

Akalyany de Almeida Abrantes

POMBAL NOS CAMINHOS DE FERRO

HISTÓRIA, MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA PARAÍBA
(1932-2001)



Nativa 



POMBAL NOS CAMINHOS
DE FERRO:
HISTÓRIA, MEMÓRIA E
PATRIMÔNIO
FERROVIÁRIO NA
PARAÍBA (1932-2001)

AKALYANY DE ALMEIDA ABRANTES



NATIVA
2021



Editor

Lucas Manoel Freire Monteiro Cabral

Conselho Editorial

Luíra Freire Monteiro

Flávio Carreiro de Santana

Emerson Marcelino Alves Silva

Conselho Científico

Bruno Rafael de A. Gaudêncio (ALCG)	Laudemiro L. de Figueiredo Filho (IHSB)
Elíton S. Medeiros (UFPB)	Lucira Freire Monteiro (UEPB)
Flaubert Barros Leira (HGPP)	Luíra Freire Monteiro (UEPB)
Flávio Carreiro de Santana (NUPEHL)	Luiz Carlos dos Santos (IHGAN)
Glauber Paiva da Silva (UFPE)	Maria Ida Steinmuller (IHCG)
Hilmária Xavier Ribeiro (UEPB)	Pedro César Coelho (NUPEHL)
Jordan Queiroz Gomes (NUPEHL)	Thélio Queiroz Farias (ALCG)
José de Sousa Pequeno Filho (IHSB)	Thomas Bruno Oliveira (IHGP)
José Edmilson Rodrigues (ALCG)	Thuka Kércia Morais de Lima (NUPEHL))
Juvandi Dos Santos Silva (UEPB)	Vanderlei de Brito (IHCG)

Expediente

Designer gráfico	Emerson M. Alves Silva
Capista	George Tenório Pinto
Revisão linguística	Vanuza de Oliveira Barbosa
Normalização técnica	Luíra Freire Monteiro e
Normalização técnica	Flávio Carreiro de Santana



Akalyany De Almeida Abrantes

**POMBAL NOS CAMINHOS DE
FERRO: HISTÓRIA, MEMÓRIA E
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA
PARAÍBA (1932-2001)**



2021



Copyright 2021 – Nativa
ISBN 978-65-89987-09-3

Capa: George Tenório da Silva
Revisão técnica: Luíra Freire Monteiro e Flávio Carreiro de Santana

Contato com os autores:
nativa.edit@gmail.com

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio. A violação dos direitos autorais (Lei nº 9.610/1998) é crime estabelecido no artigo 184 do Código Penal.

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

A161p Abrantes, Akalyany de Almeida.

Pombal nos caminhos de ferro: história, memória e patrimônio ferroviário na Paraíba (1932-2001) [recurso eletrônico] / Akalyany de Almeida Abrantes. – Campina Grande: Nativa Edições, 2021.

135 p. : il. color.

Inclui bibliografia.

E-book

ISBN 978-65-89987-09-3

1. Patrimônio ferroviário. 2. Pombal – Memória urbana.
3. Estação velha. I. Título.

21. ed. CDD 981.33

Elaborada por Giulianne Monteiro Pereira

CRB 15/714

Barulho de Trem

[...]

Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai querer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim chegar e partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar.

“Encontros e Despedidas”
(Milton Nascimento e Fernando Brant)

Aos meus pais, Claudenor e Ana Lídia, e a minha avó Honória (IN MEMORIAN), maiores incentivadores dos meus estudos desde os primeiros passos.

Dedico

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, quero agradecer ao Ser Supremo por me possibilitar esta graça. Aos meus familiares - a minha mãe, Ana Lídia, a meu pai Claudenor e a meu irmão Alberto, pelo incentivo nos momentos difíceis desta jornada.

A minha avó Honória Lacerda de Almeida (IN MEMORIAN) por ter confiado em mim. Seu apoio não será esquecido, nem suas palavras. Obrigada por tudo!

Nesse percurso de incertezas, expectativas, intercâmbio de ideias e diálogos sobre o tema, conheci pessoas que contribuíram significativamente para a conclusão deste trabalho: Alexandre Ferreira, Leonardo Faria e José Israel.

Fraterno agradecimento aos amigos pelo apoio moral, e aos colegas de curso Helaine Welma, Welly Cristina, Niara Nice, Dellanny Lucena, Maria do Socorro, Erivaneide Alves, Marly, Elânia Santos, Jaquiélida Nascimento, Alba Cássia, Solange Lima, Diego Dantas, Erika Andrade, Edilânia Soares, Livia Maria, Efigênia Talita, Joaquim Neto, Joaquim Izidro, Helio Abrantes e Evandy Alves, que sempre me deram seus incentivos para continuar à frente na trilha da pesquisa. Aos colegas de trabalho Eilza Nadia, Aparecida Carneiro, Silvani Vieira, Jocelio Martins, Vicente Queiroga e Anália Lacerda.

A produção deste trabalho foi marcada por muitos momentos de estímulo, apoio, sugestões, críticas e paciência. Nesse sentido, minha sincera gratidão ao meu

orientador Francisco Firmino Sales Neto. A confiança que depositou em mim foi fundamental para a finalização do nosso trabalho. Muito agradecida!

Por fim, quero agradecer a todo corpo docente e aos funcionários da Universidade Federal de Campina Grande (Campus de Cajazeiras), pelas instruções e por me ajudarem a tornar este sonho uma realidade.

A todos vocês meus agradecimentos!

Akalyany De Almeida Abrantes
(*In memoriam*)

PREFÁCIO

AKALYANY de Almeida Abrantes foi professora, amante da história, prima que se fez luz na terra e, prematuramente, partiu deixando grandes saudades aos familiares e amigos.

O trabalho de monografia, “*Pombal nos Caminho de Ferro: História, Memória e Patrimônio Ferroviário na Paraíba (1932 – 2001)*”, hoje com certeza se constitui em fonte de consulta para os historiadores com interesse em meios de transporte que fizeram o desenvolvimento do Brasil e de parte da região paraibana. No geral, o trabalho de Akalyany tem como foco, mais especificamente, a cidade de Pombal, base que dignifica a publicação por vir a contribuir para a historiografia pombalense, terra rica em histórias no seu aspecto em geral.

Akalyany, que merece o nosso reconhecimento (póstumo) por sua leitura, capacidade de trabalho e as informações condensadas, dividiu a sua monografia em três capítulos.

O primeiro apresenta a história do trem a partir da sua cidade de sua origem: Inglaterra, a sua difusão e expansão no Brasil, os caminhos das linhas de ferros na Paraíba e a chegada dessa “Maria fumaça” em Pombal, ressaltando “as mudanças ocorridas no tempo e no espaço da cidade após a instalação da ferrovia”. No segundo capítulo é socializada a trajetória da política de preservação cultural no Brasil, destacando a criação do antigo SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional, hoje IPHN – Instituto do Patrimônio Histórico Nacional. No nosso Estado, o IPHAEP –

Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba. Já no capítulo terceiro, destaca a ferrovia de Pombal como patrimônio cultural, baseado em decreto governamental. Nas considerações finais, Akalyany afirma: “O objetivo desta pesquisa foi chamar a atenção para a e importância de se preservar a estação ferroviária de Pombal, enquanto bem patrimonial repleto de significações afetivas que podem suscitar nos habitantes e usuários da cidade um sentimento de pertença coletiva. Esse prédio faz parte dos referenciais e são signos maiores para a vida social de Pombal, ultrapassando sua materialidade física e simbolizando as múltiplas representações dos diversos atores históricos de ontem e de hoje, ou seja, dos moradores, turistas, ex-trabalhadores do próprio sistema ferroviário”.

A monografia de Akalyany Abrantes é uma contribuição para o conhecimento no que diz respeito aos primórdios da linha de ferro e do trem em suas chegadas e partidas na nossa cidade. Serve também como base para pesquisadores, professores e estudantes aprofundarem as suas pesquisas afins. No aspecto geral, é agradecer, merecidamente, o trabalho de pesquisa deixado por Akalyany, que em vida ouviu, aprendeu, ensinou e deixou o seu legado para hoje e sempre. Das suas pesquisas e construção desse trabalho, nós só temos a agradecer-lá.

