



**UEPB**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS III – GUARABIRA  
CENTRO DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**LINHA DE PESQUISA: GEOGRAFIA CULTURAL E DA PERCEPÇÃO**

**LUIZ ANDRÉ SOBRAL**

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARABIRA/PB: ESPAÇO DE ABANDONO E  
MEMÓRIA VIVIDA**

**GUARABIRA/PB  
2022**

**LUIZ ANDRÉ SOBRAL**

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARABIRA/PB: ESPAÇO DE ABANDONO E  
MEMÓRIA VIVIDA**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de graduação em Geografia.

**Área de concentração:** Geografia Cultural e da Percepção.

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Me. Maria Aletheia Stedile Belizário

**GUARABIRA/PB  
2022**

S677e Sobral, Luiz Andre.  
Estação ferroviária de Guarabira/PB: [manuscrito] : espaço  
de abandono e memória vivida / Luiz Andre Sobral. - 2022.  
50 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em  
Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de  
Humanidades, 2023.

"Orientação : Profa. Ma. Maria Aletheia Stedile Belizário,  
Departamento de Geografia - CH. "

1. Estação ferroviária. 2. Socioeconômico. 3.  
Desenvolvimento. 4. Patrimônio cultural. I. Título

21. ed. CDD 910

**LUIZ ANDRÉ SOBRAL**

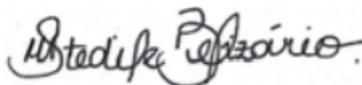
**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARABIRA/PB: ESPAÇO DE ABANDONO E  
MEMÓRIA VIVIDA**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)  
apresentado ao Curso de Licenciatura em  
Geografia da Universidade Estadual da  
Paraíba, como requisito parcial à  
obtenção do título de graduação em  
Geografia.

Área de concentração: Geografia Cultural  
e da Percepção.

Aprovada em: **12/12/2022**.

**BANCA EXAMINADORA**



---

Prof.<sup>a</sup> Me. Maria Aletheia Stedile Belizário (Orientadora)  
Mestre em Geografia pela UEC  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB/DGEO/CH)



---

Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto  
Doutor em Sociologia pela UFPB  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Regina Celly Nogueira da Silva  
Doutora em Geografia Humana pela USP  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Este trabalho é dedicado a Santíssima Trindade por ter me dado forças e ter me ensinado a ser perseverante para chegar até aqui. A minha família, principalmente a minha esposa FÁTIMA e meus filhos: Wandemberg, Andreia, Andriele e Andressa Sobral e ao meu Pai e minha mãe (in memoriam), por tudo. Dedico!

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele nada seria possível.

A minha família por estarem sempre ao meu lado dando forças e encorajando aos desafios da vida;

À minha mãe (*in memoriam*) Maria do Rosário P. Sobral por todo o amor e carinho;

A meu pai Luiz Sobral por ser minha fortaleza;

A minha esposa Fátima, por ser uma companheira de todas as horas;

Aos meus filhos Wandemberg, Andréia, Andriele e Andressa Sobral, por serem a razão de tudo.

Agradeço em especial a minha orientadora Maria Aletheia Stedile por ser uma excelente profissional e por todo o compromisso e atenção, pela dedicação e leituras sugeridas ao longo da orientação, meu muito obrigado!

Agradeço a Coordenação do curso de Geografia e a todos os professores de Geografia que compõe o quadro UEPB – Campus III de Guarabira, por serem profissionais em qual me espelho e agradeço por todo o conhecimento compartilhado;

A todos os amigos de curso que proporcionaram de alguma forma para o desenvolvimento deste trabalho e foram essenciais na trajetória acadêmica;

Agradeço ainda, a todas as pessoas em que tive a oportunidade de conhecer no entorno da estação ferroviária de Guarabira-PB, e que foram importantes para esse resgate da memória.

“Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica, mas atravessa a noite, a madrugada, o dia, atravessou minha vida, virou só sentimento.” (PRADO, 1991).

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO URBANO NO NORDESTE BRASILEIRO....</b>	<b>18</b>
2.1 O FERROVIÁRIO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL DO BRASIL .....	20
2.2 CHEGADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NO MUNICÍPIO DE GUARABIRA.....	22
2.3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: DESENVOLVIMENTO, PROGRESSO E GLAMOUR PARA A CIDADE DE GUARABIRA .....	25
2.4 LEMBRANÇAS DE UM PASSADO VIVIDO.....	27
<b>3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>37</b>
3.1 METODOLOGIA .....	37
<b>4. RESULTADOS DAS ENTREVISTAS DAS LOCALIDADES PRÓXIMAS AS LINHAS FERREAS.....</b>	<b>39</b>
4.1 SITUAÇÃO ATUAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.....	39
4.2 RELATOS DE PESSOAS QUE VIVENCIARAM NO ESPAÇO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARABIRA-PB.....	45
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>47</b>
<b>6. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>50</b>



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 –	A chegada do trem na cidade de Guarabira-PB.....	14
Figura 02 –	Figura Localização geográfica do município de Guarabira-PB .....	23
Figura 03 –	Estação ferroviária da Vila Independência.....	25
Figura 04 –	Capela Nossa Senhora de Guadalupe, e o cruzeiro que se localiza na frente da capela .....	29
Figura 05 –	Senhor Luiz Sobral da Silva nos trilhos da estação de Guarabira-PB no ano de 1975 .....	31
Figura 06 –	Reunião de moradores do bairro para discutir sobre as ações que seriam realizadas na estação, no ano de 2009 .....	34
Figura 07 –	Prédio da estação ferroviárias após revitalização dos moradores no ano de 2009 .....	35
Figura 08	Vagão de passageiros que seria transformado na Biblioteca sobre Trilhos do Parque da Estação .....	36
Figura 09 –	Estação ferroviária abandonada de Cachoeira dos Guedes.....	39
Figura 10 –	Trilhos sobre a ponte Rio Cachoeira dos Guedes.....	40
Figura 11 –	Funcionários da empresa na época da RRFSA.....	41
Figura 12 –	Estação Ferroviária de Guarabira-PB atualmente .....	42
Figura 13-	Atual situação do vagão de trem no pátio da estação ferroviária de Guarabira-PB .....	43
Figura 14:	Ponte de linha férrea sobre o Rio Paraíba.....	46

## RESUMO

O presente estudo buscou investigar como está a situação atual da estação ferroviária do município de Guarabira-PB, e entender o real motivo do abandono da malha ferroviária que funcionava na cidade de Guarabira e alguns municípios do estado da Paraíba na Região do Nordeste brasileiro. Para a fundamentação teórica foram consultados autores como: Milton Santos (1996), Tuan (1980), Melo (2007), Raminelli (1997), Gonçalves (1999), Giesbrecht (2001), Queiroz (1999), Lanna (2005), dentre outros que discutem a situação que envolvem o meio de transporte ferroviário do Brasil. Tal estudo envolveu a abordagem de pesquisa qualitativa. Para a coleta de dados foram utilizados os seguintes instrumentos: observação nas localidades por onde os trens circulavam (Espaços urbano e rural), e que eles realizavam vários serviços, e sucessivamente transportavam pessoas e mercadorias em larga escala. Entrevistas com ex-funcionários da rede ferroviária, trabalhadores de empresas terceirizadas e vizinhos daquelas localidades, onde o trem passava.

Os resultados mostraram que apesar de, os trens que ofereciam vários serviços de utilidade pública a população, ela não aceita de bom grado a retirada desse meio de transporte, e nem o abandono que ali se encontra, pois, os trens eram de grande valia para todos que se serviam de seus benefícios. É preciso que os nossos governantes vejam com bons olhos proposta de políticas pública, que seja inovadora para uma possível e/ou talvez volta dos trens, já que no passado, um dia, eles foram motivo de orgulho e glamour para a sociedade Guarabirense e municípios vizinhos. Fazer com que a população que se servia desse bem comum passe a aceitar a real situação, precisa mostrar que esse meio de transporte pode servir com outras finalidades e assim, a população passe a se sentir mais valorizada, merecedoras de um bem que era compartilhado e que todos se serviam, e não por vê-lo como um artigo cultural (objeto de recordação).

**Palavras-chave:** Estação Ferroviária. Socioeconômica. Desenvolvimento. Patrimônio Cultural.

## **ABSTRACT**

The present study sought to investigate the current situation of the railway station in the municipality of Guarabira-PB, and to understand the real reason for the abandonment of the railway network that operated in the city of Guarabira and some municipalities in the state of Paraíba in the Northeast region of Brazil. For the theoretical basis, authors such as: Milton Santos (1996), Tuan (1980), Melo (2007), Raminelli (1997), Gonçalves (1999), Giesbrecht (2001), Queiroz (1999), Lanna (2005), among others that discuss the situation involving the means of rail transport in Brazil. This study involved a qualitative research approach. The following instruments were used for data collection: observation in the locations where the trains circulated (urban and rural spaces), and that they performed various services, and successively transported people and goods on a large scale. Interviews with former employees of the railway network, workers from outsourced companies and neighbors of those locations where the train passed.

The results showed that despite the fact that the trains offered various public utility services to the population, they do not willingly accept the withdrawal of this means of transport, nor the abandonment that is found there, because the trains were of great value to all who availed themselves of its benefits. It is necessary that our rulers welcome public policy proposals, which are innovative for a possible and/or perhaps return of trains, since in the past, one day, they were a source of pride and glamor for Guarabirenses society and municipalities neighbors. Making the population that used this common good start to accept the real situation, needs to show that this means of transport can serve other purposes and thus, the population starts to feel more valued, deserving of a good that was shared and that everyone helped themselves to, and not just as a cultural article (object of remembrance).

**Keywords: Railway Station. Socioeconomic. Development. Cultural heritage.**

## INTRODUÇÃO

No Brasil, à medida que o mundo estava se modernizando, era necessário um meio de transporte que interligasse as regiões para a circulação dos produtos e subsequente de pessoas. Com isso, através dos consórcios realizados pelo Governo Imperial de D. Pedro I, inúmeros recursos estrangeiros chegaram ao país com o objetivo de interligar as cidades através do transporte ferroviário.

As redes férreas foram importantes nas transformações que aconteceram na Região Nordeste brasileiro em meados do século XIX e início do século XX. Assim, de acordo com Josemir C. de Melo (2007, p.14), “que [...] as ferrovias inglesas, ao serem construídas no Nordeste do Brasil, provocaram mudanças no meio ambiente produzindo mudanças sociais, bem como alianças com a classe dominante[...]”. Desta maneira as construções férreas foram transformando os lugares por onde seus trilhos passavam.

A partir daí foi artigo responsável pelo desenvolvimento e progresso para a cidade, sendo um dos principais benefícios à economia guarabirensis e ciclo vizinhos, que se ampliou através dos meios de transportes, principalmente o ferroviário, que junto ao comércio fixavam importante função no fortalecimento e desenvolvimento de cidades paraibanas e região do nordeste brasileiro.

Nessa perspectiva, Milton Santos (1978) se faz de fundamental importância considerar as particularidades de cada lugar no contexto global, sejam estas a cultura ou as leis de cada lugar. Assim, tendo como ponto de partida o lugar, deve-se tê-lo como o próprio mundo, pois cada lugar é o mundo.

As ferrovias iniciaram-se a partir da Revolução Industrial possibilitando a população que utilizava deste meio de transporte seguro e de baixo custo uma vida mais tranquila. Junto com elas veio toda a modernidade em que transformava a mão de obra manufaturada em mão de obra industrial que ajudou no fortalecimento, desenvolvimento econômico, cultural e social dos Municípios, Estados e Países.

