



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
PRÓ REITORIA DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA  
NÚCLEO DE PESQUISA E EXTENSÃO EM HISTÓRIA LOCAL  
ESPECIALIZAÇÃO EM ESTUDOS DE HISTÓRIA LOCAL: SOCIEDADE,  
EDUCAÇÃO E CULTURA**

**EDJANE FERREIRA DE OLIVEIRA**

**MEMÓRIAS DO DISTRITO DE GALANTE: A TRAGÉDIA DE  
MARIA CABOCLA (1970)**

**CAMPINA GRANDE  
2020**

EDJANE FERREIRA DE OLIVEIRA

**MEMÓRIA DO DISTRITO DE GALANTE: A TRAGÉDIA DE MARIA  
CABOCLA (1970)**

Trabalho de Conclusão de Curso em forma de monografia apresentado ao Curso de Especialização em Estudos de História Local: Sociedade, Educação e Cultura da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em História Local.

**Linha de Pesquisa:** Memória e Patrimônio Cultural

**Orientador:** Prof. Me. Glauber Paiva da Silva

**CAMPINA GRANDE**

**2020**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

O48m Oliveira, Edjane Ferreira de.  
Memória do Distrito de Galante [manuscrito] : a tragédia de Maria Cabocla (1970) / Edjane Ferreira de Oliveira. - 2020.  
29 p. : il. colorido.  
Digitado.  
Monografia (Especialização em Estudos de História Local, Sociedade, Educação e Cultura) - Universidade Estadual da Paraíba, Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, 2020.  
"Orientação : Prof. Me. Glauber Paiva da Silva, Coordenação do Curso de História - CEDUC."  
1. Galante - Paraíba. 2. Tragédia Maria Cabocla. 3. Memória. 4. História da Paraíba. I. Título  
21. ed. CDD 981.33

EDJANE FERREIRA DE OLIVEIRA

**MEMÓRIA DO DISTRITO DE GALANTE: A TRAGÉDIA DE MARIA CABOCLA  
(1970)**

**Aprovada em: 26/06/2020**

**BANCA EXAMINADORA**

Glauber Paiva da Silva

Prof. Me. Glauber Paiva da Silva (Orientador) UNIVERSIDADE ESTADUAL DA  
PARAÍBA (UEPB)

Hilmária Xavier Ribeiro

Prof. Dra. Hilmária Xavier - Avaliador Interno UNIVERSIDADE ESTADUAL DA  
PARAÍBA (UEPB)

Leandro Neves Diniz

Prof. Me. Leandro Neves Diniz – Avaliador Externo UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
PERNAMBUCO (UFPE)

Edjane Ferreira de Oliveira

Aluna Edjane Ferreira de Oliveira UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA

A Deus, que em sua infinita bondade,  
me guiou até aqui. Aos meus pais, que  
são minha base de existência, e que  
nunca tiveram limite em seus  
ensinamentos e amor.

E a meus filhos e meu esposo, Melissa,  
João (filho) e João (esposo).

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro a Deus por ter me mantido no caminho certo durante esse projeto de pesquisa, com saúde e forças para chegar até aqui.

Aos meus pais Severina e Sebastião, que mesmo diante das adversidades, sempre se preocuparam com todas as fases da minha educação.

À minha família que sempre esteve presente nos dias, sendo eles bons e/ou ruins, apoiando-me nesse sonho que era chegar até aqui.

Agradeço aos que contribuíram com a construção do relato, a partir de suas memórias, graças a eles pude compreender melhor os impactos dos acontecimentos nesta produção. Os relatos deles, de certa forma, ficarão marcados na minha experiência de historiadora.

Agradeço de coração à minha sobrinha Elizandra Joana que, sempre me deu força e disponibilizou um tempo para contribuir crescentemente em cada página desse trabalho.

Agradeço ao meu orientador, Glauber Paiva, por aceitar e conduzir o meu trabalho de pesquisa, e por me motivar durante todo processo. As suas valiosas indicações e conhecimentos fizeram a diferença.

À Universidade e a todos os professores do curso, que sempre proporcionaram um ensino de alta qualidade e profissionalismo.

Extensiva gratidão à coordenadora do curso, Luíra Freire Monteiro, que, juntamente ao Núcleo, sempre demonstrou ética, respeito e apoio aos alunos do curso.

Aos meus colegas de turma, que, com seus espíritos colaborativos, e, mesmo sem se darem conta, me ajudaram muito na compreensão das ideias compartilhadas, especialmente Cida, Patrícia, Silvania e Tati.

E para finalizar, agradeço a minha família. João, meu esposo, minha filha Melissa e o meu filho João Ítalo, todos são muito presentes em minha vida.

# MEMÓRIA DO DISTRITO DE GALANTE: A TRAGÉDIA DE MARIA CABOCLA (1970)

Edjane Ferreira de Oliveira<sup>1</sup>

## RESUMO

O presente trabalho busca compreender a importância que a linha férrea teve no cotidiano dos moradores de Galante, que em 1909, foi contemplada com o benefício de um ramal ferroviário e também tenta resgatar um acontecimento histórico e triste, que teve um grande impacto no contexto social dos moradores de Galante. Tal acontecimento envolveu os passageiros do trem e os moradores do distrito de Galante, ocorrido em 13 de janeiro de 1970, ficando conhecido na região como: “A tragédia Maria Cabocla”. A tragédia ainda é presente em fragmentos de memórias na mente daqueles que, de forma direta e indireta, faziam parte desse momento histórico. Como suporte nessa produção utilizamos dos relatos orais dessas pessoas envolvidas, além de reportagens locais da época, como Jornal Borborema que publicou sobre o acontecido, imagens fotográficas. Nessa perspectiva, como aporte para construção desse trabalho, utilizaremos de alguns autores como: Araújo, que trata com desenvoltura sobre diversas práticas culturais na região, Delgado e Santos ((2007), Neves (1998), Poulet (1992) que apontam a importância da preservação e reflexão acerca da memória, Freyre (1997), que descreve a passagem dos ingleses no Brasil. Melo (2007), que referencia as Ferrovias Inglesas no nordeste. Pesavento (2007), contextualizando as cidades visíveis e invisíveis. Santos em seu TCC de 2019, sobre a memória dos trilhos e Silva, A invenção de um lugar, sobre a dinâmica histórica do homem em sociedade. É por meio dessas discussões que entenderemos o poder do processo da temporalidade no elo dos esquecimentos destas memórias. Outras referências que destacam as reivindicações ferroviárias, tramas Político Econômicas ou tensões entre o público e o privado na Paraíba são Aranha (2006) e Santos (2019).

