



UEPB

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES OSMAR DE AQUINO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

JOSÉ RICARDO BORGES DA SILVA

**MEMÓRIA E IDENTIDADE: A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE DUAS ESTRADAS/PB**

**GUARABIRA/ PB
2024**

JOSÉ RICARDO BORGES DA SILVA

**MEMÓRIA E IDENTIDADE: A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE DUAS ESTRADAS/PB**

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

Área de concentração: Poder local e organização do espaço.

Orientador: Prof. Me. Elton Oliveira da Silva

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

S586 Silva, Jose Ricardo Borges da.
Memória e identidade [manuscrito] : A refuncionalização da estação ferroviária do município de Duas Estradas/PB / Jose Ricardo Borges da Silva. - 2024.
70 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2024.

"Orientação : Prof. Me. Elton Oliveira da Silva, Departamento de Geografia - CH. "

1. Memória. 2. Identidade ferroviária. 3. Duas Estradas. 4. Estação ferroviária. I. Título

21. ed. CDD 910

JOSÉ RICARDO BORGES DA SILVA

**MEMÓRIA E IDENTIDADE: A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE DUAS ESTRADAS/PB**

Trabalho de Conclusão de Curso, monografia apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia, sob a orientação do Professor Me. Elton Oliveira da Silva, na Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial para obtenção do Grau de Licenciatura em Geografia.

Área de concentração: Poder local e organização do espaço.

Aprovada em: 20/06/2024

BANCA EXAMINADORA

Elton Oliveira da Silva

Prof. Me. Elton Oliveira da Silva (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Geisa Karla de Oliveira Borba

Prof.^a Me. Geisa Karla de Oliveira Borba (1º Examinador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Devid Wallas de Sousa Borges

Prof. Esp. Devid Wallas de Sousa Borges (2º Examinador - externo)
Especialista em Geografia e Território: Planejamento Urbano, Rural e Ambiental (UEPB)

DEDICO a todos os beijos que amorosamente
distribuí na testa da dona Isabel Pereira da
Silva, carinhosamente por mim chamada de
“vó Nena

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, desejo expressar minha profunda gratidão ao Ser Superior por ter-me inserido nessa natureza tão maravilhosa e permitido meu florescimento.

À minha mãe, Giselia Maria, agradeço por ter sido tudo e muito mais em todas as áreas da minha vida, por estar ao meu lado nos momentos bons e ruins, e por todo o cuidado e zelo que me proporcionou.

Ao meu pai, Raimundo Jovelino, agradeço por ter sido o melhor homem que já conheci, ter batalhado incansavelmente para eu pudesse estar onde eu estou, e por todos os momentos em que tentou me animar quando percebeu que eu não estava bem.

Ao meu irmão, Rodrigo Borges, agradeço por compartilhar comigo não apenas os aprendizados e lições que vivemos juntos em casa, mas também pelos momentos de conflito e apoio que fortaleceram nossa relação.

Às minhas avós, Alvanira Maria e Isabel Pereira (*In Memoriam*), por me proporcionarem momentos de felicidade e por compartilharem palavras sábias comigo, especialmente nos momentos em que pensei que nada poderia acalmar meu coração.

À minha companheira de vida Maria Beatriz, pelo apoio, carinho e compreensão durante minha caminhada acadêmica. Esse é o caso de uma luta de classe, ou de causa que me lembra você, assim como todas em que estou envolvido. Esse trabalho é tão seu quanto é meu. Graças a você, metade de mim é amor, e a outra metade também.

Ao meu orientador, Elton Oliveira por ter me acolhido e por todo apoio durante o processo de desenvolvimento desse trabalho. Agradeço pelo seu profissionalismo, dedicação e competência demonstrada ao me orientar. Seu cuidado ao observar, analisar, incentivar e corrigir foi fundamental para me auxiliar nesta pesquisa. Serei sempre grato por ter acreditado em meu potencial, e pela sua contribuição em minha jornada em busca do conhecimento.

À toda turma de 2019.2, por todos os momentos e experiências compartilhadas, todas boas conversas e tudo que aprendemos convivendo juntos. Em especial, aos amigos Weverton, Mikael, Lucas, Wellson, Michel e Jandeilson, devido ao forte laço que construímos durante os últimos anos, enfrentando desafios juntos, e pela ajuda mútua na superação de obstáculos, sem vocês eu não teria chegado até aqui. Sou grato, pelas risadas não previsíveis, e pelos choros verdadeiros. Vocês são verdadeiros pilares em minha vida, fundamentais não apenas para o meu progresso acadêmico, mas também para o meu crescimento humano.

À banca examinadora, nas pessoas do Prof. Esp. Devid Wallas de Sousa Borges e da Prof.^a Me. Geisa Karla de Oliveira Borba, pela disponibilidade e por terem aceitado ingressar nos trilhos da memória comigo.

À UEPB por ter sido uma das principais fontes de experiências da minha vida. Agradeço a todos os profissionais ligados a instituição, em especial aos professores Angélica Mara, Ana Raquel, Belarmino Mariano, Elayne Mirele, Fábio Dantas, Luciene Vieira, Ivanildo Costa, Juliana Nóbrega e Ramon Santos. Cada momento compartilhado com vocês, seja dentro ou fora da sala de aula, representou uma peça valiosa de um quebra-cabeça que pude concluir com êxito, e com cada peça, veio um aprendizado único que levarei para toda minha jornada acadêmica. Sou grato pela disposição ao me demonstrarem qual meu papel como professor diante a sociedade.

A todos os professores com que tive a honra de estudar no ensino básico, por eternizar a educação ao possibilitar a formação do pensamento crítico, meu e dos meus colegas, através desse nobre ato de coragem que é o ato de lecionar.

Agradeço a todos os detentores de memória que compartilharam suas histórias comigo, pela troca de experiências através da conversa, que me permitiu viajar através do tempo e testemunhar o apitar do trem pela ferrovia. Meus sinceros agradecimentos, vocês nunca serão esquecidos!

Ao senhor Francisco Ermínio (*In Memoriam*), popularmente conhecido como “Chico da bicicleta”, pois não consigo escutar “O trem das onze” de Adoniram Barbosa sem pensar em sua pessoa, mesmo sem ter lhe conhecido, lhe admiro muito.

Aos funcionários do CRAS Oscar Batista, pois tive a honra de dividir meus últimos anos ao lado de vocês, e aprender por meio de diversas experiências o verdadeiro sentido de sociedade.

Aos operários da classe ferroviária e a todas as pessoas que lutaram contra a privatização da rede ferroviária brasileira, expresso minha gratidão. Para todos aqueles que batalharam e continuam a lutar por um meio de transporte mais eficiente, limpo e digno, saibam que sua luta não será em vão.

Por fim, a Geografia por me tornar-me a pessoa que hoje sou.

“Saio em busca de um grande talvez”.

-Francois Rabelais

043 – LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

TÍTULO: MEMÓRIA E IDENTIDADE: A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE DUAS ESTRADAS/PB

LINHA DE PESQUISA: Poder local e organização do espaço

AUTOR: José Ricardo Borges da Silva

ORIENTADOR: Prof. Me. Elton Oliveira da Silva

BANCA EXAMINADORA: Prof. Me. Geisa Karla de Oliveira Borba;

Prof. Esp. Devid Wallas de Sousa Borges

RESUMO

O transporte ferroviário foi um dos fatores primordiais para o desenvolvimento do território brasileiro, tanto urbano quanto econômico. Onde o trem de ferro passava, trazia consigo progresso, deixando uma marca identitária no local. Esse trabalho tem como objetivo demonstrar a relação existente entre o patrimônio ferroviário com a memória, bem como analisar a identidade urbana das lembranças vividas pelos habitantes do município de Duas Estradas-PB. Foi crucial enfatizar as políticas públicas municipais voltadas para o resgate do patrimônio ferroviário, resgatando traços de uma identidade e memória do desenvolvimento urbano e socioeconômico que vinham sendo esquecidos a partir do declínio ferroviário ocorrido nas últimas décadas. Por meio de entrevistas semi-estruturadas com moradores locais, foi possível obter um vislumbre de como era para os cidadãos conviverem constantemente com o soar do apito do trem. Esse fato foi primordial para resgatar as memórias da formação do município como núcleo urbano, além de servir como um vestígio da luta dos trabalhadores ferroviários contra a privatização, que resultou no abandono das linhas ferroviárias. Ademais, notou-se a importância da preservação memorial das experiências vividas, que moldam a geografia, profundamente enraizada no cotidiano e em espaços formados por sentimento.

Palavras-Chave: Memória; Identidade ferroviária; Duas Estradas; Estação ferroviária.

043 – LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

TÍTULO: MEMORY AND IDENTITY: THE REFUNCTIONALIZATION OF THE RAILWAY STATION IN THE MUNICIPALITY OF DUAS ESTRADAS/PB

LINHA DE PESQUISA: Poder local e organização do espaço

AUTOR: José Ricardo Borges da Silva

ORIENTADOR: Prof. Me. Elton Oliveira da Silva

BANCA EXAMINADORA: Prof. Me. Geisa Karla de Oliveira Borba;

Prof. Esp. Devid Wallas de Sousa Borges

ABSTRACT

Rail transport was one of the key factors in the development of Brazilian territory, both urban and economic. Where the railway train passed, it brought progress, leaving an identity mark on the place. This work aims to demonstrate the relationship between railway heritage and memory, as well as analyze the urban identity of vivid memories held by the inhabitants of the municipality of Duas Estradas-PB. It was crucial to emphasize external public policies to rescue railway heritage, rescuing traces of an identity and memory of urban and socioeconomic development that had been forgotten following the railway decline that occurred in recent decades. Through semi-structured interviews with local residents, it was possible to obtain a glimpse of what it was like for citizens to constantly live with the sound of the train whistle. This fact was essential to recover the memories of the formation of the municipality as an urban nucleus, in addition to serving as a vestige of the struggle of railway workers against privatization, which resulted in the abandonment of the railway lines. Furthermore, the importance of memorial preservation of vivid experiences, which shape a geography, deeply rooted in everyday life and in spaces formed by feeling, was noted.

Keywords: Memory; Railway identity; Duas Estradas; Train station.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	A estação de João Pessoa, por volta de 1908.....	24
Figura 2 -	Maria Fumaça a frente da estação de João Pessoa, 1950.....	25
Figura 3 -	Predominância ferroviária no Nordeste na primeira metade século XX....	26
Figura 4 -	Mapa do Município de Duas Estradas.....	27
Figura 5 -	Busto de Antônio José da Costa, localizado ao lado da Estação.....	28
Figura 6 -	Mapa da Rede Ferroviária da <i>The Great Western of Brazil Railway Company Limited</i> em 1994	30
Figura 7 -	Linha Norte – 1950.....	31
Figura 8 –	Cruzamento entre linha férrea e PB-069 (atualmente)	32
Figura 9 –	Estação ferroviária abandonado alguns anos após o declínio ferroviário..	42
Figura 10 –	Estação ferroviária atualmente.....	46
Figura 11 –	Severino do Nascimento.....	47
Figura 12 –	Luiz Galdino do Nascimento.....	47
Figura 13 –	Alvanira Maria.....	40
Figura 14 –	Maria da Penha.....	40
Figura 15 –	Maria Geni.....	40
Figura 16 –	Tem de água no Rio Grande do Norte na década de 80.....	53

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1-	Gráfico sobre as respostas diante a última pergunta.....	53
------------	--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CBTU -	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
DNIT -	Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
FHC -	Fernando Henrique Cardoso
GWBR -	Great Western Brazil Railway
IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatístico
IPHAN -	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JK -	Juscelino Kubitschek
PB -	Paraíba
RFSA -	Rede Ferroviária Federal S.A
UEPB -	Universidade Estadual da Paraíba
VLTS -	Veículos Leves Sobre Trilhos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 – A IMPORTÂNCIA DA <i>GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY</i> PARA O DESENVOLVIMENTO DE CIDADES PARAIBANAS	17
1.1 Breve histórico sobre a chegada das ferrovias e o transporte ferroviário no Brasil e na Paraíba	21
1.2 A chegada da <i>Great Western of Brasil Railway</i> no território duasestradense	26
1.3 O fim da era ferroviária: estatização, privatização e sucateamento.....	33
CAPÍTULO 2 – NOS TRILHOS DA MEMÓRIA E IDENTIDADE FERROVIÁRIA	38
2.1 Patrimônio ferroviário duasestradense	40
2.2 Memória e identidade a partir dos moradores	46
CONSIDERAÇÕES	55
REFERÊNCIAS	58
ANEXOS	63

INTRODUÇÃO

O trem de ferro está profundamente enraizado no cotidiano da população brasileira, seu serpenteamento ainda se mantém vivo no imaginário da sociedade contemporânea, persistindo em sua relevância mesmo após seu declínio em território nacional. Inúmeras obras culturais como a música “o Trem das onze” do cantor e compositor Adoniran Barbosa, e o filme “Central do Brasil” dirigido por Walter Salles, são marcos que exercem a função de difundir a cultura ferroviária para as gerações mais jovens, por meio de um conjunto de valores, práticas, tradições e identidades.

Todavia, os principais divulgadores e detentores de memória ferroviária são os cidadãos que conviviam com as locomotivas diariamente, que guardam consigo sentimentos e lembranças de uma época que o apito dos trens ainda ecoava pelos arredores das antigas estações ferroviárias, não considerando apenas os profissionais ligados à linha, mas também incluindo aqueles que dependiam dos trilhos para realizar suas tarefas diárias.

Este estudo proposto diz respeito a identidade ferroviária e sua principal fonte de estudo, as memórias dos cidadãos que conviveram com a linha ferroviária, considerando-as como elemento modelador do espaço. Para início de debate, é fundamental compreender que a ciência geográfica utiliza os múltiplos espaços como seu principal campo de estudo, englobando, assim, os espaços permeados de significado e simbolismo, como os espaços urbanos, que segundo Toso *et al.* (2020, p. 13) “{...} são configurados a partir de identidades e memórias, pois a organização espacial é intrinsecamente associada ao passado, presente e futuro”.

Nessa perspectiva, o território¹ deve ser considerado como um espaço de experiências, permitindo que seja compreendido de forma tangível e intangível. Portanto, a partir do território cultural é possível analisar o patrimônio histórico não apenas como uma categoria material, mas também imaterial carregada de significado identitário.

As identidades são constituídas pelas práticas discursivas, como também pelas práticas socioespaciais dos agentes produtores do espaço urbano, formadas a partir das relações humanas aliadas a espacialidade, atuando dentro do contexto do espaço vivido². Portanto, a identidade de cada local não é fixa, tendo sua dinamicidade dada a representações da realidade, com foco nos fenômenos subjetivos. A cidade representa o território nas quais essas

¹ De acordo com Sposito (2003) O território, além da visão de "Estado", torna-se concreto a partir de sua interligação com a sociedade. Ainda nessa perspectiva, o território individual denota seu "espaço" de relações, seu horizonte geográfico, seus limites de deslocamento e de apreensão da realidade.

² Serpa (2019) aponta que o espaço vivido é o lugar onde as representações sociais do espaço se manifestam por meio de lembranças, memórias, proteção e cuidado com o espaço.

práticas sociais geralmente são formadas, nela ocorre um cruzamento de espaços (espaços públicos e privados, espaços sociais, espaços utópicos) compondo toda uma “trama urbana”, onde as identidades se constituem perante o corpo da cidade, na qual se forma a partir da presença da memória individual e coletiva, em que lembrança cumpre um papel primordial para se entender os valores e as relações espaço-culturais daquele local (Lins, 2008; Seyferth, 2010).

Telles (1997, p.12) acredita que a “‘memória das cidades’ está em seus velhos edifícios. Eles são o testemunho mudo, valioso, porém, de um passado distante. Suas silhuetas na grande metrópole, contudo, torna presente o pretérito”. Portanto, os edifícios têm a nobre função de transmitir às futuras gerações a memória dos eventos que ali ocorreram. Ainda na perspectiva da memória das cidades, o referido autor compreende que nossos aglomerados urbanos, frequentemente são rotulados apenas como dormitórios ou centros econômicos, invisibilizando os seres humanos que neles habitam dotados de memória individual, intrinsecamente interligada a organização social.

Ao estabelecermos uma ponte entre essa discussão e o tema em debate, é possível estabelecermos uma analogia entre a discussão das antigas estações ferroviárias e a demolição da casa dos avós, a municipalidade favorece mutilação dos elementos urbanos ligados a sentimentos, para a facilitar a construções dos amontoados de bloco de concretos contemporâneos, ou no caso das ferrovias, para a expansão de rodovias, e da própria cidade. Os cidadãos que antes eram interligadas aos trilhos, guardam a memória individual das estruturas ainda em funcionamento, e conviveram seu processo de abandono, compreendendo a necessidade da preservação desses patrimônios culturais históricos, que possibilitam a disseminação da cultura ferroviária para as gerações futuras (Telles, 1997).