Com o passar do tempo, as cidades próximas as linhas férreas iam se desenvolvendo, graças a chegada de turistas, que significava mais circulação de dinheiro injetado na economia das cidades por onde as linhas férreas passava, assim os trens traziam o progresso junto o desenvolvimento que as pessoas tanto almejavam, vinha também mercadorias que circulava e garantia a movimentação do dinheiro no comércio

local, e na medida que aumentava o fluxo de turistas as cidades também cresciam junto o caos urbano a exemplos de residências não planejadas, outros tipos de transportes etc.

Mesmo assim, era preciso pensar em planejar pois na medida que as cidades cresciam mais construções surgiam desordenadamente sem ter o mínimo de organização estrutural. Além disso, conforme e, em relação a deslocamento de uma cidade a outra, como acontecia nas cidades europeias. Segundo Ronald Raminelli (1997, p. 271):

O caos urbano, favorecido pela Revolução Industrial incentivou as primeiras tentativas de planejamento urbano de construção de uma cidade ideal. Os governantes europeus tiveram a tarefa de ordenar, higienizar e pensar em soluções para a vida urbana.

Mas, com o passar do tempo as cidades foram mudando, se organizando, crescendo com a quantidade populacional e conforme o desenvolvimento acontecia ia surgindo centro comercial a exemplo de lojas, farmácias, padarias, mercado público entre outros. Ou seja, a paisagem da cidade começava mudar, e nisso chamava atenção dos comerciantes e da população que ali circulava.

Na Paraíba, as malhas ferroviárias começaram a ser construídas na década de 1880, partindo da capital, João Pessoa rumo ao interior do Estado. O primeiro trem se instalou em 1880, em Entroncamento, ligando a capital até Sapé, em seguida chegou a Pilar em 1883, Guarabira em 1884 e um trecho ligando ao porto de Cabelo em 1889 (CBTU, 2022).

A imagem do Trem de carga é datada no final da década de 1990 a início da década 2000.



Figura 1: A chegada do trem na cidade de Guarabira-PB. **Fonte:** CEDOC (Centro de Documentação Coronel João Pimentel na cidade de Guarabira-PB).

Essa é a imagem do trem de carga chegando à cidade de Guarabira, sua finalidade era de transportar alimento em grandes quantidades por empresas privadas a exemplo da Guaraves, empresa essa que recebia milho em grandes quantidades vindo de outras regiões do Brasil.

No início da chamada modernização, havia cidades com certo desenvolvimento social e econômico ganharam ares de cidade importante — [...] podemos dizer, portanto, que o advento da estrada de ferro passou a mudar a paisagem das cidades [...] (FERNANDES, 2008, p. 103). Podemos citar o caso da cidade de Campina Grande— PB que após a implantação de trilhos férreos ganha ares de metrópole desenvolvida economicamente. Assim, a cidade de Campina Grande-PB, ganhou o nome de Rainha da Borborema pois seu desenvolvimento crescia a olhos nus, com a movimentação e circulação de dinheiro que era deixados por comerciantes que viam de outros lugares para se abastecer com mercadorias trazidas pelos trens de cargas.

Assim, nos afirma Regina Célia na obra —A questão urbana na Paraíba, onde ela discorre sobre o desenvolvimento urbano de algumas cidades da Paraíba. A partir de 1907, com a implantação do ramal da Great Western of Brazil Railway Company Ltda., a cidade de Campina Grande viu reforçada a sua —vocaçãol comercial (GONÇALVES, 1999, p. 34). Desse modo, além do desenvolvimento físico muitas cidades do nordeste brasileiro após receberem o benefício dos trilhos férreos, e suas respectivas estações, como ponto de chegada e saída, também se desenvolveram economicamente trazendo muito benefícios para os moradores da cidade e municípios vizinhos.

Lendo Menuncci (2001), no início da chamada modernização, com a ampliação do espaço da circulação entre as cidades de Guarabira, João Pessoa, Recife, e cidades do Rio Grande do Norte a exemplo da ligação com Nova Cruz, Mossoró e Natal (capital), a linha férrea que perpassava por essas cidades, se consolidou no período como um importante meio de transporte que facilitou na rápida ligação entre essas localidades, facilitando o traslado e escoamento da produção. Consequente a isso, a instalação das estações ferroviárias na Paraíba, foram essenciais para o desenvolvimento socioeconômico dos municípios.

De acordo com Pereira (2009), por diversos motivos, as antigas estações ferroviárias do Estado da Paraíba, quando ainda existem (já que dezenas foram demolidas), se encontram degradadas, abandonadas ou sem uso, como no caso do complexo que compreende a estação ferroviária de Guarabira-PB: a plataforma de

embarque de Cachoeira dos Guedes situada em Cachoeira dos Guedes e a de Ytamatay localizada no sítio Ytamatay, ambas pertencentes ao município de Guarabira. Com essas inovações modificaram o modo de vida das pessoas. Neste processo, surgiram as inúmeras construções da malha ferroviária em todo o país, ao qual proporcionaram desenvolvimento e progresso para as cidades brasileiras.

A partir do processo de erradicação dos ramais ferroviários na segunda metade do século XX, o transporte ferroviário aos poucos foi deixando de ser usado pela maioria da população, onde através dos trens eles se locomoviam e utilizavam para carregar alimentos em larga escala, tendo em vista que o transporte naquele tempo era um meio de locomoção de baixo custo e seguro, e era muito usado por populares.

O transporte ferroviário foi deixando de circular nas cidades em que havia um grande fluxo de pessoas que se beneficiavam dele com a finalidade de reduzir custos e assim, viajavam e transportava mercadorias que iam deixando as cidades próximas as linhas de trens cada vez escassas, por não circular dinheiro que significava menos arrecadação impostos e sucessivamente a renda para aqueles municípios que dependiam do fluxo de pessoas que ali chegavam só diminuía.

Mesmo diante de um cenário difícil de se aceitar o que víamos era que com o passar do tempo os prédios das ferrovias no Brasil em algumas localidades não tinha mais utilidades para população, em relação ao transporte de passageiros e para as mercadorias passou a ser considerado um patrimônio cultural, que atualmente faz parte da memória e da identidade cultural de inúmeras comunidades.

Além disso, boa parte das estações ferroviárias que estão desativadas se encontram abandonadas e esquecidas pelo poder público. Este trabalho terá como recorte espacial a estação ferroviária do município de Guarabira-PB, por trazer inúmeras recordações significativas em uma linha do tempo.

A partir disto, iremos compartilhar e entender a chegada do trem na cidade de Guarabira e municípios, como um mecanismo de progresso e desenvolvimento socioeconômico, mas, será apreciada a situação atual da estação ferroviária destas localidades, para compreender o seu processo, de como esta passou de um artigo de glamour e progresso no passado para as ruínas e esquecimento do presente.

A estação ferroviária do município supracitado está localizada no bairro da esplanada, antigamente conhecida como rua do Cruzeiro. Esta, como a maior parte das

estações desativadas da Paraíba, não têm sido conservadas ou adotadas políticas públicas de preservação deste patrimônio cultural ferroviário pelos governos responsáveis. Apesar de toda a contribuição que as ferrovias deram para o progresso do país, hoje o cenário é de desuso, descaso e abandono.

Contudo, apesar de se encontrar atualmente abandonada, a estação ferroviária de Guarabira-PB continua de pé, imponente, e resistindo ao tempo, pois, as rugosidades do espaço é o que “fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares” (SANTOS, 1996, p.140).

Assim, a estação e as suas marcas impressas no espaço ficaram guardada na memória de muitos moradores que vivenciaram o glamour da viagem sobre trilhos, o progresso e o desenvolvimento urbano, social, político e econômico do município advindo da atividade ferroviária.

Logo, este trabalho busca mostrar e entender o espaço de abandono e memória vivida deste símbolo, visando apreender o real significado desse traçado histórico e geográfico mais especificamente, como ele alterou a configuração territorial do município.

O objetivo deste trabalho consiste em mostrar que os trens chegavam por essas terras ainda pouco habitadas trazendo grandes benefícios aos moradores locais e de toda a região polarizada por Guarabira e cidades vizinhas, e como se encontra abandonada atualmente. De acordo com Andrade (2012), ao final do século XIX, com a chegada do sistema ferroviário, tornou-se um grande avanço que impulsionou a economia local, fazendo de uma pequena vila chamada de Independência (nome dado a Guarabira à época), desse um grande salto em seu desenvolvimento.

Dessa forma, esse patrimônio histórico e cultural do município continua resistindo, mas infelizmente, está completamente esquecido pelas autoridades competentes, o que um dia foi motivo de orgulho para os cidadãos, hoje se encontra em plenas ruínas sendo devastado pelo tempo em todas as localidades que fazia parte deste patrimônio público e que atendia a população necessitada.

Desta maneira, este trabalho partiu do método de pesquisa denominado fenomenologia, ao qual consistem em analisar as experiências e as vivências do homem no espaço, no qual considera as diferentes perspectivas e os valores que o indivíduo adquire no cotidiano. Assim, serão trabalhados nesta pesquisa os conceitos relacionados

ao espaço geográfico, como fixo e fluxo, questões sobre a topofilia, memória e identidade. Com isso, serão utilizados como referencial teórico as principais ideias do geógrafo Milton Santos (1996), Tuan (1980), Melo (2007), Raminelli (1997), Gonçalves (1999), (Giesbrecht (2001), Queiroz (1999), Lanna (2005), assim como autores Guarabirenses que discorrem sobre a história do município, como Souza (1995), Souza (2011), Silva (2017), dentre outros.

## 2. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO URBANO BRASILEIRO

A Revolução Industrial trouxe consigo o avanço da tecnologia e por ampliação, o surgimento de inúmeras ferrovias no início do século XIX. A indústria estava em seu esplendor, associado a isso, necessitava de um novo meio de transporte que fosse rápido e eficaz, o qual proporcionava eficiência no escoamento da produção e no transporte de passageiros, assim como de mercadorias. “No Brasil, as ferrovias começaram a ser construídas em 1854 por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, incentivado pelo governo Imperial” (SANTOS; MELO, 2016, p.5).

A revolução Em 31 de outubro de 1835, poucos anos após Sthevenson ter posto em movimento a primeira locomotiva, ligando Manchester- Liverpool, promulgava-se no Brasil a Lei nº 101, conhecida como Lei Feijó, que autorizava a criação de companhias que visassem construir uma "estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia", com privilégio de uso garantido por 40 anos. Mas apenas em 1854 foram inaugurados os primeiros quilômetros de via férrea no Brasil. Foi necessário que se passasse quase outra década para que ferrovias fossem construídas a fim de atender às pretensões político-econômicas estabelecidas nos anos 1830. [...]As linhas construídas ao longo das duas primeiras décadas de investimentos ferroviários no Brasil (1850/1860) eram, em sua maioria, de capital inglês e localizaram-se na Bahia, em Pernambuco, no Rio de Janeiro e em São Paulo, consolidando uma visão de ocupação e desenvolvimento do território, que articulava povoamento do *hinterland* a porto exportador. Foram "construídas para servir à agricultura de exportação", com impactos diferentes nas culturas de cana e café (LANNA, 2005, p.8).

A indústria significou um processo de transformações técnicas econômicas e sociais ocorridas entre o finaldo século XVIII e o início do século XIX, suas principais características foram o uso do vapor como fonte primordial de energia, no lugar da força muscular do ser humano, da tração animal e das energias hídricas e a eólicas, e a produção mecanizada, abandonando o uso do carvão como fonte de energia nas locomotivas que transitava de cidade a cidade, de região á região.

Assim, a Lei Feijó no Brasil, em 1835, cujo objetivo era modernizar o país com a construção de estradas de ferro, porém não surtiu efeitos práticos à época. Esta lei

“concedia alguns incentivos para a organização de empresas que se ocupassem de projetos destinados a ligar a capital do país às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia” (FRENDT JR., 1977, p.522).