**Palavras-chave:** Tragédia. Memória. Galante.

---

<sup>1</sup> Graduada em história pela Universidade Vale do Acaraú. E-mail: edjaneferreiradeoliveiraf@gmail.com

## **ABSTRACT**

The present study seeks to understand the importance that the railway line was in the daily life of residents from Galante, who in 1909, was awarded with the benefit of a railroad branch and also redeem an historic event and sad, that has had a major impact on the social context of galantenses. Such an event involving the passengers of the train, and the residents of the district of Galante, occurred on 13 January 1970, and getting known in the region as: "The Tragedy Maria Cabocla". The tragedy is still present in fragments of memories, in the minds of those who, in a direct and indirect immunofluorescence were part of this historic moment. How support in production use of verbal reports of people involved, as well as locais newspapers that published materials about what happened, and photographic images. In this perspective, as a contribution to the construction of this work, use of some authors as Araújo and Santos (2007), Delgado (2007), Neves (1998), Poulet (1992) that show the importance of preservation and reflection about the memory. It is through these discussions that we will understand the power of process of temporality in the link of the forgetfulness of these memories. Other references that highlight the railway claims, wefts or economic-political tensions between the public and the private sectors in Paraíba are Aranha (2006) and Santos (2019).

**Keywords:** Tragedy. Memory. Galante.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1:</b> Foto atual Estação Ferroviária- distrito de Galante-PB .....	16
<b>Figura 2:</b> Curva “Maria Cabocla” .....	18
<b>Figura 3:</b> Tragédia Maria Cabocla .....	18
<b>Figura 4:</b> O Descarrilamento do Trem .....	19
<b>Figura 5:</b> Primeiros Socorros .....	19
<b>Figura 6:</b> Vítimas do acidente .....	20
<b>Figura 7:</b> Outras Vítimas .....	20
<b>Figura 8:</b> Capela Nossa Senhora das Dores .....	21
<b>Figura 9:</b> Par de luvas esquecido .....	22

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GALANTE – MODERNIDADE, UTILIZAÇÃO E REUTILIZAÇÕES.....	13
3. O ACIDENTE NA MARIA CABOCLA.....	17
4. MEMÓRIAS DE UMA TRAGÉDIA: RELATOS ORAIS SOBRE O ACIDENTE.....	23
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
6. FONTES.....	28
7. REFERÊNCIAS.....	29

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo explicar aspectos relacionados a uma tragédia ferroviária, ocorrida em 1970 no distrito de Galante-PB. Tal acontecimento ceifou muitas vidas e trouxe muitos problemas para quem estava se deslocando no trem. Desta forma, queremos aqui perceber as nuances causadas por tal acidente e as memórias das pessoas que estavam ali presentes, como também entendermos a ligação que este fato teve com o ciclo do trem ferroviário e o seu papel econômico, cultural, político e social. Este meio de transporte trouxe inovação e contribuição para instituir uma nova noção do espaço-tempo, com a adoção de novos hábitos e novos ritmos no dia a dia da maioria das pessoas, nas várias comunidades contempladas com o trem ferroviário. Assim pretendemos também, em nosso trabalho, trazer reflexões que valorizem a importância da compreensão da memória em articulação a esse tecido de relações sociais com a história local no distrito de Galante, trazendo a fala de quem nos fala sobre as relações sociais, PESAVENTO (2007):

A cidade é também sociabilidade: ela comporta atores, relações sociais, personagens, grupos, classes, práticas das interações e de oposição, ritos e festas, comportamentos e hábitos. Marcas, todas, que registram uma ação social de um domínio e transformações de um espaço social no tempo. A cidade é concentração populacional, tem de pulsar de vida e cumpre plenamente o sentido da noção do 'habitar', e essas características a tornam indissociavelmente ligada ao sentido do 'humano', [...] cidade, moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais. (PESAVENTO, 2007, p.14-15)

As estações de trens tornaram-se espaços de sociabilidade por excelência, espécies de passeios públicos, sendo lugares atraentes para povoados, vilas, cidades e até mesmo para alguns bairros. A título de exemplo, destaco o distrito de Galante que, no começo de século XX, era ainda um povoado onde, aos poucos, foram construídas as primeiras moradias para atender um fluxo de pessoas que saíam da zona rural para se estabelecer nesse povoado. Logo em seguida, nas mesmas terras, foi construída a linha férrea inaugurada em 1907. O nome de Galante, segundo informações dos próprios cidadãos, teria surgido por meio da figura de um engenheiro inglês que chegara no lugar para participar do evento da inauguração. Este despertou muitos olhares, vestido como um verdadeiro lorde inglês, que também se encantou com a hospitalidade das pessoas e a beleza natural do lugar, marcou a história do lugar quando ele disse que o lugar e as pessoas eram “galantes”. Daí por diante o lugar recebeu o nome de Galante formando um elo profundo com a história da linha férrea.

A inserção da linha férrea também mudou toda a dinâmica da vida, pois com a chegada e saída dos trens, tornou-se o principal ponto de encontro dos cidadãos. As famílias

se juntavam, os comerciantes faziam negociações e o crescimento do comércio era aproveitado pelos próprios passageiros, os jovens namoravam e os políticos se entendiam. O fato é que, a cada chegada e a cada saída, o público estava garantido. Podiam ser só passeantes, às vezes pessoas que iam levar ou esperar alguém e muitos nada a fazer, só olhar a passagem do trem. A época trouxe para Galante o fortalecimento do seu comércio com uma rede de serviços, como cafés, bares e outros. Com as mudanças, e o uso dos trens como transporte, aconteceu profundas modificações nos meios de transportes utilizados como os próprios animais (jumentos, mulas e cavalos).

Animais que eram utilizados como meio de transportes, perdiam o espaço. A ferrovia trouxe reconhecimento e crescimento para o país e para muitas cidades paraibanas. Evidentemente que todo o desenvolvimento tem opositores, tal como demonstra Freyre (1977) em sua pesquisa quando mostra evidências de que esse progresso nem sempre agradava a todos, como por exemplo o grupo de Cangaceiros chefiado por Antônio Silvino, nas duas primeiras décadas do século XX. O grupo não se sentia à vontade com a implantação de trilhos em diversos trechos, e assim os mesmos uniam força e arrancava-o<sup>2</sup>.

Nesta perspectiva, é importante ter em mente que a memória é a capacidade humana de reter fatos e experiências do passado e retransmiti-lo às novas gerações através de diferentes suportes empíricos. E é justamente por meio dela que poderemos nos debruçar para compreender mais acerca das relações envolta da estação ferroviária e da tragédia que lá ocorreu. A capacidade seletiva de escolher aquilo que deve ser preservado como lembrança importante será fundamental para emprendermos nossa pesquisa. Para Margarida Neves (1998), o conceito de memória é polifônico e abrangente em todas suas potencialidades. Na história, a dimensão da temporalidade é de tamanha relevância que o próprio tempo é usualmente definidor das questões relacionadas às temáticas de pesquisa.