Verneck Abrantes
Historiador

Sumário

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I	
A FERROVIA E AS MUDANÇAS URBANAS EM POMBAL.....	9
1.1 - Ferrovia: uma invenção que revolucionou a indústria.....	9
1.2 - O trem no cenário estadual	14
1.3 - Imagens do trem-inaugural em Pombal	21
1.4 - Estação Ferroviária: chegadas e despedidas.....	33
1.5 - O declínio do trem de ferro	39
CAPÍTULO II	
PATRIMÔNIO E PRESERVAÇÃO DA IDENTIDADE NACIONAL.....	45
2.1 - O IPHAN e a construção da noção de patrimônio no Brasil.....	46
2.2 - A noção de monumento	52
2.3 - A proteção do patrimônio paraibano.....	58
2.4 - O patrimônio como bem merecedor de proteção 	63

CAPÍTULO III

A SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO:

O CASO DA ESTAÇÃO DE POMBAL.....	70
3.1 - A (re)significação do patrimônio ferroviário.....	71
3.2 - A estação ferroviária de Pombal-PB: um retrato de pedra e cal.....	77
3.3 - Tombamentos e novos usos.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
REFERÊNCIAS	98
ANEXOS.....	106

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo analisar a trajetória da estação ferroviária de Pombal, no Sertão paraibano, no recorte temporal que se estende de 1932 (ano que se dá a instalação do trecho ferroviário que ligou o estado do Ceará à cidade de Pombal) a 2001 (quando ocorreu o tombamento dessa estação de trens como patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba - IPHAEP).

Considerando que o trem foi recebido como símbolo de modernidade, percebe-se a modificação não só da parte física e econômica das cidades, mas também da vida dos habitantes, dando origem a uma nova dinâmica de horários, com suas chegadas e partidas, tornando as estações lugares de sociabilidade. Nesse contexto, Pombal, cidade sertaneja fundada às margens do rio Piancó e apontada como uma das urbes mais antigas do estado da Paraíba, ganhou uma estação ferroviária, em 1932. Estação responsável por mudanças urbanas e novas práticas comportamentais. Atualmente, essa estação resiste à passagem do tempo, tornando-se um importante monumento da história pombalense que guarda muitas histórias a serem contadas às gerações futuras.

A história desse monumento, a estação ferroviária de Pombal, se confunde com a da própria sociedade. Essa construção é um dos poucos resquícios monumentais tombado como patrimônio histórico no

Sertão que se encontra conservado. É notório que, tanto por parte dos pombalenses como de turistas, existe um certo descaso em relação à conservação desse bem, mas mesmo assim ele se encontra aberto à visitação diariamente.

Nesse município, o trem se constituiu como meio de transporte e elemento transformador da vida cotidiana. Com isso, é necessário abordar a importância de se preservar e dar significância à estação férrea de Pombal pelo que ela representa para a memória paraibana.

Desde a sua implantação no Brasil – há mais de um século e meio –, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico do país; foi um dos alicerces para a integração regional e nacional; auxiliou os processos de urbanização e industrialização brasileira; foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias; e influenciou a sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informações e cultura (MONASTIRSKY, 2006, p. 3). Diante dessa importância, a produção acadêmica ainda é incipiente quanto a temas relacionados ao patrimônio cultural ferroviário, priorizando produções que analisam a contribuição que esse transporte teve na economia ou história do nosso país.

Segundo Tomaz (2010), ao se contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações, parecendo fazer

reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente. Essa memória pode ser despertada através de lugares, edificações e monumentos que, em sua materialidade, são capazes de fazer rememorar a forma de vida daqueles que, no passado, deles se utilizaram.

Preservar a memória dos fatos, dos comportamentos, das pessoas, das ideias é uma prática da tradição cultural que é portadora de referências à identidade, ação e herança resguardada de diferentes grupos da sociedade. Para conhecermos um povo recorreremos à análise de suas manifestações culturais que, na verdade, é a própria identidade de uma sociedade. A cultura inclui conhecimentos, construções arquitetônicas, artes, costumes, hábitos e qualquer outra forma de manifestação que expresse a vida de um povo. Monastirsky (2006, p. 16) aponta que “[...] o patrimônio cultural inclui não apenas as manifestações artísticas, mas também os hábitos, os usos e os costumes, as crenças, as formas de vida cotidiana da sociedade e a sua memória”.

A formação da memória social é uma via para a conservação, preservação e promoção de novos caminhos tanto à história quanto ao desenvolvimento social. Salvar o nosso Patrimônio Histórico e Cultural tem por objetivo manter o registro da memória de bens culturais e de sua trajetória, com intuito de preservá-los para gerações futuras. Corroborando essa ideia, este trabalho tem por finalidade analisar a importância da estação ferroviária como patrimônio histórico cultural da cidade de Pombal, adequando-se a

dimensão ampla de bem cultural de significativo valor simbólico para a comunidade pombalense.

Deve-se levar em consideração que é competência e responsabilidade do Estado e dos cidadãos a proteção de bens de interesse cultural, a exemplo de estações ferroviárias. Nesse sentido, analisamos a trajetória e as ações administrativas e políticas de incentivo à conservação e valorização de bens culturais promovidas pelos os órgãos federais e estaduais. Assim, na Paraíba, cabe ao Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) o acesso aos bens culturais, à proteção, a preservação e a difusão do patrimônio histórico e cultural paraibano.

Considerando que somos nós quem atribuímos significação ao lugar a partir do momento que existem elementos memoráveis. Michel de Certeau relata no livro *A invenção do cotidiano* que, sentado em um compartimento fechado e autônomo, o viajante do trem está em sua cabina numerada e estrategicamente controlada como uma peça no tabuleiro do vagão, mergulhado em seus próprios sentimentos flutuantes, o viajante, imóvel, atravessa quilômetros sem fim de uma realidade que desliza por sua janela.

Conforme relata Certeau:

A vidraça permite *ver*, e os trilhos permitem *atravessar* (o terreno). São dois modos complementares de separação. Um modo cria a distância do espectador: não tocarás. Quanto mais vês, menos agarras - despojamento da mão para ampliar o percurso da vista. O outro traça, indefinidamente, a injunção de passar: como na ordem escrita, e uma só linha, mas

sem fim: vai, segue em frente, este não é o teu país, nem aquele tampouco - imperativo do desapego que obriga a pagar o preço de um abstrato domínio ocular do espaço deixando todo lugar próprio, perdendo o pé (1994, p. 194-195).

Na verdade, o viajante vivenciava o trajeto como um todo, que durava horas para ser percorrido, permitindo apreciar belas paisagens entre distintas localidades. A vidraça e a linha férrea repartem de um lado a interioridade do viajante e do outro o poder de um silêncio exterior. Segundo Certeau (1994), esses limites impõem modos de separação - a transparência permite uma determinada permeabilidade capaz de marcar o predomínio do olho que vê e interpreta. Ele se torna o espectador dos espaços fugazes que parecem, agora, feitos para serem vistos, para serem consumidos pelo desejo de olhar. Ao viajante tudo chega com uma "efêmera e tranquila estranheza" (p. 194). Estranheza, porque paisagem e viajante encontram-se em registros distintos - um interno e o outro externo - registros que possivelmente marcam a existência de duas realidades que não se misturam que não deixam indícios.

Ao representarmos o trabalho historiográfico como uma ponte entre o presente e o passado não podemos esquecer que a relação do historiador com as fontes é uma das bases, um alicerce fundamental da pesquisa. Em outras palavras, a relação do historiador com as suas fontes é a base sobre a qual se edifica a pesquisa historiográfica.

A definição de um método crítico, baseado na crítica documental associado à escrita da história, constituiu um grande legado dos historiadores do século XIX, possibilitando, finalmente, elaborar e apresentar uma resposta às críticas e às desconfianças lançadas frente à validação científica do saber histórico ao longo dos séculos XVII e XVIII. Além disso, sabe-se que, no bojo das diversas contribuições dos *Annales*, está a abertura da gama de fontes a serem trabalhadas pelo historiador, em que a história considera como fonte histórica qualquer objeto que traga informações das atividades humanas, seja ele escrito ou não. Deixando-se de lado, então, a ideia de que só seria possível fazer história com fontes oficiais, textos impressos, entre outros.

A inspiração para a realização deste trabalho parte da necessidade de pensar a estação ferroviária como patrimônio histórico cultural, tendo como percurso metodológico: a pesquisa documental e bibliográfica; a análise do Processo de Tombamento da estação ferroviária, documento produzido pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP); bem como trabalhos acadêmicos e periódicos publicados na *internet*, com o objetivo de obter maior embasamento teórico no que consiste à produção acadêmica existente acerca do tema abordado. A partir das discussões proposta neste trabalho, foi possível uma compreensão acerca da temática do patrimônio material que sustentaram as discussões sobre monumento e patrimônio cultural.

O estudo do *patrimônio cultural* é um campo de tal amplitude que o historiador deve fazer um recorte, compatível com os limites físicos do texto. Mais que isso, a própria abrangência do termo *patrimônio*, quando tomado no sentido de testemunho do passado e acervo a ser identificado, selecionado e preservado, suscita interpretações diversas, passíveis de questionamentos. (MARTINS, 2009, p. 284). Nesse sentido, a historiadora Mariana Willendorf da C. Oliveira diz que:

(...) É complexo indicar o que é de interesse público, e o que é privado, dentro da dimensão de decidir o que se vai preservar, o que se destrói e o que se quer transformar, para essas ações existem valores arraigados de sentimentos de pertença que legitima a preservação do bem cultural, através de posicionamentos em defesa do patrimônio emitidos pela sociedade. Desta forma, a educação patrimonial se torna um importante veículo preservacionista do processo a qual identifica no educando, no cidadão um protagonista da sua própria história que parte do coletivo para o individual e do individual para o coletivo, com intuito de busca pelo bem estar em coletividade (2012, p. 53).

