

OBJETOS

Trem

INVENTÁRIO PARTICIPATIVO DOS BENS CULTURAIS DE CAMARAGIBE

O que é?

Os trens antigos em Camaragibe e na Região Metropolitana do Recife fazem parte de um capítulo importante da história ferroviária de Pernambuco. A cidade, como muitas outras na região, foi influenciada pelo desenvolvimento das linhas férreas durante os séculos XIX e XX, que foram cruciais para o transporte de pessoas e mercadorias. Segundo André Cardoso, Historiador e Assessor de Educação Patrimonial da Fundarpe, o Patrimônio Ferroviário em Camaragibe está diretamente relacionado à implantação e operação da segunda ferrovia de longa distância construída em Pernambuco: a Estrada de Ferro que ligava Recife-PE a Limoeiro-PE, da Great Western of Brazil Railway.

Este bem foi definido na 1ª fase do Inventário Participativo das Referências Culturais de Camaragibe, denominado simplesmente como "Trem" e após consulta pública tornou-se um entre os selecionados para identificação nesta 2ª fase. Estamos falando do patrimônio ferroviário de Pernambuco, no qual está inserida a cidade de Camaragibe. Desse modo, podemos imaginar que o bem possui valor material a partir das linhas férreas, vagões, locomotivas, estações e demais componentes, mas também repleto de símbolos e significados que nos guiam pelas trilhas da memória social da nossa cidade.

A Estação em Camaragibe era utilizada como ponto de carga dos produtos originários do município e descarga para muitos outros produtos que abasteciam a cidade. Além disso, possuía a função de transporte para passageiros advindos de cidades vizinhas ou municípios que se deslocavam para as cidades do Recife, de São Lourenço da Mata, de Carpina,

e Limoeiro. Sua localização estratégica, tornou-se um ponto de passagem importante para várias dessas linhas.

Inicialmente, os trens eram integralmente movidos a vapor e depois foram sendo substituídos gradativamente por máquinas movidas a diesel, diferenciando-se principalmente pela fonte de energia e o mecanismo de propulsão: os trens a vapor utilizam a queima de carvão ou madeira para aquecer água e gerar o vapor que movimenta pistões, enquanto os trens a diesel funcionam através de motores a combustão interna, geralmente convertendo a energia em eletricidade para acionar as rodas. No que diz respeito ao desempenho, os trens a vapor possuem aceleração mais lenta e não conseguem manter velocidades tão elevadas quanto os trens a diesel, que apresentam maior agilidade, capacidade de operação em diferentes tipos de terrenos e velocidades superiores.

Originalmente, as Estações de Camaragibe, compunham o trecho da malha ferroviária da cidade de São Lourenço da Mata, uma vez que a emancipação do distrito de Camaragibe se dá em 1982. Das três estações construídas na atual área



Estação Camaragibe.
Foto: Josivan Rodrigues

DESCRIÇÃO DE IMAGEM: Foto colorida na horizontal de um prédio comprido e de um pavimento em ruínas, do lado direito da imagem, visto em perspectiva. O prédio tem pintura desgastada amarela com rodapé branco, está sem cobertura e vê-se as aberturas de portas e janelas. Ele está em meio à vegetação rasteira, nas margens de uma rua de areia com poças d'água. Ao fundo, árvores, pequenas casas e duas antenas de transmissão. O céu está encoberto por nuvens.

Pessoas Envolvidas

Com o Trem, existe uma rede de pessoas envolvidas que podemos categorizar como operárias, que são aquelas responsáveis pelo seu funcionamento. Existiam ainda as pessoas que se relacionavam com o bem por meio de seu uso, podendo ser essas passageiros e outras pessoas envolvidas com o transporte de cargas provenientes dos engenhos, das usinas e das fábricas que faziam uso nas mais variadas cidades e estados do Brasil.

Na Estação ferroviária, existiam os funcionários locais que tinham funções específicas dentro da mesma, "Em primeiro lugar o controlador de movimento, onde ele obedecia o horário, segundo lugar, o agente da estação de onde o Trem sai. Pode ser telegrafista, e depois o maquinista. O ajudante, (que) iam dois." (Seu Ramos).