Como meio de preservar a memória histórica vivenciada por um povo, utilizamos das fontes orais que trarão enriquecimento para nossa pesquisa e que também valorizam os atores sociais como indivíduos sujeitos-agentes de sua própria história. Ainda nos utilizamos de algumas imagens que trarão um entendimento melhor sobre o fato histórico que iremos nos deter. A memória é o melhor ponto de partida para navegantes com desejo de vento e profundidade. De fato, quando na busca de construção de identidades, os sujeitos individuais e sociais mergulham na profundidade de suas histórias e processam uma “longa viagem” através de uma dinâmica que pode apresentar um caráter espontâneo ou direcionado. Neves (1988),

---

<sup>2</sup> História da Paraíba-organizadores Antônio Clarindo B. de Souza e Fábio Gutemberg R.B. Souza- Campina Grande; EDUFPG; 2008; 219.p.

tem como referências as experiências individuais e coletivas inscritas nos quadros da vida em sociedade. Dessa forma, a memória, como um substrato da identidade, refere-se aos comportamentos e as mentalidades coletivas, na medida em que o relembrar individual encontra-se relacionado a inserção histórica de cada indivíduo.

Justamente por isso é passível observarmos a importância da preservação do Patrimônio Histórico<sup>3</sup>, pelo fato de poder ser associada à memória coletiva e individual, pois é através da memória que nos orientamos para compreender o passado, o comportamento de um determinado grupo social, como também para compreendermos a formação de identidade, resgate de raízes e a formação cultural e econômica de um povo. Segundos dados obtidos por meio do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN), a preocupação em preservar nossa identidade histórica e cultural surge no início do século XX, onde as primeiras medidas aparecem.

Após progressiva erradicação das linhas ferroviárias e a suspensão do transporte de passageiros comandado pelo Estado, o processo de desestatização da malha ferroviária, entre as décadas de 1980 e 1990, foi um período de muita resistência por partes dos órgãos públicos. Após esse momento, as ferrovias têm passado por um violento processo de sucateamento e abandono, e sob a guarda do IPHAN, IPHAEP<sup>4</sup>, ou outros órgãos, espera-se que, como patrimônio ferroviário, venha ter um destino mais emblemático e de melhor utilização.

A preservação dos patrimônios históricos da humanidade é uma preocupação mundial através de leis de proteção e restaurações que possibilitam as características originais. Atrelado as representações das ferrovias e sua articulação com suas memórias e esquecimentos destacamos o que Le Goff (1990) defende:

Tornaram-se senhores das memórias e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva. (LE GOFF, 1990, p.426).

Desta maneira, observa-se que a tendência atual à patrimonialização dos remanescentes ferroviários está relacionada ao desfalecimento de sua atribuição funcional, da degradação e do abandono a malha ferroviária, intensificadas a partir do processo de privatização e de liquidação da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA). As ferrovias

---

<sup>3</sup> Pode ser definido como um bem material, natural, ou imaterial que possui significados e importância artística, cultural, religiosa, documental ou estética. Este é o caso da estação ferroviária de Galante que foi tombado pelo Decreto N.22.082 de 03/08/2001, tal como outras estações na Paraíba.

<sup>4</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba.

brasileiras, após passarem por um processo intenso de esquecimento, fomentados por discursos de natureza pejorativa produzidos no âmbito do Estado, são agora recuperadas e transfiguradas como importantes emblemas da memória e identidade regional e nacional. Assim, após décadas de uma amnésia instituída, que tem como resultante da parte significativa da história que também entram em riscos de patrimônio cultural e a seguirem pela posteridade através de sua simbologia emblemática da identidade e da memória coletiva, referenciadas por seus remanescentes.

Assim, no que diz respeito à organização estrutural do presente trabalho, resolvemos dividi-lo por partes que seguissem uma linearidade a fim de alcançar a compreensão do conteúdo de forma plausível. De início destaca-se o capítulo “A Estação Ferroviária de Galante

– Modernidade, Utilização e Reutilizações” onde discutiremos sobre a implantação da linha ferroviária no Brasil e na Paraíba e as consequências que tal inserção trouxe com o advento da modernidade. O segundo capítulo será “O Acidente na Maria Cabocla” no qual relataremos como se deu a tragédia que ocorreu na linha ferroviária e analisaremos as consequências e as demandas ocorridas posteriormente ao acidente. Logo mais adiante encontra-se “Memórias de uma Tragédia: Relatos Orais Sobre o Acidente”, momento reservado para relatos de entrevistados, os quais têm a história do acidente como parte de suas lembranças de juventude. Por fim, no que diz respeito ao desenrolar deste estudo, tem-se as considerações finais.

Queremos compreender, com essa pesquisa, tanto a incorporação, quanto a importância e reutilização da estação ferroviária do distrito de Galante, como também todos os desdobramentos do trágico acidente e as diversas memórias que lhe perpassam. Isso porque acreditamos que é importante estudar tal fato para os habitantes do lugar, justificando-se, assim, nossa pesquisa como uma tentativa de retirar tais memórias do esquecimento coletivo que está aos poucos se inserindo e historicizando o acidente.

## 2. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GALANTE – MODERNIDADE, UTILIZAÇÃO E REUTILIZAÇÕES

A linha férrea no distrito de Galante<sup>5</sup> foi inaugurada em 1907, pela Gret Western of Brazil Railway<sup>6</sup>. Em 1872, ingleses reunidos em Londres criaram uma companhia para construir estradas de ferro no Brasil, que logo ficou conhecida pela pronúncia, no Brasil, como “Greitueste”. Como a sua similar inglesa, The Great Western Raiwei Company, criada em 1875, feita para fazer a ligação entre Londres e a sua parte oeste (Liverpool, Bristol), a nova empresa se destinava a abrir ferrovias em direção ao oeste, numa marcha para o agreste do Nordeste brasileiro.

Em 1873, a Great Western foi autorizada a funcionar no Brasil e, em 1875, conseguiu do Barão da Soledade a transferência da concessão para construir em Pernambuco uma ferrovia que demorou, mas chegou à Paraíba, e, assim, se expandiu com os interesses capitalistas que tiraram proveito da situação como alguns grupos, os políticos, os fazendeiros e aproveitadores que se mostravam interessados em favorecimentos individuais. Dessa forma, os trilhos se estenderam para o interior, na direção de Campina Grande marcando a expansão dos ramais. Além de passageiros, a Great Western transportava também os principais produtos da região, como açúcar, madeira, algodão, feijão e a partir do século XIX a empresa anexou a maior parte das estradas de ferro na região, o que abrange linhas estaduais, municipais e estratégicas (SANTOS, 2019).