O poder público da década de 1850 que subsidiou a construção das linhas férreas no país, porém, com iniciativas privadas, por meio do instituto da garantia de juros (QUEIROZ, 1999, p.92). Inúmeros desafios foram encontrados para implementação das ferrovias no país, contudo, o Governo implementou um sistema de concessões para atrair os investidores internacionais.

Somente em 1854 que foi inaugurado o primeiro trecho de linha férrea no Brasil, “a Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14 km de extensão. Mas a chegada da via à Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886” (IPHAN, 2014). O segundo trecho de malha ferroviária inaugurado no país foi em 1858, no porto de Recife, no estado de Pernambuco, pertencente à “*Recife and S. Francisco Railway* (primeira companhia organizada no exterior, no caso em Londres, para a construção de ferrovias no Brasil); seu trecho inicial, partindo do porto do Recife” (QUEIROZ, 1999, p.93).

A partir de 1855, foram construídas diversas estradas de ferro, como é o exemplo da *Estrada de Ferro D. Pedro II*, que se iniciava no Rio de Janeiro e tinha como destino as províncias de Minas Gerais e São Paulo, contudo, esta estrada ferroviária só foi aberta ao tráfego em 1858. Enquanto em 1867, foi inaugurada a primeira ferrovia da província de São Paulo, ligando o porto de Santos à cidade de Jundiaí, no planalto, passando pela cidade de São Paulo. A partir disto, as construções das ferrovias no país prosseguiram em ritmo acelerado, tanto, que entre os anos de 1854 e 1874, construíram-se em média 63 km por ano; até 1899, já se tinha cerca de 553 km de ferrovias (QUEIROZ, 1999).

Já na Paraíba, por volta de 1871, o Governo Imperial fez uma concessão para a construção da malha ferroviária na então província para os políticos paraibanos Diogo Velho Albuquerque Cavalcanti e Anísio Salathiel Carneiro da Cunha, e para o engenheiro André Rebouças. Depois de alguns anos, a concessão foi transferida para a companhia inglesa *Conde d’Eu Company Limited*, que implantou em solo paraibano a Estrada de Ferro Conde D’Eu (SOARES, 2018).

Entretanto Soares (2018, p.16) completa, afirmando que:

O objetivo dessa estrada de ferro era ligar a capital paraibana, através do vale do rio Parahyba do Norte, aos principais centros produtores de açúcar e algodão. Para tanto, foi construído entre 1880 e 1884, um traçado composto por uma Linha Principal (Cidade da Parahyba até a povoação de Mulungu), o Ramal de Independência (Povoação de Mulungu até a Vila de Independência) e o Ramal de Pilar (Entroncamento até a vila de Pilar) [...]. A operação dessa rede pela companhia Conde D'Eu deu-se até 1901, quando ela foi arrendada para a Great Western of Brasil Railway FERROVIARIA Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Portanto, nosso recorte temporal tem como marco inicial a data da primeira concessão, em 1871, e o fim de sua operação em 1901.

E, foi por volta de 1884 que foi inaugurada a estação ferroviária na Vila Independência (hoje a Guarabira-PB), trazendo consigo, progresso para aquela localidade. Esta estação era considerada ponta de linha, que se iniciava no Recife que passava pelo estado da Paraíba até a estação de Nova Cruz-RN como destino.

## 2.1 O FERROVIARIO COMO PATRIMONIO CULTURAL DO BRASIL

As estradas de ferro trouxeram consigo grandes transformações e desenvolvimento socioeconômico para as populações brasileiras. Os anos finais do século XIX, foram de progresso em relação a construção de ferrovias, contudo, no século XX, o ritmo das construções foi mais lento.

Desde a década de 1920, entretanto, o ritmo das construções ferroviárias tornou-se notavelmente mais lento. No ano de 1920, a rede em tráfego já alcançava um total de 28.535 km — ou seja, nada menos que 75% do máximo que viria a ser atingido em 1960. Nesse contexto, um acatado autor brasileiro sentiu-se autorizado a afirmar, com repetida ênfase, que a era ferroviária no Brasil encerra-se, para todos os efeitos práticos, em 1940 (Matos, p. 21, p. 141, p.168). Entre 1920 e 1940, com efeito, a rede em tráfego cresceu apenas à média de 286 km/ano; entre 1940 e 1960 essa média caiu para 202 km/ano, enquanto depois de 1960, conforme já mencionamos, ocorreu sensível diminuição daquela rede, pela desativação de inúmeras linhas (QUEIROZ, 1999, p.93).

Com isso, as estradas de ferro deram espaço para o transporte rodoviário, como forma de alavancar ainda mais o desenvolvimento econômico no país. Associado a isto, o transporte ferroviário sofreu vasta diminuição por falta de investimento do poder público e das empresas privadas. Para a unificação e administração das ferrovias pertencentes à União, foi criado em 1957 a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), que acabou por monopolizar o transporte ferroviário no país.

Esse período foi marcado pelo sucateamento das linhas em decorrência dos efeitos das transformações mundiais do pós-guerra e da crise internacional de 1929, que alteraram o panorama econômico mundial e afetaram diretamente a malha ferroviária do país, quando diversas empresas cujas linhas haviam sido construídas com objetivos prioritariamente econômicos acabaram indo à falência, obrigando o Governo Federal a assumir sua operação (FINGER, 2013, p.50).

A Partir disto, a RFFSA foi extinta pela Medida Provisória N° 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei 11.483, de 31 de maio de 2007. Dessa maneira, de acordo com esta lei concedeu a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis (como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais) de valor artístico, histórico e cultural, provenientes da extinta RFFSA, assim como zelar pela sua guarda e manutenção (IPHAN, 2014).

O termo patrimônio nos refere a algo voltado a herança, ou algum tipo de bem. Dessa forma, é considerável que as linhas ferroviárias brasileiras atualmente se caracterizam com um patrimônio cultural e imaterial, pois as ferrovias desde sua chegada ao Brasil, está presente na história das cidades, e dos seus cidadãos, no qual os utilizavam e traziam influência para toda a atividade local. Dessa forma, de acordo com Mamede *et al* (2008, p.82)

A conservação do patrimônio cultural é essencial para os sujeitos de um determinado território, uma vez que permite o reencontro com as raízes das suas comunidades e a reafirmação das suas identidades, além de ser um potencial atrativo cultural no planejamento turístico local (MAMEDE *et al*, 2008).

Assim, a preservação destes espaços do patrimônio cultural, está diretamente ligada às memórias, vivências, experiências e identidade local, seja dos lugares, as suas histórias, tradições, comidas, hábitos, praças, ruas e edifícios, quanto das pessoas que rememoram este passado, pois o trem ainda se faz presente no imaginário social das comunidades.

Desta maneira, Tuan (1980) nos faz refletir acerca do sentimento de pertencimento dos espaços geográficos, sendo que o sujeito ao pertencer e vivenciar as experiências de um determinado local através de todos os seus sentidos sensoriais, cria laços e relações

afetuosas com o espaço, acarretando assim “o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico” (TUAN, 1980, p.5).

Esse sentimento de pertencimento é proporcionado pelos patrimônios culturais, carregados de simbolismos eles tornam-se mediadores entre o passado e o presente, permitindo que se conheça o contexto histórico-geográfico de um lugar. Esta é outra importância dos patrimônios – não só para as pessoas vinculadas a ferrovia, mas para aquelas que não viveram na sua época – o de entender o espaço urbano e suas modificações no tempo, além de oportunizar o conhecimento sobre o legado das estradas de ferro (CASTRO, MONASTIRSKY, 2013, p.3).

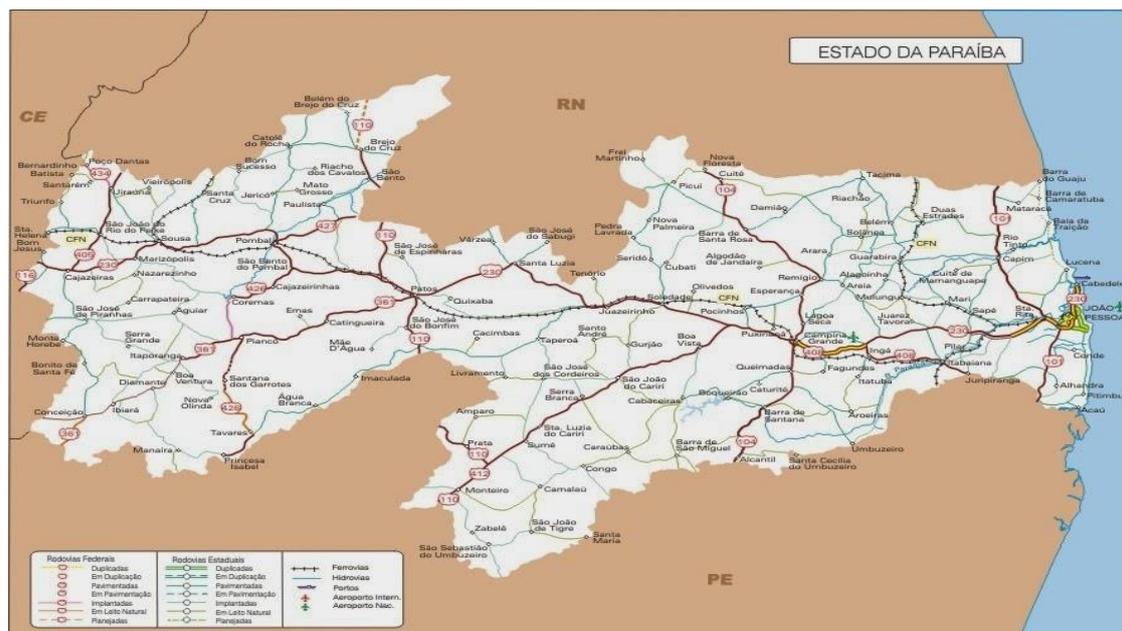
Contudo, é inegável que este patrimônio precisa ser preservado, devido ao seu simbolismo e significado no cotidiano não apenas das pessoas que vivenciaram, mas ainda para a compreensão das dinâmicas do espaço urbano, as suas modificações e o desenvolvimento das comunidades locais. Desta maneira, além da preservação das estações ferroviárias, elas precisam ser bem utilizadas pelas autoridades governantes municipais, estes precisam dar utilidade prática a estas edificações para o desenvolvimento também do município. Assim, a preservação das ferrovias se faz necessária para a manutenção da memória social e da dinâmica espacial dos lugares.

## 2.2 CHEGADA DA ESTAÇÃO FERROVIARIA NO MUNICIPIO DE GUARABIRA

O município de Guarabira-PB é considerado como uma Região Intermediária que está situada a 98 km da capital paraibana João Pessoa, conhecida como a Rainha do Brejo, de acordo com o censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o município possuía uma população de cerca de 55.326 pessoas; com população estimada no ano de 2021 para cerca de 59.389 pessoas.

O município de Guarabira-PB é uma das cidades mais populosas do interior paraibano, tornando-se uma cidade polo para as demais cidades circunvizinhas pelo seu desenvolvimento econômico e que recebe vários visitantes de cidades vizinhas. Guarabira está inserida na Região Geográfica Imediata de Guarabira e na Região Geográfica Intermediária de João Pessoa.

Ver a localização do município na figura 02, por onde passava as linhas férreas ligando os municípios da Paraíba.