OBJETOS

Trem

Conservação

O patrimônio ferroviário de Camaragibe, desde a sua desativação total, encontra-se em estado de abandono e em ruínas.

A Estação Camaragibe, a Estação Nova no bairro de Alberto Maia, conserva em ruínas as paredes principais da edificação em sua constituição original. Tem sido usada pela comunidade do entorno para diversos fins, onde pode-se constatar o uso para criação de animais, guarda de veículos e instalação de ring de boxe. A área ao redor da edificação tem sido ocupada por moradias e estabelecimentos comerciais e mantém trilhos nas proximidades da plataforma. A Estação Macacos está sendo ocupada como moradia.

do município de Camaragibe, duas ainda mantém os seus vestígios: Macacos, construída em 1881, na região próxima ao Parque Estadual Dois Irmãos; e Camaragibe, no bairro de Alberto Maia, datada de 1908, conhecida também como Estação Nova. Da terceira sabemos que fora construída nas proximidades da área onde hoje se encontra o prédio da Prefeitura Municipal. É importante lembrar que mesmo após a inauguração da Estação Nova, a antiga continuou funcionando, mas apenas como um ponto de parada.

Ao se referir à Estação Camaragibe, o Sr. Severino Ramos de Lima, Chefe da Estação Camaragibe entre os anos de 1986 e 1997, diz que “A Estação de Camaragibe que é (era) atrás da prefeitura é a Estação antiga. Essa (a de Alberto Maia) é a nova.”. A edificação encontra-se em ruínas, porém ainda ostenta suas paredes e os trilhos no seu entorno, que se vê ocupado por moradias e estabelecimentos comerciais de forma desordenada.

Sr. Ramos relata sobre o trem que passava por Camaragibe há época em que estava à frente do equipamento:

“Nessa época quando eu cheguei em Camaragibe, só tinha mesmo o trem para Carpina, de passageiro. Ia de manhã e voltava de noite. Mas de carga tinha muito. A gente tinha descarga de sal, que vinha de Mossoró, às vezes tinha soja que vinha de Salgueiro, vinha ureia, potássio, vinha tudo de lá e descarregava aí em Camaragibe. (...) Isso eu presenciei. Tijolo que vinha de Juazeirinho. O vagão trazia 24 milheiros de tijolo a cada vagão. Isso eu assisti, eu presenciei. (...) Eles descarregavam aqui e levavam.” (Seu Ramos)

A linha ferroviária por onde o Trem passava, favorecia as indústrias dos municípios, e as demais estações foram criadas com o intuito de atendê-las e descentralizar o grande fluxo de cargas

que se dava na Estação Recife, diariamente. Para Seu Ramos, as construções das estações ao longo do Ramal foram positivas e a de Camaragibe foi bastante importante para o fortalecimento das indústrias do município e da região na época: “(...) a Estação do Recife (...) centralizou porque de lá saía pra Salgueiro, de lá saía pro Norte, de lá saía pro Sul.” (Seu Ramos)

Com essa descentralização, não era possível a construção de Estações em curtos percursos, eram escolhidas localizações estratégicas que buscavam atender os princípios da economia, tempo e contingente populacional. Segundo nosso interlocutor, essa organização saindo do Recife até Camaragibe em sua época, se dava com o ramal funcionando da seguinte forma: “O trem saía: Cinco Pontas, (ponte do) Limoeiro, Encruzilhada, Macacos, Camaragibe.” (Seu Ramos)

História

Compreender a presença do Trem em Camaragibe é entender está ligado à história do Estado de Pernambuco e do nosso País. É ainda, viajar pelos trilhos de uma rede ferroviária que, nascendo no Brasil, teve Pernambuco como um dos seus primeiros estados a implantar esse sistema, tendo como principal objetivo em sua construção, a viabilização do transporte de cargas pesadas por vias terrestres e o melhor deslocamento das pessoas nas cidades do Estado. Freire, nos conta um pouco sobre essa história nos narrando que:

“Pernambuco foi o primeiro estado do Nordeste e o segundo do Brasil a ter uma estrada de ferro, com construção iniciada em 07/09/1855; o objetivo era desaguar a produção do rio São Francisco no porto do Recife.” (Freire, p.5, 2012)

OBJETOS

Trem

INVENTÁRIO PARTICIPATIVO DOS BENS CULTURAIS DE CAMARAGIBE

Com isso, sabemos que a criação dessa rede ferroviária partiu de interesses públicos por meio de políticos e donos de fábricas, bem como de produtores do meio rural e comerciantes da zona urbana. A construção dessa rede ferroviária souu como positiva, pois tratava-se de um avanço tecnológico para a época, era um avanço grande para a história do Brasil, ainda no século XIX, discurso este, que relacionava as “bem feitorias” dos políticos, convencendo a população de que os ganhos chegariam para todos. Nisso, Camaragibe ganha lugar nesse espaço ferroviário, por meio da construção de uma estação que serviria de ponto de carga e descarga dos trens, bem como para o transporte de pessoas entre as cidades, visando o crescimento populacional e industrial.

É importante lembrar que em Camaragibe, estava instalada a Fábrica de Tecidos que era a maior indústria têxtil em Pernambuco e devido a sua importância cultural e histórica encontra-se inventariada na 1ª fase desse inventário. Sobre essas fábricas na cidade, Sr. Ramos fala da presença de um desvio que levava para uma fábrica de postes existente em sua época, ele relata que: “Na frente daquela fábrica de poste, o Trem entrava para pegar poste (...) ali na frente da Estação, no sinal tinha um desvio e o trem ia lá dentro pegar poste. (...) a Estação Nova, que é essa que está lá entregue as baratas.” (Seu Ramos).

Com a informação acima, baseados na Fase 1ª do Inventário, podemos dizer que também existia uma linha que levava até a Fábrica de Tecidos de Camaragibe, a fim de conduzir as cargas da mesma para seu sistema de exportação.

Nas proximidades, ainda estavam grandes plantações de cana-de-açúcar nos engenhos da região de São Lourenço

da Mata, uma vez que Camaragibe era distrito desse município até a década de 1980. Assim, existiam as estações de Camaragibe, uma estação de parada no Centro da Cidade de São Lourenço e outra nas proximidades da Usina Tiúma. Totalizando 05 estações na mesma cidade, devido sua importância populacional e econômica para a época. Diante disso, é possível compreender que o Trem e suas instalações eram de extrema importância para a região e entorno. Com isso, vejamos como se deu a instalação do Trem em Camaragibe por meio de sua Estação ferroviária:

“A Estação Ferroviária de Camaragibe foi construída e inaugurada no ano de 1881, integrando a Estrada de Ferro Recife – Limoeiro. Ficava originalmente localizada num ponto mais próximo ao centro a cidade. Posteriormente, foi inaugurado em 1908, o prédio da atual estação, no ponto de encontro com o ramal que vinha da estação coqueiral. Fica localizada num ponto distante do Centro da Cidade, no bairro de Alberto Maia. (Lima, 2021, p.49)

Dessa maneira, uma nova estação de Camaragibe foi aberta, no entroncamento da ligação, em 1908, a que atualmente está situada nas proximidades do bairro de Alberto Maia, na localidade que ficou conhecida por Estação Nova. As estações de Camaragibe conviveram durante boa parte do século XX.

A figura do Trem representava um novo cenário de desenvolvimento em todo cenário estadual e em especial em Camaragibe. A linha que o mesmo estava inserido era a única que inicialmente ligava até a cidade de Limoeiro, e posteriormente veio a crescer com sua ampliação para a cidade de Bom Jardim e em seguida até o estado da Paraíba e outros estados. O Trem era um avanço tanto para o transporte de cargas como para

Avaliação

O Trem encontra-se inserido na rede que se constitui como Patrimônio Ferroviário e tem sido objeto de estudos e pesquisas em âmbito Nacional, Estadual e Municipal. Com isso, em Camaragibe, o trem encontra-se em estado de ruínas no que se refere à estrutura física das edificações que compõem suas estações ferroviárias, bem como a rede de trilhos. Esse patrimônio se encontra ocupado irregularmente como moradia e para fins comerciais, uma ameaça à história ferroviária da cidade.