A Great Western teve de recorrer à lenha em substituição de carvão de pedra, o que ocorreu para aumentar a devastação das reservas florestais da região. Para remediar um pouco a situação, em diversos trechos da ferrovia, a empresa criou vários hortos florestais<sup>6</sup>, onde eram cultivadas milhares de mudas de plantas nativas e também aclimatadas no país. Depois passou a utilizar o óleo combustível, poupando o restante dos recursos naturais existentes. A empresa chegou a possuir uma rede de ferroviária de mais de 1.600 quilômetros distribuídos entre os Estados da Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

---

<sup>5</sup> Galante é um dos 6 distritos de Campina Grande na Paraíba e está localizado no extremo leste do município.

<sup>6</sup>

A empresa inglesa, Great Western Brazil Railway (GWBR) adquiriu a concessão das ferrovias no Brasil, realizando transporte de cargas e pessoas até 1957.

<sup>6</sup> Melo, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidades no Nordeste**. Campina Grande: EDUFPG, 2007.

É importante salientar, todavia, que o projeto de modernização do país era defendido por uma elite burguesa e governante, para qual o Brasil era apontado como atrasado, necessitando importar e criar tecnologia para tornar-se uma nação civilizada.

No trecho da linha que interligava Campina Grande, houve a possibilidade e facilitação do escoamento do principal produto campinense: o algodão.

[...]eu me transportei ao palco da minha infância, quando o vapor chegou a Campina (...) houve música, e vivas ao gringo (referência a Cristiano Luaritzem), a quem se devia aquela iniciativa. De fato, na inauguração do trem em Campina Grande foram muitos ‘vivas ao gringo’, o prefeito da terra.<sup>7</sup> (ARANHA, 2006, p.385)

A fala do cronista Cristiano Pimentel exposto por Aranha (2006), mostra o cenário que era criado para assistir esse acontecimento tão esperado, milhares de pessoas marcaram presença, homens, mulheres e crianças, com trajes elegantes da época, aglomeravam-se na plataforma da estação para esperar o trem inaugural.

Tal como Campina Grande, o distrito de Galante foi contemplado por este serviço trazendo progresso para o distrito por muitos anos, sendo fundamental no papel econômico do lugar e um marco importante para a história. Além dos diversos produtos escoados para as diversas cidades paraibanas, Galante também teve uma importância fundamental no transporte de pessoas, por meio de sua linha férrea.

Entre essas memórias que foram unidas a histórias de tantas vidas e que se perpetuam por gerações e gerações de homens e mulheres simples, temos a do Senhor Severino Messias da Silva, que é natural de Pernambuco, da cidade de Gameleira, mas que no ano de 1985, recebia a notícia de sua transferência para a Paraíba, mais precisamente para o distrito de Galante, para dar continuidade ao que já fazia anteriormente, como nos conta ele:

[...]cheguei em Galante, aos 35 anos, hoje estou com 70 anos de vida e muitas lembranças, que entre elas, lembro de boas e de ruins. Ao chegar em galante, gostei muito do lugar e dos colegas que fizeram parte desta história, quanto ao serviço, só continuei o que já fazia, que era a manutenção dos trilhos. Não era o tempo todo um serviço pesado, mas tinha, os dias mais difíceis, pois não mudava nada nos afazeres, se tivesse mudança no tempo, ou seja, tanto fazia ser dia de sol ou de chuva, o trabalho era o mesmo, manutenção dos trilhos, e que entre a lista, eram, limpar e roçar o mato, nivelamento dos trilhos, onde os mesmos eram medidos entre o espaço de uma linha e outra, para não ocorrer descarrilamento, limpeza do bueiro, e carregar os dormentes de madeiras, que serviam de base para o firmamento dos trilhos, eram muito pesados, e era bem difícil essa parte. Outra parte ruim, para mim, era quando ocorria descarrilamento a noite, e longe, pois não importava a hora, lá íamos nós, sem hora para voltar. Sobre o salário eu achava bom o valor que recebia, e sobre

<sup>7</sup> Trecho de entrevista de Cristiano Pimentel retirado do texto Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e Região: Tramas Político-econômicas e Práticas Culturais (1880-1925) do historiador Gervásio Batista Aranha (2006).

as refeições, também era outro ponto bom, era a empresa que fornecia estas refeições que eram feita por um colega, que as vezes cozinhava no mato e dependendo de onde estava a equipe, era preparada na própria estação, que muitas vezes serviam de ponto de apoio para nós, que fazíamos estes serviços.<sup>8</sup>

Entre as remotas lembranças, o senhor Messias mencionou o nome de diversos colegas, que entre eles ainda moram em Galante e, segundo ele, todos aposentados. Assim como ele, os outros fixaram residências e construíram famílias no distrito e ainda trazem consigo objetos dessa jornada, como o garrafão térmico que levava água para beber. Ele guarda diversas lembranças que exerceu na função de mantenedor dos trilhos. Memórias pesadas e que com toda certeza lhe trazem tanto alegria, quanto sofrimento do duro trabalho. Entretanto, talvez o trecho mais emblemático da entrevista é a confirmação de descarrilhamentos acontecendo durante a noite, algo que provavelmente influenciou na tragédia que ocorreria na “Maria Cabocla”.

Em Galante, essa ramificação se tornou um fato marcante que possibilitou o crescimento econômico, cultural, demográfico e industrial ao distrito que era beneficiado com a linha férrea, na exportação de produtos para outros locais, possibilitando uma troca de cultura que influenciou de forma visível em diversas formas, como por exemplo, no modo de se vestir, nos espaços de lazeres criados, na arquitetura e também na iluminação (ARANHA, 2006).

Entretanto em diversos lugares do país, após a metade do século XX, a história do trem já vinha se despedindo dos trilhos, sobretudo com a prioridade da construção de rodovias em todo o Brasil. Com o passar dos anos essas ferrovias foram desativadas e abandonadas, começando a fazer parte do esquecimento coletivo.

No distrito de Galante, foi no final dos anos 90<sup>9</sup> em que o trem estava se despedindo dos trilhos e da população. Essa mudança causou profundas transformações no cotidiano dessas pessoas que utilizavam destes serviços, passando a utilizar outro tipo de transporte. Muitos até reclamavam do tempo que o trem demandava, quando saía de Campina Grande até a chegada em Galante. Porém, era o meio vital para se locomover, sobretudo, pela oferta de custo. Com tudo isso, os moradores do distrito de Galante perderam muito, pois tanto o mercado público, aos poucos, foi perdendo clientela, como também se observou problemas com a feira local que acontecia aos domingos e a queda em todo comércio. Outro ponto crucial que o fim do transporte ferroviário trouxe foi o desemprego para aqueles que

---

<sup>8</sup> Entrevista concedida por Severino Messias da Silva no dia 05/05/2020.