**Figura 02:** Localização geográfica do município de Guarabira-PB  
**Fonte:** [Paraiba\\_Mapa\\_Rodoviário.jpg](http://Paraiba_Mapa_Rodoviário.jpg) (900×614) (bp.blogspot.com)

O município da cidade de Guarabira que é uma região bastante conhecida, e que tem um grande desenvolvimento industrial têxtil, fica localizada no Piemonte da Borborema, na Região Imediata de Guarabira, possui uma área de 162.387Km<sup>2</sup>, com altitude de 97m também conhecida como Rainha do Brejo. Com relação as suas coordenadas geográficas, a cidade possui latitude de 06° 51` 17`s, e longitude de 35° 29`24`` W. A cidade de Guarabira limita-se ao Norte com os municípios de Pírpirtuba, ao Sul com Mulungu e Alagoinha, a Leste com Araçagi e a Oeste com Pilõezinhos e Cuitegi.

O território é formado por frações funcionais diversas. Sua funcionalidade depende de demandas de vários níveis, desde o local até o mundial. A articulação entre as diversas frações do território se opera exatamente através dos fluxos que são criados em funções das atividades, da população e da herança espacial. [...], mas é preciso não esquecer que a unidade espacial do trabalho é, aqui, o que se convencionou a chamar de região produtiva. Defini-la, pois, vai exigir o reconhecimento das suas relações internas e externas mais importantes. Na verdade, aliás, relações internas e relações externas não são independentes (SANTOS, 1985, p.96).

A liderança desse processo de industrialização e desenvolvimento socioeconômico da vila Independência (atual cidade de Guarabira) esteve a cargo da Inglaterra. Daí em particular a história da estação ferroviária de Guarabira também começou na primeira metade do século XIX, segundo o historiador guarabirense Antônio Souza (2011), na época da colonização o município estava diretamente

voltado para a família de José Rodrigues Gonçalves da Costa Beiriz<sup>1</sup>, em 1755, possuidora de vastas propriedades de onde existia grande plantação de algodão, e que beneficiava as pessoas do povoado local.

Logo se estabeleceu um engenho naquela localidade, chamado de engenho Morgado, por volta da década de 1690, no qual ao seu redor começaram a construção de várias casas com a finalidade de abrigar muitos operários. Rapidamente, surgiu um núcleo populacional de considerável potência econômica, o lugar passou a progredir urbanisticamente e economicamente.

De acordo com Antônio Souza (1995), a ocupação da área que compreende hoje Guarabira, remonta ao primeiro século da colonização brasileira, resultando da política de colonização agrícola do Brasil, imposta pelo mercado Europeu, e em outros lugares.

E a história da malha ferroviária da Paraíba, em especial Guarabira foi aberta em 1881 a 1884, pela empresa *Great Western* (GW) do Brasil, de acordo com Pereira (2009), essa empresa Inglesa que tinha a posse e a concessão da *Conde d'Eu Railway Company Limited* (*Conde d'Eu*), onde está linha avançou até Pilar, incorporada a GW. E em 1884, a estação ferroviária de Independência, hoje, Guarabira foi inaugurada pela E. F. Conde D'Eu. De acordo com o site Plugados na Notícia (2020):

Localizada no atual bairro Esplanada da Estação, a nostálgica estação foi gerida por E. F. Conde D'Eu (1884-1901), Great Western (1901-1950), Rede Ferroviária do Nordeste (1950-1975), RFFSA (Rede Ferroviária Federal e Sociedade Anônima:1975-1997) e em seguida pela CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste que passou a se chamar Ferrovia Nova Transnordestina. Atualmente está sob a responsabilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), que repassou a sede e todo o seu entorno, em comodato à Prefeitura de Guarabira [...]. O prédio e a ponte de ferro que cruza o Rio Guarabira foram tombados pelo IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico do Estado da Paraíba).

A estação ferroviária que chegava nas terras da vila Independência vinda desde o Recife de 1884 a 1904, quando se uniu com a estação de Nova Cruz, no Rio Grande

---

<sup>1</sup> José Gonçalves da Costa Beiriz, português oriundo de pequena cidade de Beiriz, é considerado o fundador do município. Chegando em 1755, adquiriu terras, fundou engenho de cana-de-açúcar e fixou-se com a família, dando origem ao povoamento. (IBGE, 2017). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/guarabira/historico>>. Acesso em 08 mai. 2022.

do Norte, teve como objetivo também unir inúmeras cidades que compunham os Estados do Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, pela linha Norte (GIESBRECHTI, 2001).

A estação ferroviária da vila Independência (cidade de Guarabira) foi construída em frente ao bairro do Cruzeiro, nome dado em homenagem a Cruz presente no bairro, localizada ao lado da Capela de Nossa Senhora das Dores, onde hoje é conhecida como bairro da Esplanada devido uma nova separação de bairro que foi feita pela secretária de infraestrutura da cidade. Hoje a Capela citada ficou no então bairro de São José, na cidade de Guarabira-PB, a sua inauguração foi um marco de suma importância que proporcionou uma grande revolução e desenvolvimento econômico para a então vila (cidade de Guarabira), várias personalidades ilustres da cidade e municípios vizinhos da época se fizeram presentes na inauguração, como o presidente da província Dr. José Aires de Nascimento. Vejamos na Figura 03, a Estação ferroviária nos anos finais da década de 1880.



**Figura 03:** Estação ferroviária da vila Independência

**Fonte:** CEDOC (Centro de Documentação Coronel João Pimentel na cidade de Guarabira-PB).

Mais tarde, entre os anos de 1922 e 1932, após a chegada do trem e com o desenvolvimento socioeconômico proporcionado pelas linhas férreas, o nome da estação e da Vila Independência foram alterados para Guarabira.

Desativada em 09 de julho de 1979 pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a estação ferroviária de Guarabira contava com duas plataformas de embarque, que era uma no distrito de Cachoeira dos Guedes e outra no distrito de Itamatay, assim como um armazém para guardar assessorios, ferramentas, trilhos até mesmo grandes quantidades de mercadorias, uma casa de máquinas para veículos ferroviários de pequeno porte, para o transporte de funcionários, e três pontes férreas.

### 2.3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: DESENVOLVIMENTO, PROGRESSO E GLAMOUR PARA A CIDADE

Em meados de 1884 o trem chega à cidade de Guarabira, que nesse período ainda se qualificava como uma vila, que tinha o nome de vila Independência. O trem de cargas e de passageiros foi um importante acontecimento para a então vila, pois conseguiu dar um salto no desenvolvimento socioeconômico da localidade. Um dos benefícios mais visíveis com a chegada do trem, foi a chegada também da energia elétrica, até então, no início do século XX na região só havia luz através de lampiões e candeeiros, e o trem possibilitou a chegada progressiva da energia elétrica em algumas ruas da vila (FERNANDES, 2014).

Além disso, podemos observar que no entorno da estação ferroviária, foram construídos inúmeros casarões, principalmente nas ruas vizinhas, como na atual Rua Manoel Lordão, assim como nas proximidades da Igreja Matriz de Guarabira, hoje passou a se chamar Catedral Nossa Senhora Da Luz. Com isso, o comércio local começou também a expandir, se tornando progressivamente uma vila/cidade polarizada, na qual o seu comércio até os dias atuais serve como base para as demais cidades vizinhas, tornando assim Guarabira uma cidade polarizada e conhecida por toda região.

O transporte ferroviário chegou à cidade por volta do ano de 1884, trazendo uma grande inovação, e um progresso ao comércio local e de toda a região polarizada pelo município de Guarabira. A partir de então começou a surgir agências de Correios, lojas comerciais, cartórios, a igreja matriz da cidade,

enfim todo esse desenvolvimento originou-se a partir da valorizada posição geográfica. (GONÇALVES *et al*, 2014, p.4).

De acordo com Lynch (1997), por mais comum que possa ser o panorama de uma cidade, olhar para ela e para o seu passado pode muitas vezes nos causar uma sensação especial, pois a cidade é um espaço de atração, não apenas para quem vem de fora, mas também para seus habitantes, e a experiência com esses espaços “pode ser direta ou íntima, ou pode ser indireta e conceitual, mediada por símbolos” (TUAN, 1983, p.6-7). Nesse sentido a cidade de Guarabira localizada no Brejo Paraibano, tornava-se ao longo do século XX, um espaço atrativo, devido as suas conquistas materiais, reformas urbanas e a passagem do trem dava a conotação de moderna.

As rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. [...] nos oferecem [...] restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados. [...] O modo de produção que, [...] cria formas espaciais fixas, pode desaparecer – e isto é frequente – sem que tais formas fixas desapareçam (SANTOS, 1978, p. 138).

Na época de 1950, havia reservatórios de água no complexo da estação ferroviária, com vários cacimbões (reservatórios construídos manualmente no chão), dessa forma, a estação não possibilitou apenas viagens até outras cidades, mas também proporcionou, naquele lugar que o abrigava, a população que usufruía da estação ferroviária. Quem sabe as pessoas fossem até a estação apenas observar a locomotiva e quem nela chegava ou partia.

#### 2.4 LEMBRANÇAS DE UM PASSADO VIVIDO

A experiência de vida de cada indivíduo é um elo entre o lugar em que vive, levando em conta a paisagem cultural lizada que está exposta os lugares. Esses fatores envolvem o homem a um conjunto de manifestações que podem ser afetivas e/ou cognitivas, essas relações são construídas ao longo do tempo em cada lugar vivido. (LIMA; ROSA, 2013, p.10).

Ao começar a falar sobre este marco da fase áurea do século XVIII, lembro-me deste pedacinho de formas, que compreendia a estação ferroviária e todo o seu complexo, no qual pertencia ou era extensão do Bairro do Cruzeiro, como é conhecido até os dias atuais a rua Hermenegildo de Almeida. Esta rua na época, tinha status de bairro, devido

a sua localização. Este era o local onde se situava a estação ferroviária, ou talvez sua marca maior tenha sido um cruzeiro, que marcava a passagem do século XVIII para o século XIX. De acordo com o geógrafo Milton Santos (1994, p.122) “[...] o espaço tem um papel privilegiado, uma vez que ele cristaliza os momentos anteriores e é o lugar de encontro entre esse passado e o futuro, mediante as relações sociais do presente que nele se realizam.”

Com isso, o espaço vivido carrega significados, simbologias e relações de afetividade importantes para os indivíduos que presenciaram ou que vivenciaram as diferentes relações com um determinado ambiente.

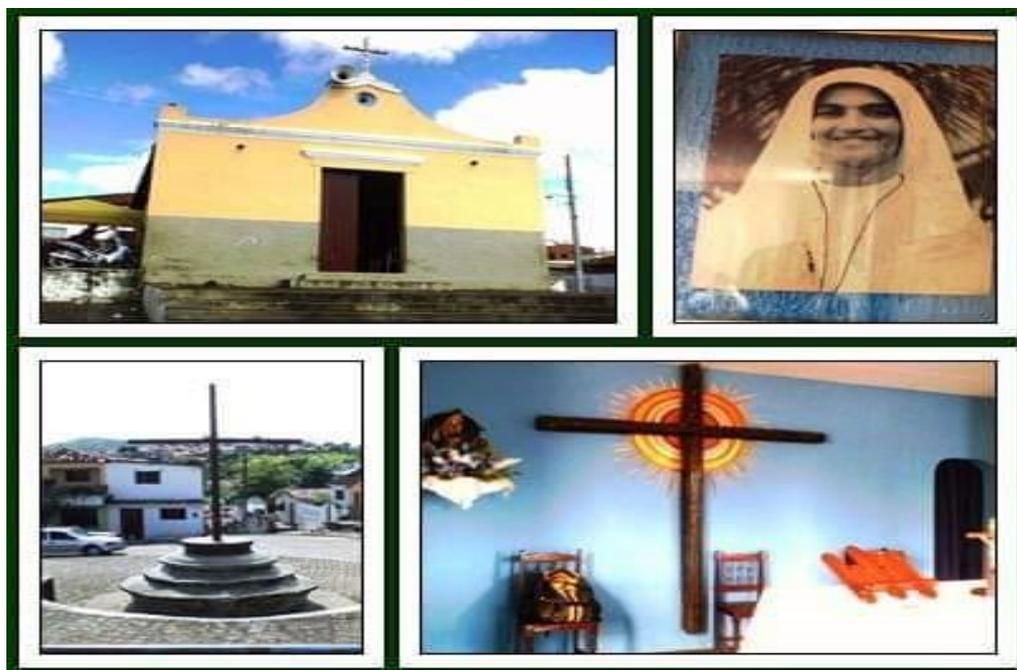
É no lugar vivido onde acontecem as relações de coexistência entre os indivíduos na sociedade. O local onde as pessoas se movem, individual e coletivamente, com objetivo de construir uma realidade que deve ser compartilhada entre os sujeitos. Nesse sentido, é no lugar que as pessoas criam vínculos com outros indivíduos e com a própria paisagem, e com isso, conseguem ampliar sua visão para além do que possam ver. O lugar pode variar do local ao global, e está carregado de significados para cada sujeito, o que permite trazer consigo experiências vivenciadas ao longo do tempo que esteve presente num determinado ambiente (LIMA; ROSA, 2013, p.11).