Dessa forma, todo o lugar é um lugar de sedimentação histórica e, portanto, de várias memórias. A diferença entre os lugares, por este viés, é que a memória de cada lugar pode ser mais ou menos privilegiada, enfatizada, considerada, segundo o resultado dos embates entre os atores sociais. O lugar é definido, segundo a memória “escolhida” (MONASTIRSKY, 2006, p. 25).

Diante disso, o trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo analisa a Revolução Industrial na Inglaterra, apresentando as mudanças causadas pelo advento do trem. Além disso, aprofundam-se os conhecimentos já construídos a respeito das mudanças que ocorreram em nossa cidade, em função da chegada da ferrovia, evidenciando o modo como os pombalenses reagiram às modificações do espaço urbano.

No segundo capítulo, irei realizar uma discussão mais teórica, analisando o que é patrimônio histórico e porque se deve preservá-lo. Ainda objetivo discutir e historiar a política de preservação implementada e desenvolvida pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) e o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) desde sua fundação até fins do século XX.

No terceiro e último capítulo, apresentarei a estação ferroviária como patrimônio histórico inserido na história da cidade de Pombal e dos seus cidadãos que o viveram e vivem, evidenciando que conhecer a história de lugares tão significativos em nossa vida nos permite reconhecer que somos parte dessa história.

Por fim, através das reflexões acerca do tema abordado, a pesquisa busca chamar a atenção para a necessidade de conservar e preservar monumentos que guardam histórias sobre o nosso passado. Além disso, conhecer as mudanças ocasionadas pela inserção de Pombal nos caminhos de ferro e identificar algumas de suas causas é também entender como a história interfere em nossas vidas.

CAPÍTULO I

A FERROVIA E AS MUDANÇAS URBANAS EM POMBAL

Neste primeiro capítulo, apresento uma breve retrospectiva dos principais momentos da história do trem, desde seus primórdios na Inglaterra até o pioneirismo do Barão de Mauá, promovendo a expansão das linhas no Brasil e, particularmente, na Paraíba. Além disso, relato como ocorreu a chegada do trem a Pombal e quais as mudanças ocorridas no tempo e no espaço da cidade após a instalação da ferrovia.

1.1 - Ferrovia: uma invenção que revolucionou a indústria

A Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra gerou profundas mudanças tecnológicas na segunda metade do século XVIII, quando foram desenvolvidas as primeiras máquinas movidas a vapor rotativa do escocês James Watt, em 1784.

Talvez a transformação mais significativa da Revolução Industrial tenha sido a utilização de máquinas capazes de superar o trabalho humano. Aplicando a

energia a vapor a diversos ramos da indústria, a exemplo dos barcos e da locomotiva, esses inventos revolucionaram os meios de transportes no século XIX.

Segundo nos mostra Milani:

A grande indústria que então emergia foi grande o bastante para criar a invenção básica que transformaria as indústrias de bens de capital: a ferrovia. As minas de carvão necessitavam de um meio de transporte eficaz para trazer à superfície as volumosas quantidades de carvão extraídas e, especialmente, para levá-las aos pontos de embarque, tornando a linha férrea e os trilhos sobre os quais passavam os carros a melhor solução (2010, pp. 08-09).

A utilização do sistema ferroviário pelos donos de minas de carvão ocorreu devido ao custo do transporte terrestre em grandes quantidades ser muito caro e o uso da ferrovia era tido como meio mais lucrativa para longas distâncias.

Parafraseando Renato M. Milani, acreditamos que a ferrovia surgiu como uma invenção capaz de revolucionar não só a indústria, mas também a vida das pessoas, provocando espanto e melhorias quanto aos possíveis impactos que a mesma causaria.

Por volta de 1840, a população começou a reconhecer as vantagens que esse invento havia trazido ao seu cotidiano. Conforme Milani (2010), tamanha era a euforia, que foram criados jornais com o propósito de exaltar os benefícios lucrativos que poderia ter quem investisse numa ferrovia, despertando o interesse dos

homens de negócios da época para os projetos de construção de novas linhas férreas espalhada pelos países.

A ferrovia e todos os seus expedientes materializaram-se como um conjunto de instrumentos técnicos importantes às relações econômicas nacionais e internacionais e, ao mesmo tempo símbolo cultural do progresso e modernidade para os países agroexportadores (ALLIS, 2006, p. 96).

A implantação das primeiras ferrovias no Brasil foi estimulada pelo governo brasileiro através de capitais privados nacionais e estrangeiros (principalmente inglês) que desejavam um sistema de transporte capaz de conduzir aos crescentes centros urbanos e portos do país toda produção agrícola e de minério produzida, principalmente, no interior brasileiro.

Em 27 de abril de 1852, a Presidência da Província do Rio de Janeiro firmou contrato com Irineu Evangelista de Souza¹ para realizar a construção de uma Via Férrea que, partindo do Porto de Mauá, fosse até a Raiz da Serra de Petrópolis. A Estrada de ferro Barão de Mauá foi à primeira ferrovia brasileira inaugurada, em 30 de abril de 1854. Com a presença da Comitiva Imperial a Ferrovia foi inaugurada, no trecho de 14,5 km entre Mauá e Fragozo. Naquela oportunidade, o Imperador conferiu a Irineu Evangelista de Souza o título de Barão de Mauá. A Locomotiva que transportou a Comitiva

¹ Notável empresário, industrial, banqueiro, político e diplomata brasileiro nascido em Arroio Grande, município de Jaguarão, Rio Grande do Sul, um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros do século XIX. Foi responsável pela implantação da primeira estrada de ferro brasileira. Disponível em: <<http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/IrineuEv.html>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

Imperial recebeu o nome de Baronesa em homenagem a Maria Joaquina, esposa do Barão de Mauá. No dia seguinte, abriu-se o tráfego ao público e somente em 1º de novembro iniciou-se o tráfego de cargas.

Com o declínio da atividade mineradora, surgiu no cenário nacional o café, produto que proporcionaria riqueza e modernidade ao sudeste do país. O transporte desse produto era realizado, antes do surgimento da estrada de ferro, pelas tropas de mulas e escravos. O dinheiro obtido com a venda do café brasileiro para o exterior passou a ser investido na construção de ferrovias.

Como citado anteriormente, a estrada de ferro construída por Mauá foi o primeiro empreendimento da implantação do sistema ferroviário no Brasil, sendo entregue a Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, o privilégio exclusivo por dez anos, depois elevado para trinta, para explorar o serviço ferroviário entre o Rio de Janeiro e o porto. Embora essa ferrovia tivesse conseguido um ótimo desempenho durante seus dez primeiros anos de funcionamento, o futuro dessa linha foi comprometido após a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que absorveu grande parte da carga que antes era transportada pela ferrovia.

Segundo nos apresenta Milani:

A partir da década de 1860, o destino da produção cafeeira estaria completamente relacionado com o sistema ferroviário. Essa interação, proporcionada pelo capitalismo inglês, favoreceria sobretudo o Oeste Paulista. Nesse período, todo o sistema de transportes realizado pelas tropas de mulas seria substituído, com enorme vantagem, pelas

ferrovias. O novo transporte proporcionava maior segurança, funcionalidade, eficiência, rapidez, menores custos e fretes, regularidade, menores riscos de deterioração do produto, bem como comportavam maior volume de cargas. As linhas férreas possibilitaram e aceleraram o desenvolvimento das lavouras em várias direções, superando em muito a área até então restrita pela operacionalidade das tropas (2010, p. 26).

Esse novo transporte gerou expectativas quanto aos benefícios que ele poderia proporcionar. O público estava animado quanto à possibilidade de conseguir transportar de maneira mais rápida os produtos. Ainda segundo Milani, as ferrovias aceleraram o processo de modernização do país, provocando alterações no sistema produtivo e beneficiando tanto o comércio das regiões cafeeiras como dos produtos industrializados europeus.

Por mais que a atuação ferroviária inglesa tenha sido deficitária no tráfego de mercadorias, os caminhos férreos ainda trouxeram certo crescimento espacial e urbano tanto nas capitais quanto no interior, sobrevivendo ao declínio da exportação do açúcar e a queda do algodão graças às políticas do Estado Imperial.

A ferrovia foi à mola mestra na segunda metade do século XIX (MELO, 2007, p. 43). Os investimentos ingleses no Brasil não passaram de uma forma que os mesmos encontraram para colocar em prática a expansão do capitalismo industrial e financeiro.