<sup>9</sup> A Estação foi desativada definitivamente no ano de 1997.

trabalhavam na sua manutenção, já que muitos nem eram da região e tiveram que voltar para suas localidades, estes eram os mesmos que colaboravam no crescimento do comércio local. Foi uma perda patrimonial para o distrito, alguns anos após a privatização a empresa responsável pela concessão abandonou toda ferrovia, sendo assim, todo o investimento feito no patrimônio foi ao chão junto com suas ruínas.

Quando o trem era um meio de transporte vital, geralmente, as estações ferroviárias eram um cenário de diversificados acontecimentos, quase sempre localizadas no centro das cidades. Hoje, acabaram transformadas em imóveis abandonados, áreas degradadas, sucateadas. Se nada for feito para que esse quadro seja mudado, o abandono dessas estações continuará, em grande parte, em razão do alto custo de sua recuperação.

Atualmente, a linha férrea de Galante, nos meses de junho, é reutilizada com o passeio turístico conhecida como “Trem do Forró”. O passeio que inclui o forró nos trilhos, tem saída da Estação Velha, no Centro de Campina Grande, contando com vagões sem bancos para que os viajantes tenham espaço para dançar o forró. Em cada vagão um trio de forró pé-de-serra anima o espaço. O trajeto é de 12 km e tem duração de uma hora e meia. No distrito de Galante é montada uma estrutura com palcos, pavilhões, barracas e restaurantes, para receber os forrozeiros, como também a população local. Para muitos é uma oportunidade de reviver momentos de um passado, para outros, uma deixa para ter uma renda extra no comércio local que é bem diversificado.

A estação ferroviária de Galante no mês de junho, quando acontece o maior São João do Mundo<sup>10</sup>, é reaberto para o público conhecer um pouco da história, que está descrita em *banners* que ficam no interior da estação também como algumas ferramentas utilizadas na época do seu apogeu, sendo a representação de um espaço de memória de um tempo marcado por outro olhar, um olhar que não volta mais.

A estação é um elo entre o passado e o presente, esse passado nos remete a época dos festejos, do vai e vem, o tempo que levou pessoas, a economia que girava em torno da estação, a intensificação do comércio e a decadência do mercado público. Com o término do mês de junho, o prédio novamente cai no esquecimento da memória, dos moradores que seguem sua vida. A tomada da consciência das rupturas com o passado e a vontade coletiva de assumir a modernidade. Trata-se do modo como as sociedades experimentam as relações que

---

<sup>10</sup> O Maior São João do Mundo, é um evento anual realizado pela prefeitura de Campina Grande, durante o mês de junho. Trata-se de uma tradicional festa junina que se realiza por meio de espetáculos, danças, quadrilhas juninas e comidas típicas. O evento atrai turistas de todas regiões do Brasil.

têm ligações com seu passado, sobretudo com os patrimônios históricos culturais que continuam a definhir entre o conflito existente que liga passado e futuro.

Figura 1: Foto atual Estação ferroviária – distrito de Galante - PB



Fonte: Arquivo pessoal – 2019

Esse é o cenário atual que faz parte do cotidiano do distrito de Galante, imagem que causa incômodo nas palavras de alguns moradores, por conta do descaso por parte do poder público com a estação que só lhe retira do esquecimento quando precisa ser explorado. O espaço mudou, como também a temporalidade dos homens que se relacionam com ela, como relata Poulet (1992, p. 54-55): “Mas se o espaço se transforma e as experiências espaciais se perdem na dinâmica incessante do tempo, os homens perdem seus elos, sua base identitária e a substância de sua história”.

Nas últimas duas décadas, o lugar vem sendo visto por vários olhares, a partir de *banners* que são encontrados no interior da estação, neles são explorados uma historiografia que enfoca a produção social de feitos dos homens que contribuíram e fizeram parte das memórias no contexto histórico local. Mas quando observamos a transformação do espaço e dos seus usos, compreendemos a dinâmica envolvendo o lugar como lócus de memória.

### 3. O ACIDENTE NA MARIA CABOCLA

*Todos os dias é um vai- e- vem  
A vida se repete na estação  
Tem gente que chega pra ficar  
Tem gente vai pra nunca mais  
Tem gente que vem e quer voltar  
Tem gente que vai e quer ficar  
Tem gente que veio só olhar  
Tem gente a sorrir e a chorar  
E assim, chegar e partir<sup>11</sup>*

<sup>11</sup> NASCIMENTO, Milton; BRANT, Fernando. Encontros e Despedidas. Rio de Janeiro: Polygram, 1985. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/milton-nascimento/47425/>. Acesso em: 20 de abril de 2020.

A viagem de trem, do dia 13 de janeiro no ano de 1970, fazendo o percurso de Campina Grande, que passava por Galante e seguia para Recife, poderia ter sido somente mais uma viagem, como tantas outras feitas anteriormente entre as diversas curvas espalhadas pelos maltratados trilhos em nosso estado, porém, a viagem desse dia não foi nada gloriosa e sim, trágica. O trem de passageiros transportava 175 pessoas e ao chegar no trecho localizado apenas a 2 km da estação de Galante, próxima a famosa curva chamada Maria Cabocla, um acidente aconteceu.

A curva fica localizada no Sítio Santana, nas terras pertencentes a seu José Siqueira que hoje são administradas por seus filhos, os quais moram no distrito de Galante. Não se sabe ao certo o porquê de a curva ter adquirido tal nome. Em conversa informal com moradores do Sítio Santana, sobre a curva ser chamada de “Maria Cabocla”, os mesmos relataram que mesmo antes da tragédia envolvendo o trem as pessoas já se referiam ao trecho por essa nomenclatura. A história que é recontada pelos mais antigos oralmente é que existiu uma cabocla naquela região que não se relacionava com ninguém, daí teria surgido o nome da curva, em homenagem a ela.

Figura 2: Curva “Maria Cabocla”



Fonte: arquivo pessoal - setembro de 2019

Há mais ou menos quinhentos metros antes de chegar na curva, o território se mostra plano, mas ao se aproximar mais já é possível perceber uma descida, e finalmente quando se chega nela, fica visível o encontro de elevações por onde passa o trem e os seus lados com lacunas abismais. Provavelmente esse deve ter sido o motivo do engenheiro ter curvado os trilhos, já que era um trecho complicado de se locomover. Isso pôde ser confirmado pelos próprios moradores que sempre afirmaram e relataram acontecimentos de descarrilamento,

---

mas sem grandes proporções. Exceto esse do dia 13 de janeiro de 1970, que ficou na memória de muitos como umas das maiores tragédias ocorridas na Paraíba.