Ao analisar o patrimônio histórico e cultural Mesentier (2006, p. 3) afirma que “O patrimônio cultural edificado pode ser pensado enquanto suporte da memória social, ou seja, os edifícios e áreas urbanas de valor patrimonial podem ser tomados como um ponto de apoio da construção da memória social {...}”. Mediante essa informação compreende-se a importância de políticas de preservação para a manutenção de memórias de uma população. Ao analisar tal informação necessitamos incluir o fato do imaterial, qualquer tentativa de preservação onde o edifício é modificado de forma brusca, acaba por afetar de forma negativa a manutenção da memória coletiva.

Por conseguinte, o resgate patrimonial fornece a toda malha urbana relações empíricas com a memória resgatada a partir do patrimônio material, fornecendo ao imaterial a formação

de memórias conjuntas. Através da compreensão de que o espaço é visto como produto social, a identidade ferroviária deve ser analisada no amplo aspecto geral, não apenas observando os indivíduos anteriormente ligados a ferrovia por meio de relação profissional. A memória coletiva se torna a principal fornecedora de manifestações emocionais, que minam em transformar o território cultural em lugar para os seus residentes, perpetuando as memórias coletivas, resgatando uma identidade que vinha sendo diluída a partir do descaso com o patrimônio material ferroviário.

Algumas administrações governamentais têm alcançado sucesso ao revitalizar prédios históricos, especialmente aqueles ligados à rede ferroviária, como as estações, impactando positivamente a percepção dos cidadãos em relação ao local e modificando de forma expressiva o espaço urbano. Quando as políticas urbanas referentes aos centros históricos são bem implementadas, diversos benefícios são fornecidos à população da localidade, tais como: o cultural, o jornalístico, o turístico e o político. Um exemplar da eficácia dessas políticas pode ser observado no município de Duas Estradas, inserida no Agreste Paraibano.

Seus líderes políticos deram início, em 2017, a um ambicioso projeto de resgate dos principais patrimônios históricos do município, iniciando-se com a reformulação da antiga estação ferroviária. Projeto que persiste até os dias atuais, transformando um local antes abandonado em um importante polo turístico regional, não só fortalecido o comércio local, mas também contemplando a força de sua identidade, ressaltando o potencial e a riqueza histórica de nossa região.

Considerando os fundamentos conceituais e empíricos apresentados, o objetivo desta pesquisa é demonstrar a relação existente entre o patrimônio ferroviário com a memória, bem como analisar a identidade urbana das lembranças vividas pelos habitantes do município de Duas Estradas-PB.

Neste contexto, o presente estudo se justifica pela busca de uma compreensão aprofundada das políticas públicas relacionadas à reestruturação e reabilitação do patrimônio histórico em Duas Estradas/PB. Com foco no patrimônio imaterial ferroviário, abrangendo os edifícios da estação ferroviária, o armazém e o pátio, que conseqüentemente resgata a localidade e dá sentido a partir do resgate de memórias ligadas ao tempo em que as grandes locomotivas de ferro se moviam por todo o território brasileiro, assim fornecendo ao município uma identidade ligada a suas origens formadas a partir da rede ferroviária.

O resgate patrimonial fornece aos cidadãos que vivenciam a modificação do espaço ferroviário a partir do abandono pelos órgãos públicos, causados pela privatização da linha ferroviária, a sensação de voltar ao tempo de suas memórias. E toda população é contemplada

com a educação patrimonial, contribuindo para que a luta dos trabalhadores ferroviários não seja extinta pelo passar do tempo. Assim, transformando uma área que antes era abandonada, em um local de encontros para pessoas de todo território, proporcionando benefícios para a população, que consegue usufruir do espaço de diferentes maneiras.

O presente trabalho busca resgatar memórias da formação do município como núcleo urbano, além de servir como um vestígio da luta dos trabalhadores ferroviários contra a privatização, que resultou no abandono das linhas ferroviárias, tão essenciais para o desenvolvimento do Brasil no século XX.

O método a ser utilizado será a geografia histórica, que reconhece o caráter histórico do espaço geográfico, tornando-o real através de sua historicidade. “Essa perspectiva faz dos estudos retrospectivos uma etapa essencial ao conhecimento geográfico” (Lourenço, 2005, p. 31). Moraes (2011) relata que nesse contexto de tentativa de interligação geográfica-histórica, as questões a serem abordadas são fundamentadas primordialmente no primeiro campo disciplinar, enquanto o segundo é utilizado para fomentar o método e objetivo. Nessa perspectiva, a geografia histórica entende que toda geografia deve ser considerada histórica, por surgir de uma continuidade. Dessa forma, reconhece-se que o território atual se deriva do resultado histórico de sua particularidade e formação, além da relevância das configurações territoriais moldadas por elementos geográficos, culturais, sociais e físicos.

Ao analisar o espaço do passado, o geógrafo está reconstituindo a história da cidade quanto ao processo e à forma, a espacialização e ao espraiamento dos objetos em um tempo passado, o cotidiano das pessoas, etc., portanto, trata-se de uma abordagem geográfica, em que o passado, o tempo, possui grande relevância (Oliveira, 2019, p.51).

Esta pesquisa se em uma abordagem qualitativa para observar as dinâmicas entre as interações sociais dos cidadãos locais e as mudanças físicas ocorridas no município desde a inauguração da estação ferroviária até o presente (1904 – 2024). Empregando uma abordagem participativa, envolverá relatos de experiências e entrevistas semiestruturadas com os moradores, pesquisa bibliográfica e levantamento documental, além de produção de gráfico, relacionados ao tema debatido. Juntamente com a pesquisa de campo (*in loco*) que será essencial para análise da paisagem e das práticas sociais da localidade. Além das experiências vivenciadas *in loco* pelo autor, foi analisado as experiências e os saberes dos moradores do município entrevistados, divididos em três categorias: moradores antigos do município, ex-funcionários da rede ferroviária e a atual gestão (2016-2024).

CAPÍTULO 1 – A IMPORTÂNCIA DA *GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY* PARA O DESENVOLVIMENTO DE CIDADES PARAIBANAS

As primeiras locomotivas surgiram no início do século XIX, na Inglaterra, sendo máquinas que utilizavam motores a vapor, conhecidas em território brasileiro como marias-fumaça. Logo, desde a revolução industrial, a ferrovia se tornou o principal meio de transporte, pois, após o capital se apropriar da esfera da produção, veio o desenvolvimento do sistema econômico e social chamado capitalismo. O surgimento do trem de ferro está ligado à necessidade capitalista de um meio de transporte capaz de escoar a produção que começava a ser realizada em larga escala, impulsionada pelas transformações sociais da civilização europeia e da substituição da ferramenta pela máquina (IPHAN, 2010; Coggiola, 2010).

Segundo Coggiola (2010, p.22), “As carruagens viajavam a 12 km/h, e os cavalos, quando se cansavam, tinham de ser trocados durante o percurso. Um trem da época alcançava 45 km/h e podia andar centenas de quilômetros. A Revolução Industrial tornou o mundo qualitativamente mais veloz”. O mesmo (*Ibid.*, 2010, p. 30) relata que:

Por volta de 1840, a indústria inglesa já estava mecanizada, havia uma rede nacional de estradas de ferro, começava a construir ferrovias em outros países, exportava locomotivas, vagões, navios e máquinas industriais. Além de possuir grandes reservas de carvão, as jazidas inglesas estavam situadas perto de portos importantes, o que facilitava o transporte e a instalação de indústrias baseadas em carvão.

Portanto, a cultura ferroviária estava ligada aos ideais progressistas ingleses, que se expandiram para outros países e continentes, como no caso do Brasil. Os trens a vapor foram encarregados de desempenhar o papel de acelerar o transporte (comercial e populacional), como também a produção do espaço das cidades por meio do crescimento urbano, atribuindo um grau de destaque para alguns municípios no Brasil de uma época que a economia desses pequenos municípios era meramente agrícola

A diversidade e a variedade – natural e social – dos quadros terrestres devem ser avaliadas nesse contexto como um forte elemento interveniente na história territorial do capitalismo. Tendo como característica essencial de sua espacialidade e expansão constante, esse modo de produção tende a colocar cada vez mais lugares sob a órbita da lógica do capital. O que significa que o grande capital seja diretamente alocado em diferentes partes do globo, pois várias estruturas produtivas da economia mundo com ele se relacionaram ou se relacionam apenas pela via específica da circulação (Moraes, 2010 p. 19).

A mudança social e econômica impactou a vida das pessoas, dado o contexto de que as ferrovias trouxeram grandes mudanças de relação espaço-tempo no transporte de mercadorias

e passageiros, viabilizando o escoamento de um maior volume, mais rápido e com menos custos do que os meios utilizados anteriormente (Oliveira, 2019).

Dado tal contexto, é necessário compreender que em território brasileiro, segundo Finger (2013, p. 39):

Economicamente o país estava estruturado sobre a produção agrária (de subsistência ou exportação) ou mineração. Grandes propriedades rurais concentravam a terra nas mãos de poucos latifundiários, lhes conferindo poder econômico e político e fazendo com que o país contasse com uma única classe dominante – a elite agrícola – que, após a independência, assumiu o protagonismo nas relações políticas internas e externas. Essa influência se refletiu na estruturação das vias de comunicação, que tiveram como principal objetivo, antes da defesa, articulação ou estruturação territorial, o escoamento da produção até os portos.

Do ponto de vista urbano, o cenário brasileiro no século XIX, se distinguia com o europeu, que já possuía uma cultura de tradição urbana claramente distinta da rural. No Brasil, a maioria de seus habitantes residia em pequenos núcleos populacionais, geralmente constituídos por pequenas povoações com poucas casas e estabelecimentos comerciais. Tais núcleos eram intrinsecamente ligados ao rural, possuindo seu contexto social e mercado de trabalho extremamente vinculado à produção agrícola. Assim, as inúmeras transformações causadas pelas instalações das ferrovias no Brasil modificaram tais dinâmicas, tendo em vista o espaço intraurbano, além do espaço urbano-regional. De fato, os edifícios ferroviários como as estações, armazéns e oficinas atraem os mais variados fluxos econômicos para seu entorno, e a estação funciona como um conector da rede de núcleos populacionais ligados à malha ferroviária (Finger, 2013; Oliveira, 2019).

De acordo com Santos (2008), por volta da metade do século XIX, ocorreu um período marcante em questões referentes à urbanização, pois os grandes fluxos migratórios ocorridos na época, principalmente por partir dos europeus que desejavam migrar de seus países “velhos” para as nações “novas”, modificaram toda a dinâmica das repartições geográficas da população dos países, principalmente os da América Latina, como no caso do Brasil. No início do século XIX, a população mundial considerada urbana representava apenas cerca de 1,7%, após um século essa população já possuía um percentual de cerca de 21%. Em 1800, o número global de pessoas que viviam em cidades com mais de 5 mil habitantes era por volta de 27,4 milhões, já em 1950, estima-se que essa população urbana era formada por cerca de 716 milhões. Já no contexto populacional brasileiro, na década de 50 segundo o IBGE estima-se que a população total era de aproximadamente 41,3 milhões de pessoas, com uma população urbana de 10,8 milhões, representando assim 26,35% da população.

Dessa forma, tanto na Paraíba quanto em todo o Brasil, a estrada de ferro exerceu um papel crucial no crescimento econômico, desenvolvimento social na qualidade de vida das cidades, fortalecendo os pequenos aglomerados rurais que existiam anteriormente. Segundo Moreira e Targino (1998), durante os primeiros 40 anos do século XX ocorreu um aumento significativo das atividades humanas, vigentes do beneficiamento e comercialização do algodão, que se expandiu graças à facilitação de seu transporte. Logo, o algodão se ampliou por todo território paraibano, sendo responsável por grande expansão do povoamento regional e se tornando a única renda para pessoas em maiores condições de carência social, sendo o principal comércio da região do agreste até os anos 60.

Além do algodão, outros comércios foram cruciais para o desenvolvimento ferroviário, e conseqüentemente agrícola e urbano. Desde o início da colonização, o espaço agrário paraibano tem seu predomínio da cana-de-açúcar, principalmente na Zona da Mata. Nessa época, os engenhos produziam quase tudo o que era necessário, com a predominância dos “senhores de engenho”, dominadores da base econômica e social da colônia. No entanto, a partir da metade do século XVII, o principal sustentáculo da economia sofreu com o surgimento de uma crise devido à queda no preço do açúcar na Europa, ocorrido graças ao surgimento da fabricação de açúcar de beterraba, diminuindo drasticamente o mercado consumidor. O evento persistiu até o surgimento das usinas de açúcar a vapor, frutos da Revolução Industrial (*Ibid.*, 1998; Gurjão e Lima, 2009).

No caso do algodão, seu cultivo inicial na colônia era voltado para consumo próprio, mas sua produção foi impulsionada pela crescente demanda do mercado internacional, que havia evoluído na produção têxtil. Com o ciclo do algodão, observa-se uma mudança significativa, pois diversos núcleos urbanos passaram a produzir algodão, demandando o escoamento dessa produção. Essa atividade econômica possibilitou o crescimento das ferrovias e o crescimento populacional, destacando também a importância do transporte de pessoas para esses investimentos. Nesse contexto, a compreensão da história e dos movimentos econômicos se torna fundamental, uma vez que foram as principais causas que levaram ao crescimento da ferrovia. (*Ibid.*, 1998).

Dadas tais contextualizações, são fundamentais para compreender as configurações territoriais da época em que a *Great Western of Brazil Railway (GWBR)* iniciou suas operações no território brasileiro. Essa empresa inglesa é notavelmente lembrada ao analisarmos as transformações do espaço brasileiro, sendo uma das principais a desbravar o

espaço nordestino e instaurar sua malha ferroviária, estendendo sua influência por cerca de 1.700 quilômetros de trilhos em todo o Nordeste, incluindo a Paraíba. Sua presença foi um dos principais impulsionadores para o desenvolvimento e surgimento de núcleos urbanos ao redor de suas estações e linhas ferroviárias, contribuindo de forma significativa na paisagem e no desenvolvimento regional.

As estações ferroviárias ligadas à *Great Western* e demais empresas eram estrategicamente localizadas em locais de escoamento agrícola para exportação. No caso do estado da Paraíba, as principais produções eram de açúcar, algodão e agave (sisal). Portanto, grande parte das estações estava situada em cidades, vilas ou povoados ligados à produção agrícola. Assim, com a construção desse mercado exportador, impulsionado com auxílio da rapidez e facilidade do transporte ferroviário, muitos produtores rurais começaram a se aproximar das estações, por estas se terem tornado o principal local de transferência de mercadorias, promovendo o considerável aumento do prestígio urbano e o crescimento da população das cidades, visto anteriormente.

No ano de 1907, quando a ferrovia chega ao seu ponto final, em Campina Grande, até por volta de 1909, a rede urbana interligada pela ferrovia havia sofrido algumas mudanças: uns povoados haviam se transformado em distritos, distritos em vilas e uma vila em cidade. De forma que, em 1909, a ferrovia passava por 8 cidades, 6 distritos, 4 vilas, 6 povoados e 2 engenhos/usinas. Nota-se que houve um movimento maior entre os pequenos núcleos urbanos, já que aumentou o número de distritos e vilas, diminuindo o número de povoados ligados pela ferrovia (Oliveira, 2019, p. 273).

Deffontaines (2004) destaca a importância da ferrovia para a formação de novos núcleos urbanos, além de uma maior elevação econômica para as cidades que se localizavam à beira da linha. O mesmo relata que, por muito tempo, no Brasil colônia, existiam mais transportadores do que produtores, os famosos tropeiros, que transitavam com suas tropas de burros e mulas em áreas muitas vezes ainda não desbravadas, onde “{...} nenhuma colonização tinha ainda começado e, antes das fazendas, os poucos à beira de estradas constituíram os primeiros centros de povoamento” (*Ibid.*, 2004, p.124).

A partir da extensão ferroviária e da implementação das estações, esses centros acabaram por se expandir espacialmente devido à aglomeração de trabalhadores necessária para a execução da lógica capitalista. “As estradas de ferro fizeram nascer outras aglomerações; no Brasil, {...} observa-se o aparecimento de cidades nas ramificações e cruzamentos de estradas” (*Ibid.*, 2004, p. 131).

