de capital estrangeiro que realizou vários investimentos no transporte ferroviário do país para o impulsionamento econômico. Em Pernambuco, tendo funcionado como o principal meio de comunicação física para diversos lugares, tanto para os núcleos urbanos mais distantes quanto aos mais próximos dos centros irradiadores como Recife, no sentido econômico e cultural, a ferrovia impulsionou diferentes sociabilidades nas suas estações de embarque e desembarque. Diante de sua função, estas edificações assumiram uma centralidade, tornando-se um referencial no meio urbano, constituindo-se como lugares de memória e ao mesmo tempo de história (Pesavento, 2008), dentro de uma relação identitária com a população de cada

lugar, que se constitui no embarque e desembarque, mas vai além da função de transporte.

Na virada do século XIX para o XX, Pernambuco possuía já seus três eixos ferroviários definidos: Linha Sul, formada pela junção da *Recife and São Francisco Railway* e Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, que cortando a Zona da Mata Sul, seguia para Alagoas por meio de uma conexão concluída em 1894 com a Estrada de Ferro Central de Alagoas. Linha Norte, a antiga Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, que cortando a Mata Norte seguia para a Paraíba por meio de prolongamento executado a partir do ramal de Timbaúba (o trecho entre Carpina e Limoeiro ficou como ramal, após a conexão do ramal de Timbaúba com a Estrada e Ferro Conde D'Eu vinda da Paraíba) e, por fim a Linha Centro que já se encontrava no Agreste, na localidade de Antônio Olinto, atual Tacaimbó, de onde continuaria a ser prolongada sucessivas e interruptas vezes até alcançar seu destino final, Salgueiro, já no fim da década de 1950, época na qual o transporte ferroviário já passava por certa desvalorização no cenário nacional.

Anterior à expansão ferroviária, a circulação de pessoas e mercadorias das províncias do Nordeste do Brasil era semelhante às condições das demais províncias do Império, ou seja, realizava-se utilizando os animais e as vias carroçáveis que “tratava-se de caminhos de ligação intermunicipal, mal conservados, por onde trafegam os ‘comboios’, tropas de mulas que respondiam pelo transporte de mercadorias na quase totalidade [...]”, como afirma Takeya (1985), referindo-se ao Estado do Rio Grande do Norte. As cargas eram transportadas pelas tropas de mulas ou carros de bois, como mencionado anteriormente. Ainda, sobre as condições das vias de comunicação e circulação na região Nordeste, Andrade (1977) relata que: Como os animais se autotransportavam não houve, nos primeiros séculos, preocupação com a construção de estradas que do interior demandassem o litoral, concentrando-se a maior parte da população regional à pequena distância da costa. Este tipo de ocupação costeira fez com que surgisse no litoral uma série de portos de maior ou menor importância, onde as naus ancoravam, à espera de produtos da terra, o pau-brasil, inicialmente, e a cana-de-açúcar, o algodão, os couros e peles posteriormente. De cada porto partia um pequeno sistema de caminhos para as áreas por ele polarizadas. Caminhos transitados quase sempre apenas na época

de estiagem e nos quais não havia qualquer serviço público de conservação. Cada proprietário ou exportador de mercadorias da terra tratava de manter o mínimo de conservação das áreas que utilizava, sem obedecer a nenhum plano. Muitas vezes estes caminhos, que apresentavam traçados tortuosos, nada mais eram que as antigas trilhas por onde os índios faziam suas caminhadas à procura do litoral na época da safra do caju.