OBJETOS

Trem

Recomendações

- Manutenção por parte da Prefeitura Municipal de Camaragibe do patrimônio ferroviário presente na cidade, incluindo as estações Camaragibe e Macacos, além da malha ferroviária remanescente;

- Realizar a restauração dos equipamentos e converter seu uso para fins culturais, artísticos e educativos, considerando a história a importância desse bem para a história da cidade;

- Divulgar e promover esses espaços com ações que envolvam a comunidade do seu entorno e moradores de outros bairros;

- Fomentar o potencial turístico do município a partir de sua herança ferroviária, fortalecendo a economia, a cultura, o patrimônio e a história locais.

o de passageiros, pois o mesmo atendia ambos públicos e se caracterizava como um transporte seguro e rápido para a época. Sobre essa transformação, o historiador André Cardoso a considera como positiva e diz:

“Só, então, a partir de Camaragibe, a linha seguia sem concorrentes no transporte dos subúrbios. Sem dúvida, a margem norte do Rio Capibaribe entre as décadas de 1870 e 1880 passou a ser uma das melhores servidas por meios de transporte nos arredores de Recife, pois além do meio fluvial, popular meio de deslocamento que perdia sua importância, mas que ainda se mantinha vivo.” (Cardoso, 2018. p.42)

Com esse crescimento nesse cenário de transportes, o mesmo se estendeu durante anos, operando dentro do estado e realizando ainda vários destinos interestaduais. O trem que passava por Camaragibe, inicialmente ia apenas de Recife a Limoeiro, porém chegou uma época em que o mesmo foi ganhando dimensão territorial e se expandiu, e com isso, ocupou importância até internacional, com fluxo de cargas de e para outros países. O antigo chefe da Estação de Camaragibe, Sr. Ramos nos fala de uma dessas passagens, ainda nos anos em que estava à frente da Estação:

“um trem com duas locomotivas, com 16 vagões. Brasil – Bolívia, com açúcar. (...) Eu tava na Estação, aí tinha aquela faixa bem grande, Brasil – Bolívia (...) os maquinistas eram da Bolívia, tudo empalitzado, gravata e quepe.” (Seu Ramos).

Existiam trens de passageiros, de cargas e mistos. Sr. Ramos nos diz que os mesmos eram categorizados por Trens só de Cargas, Trens só de passageiros e Trens mistos que levavam vagões de cargas e de passageiros, e todos esses tipos de Trem passavam por Camaragibe. Sobre o de Passageiros, possui como característica seus apitos que se escutavam ao longe e serviam para as pessoas saberem quando o trem estava

chegando ou saindo da cidade:

“O apito do trem na época das locomotivas a vapor anunciava sua partida e sua chegada às estações, mesmo que atrasado algumas vezes.” (Freire, 2012, p.9)

Com o passar dos anos, mesmo sendo algo muito positivo para as fábricas, cidades e população, o sistema do Trem foi entrando em declínio e o Trem de passageiros foi um dos quais deixou de existir ainda na década de 1990. Para Sr. Ramos, o principal fator que veio ocasionar a desativação do Trem de passageiros foi a questão de lucros, pois muitas pessoas queriam andar de forma gratuita no trem, sem pagar passagens e isso não estava gerando lucros para a rede ferroviária, em sua fala ele diz que as pessoas:

(...) não queriam contribuir. Sabe o porquê eu digo isso? Na hora de pagar a passagem, eu via pegar mais de 200 pessoas. Tu via o bilhete que tu vendeu, era 50, 60... O próprio usuário é quem veio a denegrir a imagem. Eu vi em Camaragibe isso, vi em São Lourenço, quando o condutor ia cobrar a passagem ele tava atívo. Eu vi isso, e eu dizia: meu filho, você faz isso, tá pensando que vai lucrar é? Rapaz, vocês vão perder, que vão tirar o Trem. Como é que tu bota um negócio que não dá lucro? (Seu Ramos)

Com isso, para Seu Ramos, a quantidade dos Trens foi sendo reduzida aos poucos, o número de viagens foi diminuindo, e as pessoas da administração não conseguiram lidar com essa realidade presente, essa redução gerava atrasos nas rotas dos Trens e deixava a população insatisfeita.