Em suma, a compreensão da Geografia Histórica nos permite analisar tais eventos cruciais para compreensão das condições espaciais vigentes relacionados à implementação da empresa *Great Western* e sua representante importância não apenas como reflexo do progresso urbano, mas também como demonstração do viés capitalista empreendedor da época. Ao analisarmos o papel dos trilhos ferroviários no crescimento econômico e no crescimento dos espaços agrícolas, torna-se evidente o aumento da população urbana em níveis regionais, estaduais e nacionais. Especificamente, na perspectiva estadual, é possível notar a importância das estações e trilhos presentes diariamente na paisagem do cidadão paraibano, e compreender e questionar o porquê do abandono das políticas públicas referentes ao meio de transporte tão importante para o desenvolvimento mundial.

1.1 Breve histórico sobre a chegada das ferrovias e o transporte ferroviário no Brasil e na Paraíba

Conforme discutido no item anterior, a chegada das ferrovias em território brasileiro está completamente interligada ao viés capitalista que “introduz contínuos fluxos internacionais, objetivando um espaço de relações que acabou por envolver todo o planeta” (Moraes, 2010, p.16). Segundo o mesmo, a história do capitalismo, vista através de uma ótica geográfica, está inseparavelmente ligada à expansão de certas relações sociais, que se estenderam até abranger todo o globo.

Até meados do século 19, o alto custo de transporte no interior do país, especialmente nas regiões produtoras de bens exportáveis, como açúcar, algodão, cacau e café, representava uma desvantagem que deveria ser superada para garantir uma posição competitiva desses produtos nos mercados externos. A estrada de ferro, como um meio de transporte mais rápido e seguro, era uma alternativa eficiente que atendia às demandas de modernização do país (Sequeira, 2002, p.170).

Conforme o mesmo, o Império tentou atrair interesse para a construção de ferrovias no território brasileiro mediante a criação de leis durante toda a década de 1830 do século XIX. No entanto, o processo de implementação só foi efetivamente expandido durante a segunda metade desse mesmo século. Após a aprovação da Lei nº 641, que “foi aprovada com o objetivo de impulsionar a construção de ferrovias como meio de lograr a integração nacional {...}” (Edmundson, 2016, p. 5). A lei visava incentivar investimentos na área de transporte ferroviário, oferecendo concessões por um período de 90 anos, assegurando o monopólio da região, não intervenção do governo em tarifas e garantia de retorno de 5% do capital investido (Sequeira, 2002).

A Lei Nº 641 focou em ferrovias que ligariam a Corte no Rio de Janeiro com as províncias de São Paulo e Minas Gerais. A partir dela, Irineu Evangelista de Sousa (Visconde de Mauá) obteve a concessão para ligar a cidade do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba por meio de uma linha ferroviária. Assim, em 1854, em associação com empresários ingleses, foi inaugurada a primeira linha ferroviária brasileira, que se estendia por 16 quilômetros entre Mauá e Raiz da Serra, na província do Rio de Janeiro (Edmundson, 2016).

Muitas eram as dificuldades geográficas para a implementação ferroviária em território brasileiro, portanto, como citado anteriormente, foi necessário a implementação de sistema de concessões, objetivando atrair novos investidores. As concessões chamaram atenção dos ingleses, que estavam em busca de novos investimentos após a abolição do tráfico transatlântico de escravos, culminando na dominação ferroviária britânica durante a segunda metade do século XX, principal responsável pela expansão da malha ferroviária em território nacional. Tais fatores cumpriram o principal objetivo do império, a entrada de capital estrangeiro no país e o crescimento da economia exportadora, visando interligar os centros agrícolas e de mineração de modo terrestre direto, menos desafiador do que o modo fluvial utilizado na época (Nizzola; Carneiro, 2010).

Apesar das ferrovias terem sido introduzidas no Brasil dentro dos princípios neocolonialistas, isto é, um sistema de trilhos ligando os centros agrícolas aos portos de cada província, causaram certo crescimento espacial e urbano, não só nas capitais, mas principalmente no interior, onde engenhos viravam vilas e depois cidades. As ferrovias puderam sobreviver ao declínio da exportação açucareira (para o exterior) e à queda do algodão, após o boom de 1860s, graças às políticas traçadas pelo Estado Imperial, cuja interferência salvou as companhias dos déficits no tráfego, resultando sempre em taxas médias de dividendos para os acionistas brasileiros e ingleses (Melo, 2000, p.19).

Segundo Satyo e Justino (2019), as ferrovias no Nordeste se iniciaram a partir da zona litorânea, para a facilitação da exportação do açúcar cultivado na região, porém, mais posteriormente foram se adentrando ao encontro dos territórios em que sua principal produção era a agricultura de algodão ou a pecuária de gado bovino, ligando essas áreas produtoras aos portos. Edmundson (2016) ressalta que inicialmente os britânicos não tinham nenhum interesse em promover o crescimento econômico Brasileiro, seja agrícola ou local e regional, tudo era movido a especulações financeiras, com seus juros que eram depositadas em ouro, além de outros subsídios. No entanto, desde o início de sua implantação, o transporte ferroviário modificou efetivamente o espaço brasileiro, formando novas paisagens, impulsionando a economia e as relações sociais, entre outros fatores ainda a serem debatidos.

Na primeira fase do processo de implantação no Nordeste, entre 1855 e 1872, as estradas de ferro pertenciam a empresas de origem britânica e tinham por objetivo atender às áreas produtoras de bens exportáveis. Na segunda fase desse processo, entre 1873 e 1900, verificou-se uma significativa elevação do número de companhias ferroviárias que passaram a operar na região, alcançando as áreas com a produção voltada para o consumo doméstico, e apresentaram maior diversificação geográfica e de controle acionário, chegando ao sertão nordestino. Por fim, na terceira fase, iniciada em 1901, observou-se a encampação de quase todas as ferrovias da região pelo governo central e o seu posterior arrendamento para três grandes companhias (Sequeira, 2002, p.170).

O primeiro ponto de escolha para a instalação das ferrovias no Nordeste, e segundo local no Brasil, foi na província de Pernambuco, que foi escolhido graças a sua importante localização geográfica, favorável a construção de portos de despacho e recebimento de mercadorias. “O investimento ferroviário em Pernambuco foi realmente um bom negócio para os ingleses e para o país que naquele momento gozava de um transporte ágil e que transportava grande quantidade de pessoas e mercadorias” (Silva, 2018, p.32). A Produção de açúcar, muito forte na localidade, graças à linha ferroviária pôde ter seu número equitativamente aumentado, anteriormente a produção necessitava ser limitada graças a limitação do transporte animal.

O mais importante efeito das ferrovias britânicas na zona açucareira do Nordeste diz respeito à mudança nas relações de produção, mais especificamente à organização do mercado de trabalho livre, mesmo dentro de uma sociedade escravista. As ferrovias contribuíram muito para a organização de um mercado de mão de obra livre, mas não o fizeram sem a intervenção do Estado, que começou com a lei ferroviária de 1852, onde era proibido o uso de mão de obra escrava tanto na construção como na operação das ferrovias. Mas esta mudança também se deve à mão de obra livre bem mais barata do que na Inglaterra, já existente no Brasil (Melo, 2000, p.25).

Visto que as empresas inglesas desempenharam um papel importante no desenvolvimento econômico de Pernambuco, levando à diminuição da produção paraibana, já que o escoamento se direcionava para o porto de Recife. Fato ocorrido devido ao transporte ferroviário que oferecia uma facilidade que a exportação do Sanhauá não conseguia igualar. Em abril de 1874, o decreto imperial no. 5.608 autorizou a construção da ferrovia The Conde d’Eu Railway na (na época) Província da Paraíba. A responsabilidade pela construção foi atribuída à empresa *Great Western of Brasil Railway Company Limited*, popularmente conhecida como “Gretoeste”, que já operava em território brasileiro desde 1872, pois se aproveitou da concessão doada a José Pereira Viana, o segundo barão de Soledade, para a construção de uma ferrovia que ligaria Recife a Limoeiro, sendo estabelecida por meio de contrato concedido pela Província de Pernambuco (Edmundson, 2016 e Melo, 2019).

Ingleses estabelecidos no Recife também se expandiram para a Paraíba, portanto se formou uma necessidade da emissão de outras linhas além da Conde D'Eu, foi efetivado a “Lei n. 708, de 9/12/1880, em que o presidente autorizava a contratar a construção de uma ferrovia do porto de Jaraguá, no termo de Mamanguape, para a povoação de Caiçara, no termo de Independência (Guarabira), passando por Mamanguape, São João e Araçagy” (Melo, 2019, p. 117). Além dela, em 7 de dezembro de 1883 a Lei nº 759 autorizou o prolongamento da Conde D'Eu até Campina Grande, e “daí, a São João do Cariri; bem como de Mulungu a Alagoa Grande e de Independência a Bananeiras e, desta, a Picuí, com ramal para Araruna, partindo do ponto que fosse mais conveniente entre Bananeiras e Independência com a Conde D'Eu” (*Ibid.*, 2019, p.119).

Figura 1: A estação de João Pessoa, por volta de 1908



Fonte: G. Stuckert - anos 1950. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/joao.htm>

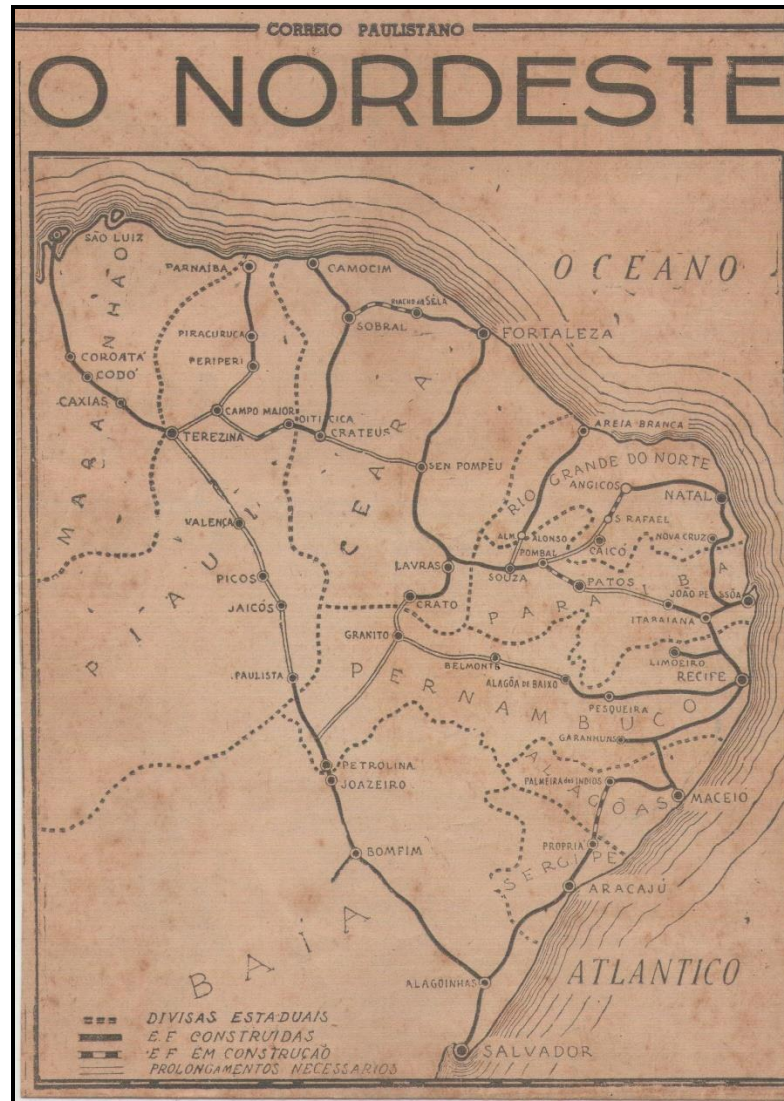
Figura 2: Maria Fumaça a frente da estação de João Pessoa, 1950.



Gerrodet e Cornejo, 2005. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/joao.htm>

Com o notável avanço da construção das linhas ferroviárias na Paraíba, resultantes da transformação comercial gerada pelas ferrovias. O impacto da ferrovia nas exportações agrícolas adicionou ainda mais impulso, incentivando as empresas britânicas, detentoras das concessões, que ampliaram sua malha ferroviária pelo território nordestino (Como pode ser visto na Figura 3). Na Paraíba, a predominância da *Great Western do Brasil (GWBR)* foi evidente, especialmente entre o final do século XIX e o início do século XX.

Figura 3: Predominância ferroviária no Nordeste na primeira metade século XX



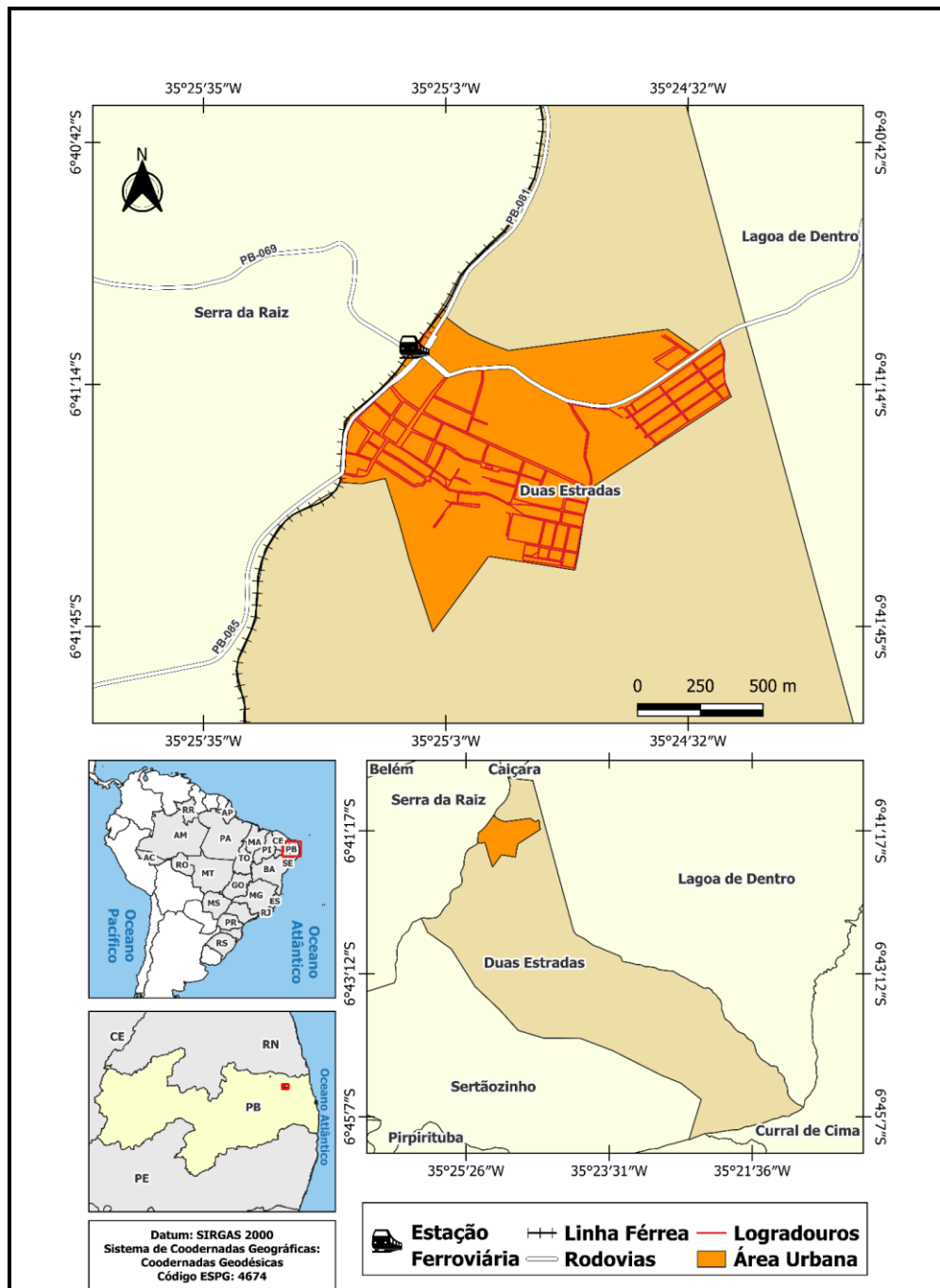
Fonte: (Correio Paulistano, 8/2/1942). Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/pombal.htm> Acesso em: 12 mar. 2024.

1.2 A chegada da *Great Western of Brasil Railway* no território duasestradense

Duas Estradas é um município brasileiro situado no estado da Paraíba, inserido na mesorregião do Agreste Paraibano e na microrregião de Guarabira. Conforme a nova regionalização delineada pelo IBGE em 2017, este município está localizado na Região Imediata de Guarabira/PB e na Região Intermediária de João Pessoa/PB. Seu território limita-se com os municípios de Araçagi, Curral de Cima, Lagoa de Dentro, Serra da Raiz e Sertãozinho.