A denominação do Bairro do Cruzeiro advém do seu símbolo que está marcado no bairro, onde realmente possui um cruzeiro no meio da praça daquela área. Localizado em uma praça bem arborizada, onde hoje foi construída a capela Nossa Senhora das Dores o cruzeiro se encontra preservado atualmente no interior da capela, onde os fiéis têm o privilégio de orar diante deste símbolo de fé Cristão.

Vale relembrar algumas personalidades da época como Dona Maria da Praça, a Senhora Tônia e seu esposo José, o senhor Joaquim e sua esposa Maria, Marina entre outros que no momento não lembro seus nomes que se dedicava a cuidar e zelar daquela Capela. Lembro-me também da saudosa Irmã Maria, que era a responsável junto com todos os citados de cuidar e zelar pelo bem comum a todos na comunidade local, e para isso lutou e conseguiu junto ao prefeito da época Sr. Zenobio Toscano de Oliveira, para a transformação territorial do Bairro do Cruzeiro, fundindo-se como o Bairro Esplanada, no qual ambos se encontram da seguinte maneira a rua do Cruzeiro passou a pertencer ao Bairro do São José separado da Esplanada onde a Capela pertence.

A capela localizava numa parte alta do bairro da Esplanada, que dava de frente para a estação, as pessoas se reuniam para compartilhar informações e ao mesmo tempo descansar e tomar ar fresco, ou seja a ventania era muito agradável a todos que se sentava na frente da Capela nossa Senhora das Dores.

Ver na figura 04 o cruzeiro no meio da praça e a capela localizados na rua do Cruzeiro.



**Figura 04:** Capela Nossa Senhora das Dores, Imagem da Irmã Maria e o cruzeiro que se localiza na frente da capela **Fonte:** Comunidade Nossa Senhora das Dores, 2003.

Na figura 04 é possível identificar na parte superior do lado esquerdo, a capela Nossa Senhora das Dores, no ano de 2003, foi neste período no qual retiraram o cruzeiro, símbolo que caracteriza o antigo bairro (atualmente considerada rua). Este símbolo religioso foi retirado e colocado no interior da capela, como pode-se observar na parte inferior da figura 04. Na parte superior direita da figura, encontra-se a foto da irmã Maria (*in memoriam*), que foi uma das responsáveis pela fundação do bairro da Esplanada, onde está localizada a capela.

A urbanização das cidades, associadas as suas transformações, se caracterizam como um grande avanço e desenvolvimento do espaço urbano. Para Pinheiro (2007, p.61) a urbanização vai além da expansão territorial, do “crescimento físico dos artefatos, as cidades ou seus prolongamentos materiais pelo meio geográfico circundante. Compreende também, a difusão das subjetivações desenvolvidas no interior das cidades pelas outras cidades e pelos meios geográficos circundantes”.

Ademais, o desenvolvimento e o progresso da cidade de Guarabira-PB iniciaram-se a partir da chegada da malha ferroviária no município. Recorda-se então da última viagem ou passeio turístico do trem de passageiros realizada na estação ferroviária da

cidade, em dezembro de 1989, esta foi organizada pelo senhor Antônio Camilo, que saiu da estação ferroviária de Guarabira até Cabedelo.

Nesta viagem do trem, eu tive o privilégio e a satisfação de participar dessa excursão, e contemplar boa parte desse trecho da malha ferroviária, que já naquela época se mostrava sinais de precariedade, abandono e falta de manutenção, o que a época atrasou e muito a viagem, mas, olhando para este passado eu fico a refletir que aquele momento seria único e especial, e talvez devido à pouca idade, não compreendia ou até mesmo não tivesse gostado daquele passeio de trem.

Contudo, atualmente percebo como foi importante em minha vida esta viagem de trem, pois possibilitou para que eu fizesse esse registro, pois na atualidade são poucas pessoas que tiveram o privilégio de um passeio nos trens, este momento foi especial e marcante, pois foi uma vivência e experiência única e significativa. Os estímulos ocasionados pelos sentidos possibilitaram a apreciação da sensação e da compreensão do espaço que permitiram o reconhecimento espacial, dessa forma, “O mundo percebido através dos olhos é mais abstrato do que o conhecido por nós através dos outros sentidos” (TUAN, 1980, p. 12).

E, como nas lembranças da minha infância, me recordo de momentos vivido onde eu e alguns amigos de vizinhança costumávamos brincar na estação ferroviária, como também entrávamos nos vagões dos trens onde eles permaneciam parados por algumas horas. Lembro-me também que íamos tomar banho nos cacimbões d’água que havia enfrente no pátio da estação ferroviária. Lendo Barbosa (2008), disse que “O olhar dos homens sobre seu ambiente traduz suas experiências” (BARBOSA, 2008).

Por meio da percepção resgatam-se sentimentos vividos, lugares visitados, belas paisagens ou que nos causaram outrora alguma aversão. Percorremos por caminhos que estão imbricados de apreços para nós, mas na maioria das vezes não damos conta de contemplá-lo no dia a dia, devido ao apressado mundo moderno. Sabe-se da importância dessas atitudes para à identidade do ser humano, a preservação de seus valores e testemunhos do legado cultural diante da narrativa de suas histórias de vida representadas através da percepção. [...] a percepção da paisagem está associada ao contexto da dimensão da experiência de vida dos sujeitos. [...] a paisagem possui um vasto campo de signos e variadas funções o que se mistura com a vida, com o desejo, com os sonhos de cada indivíduo vivendo em sociedade em dado lugar. O cotidiano é carregado de percepções, modos de agir únicos, símbolos e sentimentos, todavia podem ser impregnados por paradoxos, identidades fragmentadas que são processos naturais do simples viver. Assim, das paisagens nascem inúmeras paisagens, de acordo com nossa percepção e vivências. Com isso, abrangem aspectos objetivos e subjetivos de mundo que tendem a cristalizar nessas respectivas referências e estruturas das dimensões espaciotemporais, onde a realidade é constituída pelo concreto e ilusório produzindo

constantemente características próprias entre a racionalidade e/ou vice e versa (LIMA; ROSA, 2013, p.4).

Assim, uma figura importante nesta relação entre o passado e o presente é o Senhor Luiz Sobral da Silva (meu pai), conhecido por Luiz Barbeiro, devido a profissão de barbeiro que exercia na época, e sem esquecer que ele também cortava cabelo de pessoas do sexo masculino, ele tinha outra habilidade que era ser um bom jogador de dama, onde alguns moradores da localidade o chamavam de professor por ensinar a jogar dama aos colegas de bairro. Muitos dos funcionários que tralhavam na estação ferroviária cortavam seus cabelos com meu pai, no seu horário de folga, assim como dividiam espaços de interação durante os jogos.

Ele (meu pai) era uma figura bem-vista na estação, ele costumava passar por lá e conversar ou seja, jogar conversa fora para matar o tempo com os funcionários, e por sua vez aproveitava o momento para jogar dama com os chefes da estação, como por exemplo: o senhor Luiz que era o chefe daquela unidade, o senhor Dijelson que também fazia parte dos funcionários da empresa, dentre outros, e eu vez por outra ao lado, observando a conversa e o jogo que sempre era interrompido quando se aproximava a hora da chegada de algum trem, momento esse que alguns curiosos se aproximavam para acompanhar a chegada do trem e seus inúmeros vagões.

Vejamos na Figura 05 uma fotografia do Senhor Luiz Sobral (meu pai) em frente a um dos trens que estava chegando na estação ferroviária de Guarabira-PB.



**Figura 05:** Senhor Luiz Sobral da Silva nos trilhos da estação de Guarabira-PB no ano de 1975.  
**Fonte:** Acervo Pessoal, Luiz André Sobral.

No início da urbanização do Bairro Esplanada, foi criado um campo de futebol de terra por alguns funcionários da rede ferroviária local, fazendo surgir o time da ferroviária, onde era disputado grandes jogos contra times locais, a exemplo do Gaivotas Futebol Clube, da Rua Prefeito Manoel Lordão (Rua do Boi choco); Cascavel de Pedro Brito; campinense de João Lucas; Cruzeiro de Mica, todos do Bairro São José; e o time do conjunto Assis Chateaubriand.

Nesses jogos havia bastante rivalidades entre os times, porém, após as partidas havia confraternizações entre todos, e eu claro ainda criança acompanhava tudo, então posso afirmar que todos esses laços de infância, adolescência e maturidade por viver e acompanhar um pouco do glamour a decadência da estação ferroviária de Guarabira-PB, sinto-me honrado de poder participar da teia simbólica decorrida no tempo histórico dentro desse espaço geográfico.

Recordando ainda deste passado, nos arredores da estação e que é difícil de tirar da memória, os pomares ou sítios de vasta fruteiras, como pés de manga, caju goiabas, graviolas, dentre outros, que rondavam a estação ferroviária de Guarabira-PB, e todos loteados sobre as responsabilidades de Seu Jorge e Dona Maria Deodato, e já rodeando o Rio Guarabira principalmente nas proximidades onde hoje fora construída a ponte da Esplanada, tinha o sítio da Dona Branca, bem as margens da ferroviária. Os seres “evoluiu junto com os valores da natureza, aumentando a capacidade do homem sobreviver e prosperar fisicamente, emocionalmente e intelectualmente” (KELLERT, 1997 Apud SILVA, 2018, p.5)

As pessoas desenvolvem um elo como meio em que vivem, detectando vários sentimentos e aspectos como a satisfação de poder usufruir de espaços naturais, contato diário com a natureza [...]. Essa satisfação e gratidão, gera outras emoções como a sensibilidade, a ética, o respeito e a vontade de preservar (NEHME, 2008 Apud MELLO *et al.* 2020, p.2).

Dessa maneira, este espaço e suas significações, trazem uma filiação inata com a natureza e o ambiente natural da localidade, ou seja, o espaço verde ali apresentado por inúmeras plantações, remonta a um vínculo de afetividade, e uma memória satisfatória da relação entre o homem e a natureza.

Para filiar-se a natureza são necessários elementos, como, sentimentos, pensamentos e comportamentos, ou seja, uma gama de valores humanos e

expressões que refletem uma padronização de crenças e disposições para agir em relação ao mundo natural. Dessa maneira, a Biofilia pode estar enraizada no conteúdo biológico, mas se toma forma a partir da experiência individual e influência cultural, sua vida não se reduz as tendências inatas (SILVA, 2018, p.5).

As pessoas que fizeram parte das memórias do passado e que se encontravam no entorno deste complexo ferroviário, sejam por sua ligação com a ferroviária, fazendo parte do quadro de ex-funcionários, como Seu Jorge, e Dona Maria Deodato, remete-me a uma boa lembrança de detalhes significantes no processo de construção da identidade da estação ferroviária.