Posterior às condições descritas pelo autor supracitado, surgem os caminhos de circulação de mercadorias, do gado, que alcançam paulatinamente as áreas do interior do país e mais afastadas do litoral. Porém, até a chegada da ferrovia na segunda metade do século XIX, esses caminhos ainda eram muito precários e dependentes das condições naturais. De forma que, diante de tais condições, o transporte ferroviário mudaria a dinâmica das cidades e vilas que foram contempladas pelas estradas de ferro em seus territórios. Para Coelho (1992) a nova rede de transportes resultou na integração das cidades, "implicando a ampliação da polarização de vários centros, no revigoramento de núcleos situados ao longo das ferrovias, [...]." Sobre a modernização do sistema de transportes, a partir da inserção das ferrovias no território regional e o rebote direto na reestruturação da rede urbana nordestina, a autora conclui:

"No Nordeste as ferrovias expandem-se na segunda metade do século XIX, a partir de investimentos externos, sobretudo, de capital inglês. São várias companhias inglesas responsáveis pela construção e administração das estradas de ferro, no Nordeste; poucas foram construídas com capitais públicos ou capitais particulares, conforme reitera Camelo Filho (2000, p. 66): "A maioria das estradas de ferro nordestinas foram construídas com investimentos externos; outra parte pelos governos Central e provinciais e umas poucas por capitais nacional e local, sobretudo aquelas construídas a partir do início deste século." O referido autor destaca também que as concessões para construção das estradas de ferro serviam de moeda de troca do governo Central em busca de apoio político dos grupos locais e que muitas das concessões foram dadas "a pessoas com fortes influências locais, regionais ou nacional, que posteriormente as transferiram para as empresas responsáveis pela implantação destas ferrovias, [...]." (CAMELO FILHO, 2000, p. 66).

Portanto, "tratava-se de uma combinação que articulava intermediação política com especulação econômica." (CAMELO FILHO, 2000, p. 66).

1.1 O trem e sua função social

A infraestrutura ferroviária brasileira foi implementada, em sua grande maioria no século XIX, tendo visivelmente a necessidade do escoamento da produção agrícola para exportação. O número elevado de ferrovias construídas naquela época composta de traçado perpendicular à costa brasileira, com destino aos portos para embarque de seus produtos fora bastante sucedido. Os baixos custos dos fretes tanto de ida como de retorno das mercadorias e insumos para processamento de produtos de exportação, estabilizou a construção e instalação das ferrovias às grandes unidades fabris, ocasionando o desenvolvimento e a crescente urbanização onde foram edificadas os polos industriais.

A ferrovia no Brasil possibilitou o desenvolvimento social, cultural, político e econômico entre 1850 a 1930, criando cidades por onde passavam, entre o final do século XIX e início do século XX. Centenas de cidades foram construídas ao longo do tempo tendo grande significância na vida dos moradores. Em Pernambuco as ferrovias destacaram-se na construção, no trecho que ligou o Porto do Recife a cidade de Limoeiro como a primeira ferrovia do estado.

Os trens em particular, fizeram parte na vida das pessoas por diversos motivos e até mesmo por necessidades. Ao longo do seu trajeto, foram erguidos diversos tipos de construções nas proximidades das estações como: pousadas, hotéis, restaurantes, residências, estabelecimentos comerciais de um modo em geral e pequenas vilas para dar suportes aos condutores e viajantes como comerciantes, agricultores, fazendeiros, estudantes, professores, funcionários públicos, ambulantes entre outros.

Os passageiros eram privilegiados quando viajavam de trem, aproximavam-se das paisagens urbanas onde viam deslumbrante a mata atlântica, rios, cachoeiras e córregos, expressivos e verdejantes campos de canaviais, pastagens e variadas plantações em sua particular singularidade que sempre fizeram parte da história dos caminhos de ferro do nosso Brasil.