A cidade de Duas Estradas está situada, a uma distância de aproximadamente 103,5 quilômetros da capital do estado, João Pessoa. Sua paisagem ergue-se a uma altitude de cerca de 144 metros acima do nível do mar, abrangendo uma área territorial de aproximadamente 27,012 km². Com uma população de aproximadamente 3.327 mil habitantes, e uma densidade demográfica registrada em 123,17 habitantes por quilômetro quadrado, conforme os dados divulgados pelo Censo do IBGE em 2022.

Figura 4: Mapa do Município de Duas Estradas

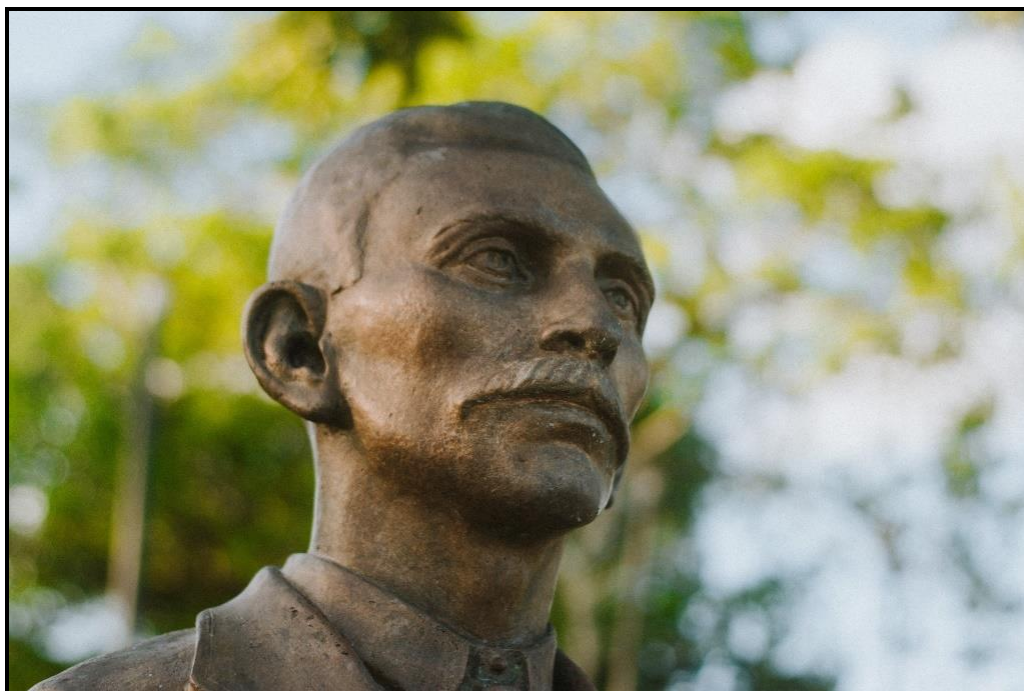


Fonte: Adaptado Ramon Santos Souza de: IBGE (2021, 2022), *openstreetmap* (2024) e *Google Earth* (2024).

A identidade urbana de Duas Estradas é profundamente enraizada em sua memória e patrimônio ferroviário, evidenciada desde o próprio nome da cidade, que remonta ao cruzamento entre a linha ferroviária e a rodovia. A origem do núcleo populacional de Duas Estradas está intimamente ligada à vasta propriedade da família Costa, considerados fundadores do município, que antes era conhecido como “Vila Costa”. Com sua vasta plantação de algodão e sisal (agave) local, foram empregados dezenas de pessoas, consequentemente os operários construíram suas casas ao redor da fábrica, dando origem a seu primeiro aglomerado urbano. Porém, sua extensão urbana está intrinsecamente ligada à sua malha ferroviária, principalmente ao antigo prédio da estação ferroviária (Lima, 2005 e IBGE, 2023).

Antônio José da Costa era um grande fazendeiro e político da Serra da Raiz (cidade vizinha), ciente dos interesses dos ingleses em traçar suas ferrovias por aquela região, entrou em contato com o escritório da *GWBR* no Brasil por meio de carta, propondo a cessão de terras da Fazenda Alegre para a construção dos edifícios da estação e armazém ferroviário em suas terras. É importante destacar que durante esse período, o núcleo populacional ali contido experimentava um rápido crescimento, chegando a superar o movimento da Serra da Raiz, considerada o líder comunitário na região (Duas Estradas, 2022).

Figura 5: Busto de Antônio José da Costa, localizado ao lado da Estação



Fonte: Acervo pessoal, 18/01/2024

Vale ressaltar que, segundo Aranha (2001), a escolha da logística para a construção de linhas ferroviárias e estações naquela época não seguia uma lógica geográfica precisa, muitas

vezes, era baseada em relações de poder. Os trajetos eram frequentemente escolhidos de forma arbitrária, revelando posteriormente que escolhas diferentes poderiam ter sido mais adequadas. Todo fazendeiro ou proprietário de terras desejava o progresso que os trens traziam consigo, transformando o processo de instalação desse avanço capitalista em um motivo de disputa pelo poder.

Nesse contexto de início do século XX, muitos dos trajetos escolhidos pelas empresas inglesas, com advindo da escolha do traçado a partir do poder, estavam sendo consideradas errôneas, portanto, foi necessário a construção de “ramais”, interligações entre esses trechos, para que a dinâmica ferroviária de troca de comércio fosse mais precisa.

Aranha (2001, p. 77/ 78) exemplifica tal situação:

Ao reivindicarem mais trilhos para suas províncias ou estados, os letrados e/ou políticos nortistas com frequência exploram a ideia de que as ferrovias em construção ou já existentes tendem a ser deficitárias em razão de erros cometidos quando da projeção dos traçados originais. Mas nem tudo está perdido, basta que as autoridades votem e liberem as verbas necessárias para a expansão dessas ferrovias falidas. Os novos ramais ou prolongamentos não só seriam rentáveis, haja vista não mais se reeditarem os erros de traçado, como operariam o “milagre” de salvar essa ou aquela ferrovia como um todo. Quer dizer, os chamados erros de traçado caem como uma luva para os que sabem usá-los como recurso argumentativo para reivindicar mais trilhos {...}

A *GWBR* tinha grande influência na Paraíba e em todo o nordeste, reinando em território nordestino, principalmente a partir dos primeiros anos do século XX (primordialmente entre 1901 e 1905) quando, a mesma ganhou a partir do governo a arremessa da maioria do sistema ferroviário nordestino, tomando posse das principais linhas dos estados do Alagoas, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba, assim criando interligações entre essas linhas, propiciando um grande crescimento da malha urbana ao redor de suas “estradas de ferro”.

Como podemos perceber na Figura 6, a linha ferroviária desempenhava não apenas o papel de instrumento de transporte, mas também funcionava como um elemento de interconexão dentro de uma extensa rede geográfica e urbana. Com a introdução das ferrovias no território brasileiro, uma conexão espacial entre a infraestrutura ferroviária e a estrutura urbana das cidades foi estabelecida, influenciando a dinâmica do espaço.

Dessa forma, Maia (2017, p. 3) compreende:

{...} a construção das ferrovias vinculadas ao processo de industrialização é possível elencar algumas das suas influências: revolucionou os meios dos transportes e das comunicações; influenciou a direção do crescimento das cidades e, por consequência na configuração da malha urbana das mesmas, o que contribuiu para a emergência de uma nova disciplina - o urbanismo - e no desenvolvimento econômico e social dos territórios e por conseguinte das cidades.

Figura 6: Mapa da Rede Ferroviária da *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* em 1994



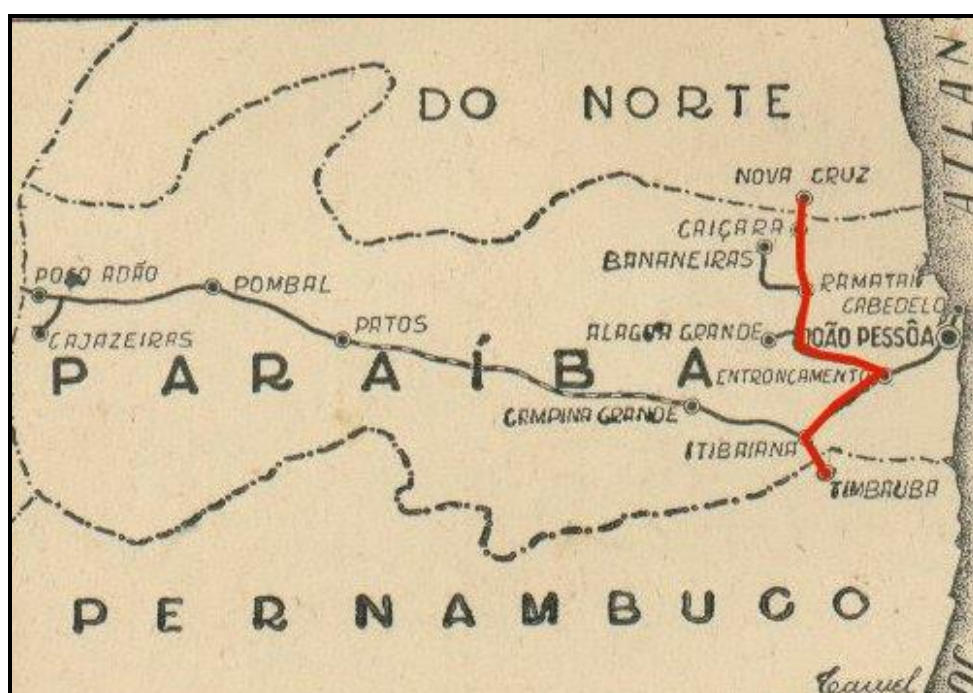
Fonte: Biblioteca Nacional. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1434402/cart1434402.html. Acesso em: 12 mar. 2024.

Dada à imensa evolução traçada pelo trem de ferro, era evidente que a família Costa disponibilizaria toda sua força política para trazer toda essa evolução técnica para suas terras. “Inicialmente o local onde a estação ferroviária iria ser construída pertencia à cidade de Serra da Raiz, mais precisamente nas terras da Fazenda Tatu propriedade do senhor Pedro Madruga” (Filho, 2014, p. 13). No entanto, considerando que a maior parte do trecho traçado pela ferrovia estava localizada em suas terras, a família Costa entrou em acordo com a *GWBR*. Caso a companhia não aceitasse o acordo, a família cobraria altas quantias pela venda de suas

propriedades. No dia 1 de janeiro de 1904 A estação ferroviária foi inaugurada pela companhia *Great Western of Brasil Railway*, no terreno cedido pela família Costa (Figura 4).

A linha que originalmente unia a estação de Brum, no Recife, a Pureza, próximo à divisa entre Pernambuco e Paraíba, foi aberta de 1881 a 1883 pela *Great Western do Brasil*, empresa inglesa que tinha a posse e a concessão da E. F. Recife ao Limoeiro. Esta linha avançou até Pilar, na antiga E. F. Conde D'Eu, incorporada à GW em 1901, onde sua linha, aberta em 1883, entre outros ramais, avançava até Nova Cruz, já no Rio Grande do Norte e da E. F. Natal a Nova Cruz, que também passou à GW, na mesma época. Para ligar estas duas últimas, a GW construiu em 1904 um trecho de 45 km, formando então o que veio a ser chamado de Linha Norte (Giesbrecht, 2019).

Figura 7: Linha Norte – 1950



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/duasestradas.htm>

“Costa escoava sua produção pela ferrovia e, como era dono das terras no entorno, iniciou atividades comerciais nas proximidades. Com isso, surgiram comércio e casas e o local passou a ser chamado Vila Costa” (Toledo, 2020). Nesta época Costa começou a investir em pequenas fabricas em seu terreno, que movimentou toda economia da então vila. “Gerando atrativo para o trabalho em suas terras, a aglomeração de casas passa ficar numerosa, e se constituem nas margens das estradas que ligam Vila Costa a outros vilas pertencentes ao município de Caiçara” (Silva, 2016, p.10).

Com advento da ferrovia passaram a exportar esse produto para as capitais como João Pessoa, Recife e Natal. A máquina de beneficiamento de algodão ficava localizada no terreno próximo onde hoje se encontra a Igreja Sagrado Coração de Jesus, e no seu entorno começaram a ser construídas habitações tanto de pessoas que trabalham no beneficiamento de algodão quanto de outras que se instalam na cidade

devido às facilidades e vantagens que a ferrovia trouxe para a região (filho, 2014, p. 15).

A Vila cresceu e, a partir das políticas municipalistas advindas da Constituição de 1946, ocorreu uma “febre” fragmentista em todo o país durante as décadas de 1950 e 1960. Como parte desse movimento, "Vila Costa" se desmembrou do município de Caiçara, ao qual pertencia, e se emancipou no dia 25 de dezembro de 1961. O nome "Duas Estradas" foi escolhido para marcar esse fato tão importante para a história do município e para a população local, que passava a ter seus próprios representantes políticos. O nome foi escolhido porque, entre o armazém da companhia e a estação ferroviária, havia um cruzamento entre a linha ferroviária (linha norte) e a estrada de rodagem (PB-069), como pode ser visto na Figura 4 e Figura 8 (Ferreira, 2023).

Figura 8: Cruzamento entre linha férrea e PB-069 (atualmente - 2024)



Fonte: Acervo pessoal, 15/06/2024

Como é possível observar na Figura 8, notamos uma realidade que se tornou cada vez mais comum nos municípios nordestinos anteriormente servidos pela ferrovia: o descumprimento da Lei nº 2.848 de dezembro de 1940. Esta lei proíbe atos que impeçam a operação da linha férrea, “destruindo, danificando ou desarranjando, total ou parcialmente, linha férrea, material rodante ou de tração, obra-de-arte ou instalação” (Brasil, 1940). Esse descaso se manifesta como uma marca física do abandono intencional da linha férrea em

favor da melhoria da infraestrutura rodoviária, resultando no esquecimento de políticas públicas voltadas à preservação da história ferroviária ainda viva.

A estrada ferroviária esteve em funcionamento no município até meados dos anos 1990. Contudo, em seus últimos anos, ela não era mais utilizada para transporte de passageiros, apenas trens cargueiros a utilizavam, geralmente para o transporte de sal e especiarias. Pois Segundo Silva (2016), por volta dos anos 70, graças ao declínio de sisal e algodão, que mantinham a economia do local, segundo o mesmo as plantações “caem por conta da praga do besouro bicudo a cidade encontra-se em um colapso, a mão de obra era mandada embora, e as fabricas fechavam as portas” (*Ibid.*, 2016, p.10). Após o encerramento das operações, a estação foi abandonada e seu pátio ficou coberto de vegetação, chegando a quase ruir. Em 2017, a administração municipal iniciou um processo de restauração do prédio histórico, que hoje se encontra reformado, mantendo seus traços históricos da época em que foi construído.

1.3 O fim da era ferroviária: estatização, privatização e sucateamento

O início do fim do monopólio ferroviário em território brasileiro se dá durante os eventos da I Guerra Mundial, que impactaram significativamente as exportações de produtos primários brasileiros. A exportação dos principais produtos cultivados em solo brasileiro foi severamente impactada pela queda nos preços, especialmente no caso do açúcar, borracha, cacau, entre outros. Esses fatores contribuíram para o colapso de muitas das ferrovias construídas com o objetivo de facilitar as exportações durante esse período (Finger, 2013).

Os fatores econômicos previamente abordados desempenharam um papel significativo nos eventos que desencadearam a Revolução de 1930. Um golpe político impediu a posse de Júlio Prestes, presidente eleito, resultando na ascensão de Getúlio Vargas e no fim da “República Velha”. O novo presidente visava uma política de reação à crise, com foco na industrialização e na geração de empregos urbanos (*Ibid.*, 2013).

Melo (1992), ao analisar a Revolução de 30, marcada pela ascensão de Vargas a presidência, com base em documentos da época, observa que, na Paraíba, o setor mais sólido da classe trabalhadora estava concentrado na classe ferroviária, a qual, mesmo enfrentando dificuldades financeiras, optava por apoiar a revolução em vez de mobilizar-se para reivindicar melhorias específicas para sua categoria. Já na época da pré-revolução, o então Presidente da Paraíba, João Pessoa, planejava a construção de estradas de rodagem para o

Recife e na Zona da Mata, como incentivo à cultura algodoeira, diante das restrições da *Great Western*:

A luta entre a Great Western e o caminhão está travada na Parahyba, talvez em todo o Brasil em relação aos outros estados e ferrovias. A geat Western hoje apenas transporta algodão prensado em Campina Grande, Itabayanna e Alagoa Grande (A união, 1930 *apud* Melo, 1992, p. 198).