Contudo, essas riquezas de infância que nos fazem se identificar criando laço de afetividade com a estação ferroviária de Guarabira e todo o seu cotidiano vivido do passado, por isso, surge a motivação e o empenho de fazer parte para o surgimento deste importante obra do século XVIII. Assim, a minha contribuição é levar o conhecimento a toda a sociedade local a belíssima história da malha ferroviária e a sua importância para a cidade de Guarabira, bem como as transformações urbanas e a ocupação desse espaço que fora modificando.

Uma Geografia humana dos espaços vividos reconhece e busca revelar o papel de intermediação do cotidiano e das representações espaciais, nas relações sociedade-espaço, o cotidiano visto aqui como um conjunto de momentos e eventos espaço-temporais, que dá concretude aos processos de alienação e desalienação, revelando também os limites das análises estritamente morfológicas e/ou ecológicas em Geografia, e mediando as dimensões material e abstrata na produção do espaço (SERPA, 2013, p.174).

Posto isso, o estudo do espaço vivido se faz necessário para que possamos compreender não apenas as entrelinhas dos acontecimentos do passado e que nos reflete no presente, mas ainda, as significações e a produção do espaço. Com o passar dos tempos, com as mudanças que ainda não tiveram surtidos efeitos concretos para revitalização da estação ferroviária, para servir a população de Guarabira, faço esse recorte histórico pois sou testemunha do descaso e do abandono que se encontra a antiga estação ferroviária.

Relembro muito bem que em meados de 2009 a 2010, juntamos alguns moradores do bairro Esplanada e alguns outros amigos de Guarabira, a exemplo de comerciantes e políticos, e começamos a mostrar através de reuniões, por que naquela área muito ampla dava para conversarmos sobre importantes assuntos em prol da comunidade local com a finalidade de arrecadar fundos e fazer uma reforma no prédio da

estação ferroviária de Guarabira, pois naquele momento encontrava-se com o seu telhado prestes a cair, as paredes deteriorando-se, as portas foram furtadas, e sem falar que já estavam se transformando em grande lixão como também estava sendo usada por traficantes e usuários de drogas.

Então foi criada uma comissão para trabalhar em prol da criação de um projeto dentro da nossa realidade financeira, para que pudéssemos salvar aquele patrimônio histórico, porque sempre que eu passava naquelas imediações, em meu imaginário, quando olhava, eu via a estação gritando e pedindo socorro. Logo decidimos “levantar a manga da camisa”, e, foi criado um projeto humilde e que pudesse suprir aquela necessidade de momento, esta comissão foi formada por mim, Luiz André Sobral, José Nazareno, Josélio Fidelis, Antônio Costa, Márcio Bezerril, dentre outros amigos da comunidade.

Em setembro de 2009 começamos um mutirão para a limpeza e remoção do entulho e do lixo, e dentro do projeto foi proposto a reforma nas instalações no prédio da estação ferroviária, além disso, ficou definido que seria criado um canal de rádio comunitário, no qual, posteriormente, abrangeu todo o bairro Esplanada, e uma boa parte do bairro São José; assim como um posto da Polícia Militar, com alojamentos; uma associação do bairro e, para a preservação da estação ferroviária, uma associação destinado a eventos de cultura. Tudo isso para podermos ocupar aquele espaço, dessa forma, com muito trabalho e esforço, conseguimos realizar o projeto. Ver figura 06.



**Figura 06:** Reunião de moradores do bairro para discutir sobre as ações que seriam realizadas na estação, no ano de 2009. **Fonte:** Autoria Própria, 2017. **Acervo pessoal:** Luiz André Sobral.

Após muita dedicação de todos os envolvidos a estação estava reformada, permitindo a realização de eventos culturais, festas para a comunidade e reuniões constantes no local para tratar de temas de interesse do Bairro Esplanada, contribuindo com isso, a preservação da área, fruto do nosso trabalho árduo. Desta forma, o espaço é “[...] a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais” (SANTOS, 1996, p. 88). Ele “[...] é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá.” (SANTOS, 1994, p. 111).

De acordo com Milton Santos (1994), podemos considerar esta relação entre o homem, suas vivências e ações no entorno da estação ferroviária, ou seja, do espaço através de um agrupamento dialético entre o fixo e o fluxo. Assim, o fixo consiste aqui no prédio da estação, enquanto o fluxo, nas mudanças e afluências do fixo. Por isso, um necessita do outro para se realizarem, e, são movidos através das ações provocadas pelas relações sociais.

“Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modifica” (SANTOS, 2008, p.62). contudo, “Os fluxos não têm a mesma rapidez, a mesma velocidade. As coisas que fluem e que são materiais (produtos, mercadorias, mensagens materializadas) e não materiais (ideias, ordens, mensagens não materializadas) não têm a mesma velocidade.” (SANTOS, 1994, p. 166). Adiante, vejamos como ficou a estação ferroviária após a revitalização do projeto na Figura 07.



**Figura 07:** Prédio da estação ferroviária após revitalização dos moradores em 2009. **Fonte:** História Ferroviária Paraibana, 2009. Disponível em: <<https://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2009/09/estacao-de-guarabira.html>>. Acesso em 16 jul. 2022.

Em meados de 2010, o então juiz da vara de execuções penais, o Dr. Bruno César Azevedo Izidro, através de sua solicitação ao órgão competente da união, concedeu a autorização para a criação de um projeto social para reeducando dos presídios de Guarabira. A partir disso, toda a comissão se distanciou, a fim de ceder o espaço a esse projeto, todavia, para a comunidade, esse projeto social não apresentou um retorno satisfatório, mais uma vez, por motivos que não sabemos explicar, este projeto não teve uma longa duração, porém durante esse período de duração trouxe contribuições para preservação da antiga estação ferroviária.

Logo após um longo período de abandono, depois do projeto social, o então prefeito Sr. Zenóbio Toscano de Oliveira, criou um projeto ou divulgou (digo isso em função de não ter acesso ao projeto) no ano de 2017, onde criaria um museu ferroviário e uma biblioteca em um vagão de trem, que até foi trazido, e até hoje se encontra no pátio da antiga estação ferroviária sem uso. Vejamos a seguir o local e o vagão doado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, de João Pessoa que seria revitalizado e transformado em uma biblioteca sobre trilhos.



**Figura 08:** Vagão de passageiros que seria transformado na Biblioteca sobre Trilhos do Parque da Estação **Fonte:** História Ferroviária Paraibana, 2018. Disponível em: <<https://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2018/06/?m=0>>. Acesso em 16 jul. 2022.

Contudo, com o falecimento do prefeito Sr. Zenobio Toscano de Oliveira, pouca coisa foi realizada para a restauração e preservação do prédio da estação atualmente. Fica visível a partir da Figura 08 que no entorno da estação e do vagão que lá se encontra atualmente sem função alguma a quantidade de lixo acumulado, pois no local onde deveria ser destinado para a preservação e conservação da memória de um passado de desenvolvimento do município, encontra-se esquecida, abandonada, servindo como depósito de lixo pela comunidade local.

Ao invés do museu ferroviário, no local atualmente dá espaço a sede da Superintendência de Trânsito e Transporte de Guarabira (STTRANS), em sua volta, foi instalada uma praça de academia, e uma quadra que serviria para a população mais carente utilizar em prol de uma melhor qualidade de vida. Mas isto não acontece visto que tanto o vagão quanto a quadra de esporte e a praça de academia encontram-se sucateadas, abandonada pelo poder público local. De acordo com SANTOS, 2002, P. 14) “[...] na verdade, os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo, onde estão, novas características”.

### **3. PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS**

#### **3.1 METODOLOGIA**

A abordagem fenomenológica tem como objetivo relacionar o homem e seu espaço, ou seja, o sujeito e o objeto, a partir de uma visão antropocêntrica de mundo. A fenomenologia trabalha com as experiências, com “o espaço vivido e existencial do indivíduo, que serão considerados sobre diferentes perspectivas, principalmente os valores que o indivíduo adquire no cotidiano” (NASCIMENTO; COSTA, 2016, p.44).

A fenomenologia resgata as experiências tal e qual do mundo, resultantes da interação do sujeito com as vivências em um determinado espaço. Este método de pesquisa “busca evidenciar as essências repondo-as na existência, na medida em que o palpável sempre existiu ‘ali’, numa forma prévia ao pensamento” (PEREIRA *et al*, 2010, p.174).

Este trabalho se desenvolveu através da abordagem de pesquisa qualitativa, com características exploratório-descritiva, com pesquisa de campo no local. Para a fundamentação teórica desta pesquisa foi realizado inicialmente uma revisão de literatura, a partir das ideias principais de autores que discorrem sobre o tema, como Milton Santos (1978), Ralph Menunnci, Giesbrecht (2001), Gonçalves (1999), Melo (2007), dentre outros. Por conseguinte, foi realizado uma pesquisa de campo na estação

ferroviária do município de Guarabira-PB, com o objetivo de analisar e fotografar o estado atual deste espaço.

Com isso, a partir da revisão bibliográfica, associado a observação no local, foi possível identificar relevantes informações para a construção desta pesquisa. Nesta pesquisa de campo foi analisado a extensão da linha férrea de Guarabira-PB<sup>2</sup>, sempre fazendo registro fotográfico e anotações dos danos causados pela ação do homem e do tempo.

Para a compreensão por que se chegou a essa decadência é preciso que busquemos a causa, e o que levou ao estado de abandono na linha férrea por parte dos que tem o poder político no Brasil, através de entrevistas com políticos da época da desativação da ferrovia em Guarabira/PB, funcionários que trabalhavam no período, pessoas que se utilizavam deste meio de transporte e a classe empresarial, que usavam como transporte de carga para evasão dos seus produtos.

Para a obtenção de levantamento de dados históricos realizou-se visitas ao museu municipal, historiadores locais, secretaria de cultura municipal e busca via internet em sites que mostre publicações da problemática e desenvolvimento do tema.

Este estudo de natureza aplicada consiste em um trabalho qualitativo, descritivo e investigativo, seguindo o modelo de procedimento técnico de estudo de caso a partir de coletas e análises feitas através de pesquisas, em órgãos públicos a exemplo da prefeitura municipal de Guarabira-PB, IBGE, IPHAM arquivos da RRFSA. Não podemos deixar de mencionar a visita aos locais da pesquisa do estudo do objeto, e entrevistas com antigos funcionários da rede ferroviária e moradores do bairro onde se localiza a estação ferroviária e todo o seu complexo.

Para atingir os objetivos desse referido estudo, contada com a busca de aplicação prática de conhecimentos, para a solução de problemas sociais em uma realidade circunstancial através de teorias feitas a partir da chegada da companhia férrea, no Brasil a *Great Western of Brasil*, a E.F. Conde D'eu e por último a RRFSS que detinham o monopólio estatal da malha ferroviária na Paraíba, como também a estação ferroviária de Guarabira-pb.

---

<sup>2</sup> A linha férrea do município de Guarabira-PB inicia-se no distrito de Cachoeira dos Guedes, e vai até o distrito de Passassunga, ambos loteados na zona rural do município. Nestas localidades ainda há a existência de ruínas das plataformas de embarque e desembarque de passageiros e uma ponte de ferro.

Acerca da estação ferroviária de Guarabira-PB onde foi o foco da pesquisa, possui uma área desativada. Foi analisado, a partir de observação *in loco*, a estação ferroviária de Guarabira-PB, as plataformas de embarques nos distritos da zona rural de Guarabira, no sítio Ytamatay e o distrito de Cachoeira dos Guedes, a integridade das linhas férreas, investigando a atual degradação que corre no ferroviário, e como também averiguando as situações estruturais de cada uma dessas instalações acima citada.