Portanto, em meados do século XIX, a criação de novos meios de transportes no Brasil se tornou algo necessário e indispensável para atender às exigências do

mercado e à circulação dos produtos industrializados vindos da Europa. As ferrovias foram criadas no Brasil na tentativa de proporcionar agilidade e eficiência na circulação de bens e mercadorias, favorecendo o desenvolvimento econômico do país, sobretudo para as regiões onde estavam sendo implantadas. Tendo por objetivo também ocupar e integrar as áreas dos sertões, a ferrovia foi assim revestida de uma força simbólica, como se ela sozinha pudesse levar o progresso ao restante do país (SILVA, 2009, p. 59).

1.2 - O trem no cenário estadual

No dia 9 de agosto de 1880, na Paraíba, o povo saiu às ruas por ocasião de uma grande festa pública de inauguração dos trabalhos de construção da Via Férrea. Mas somente três anos depois foi inaugurado o primeiro trecho dessa estrada.

Segundo Silva:

Houve casos que até mesmo o início dos trabalhos de construção da linha férrea foi motivo de festa. Como por exemplo, o que ocorreu na Capital Paraibana, em 09 de agosto de 1880, sem dúvida, um dia festivo, com passeatas, queima de fogos de artifícios, discursos, cujo tom exaltava o trem de ferro à condição de algo novo por excelência na vida dos paraibanos. Enfim, foi um dia dedicado à comemoração de algo que se mostrava iminente (2011, p. 54).

Conforme o autor, a presença do trem marcou um novo espaço-tempo para as populações. A vida das pessoas não foi mais a mesma, pois precisavam aprender a conviver com o tempo produtivo do trem. Nessa perspectiva, segundo o autor a tranquilidade foi quebrada. Construiu-se toda uma representação de progresso e de modernidade ligada ao advento do trem de ferro, pois tanto os políticos como os letrados exaltavam as benesses desse ícone do moderno. Quando havia o anúncio da concessão de estrada de ferro para uma cidade, já não se falava em outro assunto.

O entusiasmo em torno desse evento de grande magnitude é comum a todas as estações ferroviárias. Milhares de pessoas marcam presença na plataforma da estação a espera do grandioso espetáculo da chegada do trem inaugural.

Conforme afirma Aranha,

Lugar de espetáculo ou atraente passeio público para uns; ambiente transformando em meio à vida para outros, as estações de trem se constituem enquanto espaços simbólicos por onde transitam, cotidianamente, multidões anônimas que, apresadas, seguem seu destino no trem do horário. E com uma particularidade: independente do porte da estação ou da densidade da multidão, em números absolutos, o fenômeno é visível e todas as localidades. Nas pequenas comunidades, então essa condição de espaços simbólicos parece ainda mais visível, seja por sua condição de único elo com o mundo exterior, seja ainda por sua condição de espaço que se dá vida a localidade em termos de lazer, nas atividades econômicas etc (2001, p. 398).

Segundo Aranha (2001), a construção de uma estação geralmente proporcionava benesses nas cidades, pois em seu entorno a economia tornava-se mais movimentada com a instalação de bares, cafés, pensões, hotéis, baixos meretrícios entre outros estabelecimentos comerciais. Vale salientar que esse espaço público, em alguns casos, também foi responsável tanto pelo surgimento de novos bairros como pelo o abandono da população de cidades em direção à proximidade da estação, formando assim uma nova povoação e transformando a vida cotidiana substancialmente em virtude do ritmo do trem.

As estações ferroviárias, por sua vez, eram locais de intensa sociabilidade que atraíam pessoas de todos os níveis sociais, seja para tratar de negócios ou para encontros e despedidas de parentes e amigos. São inúmeras as mudanças no cotidiano da cidade em decorrência desse meio de transporte. Tanto os espaços das estações quanto o interior dos trens eram rigidamente demarcados pelo nível social dos indivíduos.

Conforme Aranha (2001), as estações eram definidas como “portas abertas para o mundo”. Eram lugares onde as comunicações adquiriam feições modernas, revolucionando os hábitos locais e provocando enorme revolução no campo das informações, sendo responsáveis diretas pela divulgação e incremento da imprensa. O mesmo ocorreu com a parceria entre trem e correios, fazendo com que a notícia chegasse com rapidez ao interior.

Porém, essas não foram às únicas mudanças provocadas nas comunidades em que foram implantadas. Outros efeitos culturais foram causados pela via férrea, a exemplo da prática da medicina, da prostituição, dos jogos de azar, das novidades da moda. Tudo chegava com um ritmo mais acelerado em virtude dessa conquista material. Nesse sentido, as estações representavam, para as várias localidades servidas pelos caminhos de ferro, um canal permanente de apreensão simbólica das novidades que se permitia conviver.

Os discursos dos políticos e letrados nortistas em torno da aquisição de uma ferrovia visava despertar o apoio da maioria dos deputados, ressaltando que a construção de linhas férreas tornava as províncias produtivas com um futuro glorioso. As reivindicações eram questionáveis à medida que se defendia a implantação de pequenas ferrovias isoladas, uma para cada província, sem nenhum elo entre si. Nesse sentido, Aranha (2001) relata que os gastos eram enormes com a implantação e manutenção de uma estrada de ferro, mas se tornavam ainda maiores principalmente quando fracassavam e necessitavam de um prolongamento para interligá-las a outras regiões no intuito de torná-las eficientes e geradoras de rendas. Para ele, essas inteligentes estratégias discursivas eram feitas em benefício próprio.

Contudo, a informação exagerada dos solicitantes desenhou tantas vantagens que o projeto da estrada de ferro na Paraíba pareceu ser um investimento atrativo. A prosperidade da província era a maior do império com

uma riqueza agrícola e comercial “fantástica”. Supondo uma verdadeira dança dos números, que a Paraíba garantia lucro certo com o movimento de cargas e passageiros. Como relata Gervácio Batista Aranha, o “malabarismo dos números” era tão absurdo que nem a mais rentável das ferrovias do Brasil, a São Paulo Railway, chegaria a números tão promissores quanto aos da Paraíba. Na verdade esse exagero em enaltecê-las por partes dos solicitantes devia-se ao fato deles desejarem a concessão para fins de especulação no mercado de ações.

O autor chama de “teatralização” o discurso feito pelos deputados exaltando o papel do transporte ferroviário e deduzindo que a renda pública de algumas regiões aumentou devido às estradas de ferro. O certo é que os números que os políticos usavam não eram de todo inventados, mas também não eram oriundos da viação férrea.

A Paraíba melhorou sua renda pública no início de 1880, só que não foi em decorrência do vínculo com a ferrovia Conde D’eu, até porque a mesma não havia sido inaugurada ainda. Mas parlamentares como Salatiel Carneiro já fazia uso desses argumentos. Quando em 1882, o mesmo requereu um prolongamento da ferrovia Conde D’eu a vários pontos da província.

De acordo com Aranha (2001), o parlamentar paraibano Anízio Salatiel Carneiro usou de argumentos na tentativa de provar que as ferrovias são sempre lucrativas, sendo quase imperceptíveis seus prejuízos financeiros ao Estado:

(...) Certamente as estradas de ferro contribuem para incremento do comércio e da produção agrícola ou industrial. Certamente o incremento desses setores contribuem para o aumento das chamadas rendas públicas etc. Todavia não há como mensurar a obtenção das “rendas públicas” tomando por base o desempenho ferroviário. Trata-se apenas de uma relação possível. Imagina-se que as ferrovias contribuem pra aumentar aquelas e ponto final (...) (pp. 102-103).

Torna-se notável nos discursos os “milagres” que uma estrada de ferro poderia proporcionar a uma província. Todas as conclusões são positivas e os números são fabulosos. Parece que nada daria errado com a instalação de uma ferrovia. Tudo é lucro e nada se perde com a chegada da mesma. O exagero está por todos os lados, as previsões e os cálculos eram sempre elaborados com base numa realidade inexistente e lucrativa, levando-nos a pensar que os discursos eram alvos de risos. Mas isso não ocorreu na medida em que os interlocutores pareciam estar de acordo com tudo que foi dito.

Segundo Gervácio B. Aranha, dos discursos por ele analisados, o mais moderado foi do engenheiro Victor Kromenacker. Ao falar da economia paraibana, Kromenacker não enfatizou os rendimentos promissores nem mencionou números mirabolantes. Mesmo estando em época de seca, ele não faz uso dessas justificativas:

(...) Quando discrimina a capacidade de cada localidade contemplada pela “estrada de penetração” ele simplesmente quer provar que

esta última terá tráfego e rentabilidade garantidos. É claro que ele não tem certeza de que a atividade lucrativa de cada localidade, conforme discriminado, é suficiente para garantir, a almejada rentabilidade. Tudo não passa da dedução de algo meramente hipotético. Porém chama a atenção o fato de que não faz projeções mirabolantes ou previsões absurdas sobre sua rentabilidade futura, tal como costuma ocorrer em discursos dessa natureza (ARANHA, 2001, p. 19).

Victor Kromenacker ressaltou o potencial econômico de cada uma das cidades ou vilas do sertão que serão atravessadas pela estrada de ferro, como se quisesse provar que o prolongamento até as localidades de Soledade, Santa Luzia, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras não fosse nenhum favor ao conterrâneo Epitácio Pessoa, que se encontrava na posição de presidente da República.