Vale ressaltar que a *GWBR* vinha sofrendo dificuldades financeiras desde o início da I Guerra e segundo Finger (2013, p.111):

Outra empresa que passou por dificuldades financeiras em função da guerra foi a inglesa Great Western, que administrava a maior parte da malha nordestina. Em 24 de agosto de 1920, por meio do Decreto nº 14.326, teve seu contrato revisto e seu controle financeiro passou para o Governo Federal, mas mantendo ainda a autonomia administrativa sobre as linhas até a década de 1950 (Finger, 2013, p.111).

No final da década de 1930, Vargas iniciou um processo de reorganização das estradas de ferro, intervindo tanto em empresas estrangeiras quanto nacionais, que enfrentavam dificuldades financeiras. Dessa forma, várias estradas de ferro foram incorporadas ao patrimônio da União, sendo administradas pela Inspeção Federal de Estradas (IFE), um órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas responsável pela gestão das ferrovias e rodovias federais (DNIT, 2024). O mesmo relata que “Dentre os objetivos da encampação das estradas de ferro pela União podem-se destacar: evitar a brusca interrupção do tráfego, prevenir o desemprego, propiciar a melhoria operacional, objetivando a reorganização administrativa e a recuperação de linhas e material rodante”.

Em 1934 “durante o governo de Getúlio Vargas foi criado o Plano de Viação Nacional, O decreto de número 24.497 de 29 de junho de 1934 previa a construção e o melhoramento das vias de transportes visando à ligação rodoviária e ferroviária do nordeste ao sudeste” (Santos, 2019, p. 52). Durante esse período, era evidente o privilégio do ramal rodoviário em detrimento do ferroviário. O decreto previa a construção de 50 estradas e 7 ramais, enquanto a ferrovia se limitava ao planejamento de 5 linhas férreas, as quais nunca saíram do papel.

No início da década de 50 o Governo Federal, decidiu unificar as linhas espalhadas pelo país:

No ano de 1951 a Great Western encerrou suas atividades no Brasil e a malha ferroviária foi estatizada, assim a RFN (Rede Ferroviária do Nordeste) assumiu as 18 estradas de ferro até o ano de 1957, totalizando 37.000 km de linhas espalhadas pelo país. A lei de número 3.115 no dia 16 de março de 1957 criou a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) (Santos, 2019, p. 23).

Em 1956, Juscelino Kubitschek (JK) assumiu a presidência da República, trazendo consigo seu principal slogan "50 anos em 5". O então presidente planejava alcançar o desenvolvimento de 50 anos em apenas 5 anos de governo (Finger, 2013). É importante compreender que o fortalecimento do setor rodoviário teve início no Governo Vargas (1930-1945), e continuou durante o governo de Gaspar Dutra (1946-1951). No entanto, a expansão das rodovias foi oficialmente formalizada durante o governo de JK. Ele era conhecido por apoiar abertamente o investimento em rodovias, principalmente como uma forma de atrair investimentos estrangeiros, o que incluiu a instalação de montadoras de automóveis estrangeiras. O investimento em rodovias, portanto, decorreu desse plano, contribuindo para tornar o Brasil cada vez mais dependente desse setor (Bandeira et. al, 2015; Finger, 2013).

O governo de Kubitschek foi marcado pelo rodoviarismo, notadamente a partir da elaboração do "Plano Quinquenal de Obras Viárias," que deu origem a diversas das principais rodovias hoje em funcionamento principalmente no Sudeste, visando impulsionar seu desenvolvimento industrial. Nesse contexto merece destaque o próprio projeto para a nova capital federal, Brasília, cidade rodoviarista por princípio, e que se tornou o centro do planejamento da malha rodoviária do país (Finger, 2013, p.118).

Ao avançarmos para o território brasileiro na década de 80, nos deparamos com uma crise econômica que compartilhávamos com toda a América Latina, impactando financeiramente os cidadãos, com alta inflação, desemprego e declínio do PIB. Nessa época, o Brasil utilizou o preço de seus produtos como forma de controlar a economia, o que fez com que a crise atingisse sua malha ferroviária, pois os transportes realizados pelas ferrovias estavam muito abaixo do valor real. Em 1990, a presidência da República foi assumida por Fernando Collor de Melo. Ele herdou altas taxas inflacionárias de seu antecessor, José Sarney. Como resposta, Collor projetou enxugar a máquina pública através do congelamento de preços e taxas de juros, privatização de empresas estatais, cortes e demissões de funcionários públicos (Santos, 2019).

Tais contextos levaram ao interesse do estado em desestatizar as ferrovias, interesse que foi efetuado durante o governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003). O então presidente objetivava enxugar a máquina através das privatizações (*Ibid.* 2019). O ferroviário mineiro Napoleão Vieira, em sua obra "Ferrovia meu amor", publicada em 1993, descreve a luta dos operários ferroviários para barrar a equivocada privatização de um sistema tão sucateado que era as ferrovias. O mesmo exemplifica que a privatização é equivocada, considerando o histórico de instalação das ferrovias, como já evidenciado, o sistema ferroviário brasileiro foi estabelecido e administrado por empresas estrangeiras, cuja má administração resultou em acúmulo de déficits, levando o governo a encampar as linhas,

tornando-as patrimônio público. Em sua obra, ele argumenta que outro motivo contra a privatização é o reconhecimento de que as empresas privadas têm como prioridade a maximização do lucro, em detrimento de seus objetivos, portanto:

As ferrovias estatais desempenham um papel estratégico fundamental, pois respondem com a necessária rapidez às exigências de rápido deslocamento de pessoas e mercadorias, com o transporte e o abastecimento, nas situações de emergência estabelecidas por calamidade ou conflagrações. Depender da iniciativa privada nestas situações é um erro (Vieira, 1993, p.18).

Toda a luta da classe ferroviária foi em vão, e a partir da lei n.º 8.987/95, (Lei das Concessões), se iniciou o processo de desestatização da RFFSA. O processo ocorreu por meio de concessões, fazendo com que as empresas privadas, controlassem as linhas de forma comercial e operacional por um “prazo determinado”. “A RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto n.º 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelos Decretos n.º 4.109, de 30 de janeiro de 2002, n.º 4.839, de 12 de setembro de 2003, e n.º 5.103, de 11 de junho de 2004” (Nizzola; Carneiro, 2010, p. 17). Cada vez mais impulsionados pela conveniência do governo, os grupos econômicos privados foram se expandindo por nossas ferrovias, transformando-as em estradas particulares, defendendo apenas seus próprios interesses. Estradas que um dia foram construídas e mantidas pelo poder público foram entregues à iniciativa privada, e atualmente muitas encontram-se desabilitadas (DNIT, 2024; Santos, 2019; Vieira, 1993).

Todo o processo de modificação territorial brasileiro, moldado a partir do ferro e da fumaça demonstrado durante o capítulo, serve para evidenciar o descaso do Poder Público em relação ao meio de transporte mais importante para o desenvolvimento econômico, além de ser portador de sentimentos e memórias para aqueles que vivenciaram o prazer de ouvir os trens serpentearem pelas antigas estradas de ferro. Segundo Marx “Sem sombra de dúvida, a vontade do capitalista consiste em encher os bolsos, o mais que possa. E o que temos a fazer não é divagar acerca da sua vontade, mas investigar o seu poder, os limites desse poder e o caráter desses limites” (Wheen, 1996, p.99). Cada dia mais as linhas acabaram por ser sucateadas, e visadas apenas no contexto do lucro, deixando marca naqueles cidadãos que conviveram sua vida ao redor dos trilhos, que pouco a pouco os viram ser arrancados ou apagados pelo barro.

O atual cenário ferroviário interestadual se concentra basicamente pelo transporte de minérios, como o carvão e o minério de ferro. Nesse quesito, o trem ainda é bem vivido nas regiões centro-oeste do Brasil, principalmente no estado de Minas Gerais, onde a cultura das marias-fumaça é amplamente preservada, inclusive com fins turísticos, um interesse que

também é observado em outras regiões. Um grande exemplo de trem turístico é o Trem do Forró, famoso em Campina Grande durante a época junina.

Após a privatização, as empresas investiram em linhas ferroviárias municipais, visando o lucro proveniente da classe trabalhadora que necessitava de um transporte coletivo viável para se locomover. Utilizando o estado da Paraíba como exemplo, apenas quatro municípios possuem estações ferroviárias ativas: a capital João Pessoa, Bayeux, Cabedelo e Santa Rita, todas administradas pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). “São 12 estações e quase 10 mil passageiros que utilizam tanto trens quanto Veículos Leves Sobre Trilhos (VLTS) em dias de semana” (Neto; Isidio, 2024), ou seja, uma pequena malha fornece o transporte de um vasto número de habitantes, principalmente os trabalhadores, que utilizam todo dia do transporte ferroviário para se deslocarem até suas ocupações.

Nos últimos anos, os movimentos em busca do resgate ferroviário têm aumentado. Os cidadãos estão cada vez mais em busca de um meio de transporte mais eficiente e limpo. Além de sua necessidade, considerando seu custo, o trem se mostra uma opção viável. Atualmente, para atravessar o país, o ônibus é o meio mais acessível coletivamente, mas a má conservação das estradas torna essa opção perigosa. O avião, por sua vez, é inviável para as classes mais baixas. O retorno do trem seria a escolha mais adequada, por ser um transporte de menor custo e mais seguro, fornecendo à classe trabalhadora uma opção de lazer interestadual que hoje é inviável.

CAPÍTULO 2 – NOS TRILHOS DA MEMÓRIA E IDENTIDADE FERROVIÁRIA

Segundo Toso, *et al.* (2020, p. 273) “A memória pode ser entendida popularmente como a capacidade que o ser humano tem de conservar e relembrar experiências, vivências e informações relacionadas ao passado”. Fazendo parte da interação individual do homem com seu meio ocorre por meio de certos suportes empíricos, como a voz, a música, o texto, entre outros.

Com base nessas informações, percebe-se a importância de preservar a memória oral por meio de registros escritos pois, assim se torna possível ocorrer um processo de socialização dessas diferentes experiências. O mesmo afirma que “{...} A memória também pode ser utilizada para (re)construir os fatos históricos a partir de ressignificações individuais” (Toso, *et al.* 2020, .273).

Segundo Candau (2011) a relação entre memória e identidade é uma dialética complexa, onde ambos se influenciam reciprocamente: a memória nos molda, enquanto nós a moldamos também. Intrinsecamente tais conceitos se nutrem e se apoiam para produzir narrativas pessoais, mitos e trajetórias de vida, pois, a memória é a fonte que alimenta a identidade. Entendendo as conexões entre memória e identidade, o autor as correlaciona com a questão patrimonial, reconhecendo que o patrimônio pode ser reduzido a uma dimensão da memória

Pesavento (2008) argumenta que nesse determinado contexto, o papel da cidade pode ser interpretado como uma obra na qual o homem se apropria do espaço, representando tanto uma vitória da cultura sobre a natureza quanto uma expressão da paisagem social. Sendo assim, o seu surgimento através do processo de transformação do território natural, a cidade é utilizada para práticas sociais, formando a partir dessas, sua própria identidade. Essa composição urbana inicial enraíza memórias, transformando-se ao longo do tempo em um espaço edificado. Essas paisagens sociais são carregadas do simbólico, portanto, demonstrando que também são portadoras do cultural, transmitindo o conhecimento de como era este espaço no passado

A função do cidadão idoso na memória das cidades se define através de seu vínculo com outra época. Com seu “encargo” de aconselhar e lembrar, unindo o começo ao fim, porém, segundo Bosi (1994, p.2, 3) “a sociedade capitalista desarma o velho mobilizando mecanismos pelos quais oprime a velhice, destrói os apoios da memória e substitui a

lembança pela história oficial celebrativa”. A mesma compreende que o tempo da memória é um fato social, repercutindo no modo de lembrar dos cidadãos, fazendo com que os traços de memória forneçam um lembrar social das condições da época na qual a memória correu.

Gradualmente, os idosos se tornam socialmente isolados, dado que seu valor cultural tem diminuído. Em épocas passadas, ser idoso e possuir memórias para compartilhar era um ato de valor inestimável. Hoje, a sociedade acredita que, devido à grande quantidade de informações disponíveis, o saber dos anciãos não é mais necessário. O abandono do ato de ouvir as memórias e os conselhos dos avós está se tornando cada vez mais comum na sociedade contemporânea. Os netos frequentemente optam por passar horas em frente às telas, do que passar alguns minutos escutando seus avós, o que faz com que os idosos acabem guardando valiosas memórias para si próprios.

Atualmente acredita-se que um computador com internet compreende as informações descritas por milhares de anciões, porém onde a sabedoria individual se enquadra nesse contexto? A compulsão arquivista iniciada no final do último milênio criou uma mecanização do conteúdo memorial adquirido ao longo do desenvolvimento humano, culminando no esquecimento dos laços, tão importantes para a memória individual do cidadão.

No caso da identidade, a tentativa de depuração conceitual é mais difícil. No que se refere ao indivíduo, identidade pode ser um estado - resultante, por exemplo, de uma instância administrativa: meu documento de identidade estabelece minha altura, minha idade, meu endereço etc. -, uma representação - eu tenho uma ideia de quem sou - e um conceito, o de identidade individual, muito utilizado nas Ciências Humanas e Sociais (Candau, 2011, p.25).

Desta forma, entende-se a importância da implementação das ferrovias para a identidade urbana das cidades, pois, trouxe para as cidades e pequenos povoados, onde as estações eram construídas, diversos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, como pousadas e restaurantes. Além disso, muitos comércios foram realocados para as proximidades das estações, introduzindo novidades ao núcleo urbano. Essa renovação econômica foi acompanhada pelas informações trazidas pelos jornais, correios e, principalmente, pelas notícias transmitidas boca a boca pelos viajantes, criando um ambiente de constante renovação e novidades (Finger, 2013).

Logo, uma cidade cujo desenvolvimento foi impulsionado pelo trem de ferro tem em suas raízes o ferro e o carvão dos trens, além das memórias dos trens serpenteando por suas trilhas, um cenário que já não se repete. Esse é o caso do município paraibano de Duas Estradas. Os moradores, a partir de suas memórias individuais, formam uma coletividade que culmina na formação de uma identidade centrada no centro histórico, inicialmente estabelecido com a implementação da estação.

Este capítulo se baseia na compreensão de que um dos principais fatores ligados à memória é o esquecimento. Segundo Silva (2016, p. 252) “Na sociedade moderna/industrial, o velho tende a ser esquecido, suas memórias são pouco valorizadas, sua experiência já não atende mais ao movimento e às transformações dessa sociedade urbana constituída de forma generalizada”. Portanto, o trabalho convém como um ponto de referência, concebido e desenvolvido como um documento memorial, sendo fomentada pelas lembranças das modificações espaciais vivenciadas pelos moradores, especialmente os mais velhos.

Compreendendo que tais afirmações ressaltam a importância do patrimônio edificado para a memória, especialmente dos idosos, destaca-se o riquíssimo patrimônio imaterial preservado na memória dos moradores de Duas Estradas. Nos subcapítulos seguintes, abordaremos a refuncionalização da antiga estação ferroviária de Duas Estradas e seu papel no dia a dia dos cidadãos. Em seguida, exploraremos as opiniões e experiências de alguns moradores em relação a este prédio histórico, que é a principal marca identitária do município.

2.1 Patrimônio ferroviário duasestradense

Segundo Carvalho e Silveira (2022), o conceito de patrimônio é vasto, abrangendo várias definições de distintos autores, cada um com suas particularidades e vertentes. “Para a formação cultural de uma comunidade engloba-se inúmeros aspectos que fazem parte do seu patrimônio, sendo formadores tangíveis e intangíveis (*Ibid.*, 2022, p. 51)”. Portanto, há uma dificuldade em estabelecer um conceito universal devido à complexidade e à dimensão dos componentes envolvidos, “relaciona-se ao patrimônio cultural as experiências, criações, construções, expressões, conhecimentos transmitidos pelos ancestrais, mas também a natureza e paisagem que envolvem este ambiente e sua relação com o social (*Ibid.*, 2022, p. 51).

A valorização patrimonial que ocorre nas últimas décadas vem de algo além desse teor de mercado, é marcado pelo apelo turístico que os espaços de memória carregam (Pereira, 2017). Considerando que a velocidade das transformações é uma das principais características da sociedade contemporânea, surge o debate sobre como a sociedade deve conciliar as novas habitabilidades territoriais com as antigas. Os processos de readequação e refuncionalização de edifícios vêm da tentativa de adequar tais localidades à vida contemporânea. Segundo Byard (2005), as novas invenções arquitetônicas sempre ocorrem sobre uma antiga, para suprir a necessidade de mudança existente, criando uma nova

identidade para aquele edifício e dando um novo objetivo para aquele local a partir da valorização dos prédios ancestrais.