A partir do advento das ferrovias, usinas de cana-de-açúcar e indústrias têxteis se desenvolveram em Pernambuco, prosperando povoados e cidades. “A novidade tecnológica rapidamente chamou atenção de muitos países, principalmente pela rapidez em que este novo meio de transporte conduzia

cargas e pessoas, numa época em que os transportes basicamente se resumiam a veículos tracionados por animais". (Silva, 2015)

O Brasil foi um destes países interessados, visto que na década de 1820 havia acabado de se tornar independente de Portugal e precisava exportar seus produtos para evoluir economicamente, precisando, assim, de um meio de transporte eficiente que se fizesse a ponte entre o campo e os locais de exportação de minérios e outros produtos primários com os portos. Tem-se registro que em 1830 foram criadas as primeiras leis que incentivaram a construção de ferrovias no País, mas foi só no ano de 1854 que foi inaugurada a primeira ferrovia no Brasil, localizada no Rio de Janeiro através da lei de nº 641 ligando a praia de Mauá com a localidade de Fragoso num trecho de aproximadamente 14,5 km de extensão, sendo o Barão Visconde de Mauá (o responsável pela construção. (Paula, 2008).

Desde então, durante o século XIX, as ferrovias foram crescendo cada vez mais, estando intimamente ligadas a economia agroexportadora, num período em que o café era o principal produto produzido e exportado no Brasil. Nessa época também, as cidades brasileiras vinham emergindo de forma exponencial como centro político e econômico, e que após a abolição da escravidão em 1888, estas tiveram um crescimento ainda maior. (Lanna, 2002)

Com o passar dos anos e com a virada do século XIX ao XX, as linhas férreas continuaram crescendo no Brasil, onde no período entre 1908 e 1914 que mais se construiu estradas de ferro, concentradas principalmente no estado de São Paulo. (Paula, 2008).

A crise mundial vivida nos anos 20 do século XX obrigou o Brasil a produzir bem mais alimentos e diversos produtos, desenvolvendo suas próprias indústrias, já que as importações e exportações estavam prejudicadas. Houve queda na produção do café, porém foi nesta época em que a indústria têxtil ganhou força no país, utilizando muito o trem tanto para transportar o algodão dos campos produtivos, que em sua maioria localizavam-se no interior do país para as fábricas como para transportar os tecidos fabricados para os portos construídos em diversas regiões do país.

Um outro produto que as ferrovias transportavam era cana-de-açúcar proporcionar o escoamento da produção agrícola e também carnes, couros, especiarias e principalmente o algodão. Em Pernambuco estabelecendo-se em

diversas cidades que conseguiram historicamente superar o crescimento econômico, como aos municípios de: Gravatá, Caruaru, Belo Jardim, Pesqueira, Arcoverde, Sertânia, Afogados da Ingazeira, Serra talhada e Salgueiro.

O trem tornou-se o modal mais importante de transporte no imaginário das pessoas, passando a ser um colaborador de cargas, mas que com o tempo foi substituído aos poucos pelo modal rodoviário, o qual até hoje tornou-se redentor nesta função.

O modelo que foi adotado no processo de privatização das ferrovias brasileiras, quando conseguiram transferir aos concessionários pela operação exclusiva de mercadorias e produtos e não manter a responsabilidade no transporte de pessoas, em todo território brasileiro, tudo contribuiu para a extinção desse tipo de transporte.

As ferrovias eram consideradas satisfatórias, oferecia segurança e melhorias na qualidade de vida das pessoas, como também estabilidade nos locais de deslocamento e por ser um transporte barato quando utilizados, contribuía na economia familiar, assim como também proporcionava diminuição da poluição do meio ambiente.

Outro fator a ser levado em conta era o fato da grande mão de obra que o trem proporcionava como: mecânicos, maquinistas, operadores de estação, carregadores, entre outros. Muitos serviços também eram oferecidos nas estações como alimentação e hospedagem no entorno das mesmas. O movimento e o fluxo de cargas e passageiros proporcionavam um giro econômico muito grande nas cidades onde as linhas férreas eram cortadas, onde se proporcionava um impulsionamento econômico, social e cultural por onde a linha férrea passava.