“Na época, quando ficou escasso, um dia a locomotiva fazia São Lourenço – Carpina, no outro dia Vitória, só a que permanecia era a de Ribeirão, aí depois foi ao escasso, um dia sim, um dia não.” (Seu Ramos)

E, assim, o sistema foi enfraquecendo, até chegar ao fim das operações

OBJETOS

Trem

dos trens de passageiros, tendo seu encerramento em Camaragibe na década de 1980.

Embora Seu Ramos pense dessa forma e defenda esse fator, podemos considerar que o fim da Rede Ferroviária também esteja atrelado a questões de projetos políticos, por meio de interesses em construções de rodovias estaduais e nacionais, o qual conhecemos como rodoviarismo, que foram crescendo ao longo dos anos, com o intuito de atender todas as regiões do País, de forma mais rápida e eficiente, isso fez com que a malha ferroviária brasileira sofresse com a falta de investimentos, e esse crescimento foi tirando a força das locomotivas brasileiras, trazendo para elas o seu fim no que se refere ao transporte de cargas e passageiros em grandes trajetos como era conhecido.

O último Trem que passou por Camaragibe, é datado do ano de 2014, assim como podemos observar em publicação na rede social no Instagram do perfil Memória Ferroviária de Pernambuco (@memoriaferroviariadepe), que fala dessa última viagem, saindo do Recife para João Pessoa, a qual, devido a má conservação dos trilhos, durou dias, exigindo muita destreza dos maquinistas.

Foi a última viagem pela Linha Norte até hoje e, desde então, ela entrou em completo abandono, assim como a Linha Sul e a Linha Centro. E, dez anos depois, Recife e sua Região Metropolitana, outrora sede de uma amplo e regionalizado sistema ferroviário, encontra-se completamente isolada por trilhos, continuando Pernambuco refém do rodoviarismo. Quem diria que até o final da década de 1990, havia conexão ferroviária de Pernambuco ao Rio Grande do Sul e ao Maranhão. (@memoriaferroviariadepe, 2024)

A partir da administração da concessionária, a Linha Norte entrou em gradual abandono. Em 2014, trafegou pela Linha o último trem, no percurso

Recife - João Pessoa. Uma composição com carros de passageiros, vazia, da CBTU, sendo transferida do sistema de trens urbanos recifense para o de João Pessoa.

Assim, Camaragibe deixou de ter a presença do Trem em seu meio social, seja ele de cargas ou de passageiros, persistindo nos dias atuais apenas vestígios desse importante bem cultural para o município, caso dos antigos trilhos que ainda cortam alguns bairros da cidade e as ruínas do prédio da Estação Camaragibe. O trilhos remanescentes são do Ramal de Coqueiral, que passa pelos bairros do Santana, Alberto Maia e Viana.

A estação Macacos, do antigo ramal que passava por Camaragibe, localizada entre os bairros do Vale das Pedreiras em Camaragibe e Guabiraba no Recife, encontra-se atualmente com sua estrutura ainda de pé, mas desativada, e o local onde funcionavam os trilhos, após a remoção dos mesmos deram lugar a Estrada dos Macacos que ligam os bairros e as cidades de Camaragibe e do Recife.

Foi por meio desse importante bem que a cidade cresceu em economia, população, e se desenvolveu. Atualmente, a cidade conta com a presença da Linha de Metrô do Recife por meio da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), que opera apenas com transportes de passageiros, e não utilizam mais as linhas da antiga ferrovia que permanece viva na memória de tantas pessoas e na história de Camaragibe.

Onde está?