Nesse aspecto, a preservação do patrimônio imaterial³ necessita de uma contraparte social para se sustentar em meio à reestruturação dos centros históricos. Assim, tornou-se possível criar uma práxis que interligue o patrimônio imaterial e material. Para que o imaterial seja valorizado, é necessária uma mudança no material, tornando-o atraente para a presença da comunidade. Segundo Pesavento (2008), o imaterial nos é apresentado de forma objetual, discursiva, imagética ou sonora. Portanto, a oralidade é essencial para a formação do imaterial. Não se trata apenas de palavras, sons ou músicas, mas também de boatos, do boca a boca e do "ouvi dizer", que são fundamentais para a transmissão da história e memória local.

Dessa forma, o material contribui para a preservação e disseminação da oratória.

Ao retratar sobre patrimônio ferroviário, compreende-se todos os componentes complexamente estruturados dos equipamentos das linhas férreas; envolvendo desde sua área territorial onde estão inseridos os galpões, edifícios, a estação, como também os próprios trilhos, área de manobra, infraestrutura e superestrutura, além das ferramentas e maquinarias presentes. É importante salientar que esta definição também engloba características intangíveis, como a tecnologia aplicada, método laboral, memória ferroviária, através dos usuários diretos, dos ex-funcionários e da sociedade (Carvalho e Silveira, 2022, p.52).

Ao se pensar sobre o patrimônio ferroviário, nosso imaginário já visualiza estações e armazéns em ruínas, e trilhos recobertos por vegetação. Como na maioria das estações ferroviárias no Brasil, após o declínio ferroviário decorrente da desestatização da RFFSA, O edifício histórico da estação ferroviária do município foi abandonado devido à sua falta de funcionalidade no transporte de carga. Segundo Nizzola e Carneiro (2010, p. 17) “este fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do Patrimônio Ferroviário”.

Inaugurado em 1º de janeiro de 1904, o prédio da estação ferroviária de Duas Estradas - PB foi um dos principais fatores para o desenvolvimento da região ao seu redor. O local, outrora símbolo da memória municipal em forma de edifício, já não ostentava a mesma imponência, deixando de atrair a atenção dos moradores. Como relatado por Dona Alvanira em entrevista cedida no dia 27/05/2024 “*Ali já estava tudo acabado, só tinha mato e lama. A linha (ferroviária) era só mato, o povo ia ‘quebrar vassoura’.* A estação estava

³ “Os bens culturais de natureza imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas)” (IPHAM, 2014).

caíndo, tinha morcegos, e o pessoal tinha medo de passar por ali; ninguém ia lá a noite com medo”.

Figura 9: Estação ferroviária abandonado alguns anos após o declínio ferroviário



Adaptado José Ricardo Borges da Silva de: Flavia Rocha, 2006. Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/duasestradas.htm>

Compreendendo a necessidade de resgatar a memória dos moradores de Duas Estradas, é evidente que todo cidadão do município traz consigo uma relação com o centro histórico, formado pelo patrimônio ferroviário e pelos casarões dos fundadores. Os cidadãos mais antigos conviviam frequentemente com o som dos trilhos, enquanto os mais jovens identificam aquela grande área recoberta por vegetação, com o prédio da estação em ruínas. A atual gestão municipal (2017-2024) iniciou no ano de 2017 uma série de políticas públicas patrimoniais, iniciando pela reforma da estação ferroviária. A intervenção buscou resgatar a memória do lugar, tanto de ponto de vista material, como no ponto de vista cultural, sendo contemplada com uma variedade de eventos e projetos culturais, marcando ainda mais aquela localidade com um ponto onde ocorrerá mais marcas na vida cotidiana local.

Vale ressaltar que, em 2006, o então prefeito Roberto Carlos Nunes (2005 – 2012) projetou a restauração do prédio da Estação Ferroviária e do armazém, com o objetivo de utilizá-los para a criação de uma biblioteca ou museu sobre a história regional, além de preservar o edifício. Porém, segundo Neto (2012, *apud* Filho, 2012, p. 21), "enviamos a proposta para os responsáveis pela ferrovia (...) a resposta deles sempre era o silêncio". A obra chegou a ser iniciada, e o telhado foi refeito, mas não houve um acordo entre a prefeitura e os donos da malha ferroviária, resultando na sua inconclusão (Filho, 2012).

O projeto foi realizado gradualmente, levando em consideração os obstáculos relacionados aos processos de análise provenientes do IPHAN. É importante destacar que esse é o órgão responsável pela administração e proteção do patrimônio ferroviário. A partir

da promulgação da Lei 11.483, em 2007, o IPHAN passou a ter atribuições específicas para a preservação da Memória Ferroviária.

Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações 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. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA (Ipatrimonio, 2024).

Além das ações regulatórias desenvolvidas a partir das leis interligadas com o IPHAN, se torna necessário compreender o patrimônio como um fator essencial para a sustentação da construção de identidade e pertencimento, é fundamental reconhecer o papel das cidades na absorção de histórias vividas e suas representações. Compreendermos a identidade territorial de uma localidade considerando que as relações se materializam no espaço ao longo do tempo, transformando-o em território. Portanto, o território é formado pela concretização das relações sociais. As cidades produzem espaços de acordo com os modos de vida da população. Portanto, é importante que o gestor público identifique os edifícios históricos como parte do patrimônio cultural do município e os preserve, dada a sua significância para a identidade local (Toso, et. al, 2020).

Nesse contexto, o prédio histórico foi refuncionalizado em um processo gradual e, de acordo com a gestora:

O nosso procedimento foi realmente fazer algo que não mexesse de forma alguma com a estrutura. Organizamos tudo de modo que não fizéssemos nenhum equipamento ou empreendimento que pudesse afetar a visão da estação, porque esse é um dos pressupostos mais importantes em relação ao patrimônio histórico: você não pode construir uma edificação que inviabilize a visão que se tem do patrimônio histórico. Então, fizemos isso coletivamente. Começamos logo ao redor, fazendo a limpeza dos trilhos, pois nem sequer os trilhos apareciam. Posteriormente, começamos a trabalhar na parte externa da estação, fazendo a pintura. Pegamos a primeira sala, a da entrada, e depois finalizamos a parte de trás, pois era um trabalho muito delicado e minucioso que exigia muito cuidado (Joyce Renally, atual gestora do município em entrevista cedida no dia 26/05/2024).

Desse modo, tal debate demonstra a necessidade de projetos que saibam aproveitar o patrimônio arquitetônico natural e transformá-lo em áreas úteis para a população. No caso da estação ferroviária, ela foi refuncionalizada, transformando o prédio anteriormente sem uso em uma biblioteca municipal.

Segundo Flávia Rocha, atual secretária de Cultura em entrevista cedida no dia 22/05/2024):

Era uma vontade minha, mesmo que Joyce tenha abraçado na hora. A gente sabia que, se abrisse o espaço lá e não colocasse nada para funcionar, as pessoas não iriam tomar o espaço para si. Quando a gente coloca uma biblioteca lá, que não existia mais na cidade, eu posso lhe falar que uma das minhas melhores memórias de infância e adolescência era justamente da biblioteca, que era um anexo do prédio da prefeitura. Era um lugar muito social na cidade, talvez o lugar mais social que a gente tivesse na cidade. Todo mundo ia para a biblioteca, talvez fazer nada, apenas conversar, porque sabia que a gente ia encontrar gente lá. Então, a minha memória afetiva da biblioteca municipal era muito forte na cidade. Eu sabia que, se a gente colocasse a biblioteca lá, obviamente com as mudanças sociais e tecnológicas, não seria da mesma forma, pois não havia internet e havia poucas televisões na cidade. Mas eu sabia que, colocando-a lá, a gente teria alguma interação, teria um motivo para as pessoas irem lá, e foi justamente o que aconteceu.

A concepção de refuncionalizar o edifício a partir da instauração de uma biblioteca em seu interior cria uma práxis entre o imaterial e o material. De acordo com Paes (2012), o objeto físico não representa o verdadeiro poder do patrimônio; este poder reside no sujeito, que é o portador e atribuidor de significados, além de perpetuador do bem cultural no espaço.

Esse processo possibilita a realização de trocas simbólicas dos saberes vividos.

É evidente a importância que os estudos sobre a cultura têm para a compreensão das formas organizacionais de uma sociedade, ampliando também a compreensão do espaço em termos econômicos e políticos. É consenso entre diversos autores que as diferentes formas e manifestações culturais possuem uma complexa espacialidade, também expressa na cidade, na rede urbana e no processo de urbanização. (Azevedo, 2021, p.3).

A partir das informações fornecidas por Azevedo, compreende-se que a questão urbana está profundamente interligada à cultura. Ao analisar essas informações debatidas anteriormente, é possível relacionar as questões de planejamento urbano com a própria cultura regional. Através da análise cultural do patrimônio físico do município, torna-se viável compreender os hábitos e padrões de deslocamento que ocorrem em seu interior, evidenciando as interações entre diferentes agentes e seu papel na organização do espaço urbano.

O ato de apreender referências culturais pressupõem não apenas a captação de determinadas representações simbólicas, como também a elaboração de relações entre elas e a construção de sistemas que 'falem' daquele contexto cultural, no sentido de representá-lo. (Fonseca, 2001, p. 113,114)

A partir da análise de Fonseca sobre as referências culturais, compreende-se que a simples reforma do edifício não seria suficiente para transformá-lo em uma referência cultural local. É imprescindível a promoção de experiências sociais no espaço, pois essas referências não se formam apenas por meio de elementos físicos, mas são constituídas por representações que configuram a identidade da região por meio de seus habitantes. Estas

representações refletem não apenas na paisagem, mas também nos "fazeres" e "saberes", crenças e hábitos, conferindo ao local seu verdadeiro significado cultural.

O projeto "Estação literária", resgata e modifica traços da antiga identidade do patrimônio histórico do centro urbano do município de Duas Estradas, oportuna a sua população e os turistas que a frequentam uma experiência cultural, experiência formada não apenas a partir da observação da maneira que a cidade foi formada a partir dos prédios ao seu redor, mas a população a conhecer toda história local a partir de informações disponibilizadas e maquetes e panfletos do local em sua criação. Afinal, "*O objetivo desde o início era revitalizar o espaço, mas pra que ele funcione as pessoas precisam tomar conta deles, se sentirem donas dele, pra virar um espaço social*" (Flávia Rocha, atual secretária de Cultura em entrevista cedida no dia 22/05/2024)

Segundo Borges e Silva (2018) o projeto foi pensado com objetivo de disseminar e incentivar a leitura como prática social, fazendo um local antes abandonado, se tornar um local de leitura, conversas e trocas de experiências. O projeto junto com a reforma do local e dos edifícios históricos ao seu entorno, contribui para as referências culturais da identidade do local, não apenas no material, pois vai de encontro com o imaterial.

Através de sua função de conectar o físico ao social, não apenas a estação ferroviária, mas todo o centro histórico edificado do município, outrora abandonado, emergiu como o principal símbolo identitário local. Essa transformação ressignificou a área para a comunidade, convertendo-a no epicentro das práticas sociais do município. Nesse contexto, podemos analisar o conceito geográfico de lugar em relação a esse local. Segundo Santos (2014), os lugares se definem pela sua densidade técnica, informacional e comunicacional, cuja função os caracteriza e distingue, sendo a forma empírica no qual o mundo é percebido. Conforme ele afirma, quando o espaço se torna lugar, adquire características locais: "é como se a flecha do tempo se entortasse no contato com o lugar" (*ibid.*, 2014, p.163), sendo ao mesmo tempo deformante e deformado. O lugar exerce um papel importante na construção de uma história das ações que se diferencia do projeto e dos atores diversos.

Gradualmente, a estação como lugar modificou o discurso persuasivo dos seus habitantes, tornando-se um dos principais destinos turísticos da região, impulsionando toda a atividade comercial local e atraindo novos visitantes, se modificando do espaço que anteriormente era visto como passivo, para o globalmente ativo (Santos, 2014) . Isso gerou uma mudança de perspectiva entre a população local, que passou a enxergar o município sob

uma nova luz, reconhecendo que sua identidade transcende a mera descrição de um pequeno município no brejo paraibano.

Figura 10: Estação ferroviária atualmente (2024)



Fonte: Acervo Pessoal, 06/04/2024

2.2 memória e identidade a partir dos moradores

Ao compreendermos o papel do patrimônio edificado na práxis que engloba o imaterial e o material na questão do patrimônio, podemos analisar então os principais detentores de memória, principal aspecto do patrimônio imaterial. Em todo o Brasil, as ferrovias são um exemplo significativo desse patrimônio, e no caso específico do município de Duas Estradas, são os moradores antigos que carregam consigo essas memórias.

Essas pessoas, que conviveram com o serpentear dos trens, compartilharam suas experiências e lembranças por meio de entrevistas semi-estruturadas indiretas, permitindo ao autor captar a essência do que viveram e guardam consigo. Essas memórias referem-se a uma das principais marcas da cidade, que já tem sua ligação com a ferrovia implícita em seu próprio nome.

A linearidade histórica que a memória ferroviária parece querer reviver nega as experiências vividas em torno de algo comum. A transposição dessa lógica para uma política pública se restringe à preservação de seus bens imóveis deslocados dos significados históricos que a ferrovia teve em cada situação particular, uma vez que a memória ferroviária é, no limite, um recurso linguístico a serviço da gestão e uso sobre um bem abandonado (Prochnow, 2013, P.75).

A partir da perspectiva de Prochnow (2013), este capítulo visa analisar, na singularidade de cada um dos entrevistados, uma coletividade memorial que os interliga com

a identidade municipal. O complexo ferroviário é utilizado como ponto de partida, harmonizando-se com o fato de que a área foi uma das principais características que contribuíram para o desenvolvimento da antiga Vila Costa, culminando na formação do município de Duas Estradas. Nesse contexto, é crucial adotar uma abordagem distinta da análise tradicional do discurso institucional. Devemos utilizar a perspectiva dos agentes sociais para examinar os conceitos debatidos e traçar o percurso da memória ferroviária.

Inicialmente, buscou-se identificar os cidadãos cuja vida estava profundamente entrelaçada à malha ferroviária por meio de suas ocupações trabalhistas. Essas pessoas dedicaram anos de árduo trabalho às linhas ferroviárias, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento do transporte nacional.

{...}os trabalhos demonstram que há uma memória social gerada pela ferrovia, que é plural, conflituosa, refere-se a patrões e a trabalhadores e, em cada cidade, esteve relacionada a fatos concretos únicos, a elementos materiais únicos, a histórias locais únicas. A ferrovia possibilitou a modificação, a geração e o desenvolvimento de uma série de hábitos urbanos, ou rurais, surgidos à época da modernidade, do intercâmbio de informações, da diminuição do tempo e do encurtamento de distâncias (Prochnow, 2013, P.75).

Portanto nos dias 25/04/2024 foram entrevistados os senhores Severino do Nascimento e Luiz Galdino do Nascimento, ambos ex-funcionários da RFFSA.

Figura 11 e 12: Severino do Nascimento e Luiz Galdino do Nascimento



Fonte: Acervo pessoal, 25/04/2024

Seu Severino tem 73 anos, aposentado e natural de Duas Estradas (zona rural), relata que em sua juventude, Duas Estradas dependia do trem, por ser o único transporte na época. Segundo o mesmo, função era conservador, trabalhava na manutenção da rede ferroviária, por 21 anos e 6 meses, ele foi notificado da desativação entre os anos de 1996 e relatou que já não passavam mais trens, ocorrendo apenas esporadicamente algumas vezes nos meses seguintes.

O senhor Luiz Galdino, de 73 anos, é aposentado e mora em Duas Estradas há cerca de 40 anos. Ele chegou ao município de trem por volta dos anos 1980, transferido pela companhia de Mari para Duas Estradas. Era cozinheiro e, quando necessário, também auxiliava na manutenção, juntando-se aos grupos de cerca de 15 pessoas.

"A sede onde todos se reuniam era a estação", lembra ele. Luiz montava sua barraca, colocando os "tachos" com comida e alimentando os trabalhadores.