Por fim, Gervácio Batista Aranha aponta que todos os argumentos usados pelos parlamentares paraibanos eram direcionados à ferrovia como instrumento mais adequado no combate aos efeitos do quadro de miséria e ou invento capaz de impulsionar a economia do Estado. Ressalta ainda que nem mesmo o advento da República proporcionou alterações nos discursos e disputas políticas em torno de uma estrada de ferro. Não imprimiu nenhuma mudança, exceto no fato das elites locais perceberem que se fazia necessário unir forças políticas, em razão do discurso que enfatizava as imagens do “sofrimento” gerado pela seca.

1.3 - Imagens do trem-inaugural em Pombal

A estação de Pombal foi inaugurada em 1932, pela Rede de Viação Cearense, que havia chegado à Paraíba no ano de 1922. Tendo sido implantados os trilhos inicialmente em Cajazeiras, a Oeste do Estado, as linhas só foram ativadas em 1923. Três anos depois, os trilhos chegaram à cidade de Sousa. Em 1944, o ramal foi prolongado até Patos e, em 1958, com a união desta cidade com Campina Grande, é que a Rede Ferroviária do Nordeste incorporou, terminou e entregou o trecho completando a ligação do Ceará com o resto do Brasil, via Paraíba e Pernambuco.

Conforme noticiado no Jornal *A União*, de 26 de outubro de 1932:

ESTRADA DE FERRO DE PENETRAÇÃO

A capital do Ceará ligada a Pombal - chegou a esta cidade sertaneja o primeiro trem – delírio do povo à entrada da locomotiva na estação

Pouco a pouco vae sendo o sertão parahybano contemplado pelos beneficios da estrada de ferro com prolongamento da linha que procede do Ceará.

Com o activamento da construcção da chamada Estrada de Ferro de Penetraçõ os respectivos trilhos fora inaugurado antehontem até Pombal com enorme regosijo da

população que assim vê a effectivação maior de suas aspirações econômicas.

Sobre o festivo acontecimento recebemos o seguinte telegramma:

Pombal 5,- Às dozes horas de hontem chegou aqui o trem de Lastro, sendo festivamente recebido pela população citadina.

A entrada da marchinha o povo verdadeiramente entusiasmado e aglomerado na estação e arredores multiplas aclamações ao ministro José Americo e ao interventor Gratuliano Brito ao prefeito Janduhy Carneiro e demais próceres da nova República.

(...) terminando a festividade com uma vibrante oração civica proferida mostrando a alta significação patriótica da data salientando a acção extraordinária do grande ministro em colaboração com o governo do nosso Estado.

Seguiu-se animado sarau dançante no Paço Municipal, que se prolongou até alta noite.

Segundo a reportagem publicada no Jornal *A União*, de 26 de outubro de 1932, o prolongamento da linha que procede do Ceará e chega à cidade de Pombal ocorreu em 24 de outubro de 1932, sendo esse trecho parte da chamada Estrada de Ferro de Penetração. Ainda conforme o jornal a inauguração foi realizada em meio ao entusiasmo da população que aspirava desenvolvimento econômico, com o advento do trem.

Conforme a nota do jornal, na inauguração de Pombal nos caminhos de ferro, a população se aglomerou na estação e recebeu a máquina férrea com muito entusiasmo e ao som da marchinha. Na ocasião, as autoridades presentes foram aclamadas pelo público. A festa de inauguração terminou com uma oração cívica e um sarau realizado no Paço Municipal que se prolongou até alta noite.

Na época uma grande ansiedade era gerada por parte da população com relação à inclusão de Pombal nos caminhos de ferro, em decorrência dos anos de espera e em virtude dos rumores sobre os benefícios que o trem de ferro traria para as cidades que passassem a contar com aquele serviço.

Conforme nos lembra à historiadora Helmara Giccelli Wanderley:

Contudo, sem dúvida alguma, as arengas políticas concorreram em parte para o atraso na chegada daquele benefício à cidade. Ora, Cajazeiras já contava com o serviço ferroviário desde 1923, Sousa passou a ser contemplada com a passagem da Maria Fumaça em 1926, e só seis anos depois foi que Pombal passou a ser beneficiada com os “trilhos do progresso” (2009, p. 99).

De acordo com a autora, as vantagens ocasionadas pelo advento do trem que chegara a Pombal eram inúmeras. Esse transporte possibilitou a instalação da indústria de beneficiamento de oiticicas, a Brasil Oiticica. Mas não só a vida econômica seria impulsionada, o trem também era gerador de práticas

comerciais presentes nas estações, modificando o cotidiano de alguns cidadãos pombalenses que passaram a ter maior contato com pessoas de outras cidades do Estado e também de outras capitais do Nordeste.

No entanto, para que a empresa responsável pela implantação dos trilhos em Pombal instalasse a Industrial Brasil Oiticica S/A, solicitou um estudo para verificar se a cidade dispunha de condições para a instalação de uma fábrica desse porte. As pesquisas apontaram inúmeros fatores que motivarem sua instalação: a existência do fruto da oiticica em grande escala e mão-de-obra barata e abundante. Porém, o fator de maior preocupação era de como seria realizado o transporte de mercadorias em larga escala.

Contudo, como relata Helmara Gicelli Wanderley, a urbe ficava próxima a Sousa, pouco menos de 60 km, ponto terminal da RFC. Em outras palavras o trem chegou a Pombal com o intuito de favorecer o “progresso” econômico. Sem esquecer que os interesses políticos estavam direcionados aos ganhos econômicos que teriam com a implantação dos trilhos em Pombal, o que foi determinante para a instalação do grupo na referida cidade. Segundo afirma Flávio Carreiro de Santana em seu artigo *“Meu pai não queria nem eu nessas ruas”: cidade, memória e marginalização em pombal (1930-1950)*²,

² Universidade Estadual da Paraíba e ANPUH. Tema: História e Historiografia: entre o nacional e o regional. Simpósio Temático 11: História, memória e oralidade. Disponível em: <http://www.anpuhpb.org/anais_xiii_ceph/autores.html>. Acesso em: 12 jan. 2013.

Logo, as transformações urbanas ocorridas em Pombal, demonstradas através de suas conquistas materiais, acabou por implicar numa série de mudanças, seja em sua configuração espacial, seja na mudança de práticas cotidianas. Percebemos que esses novos espaços, a exemplo da Estação Ferroviária local ou mesmo na abertura de praças e cinema, implicou em outras formas de espacializar a cidade pelos seus habitantes (2004).

Segundo Wanderley (2009), a modernidade experimentada pelas cidades consideradas pequenas como Pombal dos tempos da implantação dos caminhos de ferro, e que tiveram sua tranquilidade quebrada com a incorporação do trem ao seu cotidiano, não chegava nem próximo da vida acelerada das metrópoles do século XIX- a exemplo de Londres e Paris que tiveram sua rotina modificada pelo agito frenético dessa nova conquista material.

Essa ideia de modernidade urbana estava associada às modificações estéticas da cidade e aos melhoramentos tecnológicos, a exemplo de luz elétrica, cinema, praças, via férrea entre outros. Uma cidade considerada “civilizada” deixava de ser sossegada e rendia-se aos movimentos noturnos que contribuíam para mudar o aspecto da urbe. Em outras palavras, a tranquilidade e, porque não dizer, a monotonia das cidades era “quebrada” pela existência de intensos ritmos sociais e a aquisição de certo equipamentos urbanos identificados como invenções inovadoras do progresso técnico.

Com relação aos meios de transportes o trem causou uma revolução. A locomotiva trouxe a ideia de uma máquina veloz capaz de ultrapassar todos os obstáculos que possa existir pelos caminhos. Esse instrumento representava o progresso e isso o definia como detentor de uma força superior a natureza bruta. É inegável a influência do trem de ferro na vida cotidiana, mostrando que o impacto que ele provoca ultrapassa os limites econômicos, contribuindo para mudar hábitos e comportamentos no meio de localidades inteiras.

Como sabemos, no início do século XX, a introdução de um novo ou moderno equipamento nas cidades, era festejado como algo necessário para que a comunidade trilhasse os seus primeiros passos na busca pelo tão desejado progresso.

O que não diferencia do ocorrido na cidade de Pombal, localizada no Sertão paraibano, a chegada do trem transformou-se em um evento de grande magnitude para a população pombalense e região.

O Jornal *A União*, do dia 25 de outubro de 1932, reportou-se a esse evento conforme a reportagem a seguir:

**A INAUGURAÇÃO DO TRECHO
FERROVIÁRIO SOUZA POMBAL
OCCORREU HONTEM.**

Occorreu hontem, festivamente, inauguração da estação de Pombal e respectivo trecho ferroviário que ali vae ter, partindo de Souza.(...)