Figura 3: Tragédia Maria Cabocla



Fonte: Retalhos Históricos de Campina Grande

O trem estava chegando no distrito de Galante por volta das 13h35 e na curva da “Maria Cabocla” descarrilou, ocasionando a morte de 12 pessoas no mesmo momento e tendo 4 de seus vagões todos com lotação completa, sendo jogados para fora dos trilhos. “Apenas a máquina e o último vagão ficaram nos trilhos”<sup>12</sup>. Posteriormente morreram mais 7 pessoas além das 154 pessoas que ficaram feridas. Campina Grande compartilhou o caos ocasionado pelo acidente, já que viu uma verdadeira agitação se formar com os inúmeros acidentados chegando aos hospitais advindos do local onde ocorrera o acidente.

O maquinista José Gomes de Melo, que estava à frente do trem naquele dia, deu o seguinte depoimento para a Revista Veja em fevereiro de 1970 “na curva senti um sopapo, como se os trilhos tivessem afundando. Olhei para trás e vi meus vagões virando, um por um. Naquele momento eu não podia fazer mais nada”. A alta velocidade foi negada pelo maquinista, mesmo com todas as desconfianças recaindo em cima dele. Porém o mesmo saiu em sua defesa, argumentando e mostrando a hora que saiu e a hora que deveria passar em Galante.

<sup>12</sup> TV Borborema, 25 de novembro de 2015.

Figura 4: O Descarrilamento do Trem



Fonte: Retalhos Históricos de Campina Grande

Figura 5: Primeiros Socorros



Fonte: TV Borborema (25/11/2015)



Figura 6: Vítimas do acidente

Fonte: TV Borborema (25/11/2015)



Figura 7: Outras Vítimas

Fonte: TV Borborema (25/11/2015)

Segundo o Blog Retalhos Históricos de CG (2015), os engenheiros da Rede Ferroviária Nordeste, cogitaram no total três hipóteses para que o acidente tivesse ocorrido:

erro de operação ou aplicação do freio; defeito mecânico; ou excesso de velocidade, mas o diretor da Rede Ferroviária Nordeste, Gilvani Pessoa Pires, logo descartou as duas primeiras hipóteses, assim a culpabilidade novamente caía sobre o maquinista. Na tentativa de se abster da culpa, além do horário de duração da viagem de Campina Grande a Galante que cita em entrevista para a Revista Veja (1970), o maquinista também negou que estivesse em alta velocidade “afirmando que viajava a 35 quilômetros por hora”<sup>13</sup>, chegando, segundo ele, no horário correto no distrito de Galante. Assim, a hipótese mais aceita para os reais motivos do acidente seria ainda a alta velocidade.

De acordo com o Blog Retalhos Históricos de CG (2015) foi nesse momento que a imprensa paraibana fez duras críticas por meio de reportagens contra a prestação de serviços da Rede Ferroviária do Nordeste, lembrando os momentos gloriosos do algodão que tanto contribuíram para a economia paraibana. No local do acidente foi construído uma capela em homenagem a todos que naquele lugar perderam suas vidas.

Essas construções fúnebres de pequenos, médios ou grandes portes reproduzem a finitude dos seres humanos e demarcam os alicerces da perda, da saudade e da memória destes que partiram. Esses pequenos espaços delimitados guardam histórias de dor e tristezas, daqueles que passaram a ser vítimas de acidentes e ou/ tragédias acontecidas em distintos locais, por costumes ligados a crenças religiosas que fazem parte da nossa cultura.

Figura 8: Capela Nossa Senhora das Dores



Fonte: arquivo pessoal- setembro 2019

A construção das capelas é uma tradição que ganhou ênfase nos anos 80, geralmente concentrada às margens das estradas, no âmbito de permanência da memória daqueles que se foram. Essas práticas fúnebres possibilitam uma reflexão histórica sobre as experiências cotidianas da morte, como cita, Olindina Ticiane (2007):

<sup>13</sup> TV Borborema, 25 de novembro de 2015.

Nessa perspectiva, as cruzeiros e capelinhas de beira de estrada são tomadas como elementos simbólicos, que constitui um universo cultural mais amplo dos seus participantes, pois tratase de pensar sobre a persistência de práticas culturais que informam sobre os modos de morrer, ainda na contemporaneidade, explicitando os credos e desejos de uma comunidade que projeta nesses objetos materiais as expectativas de bem morrer e/ ou de uma boa morte. Considerando ainda as ações criativas dos devotos e suas relações com os seus representantes religiosos [...] (ARAÚJO, 2017, p.8).

Para que os entes não sejam esquecidos, nas capelinhas é costumeiro colocar flores, coroas, velas, orações, imagem de santos e fotos dos mortos. Esses locais recebem mais visitas nas datas do acontecido e no dia de finados. Na tragédia de Maria Cabocla, no lugar do acidente, as margens da linha férrea, foi construída a Capela Nossa Senhora das Dores, conforme mostrada na figura acima. Para alguns moradores antigos de Galante, foi um dia de agonia e dor, um acontecimento que deixou muitos moradores curiosos e sentidos e, desta forma, muitos visitam o local do acidente e fazem suas orações na capela relembrando os mortos do local. Na capela ao abrir o portão, pode ser visto uma diversidade de fotos. Fotos de pessoas que já morreram, mas que têm sua lembrança sempre exposta por meio da memória fotográfica. A memória de alguém fruto de uma grande tragédia.

A tragédia corroborou na decadência dos trens nos trilhos no distrito de Galante, mesmo assim, continuou prestando seus serviços de transportar pessoas, por mais de 10 anos. Com a popularização dos automóveis, cada vez em escala maior, esse serviço foi deixando de existir.

Figura 9: Par de luvas esquecido



Fonte: arquivo pessoal, março de 2020

Com a sua desativação, a partir dos anos 90 começou o abandono, mas curiosamente, mesmo abandonado, conserva sua beleza atemporal, num paradoxo de difícil compreensão. Entre alguns objetos esquecidos no interior da estação ferroviária, ainda com muita ferrugem, observa-se roda dos vagões, pedaços de trilhos, além também desse par de luvas que demonstram um árduo serviço, certamente utilizada por aqueles que depositaram a força do trabalho necessária para se fazer o capitalismo industrial, aqueles que faziam a manutenção dos trilhos e que guardaram também forte vínculo de pertencimento com a história local. São muitas memórias que ali estão emaranhadas em meio ao abandono e a beleza de um edifício anacrônico.

#### **4. MEMÓRIAS DE UMA TRAGÉDIA: RELATOS ORAIS SOBRE O ACIDENTE**

Essa tragédia foi muito discutida, por todos do distrito de Galante, desde aqueles que já eram nascidos até outros durante a infância, inclusive um dos entrevistados também foi um dos curiosos que foi ver de perto o acidente no dia ocorrido, o Sr. Sebastião.