Capítulo II: Impactos das ferrovias pós-1950 em Pernambuco

A malha ferroviária brasileira em meados do ano de 1960, atingiu o seu auge no tocante a quilometragem dos trilhos. Naquela época já havia em torno de 38 mil quilômetros de ferrovias espalhadas pelo Brasil, quantidade considerada expressiva. Entretanto, o Brasil não disponibilizava do suficiente. Ao

decorrer dos anos ao longo da história brasileira, faltou uma política de Estado que pudesse estabilizar e oferecer dignidade e segurança ao setor ferroviário, haja vista que o país produzia quantidade significativa de grãos e exploração de minérios que eram designados diretamente aos portos. Durante o século XIX as ferrovias se desenvolveram em outros países.

No governo de Washington Luís o lema de sua campanha era: “Governar é abrir estradas”. O automóvel, esse novo tipo de veículo quando chegou ao Brasil, conseguiu transmitir aos brasileiros grande demonstração de alegria, contentamento e expansividade, vindo com ele a construção de quilômetros e mais quilômetros de asfalto, o que proporcionou uma condição mais atrativa, portanto, já não se falava em toda aquela gigantesca estrutura sobre os trilhos, o velho e saudoso trem.

Com a chegada dos caminhões (transporte de cargas) no Brasil, ocorreu grande expectativa de menores investimentos com acesso aos portos e das indústrias já existentes. O transporte coletivo de passageiros (ônibus) começou a oferecer aos usuários diferentes condições de deslocamento, principalmente tendo acesso nas proximidades dos centros e residências em diversas cidades, condições aquela oferecida para melhores dias dos brasileiros. Começava então, a verdadeira disputa entre rodas e trilhos.

A partir de 1930, o trem não se adequou a nova realidade como atendimento primordial as indústrias, ao mercado interno, ao crescimento populacional, ao favorecimento das demandas de mão-de-obra em seu deslocamento, aos transportes de cargas perecíveis como (carne, peixe, verduras, frutas, leite) para abastecer as cidades mais desenvolvidas.
(TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES 1998, p. 71).

Já na metade do século XX o Brasil teve o privilégio das rodovias como verdadeira alternativa para os transportes de cargas, tendo como estratégia integrar o território brasileiro de Norte a Sul, como também implantar polos das indústrias automobilísticas. Foi exatamente no final da década de 1950, durante o governo de Juscelino Kubitschek que o modal rodoviário foi implantado com o propósito de auxiliar o modal ferroviário. A intenção do presidente Kubitschek foi a integração no Brasil, principalmente na expectativa de transferência da Capital

para Brasília, onde foram construídas diversas rodovias como: Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, respectivamente com intuito de proporcionar relações comerciais nos povoamentos das áreas mais afastadas do Centro-Oeste e da região Norte.

Diante do caráter político-econômico, Kubitschek ampliou a malha rodoviária com o propósito de atrair empresas internacionais do ramo automobilístico, criando os polos econômicos com participação das indústrias de automóveis, atraindo empresas correlatas ao ramo central, no caso dos automóveis, empresas de autopeças, componentes elétricos, lubrificantes, entre outros. Essa estratégia fora criada para atrair capital financeiro e também a geração de empregos, só que também tornava o país dependente de uma matriz de energética como o petróleo e também dependente do modal rodoviário.

Os transportes rodoviários quando foram implantados, os custos foram menores e apresentavam mais vantagens que os ferroviários, quando se tratava do comércio de porta a porta, isto é, facilitava que a mercadoria de onde era produzida tivesse acesso ao local onde seria comercializada, garantindo assim seu consumo articulando as regiões.

(TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES 1998, p. 71)

Com o processo de industrialização mais acelerado após 1945, consolidou-se a passagem de uma economia voltada para a produção e exportação de produtos primários para outra mais voltada para o mercado interno, tendo na indústria como o seu carro-chefe. A partir de 1950, incrementava-se a entrada de maciços investimentos estrangeiros, principalmente de capital norte-americano.