Convidado pela comissão de Festas e não podendo comparecer por motivos justificados

o sr. interventor Gratuliano Brito delegou poderes para representa-o ao ilustre secretario do Interior, dr. Argemiro de Figueirêdo.

Damos, a seguir, os despachos trocados, a respeito:

JOÃO PESSOA, 24 – Prefeito Pombal: aceite transmita habitantes desse município minhas congratulações inauguração via-ferrea. Cordiaes.- GRATULIANO BRITO, Interventor Federal.

POMBAL, 22- Dr. Gratuliano Brito - Comissão central de festas inauguração trem proximo dia 24, certa comparecimento pessoal vossencia para quem estão projetadas espaciaes homenagens reitera convite feito ilustre membro prefeito dr. Janduhy Carneiro.- Padre Valeriano, pela comissão.

JOÃO PESSOA, 24- Padre Valeriano – Pombal- Impossibilitado comparecer junta festividades hoje nessa cidade, enviei como meu representante dr. Argemiro Figueirêdo. Encareço transmitir demais membros comissão. Cordeais saudações.- GRATULIANO BRITO. Interventor Federal.

A fim de representar o chefe do governo nas festas realizadas hontem em Pombal, em regosijo pela inauguração da estrada de ferro Souza Pombal viajaram para esta ultima cidade os drs. Argemiro Figueirêdo, secretario do Interior e José Mariz, oficial de gabinete do sr. Interventor Federal.

A reportagem se refere ao conteúdo do telegrama trocado entre o Interventor Federal Gratuliano Brito e a comissão da festa de inauguração da ferrovia que passa

por Pombal. Segundo essa nota, a inauguração do trecho que liga Sousa a Pombal foi um momento festivo para a cidade de Pombal – evento ocorrido em 24 de outubro de 1932. O procedimento e a conclusão dessa ferrovia é uma obra do Ministro da Viação José Américo de Almeida. O jornal *A União* enfatiza que a ferrovia foi um grande benefício do governo federal ao sertão paraibano. Essa estrada de ferro canalizava para os portos do mar toda a sua produção, facilitando o intercâmbio comercial.

Conforme a publicação, a aquisição da Rede de Viação Cearense era de interesse do Governo para concretizar um velho anseio dos nordestinos que sonhavam com a chegada do trem, sem mencionar qualquer intuito de beneficiar os políticos da região.

Nesse sentido, recorreremos ao apoio de Wanderley:

O advento do trem a Pombal provocou um verdadeiro frenesi em seus habitantes. Naquela manhã, 24 de outubro, a Casa de Turma, futura estação ferroviária, estava pela primeira vez movimentada, ou seja, mais movimentada do que durante o período de implantação dos trilhos (2009, p. 115).

Conforme a autora, na manhã do dia 24 de outubro de 1932, a cidade de Pombal foi palco de uma das mais importantes conquistas materiais realizadas após a instalação da usina de luz: a imensa movimentação nas ruas de pessoas vindas de todos os lugares, inclusive da zona rural, no intuito de prestigiar a chegada da locomotiva, conhecida como Maria Fumaça.

Sobre a viagem inaugural dos trens Francisco Foot Hardman afirma que:

(...) Por todos os cantos do planeta, durante o apogeu da era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou à chegada, espectadores atônitos da modernidade (2005, p. 212).

Não resta dúvida que o trem foi considerado por muitos como uma conquista material que prometia tantas melhorias, fossem elas no âmbito social ou econômico. Sua espera era repleta de expectativas positivas em torno desse acontecimento, pois acreditavam que proporcionaria mudanças significativas. O que não se pode negar é que as informações por meio de correspondências ou jornais se tornaram mais ágeis com a implantação dos trilhos em Pombal, pois no mesmo ano de sua chegada foi construído o prédio dos correios e telégrafos. E como nos lembra Wanderley (2009) e Aranha (2001) o trem vinha imprimir ritmo à cidade, fosse em relação à vida econômica, social ou cultural.

O trem de ferro e o telégrafo já chegaram ao Brasil como ícones modernos esperados com ansiedade por todas as comunidades, pois na época agilizavam as informações e encurtavam distâncias, contribuindo para a redefinição das noções de espaço-tempo. Além disso, boa parte da população não tinha acesso a esses equipamentos e, portanto, não tiveram suas rotinas

modificações. De acordo com a historiadora Ana Isabel R. P. Cortez, o trem só era garantia de progresso e desenvolvimento para as localidades em que existiam estações e os trens paravam porque o resto das cidades do interior onde ele não tinha parada ficava excluído.

Em Pombal, assim como nas outras cidades, existiam os trens que realizavam o transporte de passageiros e os que eram destinados ao transporte de mercadorias, conhecidos como trem cargueiro. As primeiras locomotivas que chegaram à cidade eram as famosas Maria Fumaça, sendo a maioria delas direcionadas especialmente ao transporte de cargas. Alimentadas por um certo mineral, carvão de pedra, elas soltavam em todo o percurso uma fumaça negra, que certamente quebrava o encanto que muitos haviam criado em torno daquela “maravilha da técnica moderna” (WANDERLEY, 2009, p. 83).

Talvez o encanto tenha sido quebrado não só pelo seu aspecto, mas também pelos seus atrasos diários. Nem mesmo no dia da inauguração a máquina foi pontual. Assim como pontuam as historiadoras Wanderley (2009) e Cortez (2008), ninguém reclamava do atraso esperando por horas. Ao contrário do que se possa supor, aquela demora era “muito bem vinda” pelos jovens da cidade que fizeram daquele lugar um espaço para seus namoros escondidos. Aquele momento de espera era a chance que tinham de conseguir um namorado ali na estação.

Logo se percebe que as transformações ocorridas por conta do advento do trem proporcionaram uma nova

dinâmica social e uma nova configuração espacial, dando origem ao bairro conhecido como Pereiros. Flávio Carreiro Santana observa:

Próxima ao lugar onde foi construída a Estação Ferroviária havia apenas o cemitério local. Após a passagem do trem por aquele trecho quase inabitado, os nossos relatos fazem ver um novo lugar de habitação, a partir da montagem de “casas” populares aos redores, fazendo surgir a “periferia pombalense”, ou seja, o conhecido bairro dos Pereiros (2004).

Sendo assim, esse bairro surgiu progressivamente após a conquista material do trem que foi tido como algo moderno e implicou em redesenhar a cidade pelos seus habitantes. Como nos lembra Ana Isabel R. P. Cortez “*e rotineiramente a máquina ferroviária tinha espectadores nas plataformas esperando por sua passagem*”. (...) *O trem na estação era o começo de um novo ritmo que se originava em torno dela própria, nas casas, nos costumes, na vida, nos sonhos.* (2008, p. 102). Essa questão pode ser observada no registro fotográfico a seguir:

Fig. 1: Fotografia das obras da linhas férreas no Nordeste, entre os anos 1950 e 1960.



Fonte: Acervo do Sr. Romualdo Evangelista de Sousa.

No registro fotográfico se nota que não há pessoas, o que deve ter sido proposital. O fotógrafo certamente desejava capturar somente a construção da ferrovia que interligava Pombal a Patos. Mas, além da intenção do autor da imagem, é possível perceber que o mesmo registrou a Igreja de São Pedro, e algumas poucas habitações do Bairro dos Pereiros. É possível perceber nessa imagem que naquela época o setor no qual a estação foi construída ainda é bastante carente em termos de infraestrutura urbana. O fotógrafo ainda reteve alguns postes de luz, o que nos leva a pensar que já havia sistema de eletricidade pública nas ruas próxima a construção da linha férrea. Conforme Aranha (2001, p. 410), “outra mudança que nos chama a atenção está relacionada com a emergência de uma rede de serviços em torno das estações, a exemplo de bares, cafés, baixo meretrício, etc. espécies de portas abertas para o mundo

elas atraíam tanto a rede de serviços como a mancha urbana”. Assim observamos na foto que parece ter havido o propósito de mostrar que a cidade estava sendo contemplada pelo prolongamento da linha férrea.

Por outro lado, note que naquele território havia apenas o carrinho de trole sobre os trilhos e que nenhum dos ferroviários foram registrados pelas lentes do fotógrafo. Isso nos permite refletir que o autor desejava transparecer a grandiosidade do projeto e de como a urbe agora se tornava moderna com a interligação do interior paraibano através da ferrovia. Ou ainda, revela a vontade de captar a formação do Bairro dos Pereiros como produto da instalação dessa ferrovia que corta a cidade em duas zonas distintas. Assim essa imagem nos mostra a grande importância que as estações ferroviárias passam a representar no universo de cada povoado onde é instalada, tornando-se espécies de “portas abertas” para o mundo.

Afinal, aonde o trem chegava ele despertava um misto de admiração e medo desse desconhecido, que trará benefícios e malefícios. A chegada do mesmo acarretou mudanças no ritmo de uma sociedade acostumada ao silêncio e a vida calma sem grandes impactos e modificações.