No dia 12 de dezembro de 1908, a nova Estação Camaragibe foi inaugurada para acolher a nova linha que se conectava à estação de Tejiptio (e posteriormente à

OBJETOS

Trem

Coqueiral, construída no final do ramal, em 1919) e conectava as linhas Centro e Norte. A nova estação foi construída 1200 m à frente da antiga, que ficava no local onde hoje se encontra a prefeitura. Desde o início da década de 1930, os trens de passageiros deixaram de partir da Estação Brum e passaram a sair da Estação Cinco Pontas, conectando-se à linha norte fora da capital pernambucana através da ligação Norte, estabelecida em 1908, entre a antiga Central de Pernambuco e Camaragibe.

A linha original que ligava o Brum, no Recife, a Pureza, perto da fronteira entre Pernambuco e Paraíba, foi estabelecida de 1881 a 1883 pela Great Western do Brasil, uma companhia britânica que detinha a posse e a concessão da Estrada de Ferro Vitória à Minas. Fe. Limoeiro ao Recife. Esta trajetória se estendeu até Pilar, na antiga Estação Ferroviária Conde D'Eu, incorporada à GW em 1901, estendendo-se até Nova Cruz, no Rio Grande do Norte e da Estação Ferroviária Natal a Nova Cruz, que posteriormente se tornou GW. A Great Western, em 1904, construiu um trecho de 45 km para conectar essas duas últimas, dando origem ao que posteriormente foi conhecido como Linha Norte.

No momento da venda da Great Western para a Rede Ferroviária do Nordeste, o segmento do Rio Grande do Norte já não era mais propriedade da GW, mas sim da RFN. Em 1957, tudo isso se tornou parte da formação da RFFSA. A linha continua em operação sob o domínio da CFN, que ganhou a concessão da malha Nordeste em 1996, porém os trens de passageiros deixaram de circular por essa rota desde a década de 1980.

Embora não esteja mais presente em atividades nos dias atuais, o Trem encontra-se presente na vida das pessoas por meio das memórias e de suas histórias de vida em relação ao Trem, de antigos passageiros e de antigos funcionários, o Trem ainda está presente no convívio social, quando as pessoas se referem ao bairro de Alberto

Maia, como o bairro da Estação nova, ou por exemplo, dizem que moram perto da linha do Trem. Assim, se constrói a relação de pertencimento e de localização desse bem.

Com o avanço do transporte rodoviário e a construção de rodovias, as linhas férreas começaram a perder importância nas décadas de 1950 e 1960. Muitas linhas foram desativadas, e os trens de passageiros se tornaram cada vez mais raros. No entanto, a partir da década de 1980, houve um movimento de revitalização do transporte ferroviário urbano, resultando na criação do sistema de Metrô do Recife, que substituiu gradualmente os trens antigos por composições mais modernas, embora reduzidas em duas linhas, centro e sul, sendo Camaragibe a última estação da linha centro.

Atualmente o sistema metroviário é utilizado fortemente pela população de baixa renda que faz uso do serviço, prioritariamente para locomoção ao trabalho e retorno para suas residências. O sistema metroviário é gerido pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e tem causado diversos transtornos aos usuários com diversos problemas operacionais que paralisam o funcionamento, somada a retração em investimentos e contenção de recursos destinados a sua manutenção.

Períodos Importantes

A implementação da Great Western of Brazil Railway em 1855, por meio da qual iniciou-se no Brasil um novo ciclo de transportes de passageiros e de cargas, sendo essa considerada como um avanço para os meios de transporte da época.

A criação da Estrada de Ferro Recife Brum, estando Camaragibe dentro da Linha Brum – Pau D'Alho em 1881. Sendo construída uma ligação entre a Estrada de Ferro Central de Pernambuco e a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro,

OBJETOS

Trem

em 1908. A ligação tinha início após a Estação Tejipió, na Estação Ferroviária Central de Pernambuco, e terminava na Estação Limoeiro.

A inauguração das estações ferroviárias de Camaragibe em 1881, sendo essas primeiras a de Macacos e a antiga Estação, e a inauguração da Estação Nova, no bairro de Alberto Maia, essa datada de 1908.

Em 1937 se deu o fim do uso do ramal ferroviário que passava pela Fábrica de Tecidos de Camaragibe.