Entre os anos 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização (Dourado, 1984).

Embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, somente a partir daí é que vai acontecer o ponto de partida para a implementação de uma política voltada para uma requalificação do

sistema ferroviário brasileiro. A partir do ano 1957, os investimentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no setor foram sensivelmente diminuídos, variando de ano após ano. No geral, o setor ferroviário foi o que apresentou piores desempenhos em todo o período do governo Juscelino Kubitschek (Dias, 1995, p 95-96).

O governo não viu uma outra saída a não ser assumir a gestão dessas ferrovias, preocupando-se apenas com as construções, deixando um fator primordial que é justamente a manutenção. A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi criada em 16 de março de 1957 através da lei 3.115, onde teve a finalidade em dar comando nacional ao transporte ferroviário e conseqüentemente a estatização do setor ferroviário brasileiro. Todas as ferrovias estavam falidas e possuíam diversos problemas operacionais com grandes dívidas trabalhistas com seus institutos de previdência.

A criação da Rede Ferroviária Federal foi a solução que restou para os problemas das ferrovias no Brasil. Os investimentos continuaram escassos ao longo dos anos e o transporte de cargas e passageiros foram declinando a cada ano. No ano de 1986 a RFFSA extinguiu em Pernambuco o trem de passageiros, alegando que o mesmo estava oneroso e com altos custos para a empresa gerando prejuízos. Já o transporte de cargas foi encerrado no ano de 1989 através do mesmo argumento financeiro, gerando diversos prejuízos para a empresa e que não tinha condições em disputar com o setor rodoviário. As ferrovias brasileiras chegaram a esse ponto por um motivo muito simples: falta de investimentos no setor, onde se investia maciçamente no setor rodoviário. Para obter uma implantação no sistema ferroviário gasta-se mais recursos financeiros comparando-se a construção de uma ferrovia, no entanto, a ferrovia exige bem menos manutenção e é mais barata comparando-se ao custo de manutenção da rodovia. E com a capacidade de carga o trem é exponencialmente superior a de transporte rodoviário. (Câmara dos Deputados, 2005).

Na década de 90, surgiu uma nova solução para o setor ferroviário brasileiro quando o surgimento da privatização, através de Fernando Henrique Cardoso, onde esse processo aconteceu nos anos de 1996 e 1998, porém a malha férrea brasileira já tinha uma redução de aproximadamente dez mil

quilômetros, estes fatores trouxeram consigo grandes mudanças que afetaram diretamente o transporte sobre trilhos.

O principal fator atribuído a decadência das ferrovias foram as transformações econômicas vividas no país no início do século XX, fato que tornou a economia brasileira que outrora era voltada para exportação de matéria-prima, em um país de economia voltada ao mercado interno. (Paula, 2008).

Pode ter havido uma absorção do idealismo vivido nos Estados Unidos com o advento do automóvel (para o transporte de pessoas) e caminhões (para o transporte de cargas). As estradas de ferro passaram a ser vistas como um empecilho ao desenvolvimento e os veículos movidos a combustão foram vistos como sinônimo de modernidade. (Silva, 2015).

Quando em Pernambuco o funcionamento das ferrovias foi em parte encerrado, o que também ocorreu em diversas regiões do país, deixou uma grande extensão de malha ferroviária sem função específica, com grande quantidade de vagões sucateados e diversas estações centenárias em pleno abandono. Foram surgindo centenas de quilômetros de caminhos de aço desativados que outrora transportavam produtos, mercadorias e pessoas, agregando valores econômicos, culturais e sociais. Diversas estações se destruíram ao longo do tempo, outras foram ocupadas por famílias sem teto e servindo de pontos comerciais, algumas encontram-se em ruínas. Em outras situações, certa quantia delas na época, foram destinadas a oficinas como ponto de apoio da empresa RFFSA. Para melhor entendimento:

A malha ferroviária de Pernambuco, se tivesse recebido investimento da Transnordestina, funcionaria como elo de corredor de cargas, como ocorria no passado. Mas, os trilhos estão sucateados e os vagões enferrujam abandonados. Até o final dos anos 70, os trens serpenteavam o interior do estado com cargas e passageiros. A produção do açúcar e melaço chegava até o porto de Recife pelos trilhos e aquecia a economia das cidades do Sertão, Agreste e Zona da Mata

Em Recife, o sistema de bondes funcionou até meados de 1950, sendo substituídos pelos ônibus, porém, os trens de carga e passageiros nesta época ainda estava em operação. Hoje não resta mais nenhum trem urbano em circulação e onde a última linha de trem que restava era a de Recife ao Cabo de

Santo Agostinho, onde esta foi desativada definitivamente no ano 2014 pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), é a empresa responsável pelo funcionamento do transporte ferroviário que atua em Pernambuco.

O trem suburbano é utilizado apenas para passageiros e não para o transporte de cargas como antigamente em meados da década de 1950, quando a *Great Western Brasil Railway*, abrangia quantidade aproximada em 1650 quilômetros de ferrovias, cruzando o interior de Pernambuco e outros estados como Paraíba e Rio Grande do Norte e Alagoas.

2.1 As Ferrovias Pós-1990

No governo de Fernando Henrique Cardoso, as linhas férreas são privatizadas novamente. Só que ao se passar a concessão para a iniciativa privada, as linhas eram completamente distintas em sua finalidade comparando-se a época da das décadas de 1940 e 1950.

O setor ferroviário foi reinventado, onde passou com o princípio de “ferrovia mínima”, onde o setor começou a ter uma boa produtividade com um número de funcionários reduzidos, e que ao passar dos anos os lucros começaram a pagar os custos que esse setor precisava para receber uma série de investimentos, ou seja, o empresariado começou a ver o setor ferroviário como produtivo e atrativo.

Nunes (2019) mostra isso bem claramente em seu trabalho, onde o governo assume o transporte ferroviário nas décadas de 40 e 50, que naquela época tinham déficits elevados e um montante de dívidas. As figuras 1 e 2 mostram claramente os déficits e os superávits das linhas férreas quando a ferrovia passa a ser “ferrovia mínima”. Já com os governos JK, Jânio, Jango e o governo militar a RFFSA tinha um elevado número de funcionários com a produtividade baixa, o que por muitas vezes esse modelo torna-se muito oneroso ao Estado e que o mesmo tinha que arcar com isso, proporcionando muitos prejuízos e desestímulo de investimentos ao setor.

Já alguns trabalhos como o Paula (2008), Marinho (2019), como também uma grande maioria de autores tem uma ótica divergente ao transporte ferroviário. Muitos autores afirmam que as linhas férreas foram desativadas devido a tornar o país dependente de um modal rodoviário, dependente do

petróleo, principalmente na época da ditadura militar, onde a abertura de novas fronteiras, principalmente as fronteiras agrícolas do agronegócio estavam a se expandir em diversas regiões do país. Consequentemente, houve um desestímulo ao setor de transporte ferroviário sendo deixado de lado para o desenvolvimento do país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pernambuco teve um protagonismo nacional de maneira econômica e a chegada da ferrovia mostra isso através do capítulo I com a chegada *Great* no Brasil. Além da importância econômica também é mostrado o impacto social e cultural que o trem proporcionou ao longo das décadas. Já no capítulo II é relatado não o declínio como alguns autores colocam, mas sim a reinvenção e readequação das ferrovias de acordo com cada época e mostrando que o trem ainda é utilizado para o transporte de cargas, mesmo sendo em pequena escala.