Através de pesquisas bibliográficas, também com visitas técnicas aos locais da pesquisa e fomentar compartilhar experiências com historiadores locais.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

##### 4.1 SITUAÇÃO ATUAL DAS ESTAÇÕES FERROVIARIAS

A Paraíba tem atualmente pouco mais de 30 km da malha ferroviária ativa, de acordo com o arquivo da extinta RRFSA (2019) e Arquivo Nacional. Somente quatro municípios do Estado são atendidos por este meio de transporte que estão concentrados na região metropolitana de João Pessoa, Bayeux, Santa Rita e Cabedelo, fazendo apenas o transporte de passageiros, com uma média diária de 10.000 passageiros.

É perceptível que esse patrimônio histórico e cultural, que são as imponentes obras arquitetônicas, as estações ferroviárias com seus conjuntos de apoio a suas extensões de ferrovias que faziam ligação de um município a outro e até ligação de um Estado para outro, estão atualmente em sua maioria abandonadas.



**Figura 09:** Estação ferroviária abandonada de Cachoeira dos Guedes. **Fonte:** Acervo pessoal, Luiz André Sobral, 2022.



**Figura 10:** Trilhos sobre a ponte Rio Cachoeira dos Guedes. **Fonte:** Acervo pessoal, Luiz André Sobral, 2022.

Este abandono das linhas férreas é uma característica muito forte no Brasil, principalmente nas regiões do interior dos Estados, especificamente do Estado da Paraíba. Isso, nos coloca em uma situação no qual ficamos mais dependentes ao transporte rodoviário, que por consequência disso, se torna muito mais caro e perigoso.

De acordo com Giesbrecht (2001) a crise no sistema ferroviário teve início na segunda metade da década de 1950, quando as companhias começaram a demitir funcionários e a transformar estações em simples pontos de parada de trem.

Posto isso, o cenário se acentuou no final dos anos de 1980 e 1990, no qual a companhia ferroviária fechava suas portas e conseqüentemente demitiram todos que prestavam serviços nas estações ferroviárias, como o chefe da estação e telegrafista, e, se

justificavam dizendo que o trem só pararia quando não tivesse alguém para descer ou subir. Após isso, as estações foram abandonadas (TOLEDO, 2018).



**Figura11:** Funcionários da empresa na época da RRFSA. **Fonte:** Arquivo pessoal do Sr. Severino Guilherme.

Essa foto é de ex-funcionários que atuaram na empresa na época. Iniciando por da direita para a esquerda Antonio Albino, Severino Nascimento, Geraldo de Antonio Chico, Orlando Soares, Severino Salbino (Bila), João Galdino, Severino Cordeiro, José Cardoso, Severino Guilherme, José Bernardo, Walfredo, José Henrique, José Marcos, Luiz Pereira (chefe de linha) e José de Oliveira.

A estação ferroviária de Guarabira nos anos de 1980 até o fim dos anos de 1990, com parceria com a empresa local da cidade Guaraves<sup>3</sup> ainda operou no tratamento de cargas trazendo milho para abastecer a empresa, e foi criada uma estrutura em torno da estação, porém, não houve investimento na estrutura do prédio, e nem no armazém de estoque e casa de manutenção e ferramentas no entorno da estação.

Nos anos seguintes a estação ferroviária continuou fechada. Não se sabe o que o governo alegava realmente para o fechamento do prédio, pois ao mesmo tempo em que

---

<sup>3</sup> Empresa fundada na cidade de Guarabira-PB, atualmente faz parte do agronegócio do Nordeste do Brasil, atuando com a produção e distribuição de rações para animais aquáticos e equinos sob as marcas Aquavita e Equivita.

fechava uma estação com pouco movimento como da cidade de Guarabira, desativava outras que apresentavam um bom fluxo.

As empresas ferroviárias nas pessoas dos diretores até escondiam de certos políticos locais, que não pretendia parar de funcionar, para não haver muita pressão, isso significa que nessa época, ainda havia políticos achando que poderiam perder votos nas suas cidades se tivessem estações fechadas. Ou seja, ainda havia políticos que usava o bem comum para proveito próprio com o objetivo de conseguir se dar bem na vida política enganando as pessoas mais ingênuas que vivia e dependia desse meio de transporte seguro e barato.

Mennuccii (2001) afirma que essas autoridades políticas não se importavam e nem tiveram a preocupação em manter este patrimônio histórico e cultural aceso, porém, cabe denunciar que estas estações quando existem já que muitas foram demolidas, estão em condições precárias como desabando, abandonadas ou sem uso. A presença de trilhos nos trechos de ligação de uma estação a outra é muito pior, muitos foram saqueados. A seguir, vejamos na Figura 11 o atual estado da estação ferroviária da cidade de Guarabira.



**Figura 12:** Estação Ferroviária de Guarabira-PB atualmente. **Fonte:** Acervo Pessoal, Luiz André Sobral, 2022.

Fica visível a qualquer indivíduo o estado de abandono atual da estação ferroviária da cidade de Guarabira-PB, pelas autoridades competentes, após o projeto

realizado no ano de 2009, pelos moradores do bairro Esplanada para a reformação do local, com o intuito de realizarmos encontros com moradores, e evitar ser ocupado por pessoas desocupadas com finalidades usar o espaço para fins de seu próprio benefícios por isso, nada mais foi feito para preservar este patrimônio que era um bem comum a todos os moradores do bairro.

De acordo com SANTOS (1996, p.38) “hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos”, assim os fixos, ou seja, tudo aquilo que é material, concreto, como as edificações, neste caso, os prédios das estações, remonta a um passado vivido, a um passado que possui história, e que tem significados e significações importantes para inúmeras pessoas, mas atualmente encontrasse abandonado e/ou esquecido pelo o poder público do município, estado e federal.



**Figura 13:** Atual situação do vagão de trem no pátio da estação ferroviária de Guarabira-PB.  
**Fonte:** Acervo Pessoal, Luiz André Sobral, 2022.

O vagão no qual seria transformado em uma biblioteca sobre trilhos, ou mesmo no museu dos fatos históricos da cidade de Guarabira-PB, encontra-se totalmente abandonado, percebe-se na Figura 13: as marcas do tempo em seu exterior a partir das ferrugens, o mato cobrindo as linhas férreas e o aumento de destroços de restos de construção jogado próximo ao vagão. É notável ainda que o vagão possui marcas de

pichação realizadas talvez por jovens da comunidade local, ou daqueles que trafega pelas linhas férreas.

Entretanto, ao observar o vagão que seria construído uma biblioteca sobre trilhos e que iria funcionar como um espaço de conhecimento e /ou leitura teria a finalidade de ajudar aos alunos de escolas vizinhas praticar a leitura, e assim dando sua contribuição aos usuários. Não se pode deixar de mencionar que é através das letras os estudantes leitores conhecem o mundo e suas particularidades, e que também próximo dos trilhos fica localizada a Escola Municipal Nazilda Cunha Moura também a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Antenor Navarro, localizado na Rua Prefeito Manuel Lordão, Centro da cidade, mas, no entanto, não é assim que acontece, o vagão que seria uma biblioteca, atualmente está em completo abandono pelos representantes do poder público local, sem deixar de mencionar que o vagão serve de indivíduos desocupados e viciados para sua satisfação pessoal.

Também o vagão por se tratar de metal (ferro) com o passar do tempo vai se deteriorando e poluído o meio ambiente, onde devemos preocupar pois existe o Rio Guarabira que passa próxima a estação abandonada da cidade, bem que o Rio Guarabira é um rio muito poluído que serviria em nada para a população, mas, o rio é o habitat de ser vivos, e que faz parte da fauna e da flora. Encontra-se ainda diversos entulhos ao seu redor, sendo possível identificar o total descaso e abandono de um objeto que seria utilizado como espaço de bem-estar, lazer e preservação da cultura e memória do município.

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos, mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que *determina* os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura continuidade. É nesse sentido que podemos dizer com Rotenstreich (1985, p. 58) que a própria história se torna um meio (um *environment*), e que a síntese realizada através do espaço não implica uma harmonia preestabelecida. Cada vez se produz uma nova síntese e se cria uma unidade (SANTOS, 2002, p. 40, grifos do autor).

Diante do exposto, podemos refletir e se questionar como as estações ferroviárias passaram a ser um importante marco para a segunda expansão urbana. E atualmente, quais os desafios que essas áreas, pelo menos aquelas que necessitaram no tempo trazer

para o planejamento urbano, e quais políticas a serem ampliadas para a preservação desses espaços.

#### 4.2 RELATO DE PESSOAS QUE VIVENCIARAM NO ESPAÇO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GUARABIRA-PB

“Vivíamos momentos felizes naquela época” lembrou dona Francisca de Oliveira, 85 anos, moradora do bairro Esplanada em Guarabira-PB, referindo-se aos anos de 1960 e início dos anos 1970, quando a ferrovia vivia seu tempo áureo na Paraíba. Hoje vivemos só de saudade da estação que está esquecida pelos administradores públicos.

Segundo o relato do Senhor José Guilherme Vieira, 68 anos, que trabalhava na manutenção de linha férrea, ele lembra com os olhos cheios de lágrimas de quando passa no entorno da antiga estação ferroviária de Guarabira, relata de que relembra de suas viagens de Guarabira-PB à Nova Cruz-RN, e conta a satisfação quase para fazer a manutenção nos trilhos, e relembra também que muitas vezes essa estação servia para levar água para matar a sede dos sertanejos.

Talvez alguns pequenos comerciantes fizessem da estação seu lugar de sobrevivência. Quem sabe quantos adeus foram ditos naquela estação, quantas paqueras, quantas brigas, quantos abraços. Esses valiosos e importantes patrimônios de edificações são dignos de políticas públicas para a conservação e salvaguarda que seja, de fato e eficaz. Atualmente a situação que se vê da estação, é um imóvel de área ampla sem utilidade alguma e inadequado, que ameaça a preservação de toda a memória e a sensibilidade contidas ali. É de extrema importância que hoje esses espaços sejam preservados.

Vale lembrar ainda as memórias do escritor guarabirense SOUZA (2011), um estudioso da área da história, e um dos personagens que fez parte do passado de Guarabira, relatava que lembrava no seu tempo de criança, no seu deslocamento para a escola e quando passava na rua Prefeito Manuel Lordão, indo ou vindo para o Colégio Da Luz, local em que estudou na década de 1980, até sua residência no bairro do Nordeste 2, no trecho de travessia localizado próximo ao Colégio Antenor Navarro.

Por inúmeras vezes foi testemunha de que no momento da chegada do trem, uma boa aglomeração de pessoas se aproximava a uma cancela (barra de ferro) que

ficava fechando a passagem no local, para acompanhar a chegada do trem de carga para a estação ferroviária.



**Figura 14:** ponte de linha férrea sobre o Rio Paraíba. Acervo pessoal, Luiz André Sobral, 2023.

Ele ressaltava com muita emoção, quando lembrava da buzina potente do trem era como se quisesse não só avisar que o trem já estava próximo à estação, mas na sua opinião a trair a atenção da população pela sua beleza e sua estrutura grandiosa de vagões acoplados a 1 ou 2 locomotivas. E por muitas vezes ficava contando o total de vagões, na verdade era um espetáculo.

Já o senhor Djelson, 81 anos, que exercia a função de chefe de estação na época da RRFSA relata que hoje, onde está situado o bairro da Esplanada havia ramais de trilhos para os trens que ali chegassem e fizessem manobras e várias locomotivas e vagões pernoitavam na estação com cargas de açúcar, milho, sal e outros.

Na realidade esse marco da engenharia do passado tem muitas histórias e é rico culturalmente. Como afirma Paula (2002, p.1) “A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital, trazia também os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos ‘encontros e despedidas’. O apito do trem regulava os hábitos”.