1.4 - Estação Ferroviária: chegadas e despedidas

Os observadores da viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester, umas das primeiras do mundo, assistiram impressionados e assombrados com a

força do impacto cultural liberado por esses novos instrumentos de ferro.

Como afirma Francisco Foot Hardman:

O século XIX reagia, entre indignação espanto e encantamento, ás criaturas saídas do moderno sistema de fábrica. No vasto e intrigado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão de ótica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios mais recônditos do planeta (2005, p. 34).

As impressões que dominavam o olhar das populações eram variadas. Enquanto para alguns significava algo grandioso, moderno e veloz, outros ficavam intrigados e temerosos quanto ao impacto que o novo artefato de ferro poderia causar. Como era possível responder aos questionamentos das multidões que nas estações se aglomeravam sob um misto de espanto e fascínio. Traduzir em palavras a experiências vividas pelos que presenciaram no século XIX o avanço tecnológico que transformou os meios de transporte, parece ser uma tarefa impossível.

Os olhares dos expectadores eram múltiplos e cada um relatou da forma que viveu aquele momento particular. Uns eram passageiros e outros só estavam na plataforma da estação à espera do trem. Nesse sentido, temos percepções diferentes de espaço-tempo.

A estação ferroviária modificou paisagens e tabelou os horários, proporcionou encontros e desencontros, ou seja, fez-se palco onde tudo acontecia.

Mediante a sutilidade do novo cenário e das sombras da modernidade, as estações ferroviárias ocuparam espaço de destaque na paisagem urbana do século XIX. E o trem além de ser o transporte urbano por excelência estava cercado de elementos enigmáticos e novos.

Francisco Foot Hardman frisa que toda a elite brasileira, inclusive o imperador, se rendeu aos avanços tecnológicos que mudava a paisagem seduzindo com seus elementos: “vapor e velocidade”. Esse era o novo universo projetado com o advento da máquina de ferro que modificou a atmosfera do Império, representando para o Brasil a modernidade e dando início ao seu processo de industrialização.

No livro *Trem-fantasma*, Francisco Foot Hardman remonta a trajetória da construção da ferrovia Madeira-Mamoré (1878-9, 1907-12), enfatizando o ilusionismo tecnológico que permeou a imaginação em torno do advento da ferrovia em plena selva amazônica. O ponto de partida de sua pesquisa é o vilarejo de Santo Antônio do Madeira, localidade escolhida para ser palco dos acontecimentos pautados por uma perspectiva de modernidade. Onde o trem ficou conhecido como instrumento fantasmagórico que atravessa o deserto e mata a natureza. Essa estrada de ferro mal nasceu e já era fantasma, obra inconclusa repleta de vagões abandonados e tristes histórias. O “espetáculo na selva” se deu abruptamente e a ferrovia Madeira-Mamoré é antes de qualquer coisa uma tragédia que aniquilou vidas inocentes em nome de uma modernidade descompassada e fruto de projetos fracassados.

A novidade do trem no final do século XIX e início do XX se relaciona à ideia de modernidade. Esse conceito dava a entender que aonde chegassem os trilhos se iniciava uma nova época de progresso. As mudanças sentidas com a chegada desse meio de transporte causaram uma suposta noção de modernidade e despertaram o sonho de um futuro promissor. Tudo era modificado com a implantação da ferrovia: as cartas e os jornais, antes trazidos pelos estafetas, agora chegavam mais rapidamente aos seus destinos; as idas e vindas das pessoas; e o transporte de animais e mercadorias foram transformados com o advento dessa máquina. A historiadora Ana Isabel R. P. Cortez defende que o trem era mais que *um transporte de baixo custo que proporcionava passeios por diversas localidades do interior do Estado, ou mesmo pela capital é um elemento que permeou o imaginário e transformou comunidades modificando a vida dos moradores.*

Era na plataforma da estação onde tudo acontecia. Após a chegada de um trem ocorria uma grande movimentação e a mesma era invadida por um aglomerado de pessoas que chegavam ou se deslocavam para outras cidades de acordo com seus interesses – passageiros, funcionários, curiosos, etc. Na estação aconteciam os encontros e desencontros; as chegadas e as despedidas, ou seja, um ambiente imbuído de novo ritmo produzido pela máquina que envolvia a cidade e a população. A euforia experimentada e a festa que antecedia a vinda do trem era comum a todas as plataformas. O deslocamento até a estação para presenciar a chegada da máquina não se limitou ao dia de

sua inauguração. A movimentação de trens na estação ferroviária causava também o movimento próximo à plataforma, gerando burburinhos entre os espectadores que escutavam o apito do trem anunciando sua chegada.

Sobre essa movimentação na estação, Cortez pontua:

(...) E lá ficavam paradas de frente para a máquina, observando quem chegava e quem saía. O trem, nesse sentido, trazia para seus espectadores a percepção do movimento e da velocidade, mas quando o fazia parece ser a guisa de um ‘entorpecimento cidadão (2008, p. 111).

Segundo Wanderley (2009), a distinção social era presenciada nos vagões do trem. Havia uma divisão entre o primeiro vagão destinado aos mais ricos e o segundo direcionado a classe dos menos favorecidos. Ainda conforme a historiadora, na plataforma ferroviária de Pombal ficava difícil essa diferenciação no dia da inauguração, devido ao fato de muitos pobres receberem doações de roupas usadas pela elite e todas as classes sociais usarem as melhores vestimentas para assistirem o trem chegar.

No decorrer do século XX, era forte a prática de localização de cabarés, principalmente nas ruas situadas após os trilhos. E Pombal não fugiu da regra em virtude dos trilhos terem entrado na cidade pelo conhecido “Rói Couro”, rua constituída por ambientes de prostituição.

Além disso, a historiadora Ana Isabel R. P. Cortez fala dos malefícios que o trem causava aos habitantes das cidades do interior, a exemplo dos

acidentes causados pela máquina. Segundo a autora, somente o “monstro de ferro” teria capacidade de causar tal mutilação do corpo de pessoas e animais acidentados. O aspecto dos indivíduos atropelados e mortos pelo trem eram impressionantes, devido o peso da locomotiva e dos carros de passageiros e de cargas ligados a ela, as rodas e engrenagens férreas ajudavam no momento do acidente para o esmagamento e dilaceramento da vítima.

Nessa perspectiva Cortez relata que,

As locomotivas inauguraram novas percepções de distâncias, velocidade e tempo, mas também traziam consigo uma conjunção de ruídos inteiramente desconhecidos, que redimensionaram, ao lado das máquinas, o cotidiano dos homens e mulheres modernos (2008, p. 171).

Sobre esse aspecto, o autor Durval Muniz (2008), enfatiza que através dos sentidos o ser humano é capaz de apreender toda a realidade em sua volta, provocada pelas sensações vividas e sentidas, mesmo que não as estejam visualizando. Então, esse contato e a relação do corpo humano com a máquina férrea fazem perceber nos novos sons uma mudança no seu cotidiano, sendo a máquina alimentada pelo homem e em troca servindo de transporte para o mesmo.

Desse modo, os funcionários ferroviários apreendiam os novos tons e cores de seu cotidiano em contato com a locomotiva. A partir dessa perspectiva sonora que a máquina emitia era que os trabalhadores saberiam como conduzi-la. Já quem estava de fora, no

caso dos expectadores, a máquina ditava horários na sua chegada e partida com o apito que de longe se ouvia e também pelas vibrações que causava nas residências próximas à via férrea: *da mesma forma que funcionários e demais espectadores, os passageiros também percebiam os sons produzidos pela locomotiva* (CORTEZ, 2008, p. 175).

Portanto, a partir do ano de 1932, o trem de ferro foi uma das primeiras inovações tecnológicas chegada à cidade de Pombal. A máquina passou a ser o principal transporte de entrada e saída de Pombal, tanto para passageiros quanto para mercadorias do município. A locomotiva causou espanto e redimensionou o espaço da cidade, as noções de tempo e distância, bem como provocou modificações no dia-a-dia com uma lógica completamente inovadora e diferente.

1.5 - O declínio do trem de ferro

O município de Pombal entrou nos trilhos dos caminhos de ferro em 1932, tornando-se um dos ramais mais movimentados, em termos de cargueiros, do Nordeste, ligando Recife a Fortaleza e, dali a São Luís do Maranhão. O tráfego de passageiros no ramal foi desativado no ano 1980. Atualmente, esta cidade quase não presencia a passagem do trem. Quando o mesmo surge, seu apito desperta a atenção da população que sai às ruas para o ver por alguns minutos. Porém, a movimentação dos anos de glória desse transporte ficou apenas na imaginação daqueles que vivenciaram a época.

A estação ferroviária de Pombal já não recebe a multidão que antes se deslocava em direção a Maria Fumaça.