Os relatos indicam que não houve revolta entre os moradores locais, diferentemente dos movimentos contrários à privatização. Os trabalhadores contentaram-se com a aposentadoria ou indenização oferecidas. Os desligamentos presumidamente decorreram da Lei n.º 8.987/95 (Lei das Concessões), sancionada no início do governo FHC, que regulamentou os direitos e obrigações das partes envolvidas no processo de concessão (DNIT, 2024). Na época a RFFSA compreendeu que investir na "Linha Norte" não seria economicamente viável, dado que a região já havia abandonado o trem como meio de transporte de passageiros há algum tempo, sendo utilizada apenas para o transporte de sal, que vinha de Mossoró para ser distribuído na região. A cultura rodoviária, incentivada pelos investimentos na política de transporte automotivo de JK, já estava firmemente estabelecida. Isso resultou no abandono do entroncamento até o momento de seu tombamento.

Durante aquele período, a disseminação de informações era bastante precária, e muitos não sabiam como reagir ao processo massivo de desligamento dos funcionários da ferrovia. Esse desconhecimento foi o principal motivo pela falta de revolta dos trabalhadores. Apesar da desativação ter sido comunicada diretamente aos lares por meio de encarregados da companhia, devido à escassez de informações, muitos ex-funcionários acabavam aceitando o que lhes era oferecido sem muito questionamento.

Como relata Seu Severino "*Eles queriam me dar 20 mil (cerca de 170 mil corrigido para a atualidade)*". O mesmo optou pela aposentadoria, justificando que "*Esse aqui é para a vida toda, e esse outro, se eu não souber aplicar, em poucos dias estou gritando como um Tarzan*" (Ibid, 2024). Posteriormente, o funcionário ainda tentou convencê-lo pela última vez a aceitar a indenização, "*Aí ele começou a rir e disse: 'Tá certo, mas se eu fosse você, eu recebia, porque era melhor que aposentadoria'*".

Teve um camarada que deu uma sorte da gota. Foi um cara de Ingá, se chamava Vanderlei, gostava de puxar uma sanfona. Aquele deu sorte, fez o acordo, recebeu 30 mil, que naquela época era dinheiro. Ele recebeu, ficou por aí, depois foi viver com a família no Rio (de Janeiro). Chegando lá, a família conhecia um advogado, e o advogado disse: "vamos lá". Ele conseguiu a aposentadoria e não perdeu um centavo; recebeu a indenização e a aposentadoria com tudo a que tinha direito. Eu

ainda perdi 30% e fiquei satisfeito (Severino do Nascimento em entrevista cedida no dia 25/04/2024).

Com base na entrevista, podemos concluir que, apesar da obsolescência da linha férrea, a pressa dos órgãos públicos para a desestatização das vias causou uma onda desenfreada de desligamentos. Isso tornou os processos de aposentadorias e indenizações algo descontrolado, sendo a eficácia do advogado do ex-funcionário um fator determinante.

Além da negligência e falta de consciência governamental em relação a uma das classes que mais contribuíram para o desenvolvimento nacional desde o Brasil Colônia, os ex-funcionários do sistema ferroviário veem-se com suas vozes silenciadas, condenados ao esquecimento. Após a rápida desestatização, que visava atender aos interesses do mercado capitalista brasileiro, esses ex-funcionários ferroviários foram esquecidos, inclusive pelas políticas de resgate patrimonial, que geralmente abrangem apenas o patrimônio material, ou seja, as construções. Dessa forma, os verdadeiros guardiões da memória foram ignorados, conservando suas lembranças apenas para si próprios.

Devido à sua importância e longa história de utilização, o transporte ferroviário deixou marcas profundas que afetaram não apenas seus funcionários, mas também toda a sociedade que conviveu com esse meio de transporte. As pessoas do século passado testemunharam tanto o auge quanto a decadência das ferrovias e carregam consigo memórias duradouras dessa convivência marcante com as linhas férreas. Segundo Alencar (2012, p. 78) “O tempo do trem marcava a vida dos moradores das cidades por onde ele percorria, o relógio da estação anunciava a chegada de parentes e amigos, o toque do sino estava incorporado ao cotidiano das pessoas que vivenciavam esta realidade”.

No caso do município de Duas Estradas, a chegada do trem era motivo de empolgação na cidade, segundo Lima, 2005, p. 23:

A passagem do trem pela cidade era motivo de festa e expectativa para a juventude local. As mocinhas se arrumavam e iam para a estação ferroviária flertar com os rapazes do trem, algumas até arrumavam casamento; a cidade se movimentava com a saída e a chegadas dos passageiros. Quando os trens paravam na estação, apareciam meninos vendendo tapioca, amendoim, roletes de cana-de-açúcar, cocada, bolinhos de goma (raiva) e água em quartinhas de barro.

Portanto, entrevistamos os formadores da identidade da cidade, os moradores detentores de memória que conviveram com o apitar dos trens. Entre os dias 27 e 30 de maio de 2024, foram entrevistadas as senhoras Alvanira Maria Borges, Maria da Penha Silva e Maria Geni Tavêros, todas residentes do município e que, em algum momento de suas vidas, moraram próximo à linha férrea.

Figura 13, 14 e 15: Alvanira Maria, Maria da Penha e Maria Geni



Fonte: Acervo pessoal, 15/06/2024

A senhora Alvanira Maria Borges, aposentada de 77 anos, reside no município há cerca de 56 anos. Inicialmente conheceu a cidade pela primeira vez durante a infância, se locomovendo a pé. Naquela época, era necessário caminhar para chegar à cidade. Mais tarde, começaram a chegar os veículos automotivos, como a “Rural” pertencente à prefeitura. Esses veículos vinham todos os sábados trazer os moradores da zona rural para a feira livre, que naquela época ocorria nas proximidades da estação ferroviária.

A mesma relata que sua principal ligação com a rede ferroviária, além de residir próximo à estação e conviver com os funcionários, era utilizá-la para ir ao município de Guarabira para consultas e internações de suas filhas. Contou que, de manhã, pegava um trem conhecido como "PM" e voltava à noite no "Bacurau". A viagem era complicada porque o

trem só partia às 4 horas da manhã. Certa vez, ele teve que ir ao hospital para o nascimento de um filho e enfrentou a espera tanto na ida quanto na volta, o que tornava situações de emergência extremamente difíceis.

Segundo ela, a substituição pela rodovia facilitou o transporte para hospitais e clínicas, pois, quando o trem foi desativado, os moradores já estavam acostumados com a necessidade de pagar por ônibus ou carros alternativos. No entanto, por outro lado, muitos moradores ficaram extremamente dependentes dos veículos rodoviários fornecidos por órgãos públicos, especialmente os municipais. Segundo a mesma: *"Tinha prefeito que disponibilizava carro, e tinha os que não davam, só quando o carro estava cheio, uma pessoa só não ia"*.

A senhora Maria da Penha Silva, aposentada de 71 anos, reside no município há cerca de 51 anos. Chegou à cidade inicialmente de bicicleta, um dos meios de transporte mais utilizados na região na época, além de caminhão e trem. Sua ligação com a ferrovia ia além do uso, pois sua primeira residência no município estava nas proximidades da linha férrea. Ela relata que, junto com outros moradores, costumava observar a passagem do trem de suas calçadas, só para vê-lo passar: *"Quando ele vinha com aquele apito 'píiiihhh', eu já estava correndo"*. Segundo ela, na hora da passagem do trem, *"era cheio de gente nas calçadas para olhar; tinha gente que ia para a estação, lá na estação tinha barracas, ia para os botequins ao redor"*.

A senhora Maria Geni Tavêros, aposentada de 73 anos, reside em Duas Estradas desde os 6 anos de idade, totalizando 67 anos de residência. Ela chegou ao município pela primeira vez de trem, conhecido como "Sopa", vindo do município de Logradouro para Duas Estradas, e seus pais trouxeram sua mudança no transporte. Sua principal ligação com a rede ferroviária advém das lembranças de seu esposo, que trabalhou 30 anos na rede ferroviária: *"O trabalho dele era manual, era mudando os trilhos, serviço pesado"*. Ela também relata que havia outros trabalhadores amigos dele, conhecidos como agulheiros ou guarda-chaves: *"Os trens vinham de João Pessoa e os outros do Rio Grande do Norte, e os guarda-chaves corriam esses dois pontos, pois era para abrir, para o trem passar; se estivesse aberto, o trem virava"*.

Ela também menciona que, na sua época, os ferroviários eram chamados de "cassacos", recebendo o título de ferroviários posteriormente. A hora da passagem do trem era a diversão dos jovens, segundo ela:

Na hora do trem era bem animado, oxe, vinha moça, vinha rapaz, era bem animado. Tinha o "PM" que, na terça-feira, vinha de Natal para Recife, e na quarta-feira voltava, chegando aqui às duas da tarde. A estação era cheia, viajava muita gente, aí tinha aqueles rapazes bonitinhos, aquelas moças; a nossa diversão era essa. Às 7

horas da noite vinha o “bacurau,” que ia de João Pessoa a Nova Cruz. Às 3 horas saía de lá e chegava aqui às 4 horas da manhã, pegava o pessoal e ia embora para João Pessoa, passando por Guarabira, depois passava por um entroncamento onde se fazia a baldeação e se trocava de trem. Vinha outro trem de Recife, que pegava o povo que vinha do Bacurau para Recife. Lá também tinha outra estação. Era um tempo bom (Maria Geni Tavêros em entrevista cedida no dia 15/06/2024).

Um dos fatores primordiais no estudo das memórias é compreender que, por vezes, a história da formação e do desenvolvimento territorial de um município pode ser diferente do que se acredita. Como cidadão de Duas Estradas, cresci sob a perspectiva de que o algodão era o único produto da agricultura local a impulsionar a economia regional. No entanto, durante a pesquisa, foi identificado um fator relevante: a interligação do agave (sisal) com a ferrovia e o desenvolvimento urbano de Duas Estradas.

Os moradores relatavam que, próximo à zona urbana, predominava o cultivo de algodão; no entanto, com o tempo, a zona rural do município foi tomada pelo agave, “*Quando chegava no Natal, era como a gente conseguia comprar uma roupa e comer um pedaço de carne*”, lembra seu Severino. Naquela época, o comércio de algodão e agave era o ponto forte do município. O comércio de menor porte, como mercearias e feiras livres, estava profundamente interligado com a rede ferroviária, juntamente com grande parte dos empregos locais.

Na minha época, era mais forte o cultivo de agave. O algodão tinha seus compradores, mas o agave era mais, porque tinha a terra do finado Geraldo Oscar, do finado Antônio Costa, e tinha os dois irmãos dele. Os terrenos por ali eram todos de agave. Muitas pessoas vinham de fora para puxar agave. Meu pai trabalhou na fazenda, era quem tomava conta {...} todo final de semana vinha um caminhão de Sertãozinho, enchia o caminhão até em cima. Era o ganho dos agricultores de antigamente (Maria Geni Tavêros em entrevista cedida no dia 15/06/2024).

Além das questões econômicas, o trem foi de importância vital para a sobrevivência dos cidadãos em tempos de seca. Dona Alvanira relata que, naquela época, não existiam carros-pipa, tornando o trem essencial para os moradores durante longas estiagens. Os trens chegavam abastecidos de água e a depositavam em uma cisterna existente no armazém da ferrovia.

Uma grande seca assolou o Nordeste durante os anos 80, culminando na morte de cerca de 700 mil nordestinos devido à desidratação e fome. Portanto, o "trem de água" foi uma estratégia governamental crucial para abastecer os municípios, já que os corpos d'água locais já haviam secado no início da seca em 1979. Vale ressaltar que "em uma viagem, com apenas 8 vagões, transportou-se 300 mil litros de água; fazendo a divisão, isso equivale a 37,5 mil litros por vagão "(Cardoso, 2013). Considerando que um carro-pipa pode transportar cerca

de 30 mil litros, uma única viagem de trem transportou uma quantidade de água equivalente à que os carros-pipa precisariam de 10 viagens para transportar.

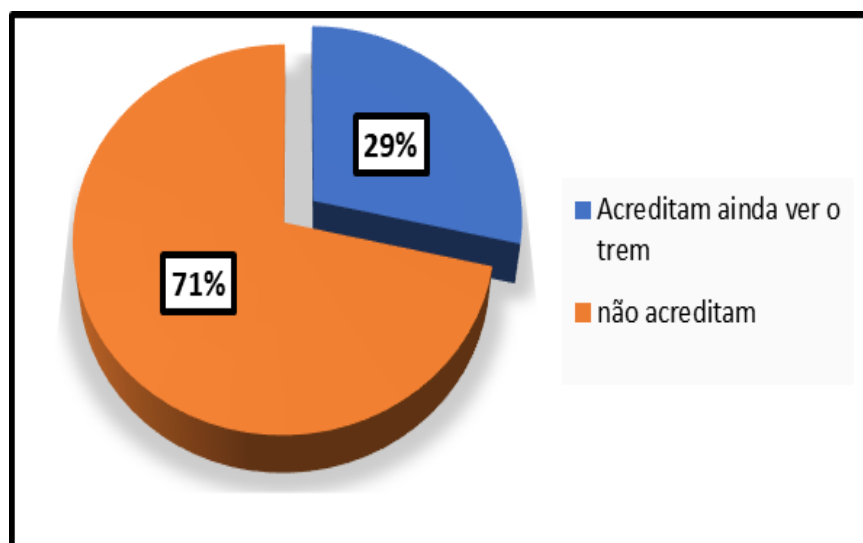
Figura 16: Tem de água no Rio Grande do Norte na década de 80



Fonte: cabuginoticia.blogspot.com

Para encerrar as entrevistas, a última pergunta foi idêntica para todos: Ainda acha ou tem esperança de que vai poder ver o trem andar de novo por essas terras?

Gráfico 1: Gráfico sobre as respostas diante a última pergunta



Fonte: Dados do autor da pesquisa, Abril a Junho de 2014.

Embora o gráfico possa ser considerado impreciso devido ao pequeno número de entrevistados (3 moradores, 2 ex-funcionários da ferrovia, 2 membros da gestão), uma vez que esta pesquisa foi concebida com um caráter qualitativo ao invés de quantitativo. a partir da Figura 16 podemos observar que dos 7 entrevistados, 71% não acreditam que verão o trem serpentear novamente por suas terras durante suas vidas. Esses cidadãos são, em sua totalidade, idosos com mais de 70 anos. Os 29% que ainda acreditam na possibilidade de retorno do trem são pessoas mais jovens ligadas à gestão municipal.

Os cidadãos que conviveram e dependeram do transporte ferroviário, acostumados com o descaso do poder público em relação a esse meio de transporte tão vital, veem as promessas relacionadas a essa causa como infundadas. Após terem testemunhado o abandono das ferrovias ao longo de grande parte de suas vidas, eles não acreditam que estarão vivos para usufruir novamente dos benefícios ferroviários. Em contraste, os cidadãos mais jovens, estimulados pelo crescimento dos movimentos pela revitalização da malha ferroviária na última década, permanecem otimistas.

CONSIDERAÇÕES

Os vestígios de edifícios ferroviários e trilhos espalhados pelo território brasileiro evidenciam o sucateamento das ferrovias resultante da negligência do poder público. O país, por sua vasta extensão, sendo o maior da América do Sul com aproximadamente 8,5 milhões de km², enfrenta constantemente problemas relacionados ao transporte de cargas. O Brasil não possui uma política ferroviária robusta e em vigor. Comparada a outros países, a malha ferroviária brasileira é considerada relativamente pequena, representando apenas 28,9% do total global, segundo a CNT (2015).

Devido ao sucateamento das ferrovias, o país, que anteriormente possuía “um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego” (DNIT 2007), acabou substituindo esse sistema pelo rodoviário. Isso ocorreu em uma tentativa governamental de impulsionar a indústria automotiva brasileira, resultando no declínio da infraestrutura ferroviária nacional

O movimento pelo retorno de um Brasil ferroviário tem ganhado força nas últimas décadas, mostrando resultados concretos, como no caso da Transnordestina. Iniciada em 2006 com previsão de término em 2012, essa obra enfrentou atrasos significativos, mas experimentou um crescimento notável nesse mesmo período. Agora, está programada para ser inaugurada em 2028. A Transnordestina visa conectar três estados nordestinos: Pernambuco, Ceará e Piauí. Reconhecida como uma das melhores ferrovias do mundo, já está cerca de 70% concluída (Sousa, 2024).

No caso da Paraíba, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) anunciou, em maio de 2024, a possibilidade de expandir os serviços ferroviários no estado nos próximos anos. Esta notícia traz esperança para uma região cujo desenvolvimento histórico foi fortemente ligado às ferrovias, mas que atualmente opera com apenas 12 estações ativas. O plano inicial é aproveitar a linha ferroviária construída pelos ingleses, particularmente em Campina Grande, onde a maior parte da infraestrutura permanece preservada, além de expandir os serviços das linhas da Região Metropolitana de João Pessoa até o município de Cruz do Espírito Santo.