Dessa maneira, observa-se que esse patrimônio histórico, precisa ser mais valorizado pelo poder público pois é algo que faz parte da história e do cotidiano de pessoas que vivenciaram a época a grandeza e o progresso que foi a chegada do trem para as pequenas cidades do interior, trazendo desenvolvimento e progresso para

todos, ou seja, preciso que os nossos governantes vejam com bons olhos uma proposta de política pública que seja inovadora para uma possível e/ou talvez volta dos trens, ou quem sabe um reaproveitamento de toda as áreas pertencentes a rede ferroviária do Estado.

Já que no passado um dia eles foram motivo de orgulho e glamour para a sociedade Guarabireense e municípios vizinhos do estado da Paraíba no Nordeste brasileiro. Fazer com que a população que utilizava desse bem comum passe a se sentir mais valorizada, merecedoras de um bem que era compartilhado e que todos se serviam, e não por vê como um artigo cultural mais como algo que ajudou a cidade prosperar trazendo progresso e desenvolvimento a todos que se servia.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida tem como pretensão contribuir com os fatos sobre o impacto da linha férrea na vida dos indivíduos no Estado da Paraíba, precisamente a cidade de Guarabira-PB e municípios vizinhos, ao mesmo modo a pesquisa buscou entender na vida cotidiana daqueles que utilizava esse meio de transporte barato e seguro.

O objetivo também foi de mostrar de como se deu a chegada dos trens na cidade de Guarabira-PB e municípios vizinhos, e a sua decadência que se transformou em artigo cultural. Esse trabalho foi de suma importância para demonstrar que depois de alguns levantamentos na malha ferroviária, que esse bem comum que atendia a população fez ainda lembrar de como funcionava.

De início o espaço urbano da Paraíba no século XIX, foi modificado por meio da chegada da estrada de ferro através da implantação da linha norte que vinha de Pilar a Guarabira, e que transitava por outras localidades, entretanto para entender como se deu esse processo de transformações se faz necessário percorrer os conceitos de espaço e memória na intenção de estabelecer a relação intrínseca entre esses dois modos de perceber a Geografia e as transformações ocorridas no município de Guarabira-PB.

Lendo Milton Santos (1978), a realidade pode ser nas relações sociais vivenciadas por uma população no espaço habitado ao longo de sua história e pela forma como essa mesma população concede o dando a este espaço interesses diversos (econômicos, sociais, cultural etc.), pois é no espaço geográfico que acontece a vida.

Além dos rios, das montanhas, das ruas, dos edifícios e das plantações, há também as técnicas e as práticas de trabalhos, os laços familiares, as manifestações religiosas, as relações de igualdade e a desigualdades entre as pessoas. É assim que nessas multiplicidades de espaços da superfície terrestre que se dá a representação íntima da relação de elementos, tanto naturais quanto artificiais que se constroem e reconstroem constantemente, como explica Milton Santos (1978). É no espaço geográfico que a memória se materializa, posto que é a memória que ultrapassa a noção abstrata psicológica.

Dessa maneira, buscou-se aqui apresentar a correlação entre espaço e memória através das linhas férreas localizadas no município de Guarabira-PB no século XIX, tendo como plano de fundo as transformações ocorridas na zona urbana com a chegada

da ferrovia. Procuramos traçar uma síntese Histórica sobre o Município de Guarabira-PB, a fim de trazer à tona a memória do passado vivido ao longo da trajetória de sua formação espacial até os dias atuais.

Ademais, é sabido que foi no entorno da estação ferroviária que se deu a expansão territorial e comercial da cidade de Guarabira-PB, e atualmente é apenas um símbolo de um passado áureo fazendo parte do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade. Contudo, esta obra precisa ser valorizada socialmente, pois faz parte de todo o processo da história cultural da cidade e dos moradores da cidade de Guarabira.

Contudo, mesmo diante deste cenário vivido faz necessária que haja políticas públicas voltadas, e que reinventem/crie novas formas de atender ao público que eram usuário de um meio de locomoção barato e seguro, onde a população tanto usufruía de um bem comum, passe a se sentir inserido no meio social na situação de sociedade igualitário a todos.

## 6. REFERÊNCIAS

ANDRADE, José Vicente. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário**. São Paulo, editora ática, 2012.

BARBOSA, Letícia Maria. **TOPOFILIA, MEMÓRIA E IDENTIDADE NA VILA DO IAPI EM PORTO ALEGRE**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRGS, 2008.

CASTRO, W. R.; MONASTIRSKY, L. B. **O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano**: reflexão sobre a preservação e os usos. Anales del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2013.

CBTU. Companhia Brasileira de Trens Urbanos. 2022. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/joao-pessoa#:~:text=Em%201982%2C%20ainda%20sob%20o,Transportes%20do%20Minist%C3%A9rio%20dos%20Transportes.>>. Acesso em: 16 jul. 2022.

[Ferrovia - Mundo Educação \(uol.com.br\)](http://www.uol.com.br)

FERNANDES, D. S. **Conheça a história do trem em Guarabira**. Belezas de Guarabira-PB. 2014. Disponível em: <<https://belezasdegba.blogspot.com/2014/02/conheca-historia-do-trem-em-guarabira.html>>. Acesso em: 25 mai. 2022.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro**: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Brasília, 2013. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília: UNB, Brasília, 2013.

FRENDT JR., Roberto. **Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913**: uma avaliação da política brasileira. Revista Brasileira de Economia, Rio de Janeiro, n.31, v.3, p.521-539, jul./set. 1977.

GIESBRECHT. Ralph Menuncci. **Um dia o trem passou por aqui**. Santana de Parnaíba, São Paulo: 2001. 184 p.

GONÇALVES, Regina Célia. A questão urbana na Paraíba. /Regina Célia Gonçalves, Maria Beatriz Ferreira Lavieri, João Lavieri, Gloria Rabay.- João Pessoa: Ed. Universitária/ UFPB, 1999.

GONÇALVES, V. C. et al. **AS TRANSFORMAÇÕES E O CRESCIMENTO DA CIDADE DE GUARABIRA-PB**. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. Anais do VII CBG. Vitória: ES 2014.

GUARABIRA: Estação Ferroviária faz 136 anos de fundação e página nostálgica da cidade no Facebook homenageia. **Plugados na Notícia**. 2020. Disponível em <>. Acesso em 23 jul. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **História das Ferrovias no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>>. Acesso em 10 jul. 2022.

KELLERT, S.R. **Kinship to mastery**: biophilia in human evolution and development. United States of America: Island Press, 1997.

LANNA, A. L. D. **Ferrovias no Brasil 1870-1920**. Rev. História Econômica & História de Empresas. v. III, n.1, p. 7-40, 2005.

LIMA, O. R.; ROSA, O. **PERCEPÇÃO E TOPOFILIA: RELAÇÕES E SENTIMENTOS SOBRE A PAISAGEM DA CIDADE DE CATALÃO (GO)**. III Simpósio de Estudos Urbanos: a dinâmica das cidades e a produção do espaço. 2013. Disponível em: < [http://www.fecilcam.br/anais/ii\\_seurb/documentos/o-urbano-em-suas-difentes-escalas/lima-ozanir-r.-de.pdf](http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/o-urbano-em-suas-difentes-escalas/lima-ozanir-r.-de.pdf)>. Acesso em 15 jul. 2022.

LYNCH, K. **A imagem da cidade Lisboa**. edições 70, 1997.

MAMEDE, D. M. J. A.; Vieira, J. L.; SANTOS, A. P. G. **Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural**. Caderno Virtual de Turismo, v.8, n.2, p. 81-94, 2008.

MELO, Josemir Camilo de. Investimentos Ingleses no Nordeste canavieiro. Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900). Josemir Camilo de Melo. - Campina Grande: EDUFCG, 2007, p.41-45.

MELLO, J. B. *et al.* **DESIGN BIOFÍLICO**. XXV Jornada de Pesquisa, Salão do Conhecimento, UNIJUÍ, 2020.

NASCIMENTO, T. F.; COSTA, B. P. **Fenomenologia e geografia: teorias e reflexões**. Rev. Geografia, Ensino & Pesquisa, v. 20, n.3, p. 43-50, 2016.

NEHME, Valéria Guimarães de Freitas. **Os laços topo-biofílicos que transformam espaços em lugares para servidores e estudantes da escola Agrotécnica Federal de Uberlândia (MG): Abordagem perspectiva em geografia**. Uberlândia, 2008. 236p. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia. Instituto de Geografia, Uberlândia, 2008.

PAULA, D. A. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação dos ramais. II Congresso de História Ferroviária: Aranjuez, 2002.

PEREIRA, J. R. **História Ferroviária Paraibana**. 2009. Disponível em: <<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2009/09/>>. Acesso em: 14 set. 2021.

PEREIRA, L. A. G.; CORREIA, I. S.; OLIVEIRA, A. P. **GEOGRAFIA FENOMENOLÓGICA: ESPAÇO E PERCEPÇÃO**. Caminhos de Geografia Uberlândia, v. 11, n. 35, p. 173-178, 2010.

PINHEIRO, Karisa. **Bases Teóricas Gerais Sobre Urbanização no Brasil**. RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador-BA, ano IX, n.15, 2007.

QUEIROZ, P. R. C. **Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil**. História Econômica & História de Empresas II. v. I, p. 91-111, 1999.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In.: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (Org.). Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 271- 296.

RRFFS, A. **Arquivo nacional**. 2019. Acesso em: 24 ago. 2021.

SANTOS, J. B. dos; MELO, E. M. **Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória**. Natal: Editora do IFRN, 2016.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

- \_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1988.
- \_\_\_\_\_. **O espaço dividido:** Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. **O país distorcido:** o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.
- \_\_\_\_\_. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia a umageografia crítica. São Paulo: HUCITEC/EDUSC, 1978.
- \_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização.** Rio de Janeiro: Record, 2002.
- \_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- SERPA, Ângelo. **PAISAGEM, LUGAR E REGIÃO: PERSPECTIVAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA UMA GEOGRAFIA HUMANA DOS ESPAÇOS VIVIDOS.** GEOUSP: espaço e tempo, São Paulo, N°33, p. 168- 185, 2013.
- SILVA, Vicente Barbosa da. **Ilustres Guarabirenses.** Guarabira/ PB, 2017, TV assembleia-Guarabira. Exibido em 2019.
- SILVA, W. G. **Biofilia e práticas educativas em áreas verdes.** V CONEDU, Congresso Nacional de Educação. 2018. Disponível em: < [https://editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2018/TRABALHO\\_EV117\\_MD1\\_SA14\\_ID1145\\_10082018010447.pdf](https://editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2018/TRABALHO_EV117_MD1_SA14_ID1145_10082018010447.pdf)>. Acesso em 16 jul. 2022.
- SOARES, M. S. M. **Território e cidade nos trilhos da Estrada de Ferro Conde D’Eu:** Província da Parahyba do Norte (1871-1901). Tese (doutorado), Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2018.
- SOUZA, Antônio José de. **“O pássaro que come peixe”:** Guarabira e suascontendas política. Guarabira, 1995.
- SOUZA, Joselio Fidelis de. **Estrela o parque do prazer.** Guarabira/PB, 2011.
- TOLEDO, Marcelo. **Sobre Trilhos.** Folha de São Paulo [online]. 2018. Disponível em: < <https://sobretlhos.blogfolha.uol.com.br/2018/07/29/crise-nas-ferrovias-se-arrasta-desde-os-anos-50-diz-pesquisador/rfgt>>. Acesso em 12 jul. 2022.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar:** a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.
- \_\_\_\_\_. **Topofilia:** um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: Difel, 1980.