Em nossa primeira entrevista, destaco o senhor Sebastião Correia de Oliveira, 75 anos, que na época tinha 26 anos, pessoa simples, pequeno agricultor e criador, que lidava com o trabalho do campo e que certamente nunca tinha visto uma tragédia de tamanha proporção, mas que pelo tanto que falava, acreditamos que talvez o que presenciou, tenha mexido muito com sua memória afetiva. Conheça-o nas narrativas dele:

“A notícia sobre o acidente foi ligeiro, estava em casa no descanso do almoço quando soube, então saí correndo, para ver se dava tempo, quando cheguei na estação, vi uma grande multidão, então fui chegando mais perto e vi uma fila de pessoas no chão, alguns gritavam outros chamavam por Deus, e vi também que as pessoas que prestavam socorro, estavam tirando as roupas dos passageiros vivos que ali chegavam, pois muitos tinham sangue nas roupas e nos corpos, mas não dava para saber onde eram os ferimentos, fiquei apavorado com a cena, mas como muitas pessoas estavam indo para o local do acidente, fui também, chegando lá foi pior, muito feio, nunca esqueci do braço que vi largado, ainda com o relógio no pulso, vi também pessoas com a metade do corpo debaixo das ferragens já sem vida, mas ninguém podia tirar, por conta do peso dos ferros. Aos poucos foi chegando muita ajuda, porque entre os vivos tinham muitos machucados que estavam sendo trazidos para estação, só depois que eles eram trazidos para Campina, foi um das muitas tristezas, gritos de dor e agonia, até nas pessoas que foram só olhar, ainda tinha muita gente sendo trazida, para a estação, quando decidi voltar pra casa, porque não aguentava mais vê tudo aquilo, passei novamente pelo centro da cidade, e parece que não tinha mais ninguém em suas casas, era um corre-corre pra lá e pra cá, desci para casa, e passei o resto do dia mudo e com as lembranças rodando em minha cabeça, nessa noite não

consegui fechar os olhos, hoje depois de todo esse tempo, ainda me lembro com tristeza daquele dia em que vi tantas coisas feias.”<sup>14</sup>

A memória é também seletiva, em muitos momentos da entrevista com seu Sebastião, percebemos esforços para lembrar de alguns fatos ocorridos no dia da tragédia que, provavelmente, já tinham fugido da sua memória. Além disso, outros fatos eram repetidos por ele constantemente, possivelmente estes tinham sido mais marcantes, como por exemplo o “braço largado com o relógio no pulso” ou as “coisas feias que foram os corpos debaixo dos vagões”.

Depois do ocorrido, muitas pessoas que utilizavam o trem ficaram com receio de utilizá-lo, evitando o transporte ferroviário por algum tempo. O assunto ficou sendo o principal entre os moradores do distrito de Galante. Depois de uma semana, quando os vagões foram retirados e os trilhos consertados, as idas e vindas do transporte ferroviário voltaram a sua normalidade.

Socorro Lisboa, hoje mora em Galante, mas só soubemos da relação dela com o trágico acidente através de uma entrevista cedida por ela à TV. Achamos pertinente perguntar se ela se sentia bem em falar, já que se tratava de um momento delicado e vivido por ela, mas quando perguntamos sobre essa possibilidade, ela disse que tudo bem, não tinha problema para ela, pois quando aconteceu, ainda era uma criança e hoje está com 62 anos:

“Eu me lembro que tinha de 12 para 13 anos, e que eu tinha muito acesso aos passeios de trem, por causa do meu irmão, Antônio Hermes, que era chefe da estação ferroviária em Galante e meu pai, que também trabalhava na estação de Campina Grande. Nesse dia, meu irmão e sua esposa estavam vindo com o bebê de colo, para Galante, e lembro que pedi ao meu pai para vir com eles, e ele deixou. Nós vínhamos na primeira classe, a viagem vinha transcorrendo bem, mas me lembro que o trem vinha correndo muito, então o vagão que eu vinha, balançou bastante, balançou mesmo, como se fosse um choque, mas não saiu da linha, e quando eu olhei pela janela, para os vagões de trás, vi que todos estavam caídos e ouvi muitos gritos e muita gente debaixo do trem, com pernas debaixo dos ferros, vi gente muito machucada, mas eu muito menina, não me assustei muito, então simplesmente saímos do trem e viemos andando até Galante, então o povo foi socorrido por todo mundo, veio bombeiro, polícia, tudo e as pessoas que estavam vivas foram trazidas para a estação, todas estiradas na estação, umas com olho estourado, pernas e braços quebrados, isso eu me lembro, nessa idade somos curiosos e eu nunca tive medo, nunca tive e isso foi o que me lembro, e as pessoas que morreram não tivemos acesso, porque foram levadas direto para Campina, né. Foi isso que aconteceu, saí de lá, com trem derrubado e as pessoas gritando muito, e muitas tiveram pernas e braços amputados, e eu não tive medo, tanto é que em pouco dias voltei no mesmo trem para Campina. Pronto é disso que me lembro, que o trem vinha correndo muito e que só ficou na linha a máquina e o vagão que eu vinha, e nós não tivemos nada, porque é Deus que determina.”<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Entrevista feita com Sebastião Correia de Oliveira em setembro de 2019.

<sup>15</sup> Entrevista realizada com Socorro Lisboa Menezes de Melo em setembro de 2019.

A entrevistada Socorro Lisboa de Menezes, como disse em sua fala, ainda era uma criança e como na época a mesma morava em Campina Grande, ficou impossibilitada de voltar para casa, depois do trágico acidente, sendo possível o retorno apenas depois de uma semana. As imagens vistas por ela não foram algo que lhe perturbaram sua memória por muito tempo, isso talvez por ser, no tempo, ainda uma criança. Então a mesma seguiu com normalidade o seu cotidiano. Talvez o trecho mais interessante registrado por ela foi sobre a velocidade em que o trem vinha, afinal, esse foi um dos motivos que poderiam ter gerado o acidente e que foi negado pelo condutor.

Nas proximidades da curva existiam algumas moradias que emergiam as margens da linha férrea, sendo essas informações obtidas em relatos informais de populares que ainda moram no distrito de Galante. Os vários curiosos que se deslocaram de toda parte até o local do acidente, observaram os primeiros socorros que vieram de todas as partes. Muitos também nos relataram que foi um dia terrível. Como nos relata uma terceira entrevistada a Sr.<sup>a</sup>. Luzinete Santos Silva, conhecida por “Pretinha” hoje com 61 anos, que morava com sua mãe em uma dessas casas. Ela relembra desse episódio de forma dolorosa e cômica, ocorrido ainda na sua infância:

“Não gosto nem de lembrar desse dia, eu só tinha 11 anos, escutamos um grande barulho e quando olhamos já vimos a poeira no meio do mundo e foi quando minha mãe disse: ‘Vamos correr se não o trem vai derrubar a casa’, e todos correram e daí já ouvimos os gritos. Nesse momento, desacordei e fui socorrida por policiais que já se encontravam no local. Lembro que minha mãe tomou água com açúcar, e aí foi um desastre total, como minha casa era a mais próxima do acidente não ficou espaço para as pessoas seguirem pela linha, então me lembro de uma grande movimentação na minha casa, os corpos eram trazidos e passavam por dentro da minha casa. Não gosto nem de lembrar das cenas. Vi dona Benedita que também morava perto da minha casa, e também vinha nesse trem, e gritei muito quando vi ela agonizando, tinha ficado presa entre as ferragens, e vi ela sendo trazida e passando por dentro de casa, mas a mesma estava viva, e só morreu dez anos após de outros problemas. Me lembro que na minha casa ficou malas dos defuntos, panelas com comidas, que eles traziam e outros objetos como roupas. Deixa eu te contar outra coisa que me lembro: Uma moça que vinha no trem com o noivo, os dois estavam mortos, mas me lembro de um rapaz de Galante, chamado Moacir, não mora mais aqui, eu e outras pessoas vimos quando ele tirou do pescoço da moça, um cordão de ouro e a aliança, o mesmo foi preso na hora, por um policial local que se chama José Freire, que ainda reside em Galante.”<sup>16</sup>

A entrevistada acima ainda nos confidenciou que foram cenas muito tristes para ela, porque nunca tinha visto algo parecido, relatando que ficou chorando por muitos dias e que

---

<sup>16</sup> Entrevista concedida por Luzinete Santos Silva no dia 05/05/2020.

quando chegava a noite, tinha que dormir com sua mãe, para se acalmar. Também afirma que as cenas estão presentes em sua memória, inclusive no momento que estava sendo entrevistada e rememorando os fatos, sempre levava as mãos num gesto de cobrir o rosto. A senhora Luzinete também informou que sua mãe, que atualmente mora em Pernambuco, também compartilha com elas dessas terríveis memórias. É interessante perceber por meio da entrevista como os corpos foram tratados em meio ao alvoroço, e além disso, como mesmo em meio ao caos e a tragédia ainda existiam aproveitadores naquele meio. Também é importante perceber o uso da sua casa em meio a tragédia, já que sua casa se tornou caminho para “os corpos e maior parte dos feridos (que) foram levados para a estação ferroviária de Galante”.<sup>17</sup>

Diante do exposto por parte dos entrevistados, podemos perceber a força das experiências vividas. São memórias que se destacam de um acidente e que por seu meio podemos conhecer além da tragédia, seus anseios, crenças, convicções e medos. São pessoas anônimas, simples, sem nenhum status político ou talvez econômico, mas que são ricos por meio das suas diversas memórias e que podem contribuir para a história local. Assim, as memórias aqui reunidas da tragédia, ficam registradas para quem interessar.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção desta pesquisa é uma forma de resguardar em escrito um acontecimento do passado que, aos poucos, vem sendo esquecido. Parte também de um interesse pessoal, como afirmamos no decorrer do texto. Assim, buscamos informações que sejam possíveis para uma melhor compreensão, através da memória dos moradores, para evitar que os residentes de Galante não esqueçam das memórias locais daqueles que viveram e perderam sua vida nesse trágico fato que permanece vivo na história do distrito de Galante.

As entrevistas são memórias dos habitantes mais antigos, que carregam consigo suas histórias e que considero muito importante e necessário para o resgate dessas memórias coletivas. Assim busco ampliar essas informações desse acontecimento que completou os 49 anos, cabendo outros discursos e questionamentos em torno dessas memórias locais e que o mesmo venha contribuir para leitura de quem quer que seja.

Outras reflexões, como por exemplo, o declínio da estação ferroviária no âmbito social, também é algo importante de ser discutido, pois assim compreendemos as mudanças

---

<sup>17</sup> TV Borborema, 25 de novembro de 2015.

gradativas que ocorrem em meio a sociedade, as dificuldades da economia local, a decadência e sucateamento da estação de Galante e sua reutilização.

Acreditamos que ao falar dos diversos pontos aqui mencionados como: memórias, cidades, cultura, oralidade, estação ferroviária e fatos históricos, estamos contribuindo para a construção histórica de nossa cidade, pois são um elo de articulação que fortalece as discussões que envolvem a história local.

A tragédia foi um acontecimento triste, doloroso e marcante, sobretudo por conta das inúmeras mortes que ali ocorreram. Na busca destas memórias foi possível perceber não só as meras banalidades alheias da vida, mas a frustração de um acontecimento ocorrido que perturba as memórias, porque não pode ser esquecido.

## FONTES

### PRIMÁRIAS:

- ✓ Revista Veja (fevereiro de 1970)
- ✓ TV Borborema, Imagens e Reportagem de 25 de novembro de 2015
- ✓ Imagens de Arquivo Pessoal

### SECUNDÁRIAS:

- ✓ Retalhos Históricos de Campina Grande (imagens e dados)
- ✓ Fontes orais (entrevistas): Sebastião Correia de Oliveira, Socorro Lisboa Menezes de Melo e Luzinete Santos Silva.
- ✓ ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e Região: Tramas PolíticoEconômicas e Práticas Culturais (1880-1925)**. Campina Grande: EDUFCEG, 2006.
- ✓ GASPAR, Lúcia. **Great Western**. Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 19 abril de 2020.
- ✓ Música: Encontros e Despedidas. Milton Nascimento e Fernando Brant. Rio de Janeiro: Polygram, 1985. Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/milton-nascimento/47425/>. Acesso em: 20 de abril de 2020.

## REFERÊNCIAS

ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômico e práticas culturais (1880-1925).**

ARAÚJO, Olindina Ticiane Sousa de. **Às margens da estrada, de paus e pedras há cruzeiros e capelas: Olhares sobre a morte e o morrer em Nova Palmeira-PB (1981-2002).**

Universidade Estadual da Paraíba. Monografia de História. Campina Grande, 2007.

DELGADO, Lucília de A. Neves. **História oral e narrativa: tempo memória e identidade.**

VI Encontro Nacional de História Oral. Dossiê História oral, 6, 2003.

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidades no Nordeste.** Campina Grande: EDUFPG, 2007.

NEVES, Margarida de Souza. **História e Memória: os jogos da memória.** In: MATTOS, Ilmar Rohloff (org.). Ler e escrever para contar: documentação, historiografia e formação do historiador. Rio de Janeiro: Access, 1998.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias.**

Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53, junho de 2007.

SANTOS, Jessica Kaline Oliveira. **Memórias dos trilhos: construção e vivência da estação ferroviária nova de Campina Grande-PB (1957-1998).** Universidade Estadual da Paraíba.

Monografia de História. Campina Grande, 2019.

SILVA, Hilmaria Xavier. **A invenção de um lugar: Vivência e memória da favela da cachoeira** Campina Grande: EDUFPG, 2015. 176 f.: IL. Color.

POULET, G. **O Espaço Proustiano.** Rio de Janeiro: Imago, 1992.