As notícias trazem esperança, mas ainda são insuficientes. O progresso para que o Brasil volte a ser um país ferroviário avança em passos lentos, pois é de interesse da população, mas não das empresas capitalistas. No entanto, é crucial destacar que a reconstrução da infraestrutura ferroviária não é suficiente para restaurar o respeito por esse

meio de transporte. É importante reconhecer que não apenas os trens movidos a diesel foram fundamentais para o desenvolvimento do território brasileiro, mas também as antigas maria-fumaça. Nesse contexto, é essencial preservar as experiências e sentimentos associados a esse meio de transporte por meio de documentação memorial. Este é um dos principais objetivos dessa pesquisa.

A reforma e manutenção do complexo ferroviário de Duas Estradas desempenham um papel fundamental no resgate e na transmissão, às futuras gerações, da realidade de uma época em que essa área era crucial para as dinâmicas sociais e econômicas. Essa preservação mantém viva a identidade municipal desde seus primórdios, destacando o desenvolvimento traçado pela ferrovia, a formação do espaço público e as memórias dos trabalhadores e cidadãos que dependiam do local.

Ao realizar pesquisas de campo sobre o cotidiano dos cidadãos que estavam completamente interligados à ferrovia, é possível absorver e, de certa forma, retornar ao passado, compreendendo a sensação dos moradores locais perante o serpentear do trem. As memórias transmitidas pelos cidadãos mais idosos proporcionam uma visão autêntica da realidade municipal, algo que não pode ser plenamente reproduzido por transmissores culturais como as obras musicais, cinematográficas e literárias. Essas formas de arte frequentemente oferecem uma perspectiva diferente sobre as ferrovias, desvinculada dos trabalhadores e usuários cotidianos do trem.

A refuncionalização da estação ferroviária no município de Duas Estradas ainda não é algo alcançado, permanecendo contínua em referência às políticas públicas desenvolvidas em seu entorno. Além da continuidade das reformulações em todo o centro histórico, como o projeto de refuncionalização do Palacete Francisco Costa, outro prédio histórico presente no cotidiano da cidade de Duas Estradas. Todas essas políticas de refuncionalização transcendem a mera reforma de edifícios antigos; trata-se de um resgate da imponência de marcos que influenciaram significativamente as interações políticas, sociais, econômicas e culturais da região. Esse resgate também eleva a autoestima dos cidadãos, pois, segundo Flavia Rocha (atual secretária de Cultura em entrevista cedida no dia 22/05/2024) "*reformando aquele lugar, seria um ponto inicial para também restaurar a autoestima dos cidadãos de Duas Estradas*".

Atualmente, é possível constatar que a estação ferroviária continua a influenciar as relações sociais e econômicas do município e, sobretudo, a tocar os sentimentos dos cidadãos

que convivem com ela. Os impactos do abandono federal da ferrovia persistem quase 30 anos após o desligamento ferroviário na região. É fundamental reconhecer que a geografia deve contribuir para a valorização do patrimônio, especialmente em um campo profundamente interligado ao conceito de espaço, seja ele material ou imaterial. Nessa perspectiva, essa região se torna um lugar funcional, um espaço de convivência que mantém uma relação direta com seu entorno (Santos, 2014).

Ao alcançar o objetivo desta pesquisa, compreendendo a relação entre a memória e a identidade com o patrimônio ferroviário de Duas Estradas, é fundamental para reconhecer que as marcas de memória deixadas pelo trem nos cidadãos são registradas de diversas formas na geografia. Essas memórias foram preservadas pela oralidade dos cidadãos por meio de debates sobre suas experiências vividas. Elas moldam uma geografia que, embora histórica, é profundamente cotidiana e entrelaçada com os sentimentos da comunidade. Além disso, essa compreensão destaca que a pesquisa é contínua, sendo moldada pela temporalidade, e possui uma relevância considerável, pois as cidades estão se expandindo e a memória coletiva e individual tem se apagado.

REFERÊNCIAS

- ARANHA, G. B. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2001.
- ARAÚJO, J. C. **NOS TRILHOS DA MEMÓRIA: PARE, OLHE, ESCUTE**. Letras e Versos Editora. João Pessoa, 2023.
- AZEVEDO, Y. F. L. de. **Inter-relações entre cultura e espaço: uma análise sobre o sertão paraibano**. Pesquisa desenvolvida para a disciplina de estágio supervisionado I (curso de arquitetura e urbanismo) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2021.
- BANDIEIRA, M. et. al. **SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO**. In: II Semana das Engenharias: 2ª mostra científica. Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões. Frederico Westph, 2015.
- BORGES, D. W. de S. BORBA, G. H. de O. BARROS, J. S. de. **NARRATIVAS E MEMÓRIAS DA CIDADE: UMA VIAGEM PELOS TRILHOS DE DUAS ESTRADAS/PB**. XCV REGORN. Natal, 2018.
- BORGES, D. W. de S.; SILVA, F. R. da. **ESTAÇÃO LITERÁRIA: EMBARCANDO NOS TRILHOS DA LEITURA NA CIDADE DE DUAS ESTRADAS/PB**. IICINTEDI, 2018.
- BOSI, E. **MEMÓRIA E SOCIEDADE – LEMBRANÇA DE VELHOS**. Companhia de Letras - 3 ed. São Paulo, 1994.
- CANDAU, J. **Memória e identidade**. Editora Contexto. São Paulo, 2016.
- CARVALHO, G. L. L.; SILVEIRA, J. A. R. Trilhando o contexto do patrimônio ferroviário brasileiro: Um panorama sobre situação, memória e gestão. **Revista Científica ANAP Brasil**- V. 15, n. 36, p. 47-62, 2022.
- Cardoso, A. **Os "trens de água" na memória de nossas ferrovias. Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco**. Pernambuco, 2013. Disponível em: <https://memoriaferroviariadepe.blogspot.com/2013/03/os-trens-de-agua-na-memoria-de-nossas.html>
- COGGIOLA, O. Da revolução industrial ao movimento operário. **As Origens do Mundo Contemporâneo**. Porto Alegre.: Pradense, 2010.
- DEFFONTAINES, P. **COMO SE CONSTITUIU NO BRASIL A REDE DAS CIDADES**. CIDADES. v. 1, n. 1, , p. 119-146, 2004.

DNIT – **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes**. Disponível em:
<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>

DUAS ESTRADAS, Prefeitura Municipal de. **Secretaria de Cultura e Turismo**. Duas Estradas: Engenhos, História e Devoção. Duas Estradas, 2022.

EDMUNDSON, W. **A Gretoeste: A história da rede ferroviária Great Western of Brazil Railway**. Edição do Kindle, 2023.

FERREIRA, W. D. D. **GEOGRAFIA POLÍTICA DE ARARUNA/PB E SUA FRAGMENTAÇÃO TERRITORIAL DE 1870 A 1990**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia - Universidade Estadual da Paraíba. Guarabira, 2023.

FILHO, J. A. C. **A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DUAS ESTRADAS: O DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E O GLAMUOR NO INTERIOR DA PARAÍBA**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia- Universidade Estadual da Paraíba. Guarabira, 2014.

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

FONSECA, M. C. L. Referências Culturais: Base para novas políticas de patrimônio. **Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise**, n. 2, p. 111-120, Brasília, 2001.

GURJÃO, E. Q.; LIMA, D. **Estudando a história da Paraíba: uma coletânea de textos didáticos**. Meta Editora, ed. 4. Campina Grande, 2009.

HAESBAERT, R. **DOS MÚLTIPLOS TERRITÓRIOS À MULTITERRITORIALIDADE**. Porto Alegre, setembro de 2004.

HAESBAERT, R. Identidades Territoriais. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. **Manifestações da cultura no espaço**. Editora UERJ, p. 169- 190. Rio de Janeiro, 1999.

HAESBAERT, R. **Territórios alternativos**. Contexto Ed. 2, 1º reimpressão. – São Paulo, 2009.

IPATRIMONIO. **Duas Estradas – Conjunto Ferroviário RFFSA**. Disponível em:

<https://www.ipatrimonio.org/duas-estradas-conjunto-ferroviario-rffsa/>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades – Duas Estradas**. IBGE, 2024.

IPHAN. **Patrimônio Imaterial**. 2014. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>

IPHAN. **Trem de histórias.** –: Museu da Pessoa; Pernambuco: Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. São Paulo, 2010.

LOURENÇO, L.A.B. Geografia Histórica: considerações teórico-metodológicas. In: **A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista Triângulo Mineiro (1750-1861)** [online] p. 27-40. Uberlândia: EDUFU, 2005.

LINS, J. N. **Cidade e identidade: discursividades imagético-espaciais e a construção da identidade espacial do Recife, Veneza Brasileira.** Tese de Doutorado. UFRN – 2011.

LIMA, I. F. S. **Duas Estradas: Passado e Presente.** Gráfica Simart. Duas Estradas, 2006.

NETO, J.; ISIDIO, L. **CBTU planeja expandir linhas de trens em João Pessoa e reativar serviços em outros dois municípios da Paraíba.** Clickpb, 2024. Disponível Em: <https://www.clickpb.com.br/paraiba/cbtu-trens-paraiba-expansao.htm.l>

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de sertão Alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra Brasilis** [online], 8 | 2017.

WHEEN, F. **O CAPITAL DE MARX (UMA BIOGRAFIA).** Tradução Regis Barbosa e Fllávio R. Kothe. Editora Nova Cultura. São Paulo, 1996.

MELO, J. O. A. **A REVOLUÇÃO ESTATIZADA.** Editora Universitária, ed.2. João Pessoa, 1992.

MELO, J. C. **A ECONOMIA PARAIBANA NO SÉCULO XIX E O CAPITAL INGLÊS: THE CONDE D'EU RAILWAY (1875-1901).** EDUFCG. Campina Grande, 2019.

MELO, J. C. **Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do nordeste 1852-1902.** Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor. Recife, 2000.

MESSENTIER, L. M. de. **Patrimônio urbano, construção da memória social e da cidadania.** UFRN/CCHLA. v. 1., n.1, p. 167 - 177). Natal: UFRN.1983.

MORAES, A. C. R. **Geografia Histórica do Brasil: Capitalismo, território e periferia.** Ed. Annablume. São Paulo, 2013.

MOREIRA, E. TARGINO, I. **Capítulos de geografia Agrária da Paraíba.** Editora Universitária. João Pessoa, 1887.

NIZZOLA, L. J.; CARNEIRO, F. G. **Manual técnico do patrimônio ferroviário.** [S. l.]: IPHAN, 2010.

OLIVEIRA, E. J. **AS FERROVIAS NO NORDESTE: UMA ANÁLISE DA REDE URBANA FERROVIÁRIA FORMADA PELA THE GREAT WESTERN OF BRAZIL**

RAILWAY COMPANY LIMITED (1881-1948). **Revista de Geografia (Recife)** V. 40, No. 3. Recife, 2023.

OLIVEIRA, E. J. **FERROVIAS, REDE URBANA E CENTRALIDADE URBANOREGIONAL: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação – Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2019.

PAES, M, T, D. **Refuncionalização turística de sítios urbanos históricos no Brasil: das heranças simbólicas à reprodução de signos culturais**. Departamento de geografia - UNICAMP, v. 37, n. 2, p. 319-334. Rio Claro, 2012.

PEREIRA, N. S. S. Patrimônio cultural, turismo e ordenamento territorial. **Turismo & sociedade**, v. 10, n. 3, p.1-14. Curitiba, 2017.

PESAVENTO, S. J. História, memória e centralidade urbana. **Revista mosaico**, v. 1, n. 1, p. 3-12. Goiânia, 2008.

SANTOS, J. K. O. **MEMÓRIAS DOS TRILHOS: CONSTRUÇÃO E VIVÊNCIAS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA DE CAMPINA GRANDE – PB (1957-1998)**. Trabalho de Conclusão de Curso em forma de monografia apresentado ao Curso de História - Universidade Estadual da Paraíba. Campina Grande, 2019.

SANTOS, M. *Da Totalidade ao Lugar*. Editora da Universidade de São Paulo, ed. 1. São Paulo, 2014.

SANTOS, M. **Metamorfose do Espaço Habitado**. Editora da Universidade de São Paulo, ed. 6. São Paulo, 2008.

SANTOS, Z. P. **DUAS ESTRADAS/PB: A GEOGRAFIA FORA DOS TRILHOS DO TREM**. Trabalho de Conclusão de Curso em forma de monografia apresentado ao Curso de Geografia - Universidade Estadual da Paraíba. Geografia, 2010.

SEQUEIRA, T. V. As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway. **REVISTA DO BNDES**, , V. 9, N. 17, P. 169-220. Rio de Janeiro, 2002.

SERPA, Angelo. **Por uma geografia dos espaços vividos**. São Paulo: Contexto, 2019

SEYFERTH, Giralda. Comemoração, identidade e a memória da imigração. In: FERRERA, Ademir P. (Org.). **A experiência migrante: entre deslocados e reconstruções**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

SILVA, M. R. **A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: O CENTRO DE DUAS ESTRADAS E SUAS SINGULARIDADES**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado

ao Curso de Geografia - Universidade Estadual da Paraíba. Geografia, 2016.

SOUSA, L. I. DE. **Lula visita obra da Transnordestina, atrasada em 14 anos e com triplo do custo previsto inicialmente.** G1, Globo CE, 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2024/04/05/lula-visita-obra-da-transnordestina-atrasada-em-14-anos-e-com-triplo-do-custo-previsto-inicialmente.ghtml>

TELLES, Leandro. **Manual do patrimônio histórico.** Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul; Prefeitura Municipal de Rio Pardo, 1977

TOLEDO, M. **No interior da Paraíba, estação histórica renasce após dois anos de restauração.** Folha de S. Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://sobretelhos.blogfolha.uol.com.br/2020/06/21/no-interior-da-paraiba-estacao-historica-renasce-apos-dois-anos-de-restauracao>.

TOSO, C. E. L. et. Al. **A CIDADE E AS MÚLTIPLAS INTERAÇÕES COM O PATRIMÔNIO, IDENTIDADE E PERTENCIMENTO.** Editora CRV, Curitiba, 2020.

SATYO, D. JUSTINO, E. As ferrovias no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil). **Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones**, págs. 97-123, N°. 38, 2019.

SILVA, R. C. N. **A REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE JOÃO PESSOA: UMA ESTRATÉGIA PARA REPRODUÇÃO DO CAPITAL.** Tese de Doutorado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia Humana – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.

SILVA, R. F. **ROTEIRO DAS FERROVIAS EM PERNAMBUCO: um olhar geográfico.** Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia – Instituto Federal de Pernambuco. Recife, 2018.

Vieira, N. J. **Ferrovia meu amor.** Petrópolis: [s.n.], 1993.

TERMO DE CONCESSÃO A ENTREVISTA DOS ENTREVISTADOS

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, Alvanira Maria Borges, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: Duas Estradas

Data: 27/05/2024

Alvanira Maria Borges

Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva

José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, PLÁVIA ROCHA DA SILVA, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: Duos Estrados

Data: 22/05/2024

Plávia Rocha da Silva
Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva

José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu,*José Ricardo Borges da Silva*....., autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

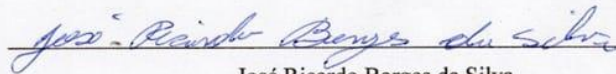
Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: *Duos Estrados*

Data: *26/05/2024*



Entrevistado



José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, Luiz Carlos da Mota, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: Dois Estrados

Data: 25/04/2024



Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva

José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, Maria da Penha Silva, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: Deus Estudos

Data: 23/05/2024

Maria da Penha Silva

Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva

José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, Marcia Geni Favêros, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: Duas Estradas

Data: 30/05/2021

Marcia Geni Favêros
Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva
José Ricardo Borges da Silva
Pesquisador Responsável pelo TCC

TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Eu, Gelesiano de Azevedo, autorizo a realização de uma entrevista para o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), a área de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), campus Guarabira. Os detalhes são os seguintes:

Nome do Estudante: José Ricardo Borges da Silva

Eu concordo em participar desta entrevista e autorizo o uso das informações fornecidas para o propósito exclusivo do referido TCC. Declaro ainda que as informações fornecidas serão verdadeiras e precisas, e que estou ciente de que a participação é voluntária e restrita a fins meramente acadêmicos.

Entendo e concordo que, durante a entrevista, podem ser tiradas fotografias, as quais podem incluir minha imagem. Autorizo o uso destas fotografias para ilustrar o trabalho acadêmico em questão.

Local: duas Estradas

Data: 25/04/2024

Gelesiano de Azevedo

Entrevistado

José Ricardo Borges da Silva

José Ricardo Borges da Silva

Pesquisador Responsável pelo TCC