O trecho Brum-Camaragibe foi completamente desativado em 1952. Desde a década de 1930, os trens de passageiros já faziam o percurso pela ligação construída em 1908. Não foi possível determinar o ano da demolição da antiga estação de Camaragibe, situada no trecho extinto, onde permaneceu apenas a Estação de Macacos.

A atual estação de Camaragibe permaneceu ativa para trens de passageiros até a década de 1980. Na década de 1990 ainda era utilizada no serviço de cargas, quando entrou em desuso, mesmo com a linha permanecendo ativa para cargas até por volta de 2010.

A Linha Norte, que cruza o município de Camaragibe, atual nomenclatura da antiga Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, foi passada da Rede Ferroviária Federal S/A à concessionária Companhia Ferroviária do Nordeste em 1997, atual Ferrovia Transnordestina Logística, no processo de desestatização da companhia federal.

Em 2014, acontece a última passagem do trem em Camaragibe, sendo uma composição de vagões de passageiros

que foram transferidos do Recife para João Pessoa, na Paraíba.

Pela estação de Camaragibe, além dos trens cargueiros, passaram trens urbanos com destino a São Lourenço e outros trens de longa distância, também para passageiros, como o Expresso Asa Branca, que operou na década de 1970, entre Recife e Fortaleza, Recife - Crato e Recife - Natal.

Significados

O Trem possui significado de indutor do desenvolvimento da cidade de Camaragibe, pois, a partir da sua presença, as fábricas e o comércio se fortaleceram ao longo dos anos, fazendo com que a economia crescesse e o bairro viesse a ser desenvolvido, sendo também colaborador para o processo de emancipação política na década de 1980.

O processo das ferrovias foi importante, pois gerou uma interação entre a Região Metropolitana do Recife e a Zona da Mata, o Agreste e outros estados do Brasil, fortalecendo relações sociais e econômicas.

O Trem ainda possui sentido para a vida das pessoas, por meio da história de vida das que utilizaram o Trem para sustento financeiro familiar por meio dos trabalhos que desempenharam por meio desse bem ao longo dos anos, bem como os muitos que o utilizaram em seus deslocamentos.

A vida é representada por meio do Trem no que se refere ao avanço social que o mesmo ocasionou para a sociedade da época, por meio da criação das ferrovias que soaram como algo inovador para o mundo do transporte de cargas e passageiros.

A Vila da Fábrica em Camaragibe e a Fábrica de Tecidos possuem relação com o Trem, uma vez que o mesmo era o responsável pelo transporte de materiais e de produtos

OBJETOS

Trem

O Trem possui significado de indutor do desenvolvimento da cidade de Camaragibe, pois, a partir da sua presença, as fábricas e o comércio se fortaleceram ao longo dos anos, fazendo com que a economia crescesse e o bairro viesse a ser desenvolvido, sendo também colaborador para o processo de emancipação política na década de 1980.

O processo das ferrovias foi importante, pois gerou uma interação entre a Região Metropolitana do Recife e a Zona da Mata,

Materiais

Podemos dizer que o principal material e o mais característico das ferrovias que foi utilizado para várias finalidades, foi o ferro. O ferro era um material de manutenção simples e, com o avanço das técnicas metalúrgicas, era possível reparar ou substituir peças de ferro com relativa facilidade, assegurando a durabilidade dos equipamentos e da infraestrutura ferroviária. A abundância da matéria-prima, sua resistência por fundição e durabilidade ao desgaste mecânico foram elementos importantes para a sua adoção em grande quantidade. Ao longo do tempo, métodos de conservação e revestimento, como a galvanização, contribuíram para diminuir a corrosão, aumentando ainda mais sua utilidade.