As ferrovias foram implantadas para atender o desenvolvimento nacional ligando várias cidades, estados e regiões do país, para o desenvolvimento econômico, social e cultural, como também político. O transporte de passageiros chegou em alguns anos a representar 25% da receita do faturamento. Vários produtos alimentícios como carnes, especiarias eram transportados como também a cana-de-açúcar, algodão e fibras faziam parte do transporte, além também do transporte de combustíveis. Encomendas, animais e correspondências também eram transportados pelo trem e a linha telegráfica acompanhava o traçado de várias linhas férreas, onde visava ter fácil para a manutenção das mesmas.

Já a partir de 1990 houve uma reestruturação do modelo ferroviário, onde a partir da concessão das linhas férreas para a iniciativa privada houve um estímulo aos investimentos adequados com a “ferrovia mínima”, onde também o trem já tinha outras finalidades como o transporte de cargas como minério e combustíveis, por exemplo, na Vale do Rio Doce, onde faz o transporte dos minérios e combustíveis, além também dos transporte de passageiros entre São Luís, Maranhão, no Porto de Itaqui até Carajás no estado do Pará.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andrade, Manuel Correia de. Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos polos de desenvolvimento e a realidade nordestina. 4 ed. São Paulo: Editorial Grijalbo, 1977.

Camelo Filho, José Vieira. A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro. 2000. Orientador: Ronaldo Marcos dos Santos. 250p. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em:<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286338>. Acesso em: 25 jul. 2024

CAMARA DOS DEPUTADOS. Medida provisória nº 246, de 06 de abril de 2005. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 abr.

Campos Neto, C.A., Filho, B.P., Romminger, A.E. (2010). Gargalos e Demandas da Infraestrutura Ferroviária e os Investimentos do PAC: Mapeamento IPEA de Obras Ferroviárias. Texto para discussão Nº 1465, Rio de Janeiro, Janeiro de 2010.

Coelho, Maria do Socorro Alves. O sistema urbano nordestino: estrutura através do tempo. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 54, n.1, p. 75-93, jan./mar., 1992. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1992_v54_n1.pdf. Acesso em: 30 jul. 2024.

Corrêa, Roberto Lobato. A rede Urbana. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989. (Série Princípios)

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

Furtado, Celso. Raízes do subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Hobsbawm, Eric J. A era das revoluções: Europa 1789 -1848. Tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991 [1977].

Hobsbawm, Eric. A era do capital (1848-1875). 2. ed. Tradução: Luciano Costa Neto. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

Lanna, Ana Lúcia Duarte. Cidades e ferrovias no Brasil do século XIX – Alguma Reflexão sobre a Diversidade dos Significados Sociais e Impactos Urbanos. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. (2002).

Lessa, Simone Narciso. Trem de Ferro: do cosmopolitismo ao sertão. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

Luxemburg, Rosa. A Acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do Imperialismo. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

Nunes, Ivanil. Do público ao privado: a transição do modelo de negócios ferroviários no Brasil 1930- 2015 [66-90] Revista Transporte y Territorio /20 (enero-junio, 2019) doi: 10.34096/rtt.i20.6384

Paula, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil – para onde caminha esse trem? História Revista– Revista da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História – Goiânia. Universidade Federal de Goiás– Nº 1 Vol. 13 - 2008.

Pesavento, S. (2008). História, memória e centralidade urbana. *Revista Mosaico*, 1 (1), 3 - 12. Recuperado e 22 julho de 2024, de <http://seer.pucgoias.edu.br/index.php/mosaico/article/view/225>.

Silva, Luiz Gustavo Oliveira. Elos do passado: A Relação da Via Férrea com o Patrimônio Histórico-Cultural de Maceió. 4º Seminário Ibero-americano Arquitetura Documentação – Belo Horizonte, 2015.

Takeya, Denise Monteiro. Um outro Nordeste: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915). Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A; Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste – ETENE, 1985

Toledo, Vera Vilhena de. BRANCATELI, Maria Odette. LOPES, Helena – A riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil. I ilustrações – São Paulo: Moderna, 1998 – (Coleção Desafios)