Primordialmente, o ferro, e demais metais em sua composição, tornaram possível a operação técnica dos trens. A mente inventiva e o desejo pelo desenvolvimento tecnológico fizeram surgir uma engenharia de elementos que compuseram a vida nos trilhos das ferrovias. Podemos arrolar alguns itens fabricados e que foram de fundamental importância para a constituição dos trens, quais sejam: trilhos e dormentes; pontes e viadutos ferroviários; túneis ferroviários; estações; plataformas e marquises; oficinas de manutenção e galpões; locomotivas; vagões de carga e passageiros; auto de linha; placas e sinalizações; sistemas de semáforos

e sinalização ferroviária; mapas ferroviários; plantas e projetos de estações e linhas ferroviárias; guindastes ferroviários; dentre outras ferramentas ferroviárias que serviam às operações realizadas pelos técnicos envolvidos e trabalhadores.

Fontes Consultadas

CARDOSO, André Luiz Rocha. Trens de subúrbio nas rotas de exportação: uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858-1900). 2018. 54 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Departamento de História, Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2018.

FREIRE, Maria Emilia Lopes. Et, al. Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valorização do patrimônio ferroviário em Pernambuco. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). 2012.

Lima, James Davidson Barbosa de; Dias, Mayara Renata Pedrosa. Um roteiro histórico e cultural por Camaragibe – PE/- TCC (Curso Superior Tecnológico em Gestão de Turismo) – Instituto Federal de Pernambuco, IFPE- Recife. 2021.

Memória Ferroviária de Pernambuco. Há exatos dez anos, partia de Recife o último trem a realizar um percurso interestadual em nossa antiga malha ferroviária. Recife – PE. 7 de maio de 2024 Disponível em:
https://www.instagram.com/p/C6qiXi6Lgld/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA== Acesso em 24/06/2024

OBJETOS

Trem

Expediente

PATRIMÔNIO CAMARAGIBE

IDEALIZAÇÃO

Cássio Raniere
Josivan Rodrigues

PRODUÇÃO EXECUTIVA

Ticiano Sá

COORDENAÇÃO DA PESQUISA

Cássio Raniere

PESQUISA FOTOGRÁFICA

Josivan Rodrigues

ASSISTENTES DE PESQUISA

George Messias
Neilton Félix

PRODUÇÃO DE TEXTOS

Cássio Raniere
Josivan Rodrigues
George Messias
Neilton Félix

DESIGN GRÁFICO E WEBSITE

Josivan Rodrigues

ASSESSORIA DE IMPRENSA E MÍDIAS SOCIAIS

Dupla Comunicação

ACESSIBILIDADE COMUNICACIONAL

Jaks Interpretações
Manuel Borges (audiodescritor)

AGRADECIMENTOS ESPECIAIS

Anderson Santos
André Cardoso
Dona Marilene
Edmar Fernandes
Elaine de Oxum
Mãe Janaina Camará
Mãe Lúcia
Mãe Mirts Camará
Mãe Shirlyne Camará
Mãe Tita
Márcio Souza
Marcone da Laia Alàgbé
Mestra Fátima
Mestre Aureliano (in memoriam)
Mestre Zê Negão
Moabia dos Anjos
Pai Gilmar Camará
Pai kenyt Camará
Pai Ném (in memoriam)
Rosinalva da Silva
Severino Ramos
Tony Leal

PARCEIROS

Fundação de Cultura de Camaragibe
Secretaria de Educação de Camaragibe
Secretaria de Cultura, Turismo e Esportes
de Glória de Goitá
Museu do Mamulengo de Glória de Goitá
Associação dos Mamulengueiros e Artesãos
de Glória de Goitá
Museu Comunitário de Poço Comprido
Associação dos Filhos e Amigos de Vicência
Secretaria de Educação, Cultura e Esportes
de Vicência

INVENTÁRIO PARTICIPATIVO DOS BENS CULTURAIS DE CAMARAGIBE

Sobre a pesquisa

Este material, integrante da segunda fase da pesquisa do Inventário Participativo dos Bens Culturais de Camaragibe, foi desenvolvido no âmbito do projeto Patrimônio Camaragibe (nº 10858-152872), realizado com o incentivo do Fundo Pernambucano de Incentivo à Cultura – Funcultura, Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – FUNDARPE, Secretaria de Cultura do Governo de Pernambuco.

Os resultados da pesquisa estão disponíveis gratuitamente no website do projeto, acessando o endereço ou o Código QR abaixo.

www.patrimoniocamaragibe.com