Aos poucos, o trem foi perdendo seu espaço e a imagem do progresso, que estava diretamente ligada aos trilhos, foi sendo desvinculada para associar-se ao asfalto. Esse processo começou no governo de Jânio Quadros, em 1961. As estradas de ferro começaram a “andar para trás” na década de 1960, quando o automóvel ganhou as rodovias brasileiras e o trem, que não teve concorrentes por quase um século, começou a sair de cena. O fato é que a substituição do trem não ocorreu só no Brasil, mas também em vários outros países. Ao que parece, no Brasil, a população assistiu a isso de forma pacífica.

O trem assistiu no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) sua perda de *status* para outros meios tecnológicos como o automóvel. A hegemonia de quase um século foi deixada num passado distante. Aos poucos, com a passagem do tempo esse transporte passou a ser rotulado de atrasado e sua imagem de moderno foi esquecida.

De acordo com Cortez (2008), no segundo ano de mandato de Juscelino Kubitschek muito se reclamou da falta de incentivos às ferrovias, tal como a mesma afirma a seguir:

Contudo, por meio de toda essa dinâmica, a modernidade se descolava do transporte ferroviário – por muito tempo seu principal ícone – e prosseguia sem ele, ultrapassando-o. De início não completamente, dado que os trens diesel-elétricos ainda irradiavam tecnologia, mais avançada que a observada na

Maria Fumaça, livrando-o ainda do estigma de obsoleto, mas, que é sistematicamente superada pelo automóvel e abandonada ao esquecimento – e a lembrança (p. 209).

Impressões como estas se repetiram ao longo dos anos. Algumas, no entanto, foram alteradas a partir das implementações governamentais. Uma sequência de cortes em seu orçamento, cancelamento de ramais, a prática de um discurso que a acusava de ser ineficientes e a extinção de seu funcionamento surpreende a muitos-funcionários ou não.

O trem permanece na memória coletiva como meio de transporte revolucionário no tocante a velocidade. A associação do mesmo à agilidade deu-se ao fato de ter chegado numa época em que a comunicação era feita por terra e à custa dos animais (mulas). Mesmo sendo de conhecimento da maioria que ocorriam um descaso do governo com relação à malha ferroviária por volta de 1950, esse transporte não deixou de ser associado ao padrão de velocidade. Esse padrão que lhe foi conferido indica obediência a um ritmo, determinado antecipadamente, e ao qual as pessoas devem se submeter.

Em Pombal, assim como na maioria das cidades a desativação do trem de passageiros levou ao esvaziamento das estações ferroviárias. Com isso, o automóvel passou a ser visto como o grande carrasco da substituição do trem. Numa sociedade que a cada dia se reinventa e que corre contra o tempo, quase não há lugar para esperar a chegada do trem e os encontros na

estação. A malha ferroviária do Brasil nas últimas décadas decresceu e as velhas locomotivas foram trocadas por metrô e outros transportes mais ágeis.

No entanto, é notório que o passado permanece vivo na mente dos que viveram a época na qual a estação ferroviária de Pombal foi palco de encontros e desencontros, trouxe e levou notícias da capital para o interior e modificou o cotidiano dos habitantes dessa localidade. Deixar a estação ferroviária abandonada ou conservá-la sem dar significância à história que testemunhou é negar o legado vivido e sentido em seus melhores e piores anos de desenvolvimento. Digo mais, é colocar a última pá de terra sobre uma história que a nova geração nem vivenciou e nem vai conhecer se esse marco for demolido ou esquecido.

De acordo com Tomaz:

A tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento impacta frontalmente a ideia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada. O cuidado com os bens patrimoniais visa resguardar a memória, dando importância ao contexto e às relações sociais existentes em qualquer ambiente. Não é possível preservar a memória de um povo sem, ao mesmo tempo, preservar os espaços por ele

utilizados e as manifestações quotidianas de seu viver (2010, p. 4).

Esse prédio nos dá a impressão de que guarda em suas paredes de tijolos aparentes lembranças do passado. E o fato do mesmo se encontrar em boas condições, não significa que ele está sendo bem utilizado. Para conseguir movimentar a economia em torno da estação ferroviária é necessário atribuir significado a esse patrimônio. Nesse sentido, Michel de Certeau enfatiza que os objetos, as palavras, os lugares são ociosos se não damos qualidades memoráveis a eles:

Os lugares são histórias fragmentarias e isoladas em si, dos passados roubados à legibilidade por outro, tempo empilhados que podem se desdobrar, mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, enfim simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo (1994, p. 189).

Nessa perspectiva, vale ressaltar que o estudo do patrimônio cultural promove a valorização e a consagração daquilo que é comum a determinado grupo social no tempo e no espaço. A conservação de bens patrimoniais deve ter por objeto edificações que tenham um significado coletivo para determinada comunidade, pois se perpetua a memória de uma sociedade preservando-se os espaços utilizados por ela na construção de sua história (TOMAZ, 2010, p. 5).

Por fim, a locomotiva está condenada a vagar incontinentemente pelos pensamentos daqueles que vivenciaram seu apogeu. No sertão já não se escuta o apito do trem e o que ficou foi à lembrança dos tempos de glória da máquina que encantou seus espectadores. Em face desse abandono e da desvalorização da malha ferroviária a preservação das estações se constituem numa forma de manter viva a memória do trem de ferro. Proteger nosso Patrimônio Histórico Cultural significa livrar nossa história do esquecimento. Diante dessa situação, inicialmente no Brasil a preocupação em preservar os bens culturais resultou na criação do Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN) em 1937, órgão federal responsável pela salvaguarda do nosso patrimônio. Posteriormente, foram criadas instituições estaduais, acompanhada de leis de proteção com o intuito de salvaguardar a memória brasileira. No capítulo a seguir, abordaremos a atuação desses órgãos na manutenção da memória coletiva.

CAPÍTULO II

PATRIMÔNIO E PRESERVAÇÃO DA IDENTIDADE NACIONAL

Nesse segundo capítulo, será abordada a trajetória da política de preservação do patrimônio cultural no Brasil, que teve como marco inicial das políticas oficiais a criação de um órgão Federal, o Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN), em 1937. Atualmente, este órgão é o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN).

Tratarei também da transformação pela qual a noção de patrimônio passou, isto é, a emergência histórica do conceito de patrimônio cultural. Ao mesmo tempo relato o surgimento do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) e sua tentativa de criar mecanismos eficazes para a preservação do patrimônio cultural na Paraíba.

2.1 - O IPHAN e a construção da noção de patrimônio no Brasil

A difusão do patrimônio cultural está atrelada às nuances de interpretação que o patrimônio apresenta (especialmente com relação à memória) e às interferências postas em curso por instituições que regulam o processo de escolha, preservação e uso. Considerar a participação do Estado e das forças do capital na ingerência do patrimônio cultural, tanto no tempo pretérito, quanto, especialmente, no tempo presente, é imprescindível, pois é a ação conjunta desses dois agentes que determina o caráter do patrimônio cultural das cidades brasileiras (MONASTIRSKY, 2006, p. 28). Nesse sentido, independentemente da diversidade do olhar do historiador sobre o patrimônio, a pesquisa em torno de bens patrimoniais não pode prescindir da consulta às fontes sob a guarda de repartições públicas, a exemplo do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN).

É fundamental conhecermos a atuação dos Institutos responsáveis pela preservação do patrimônio cultural brasileiro para identificarmos claramente as dificuldades em que se aplica o tombamento como instrumento para a sua preservação.

No tocante ao expressivo significado da ferrovia para o Brasil, vem se traduzindo na tentativa de proteger alguns complexos ferroviários representativos, a exemplos de estações ferroviárias. A preservação de um bem cultural deve ser encarada, também, como um meio

de obter maior envolvimento das comunidades com a história, uma vez que a incorporação do bem ao cotidiano é um importante meio de transmissão de conhecimentos para gerações futuras (PAULETO, 2006, p. 21).

No Brasil, o Conde Galveias foi o primeiro a preocupar-se com a questão de preservação, em 5 de abril de 1742, quando escreveu ao governador de Pernambuco, Luís Pereira Freire de Andrade. Nessa carta, o Conde Galveias lamentava a transformação realizada no Palácio das Duas Torres, construído pelo Conde de Nassau (século XVII), pois, segundo ele, as adaptações arruinavam a integridade dessa obra holandesa.

No entanto, a preocupação com a preservação patrimonial é uma prática recente do governo brasileiro. Antes da criação do Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN), somente alguns particulares, colecionadores ou intelectuais solicitavam que fossem protegidos os nossos monumentos arquitetônicos.

A necessidade de preservação do patrimônio histórico-arquitetônico brasileiro tornou-se mais intensa por volta de 1910, quando se manifestaram movimentos de valorização da cultura nacional e propostas de proteção de bens culturais impulsionados pelo ideário europeu. Com o passar dos anos, nosso patrimônio caminhou para a criação de instituições de caráter educativo tais como museus e monumentos históricos.

A temática da proteção de monumentos e objetos de valor histórico e artístico no Brasil começou a ser considerada politicamente relevante, especificamente com o envolvimento do Estado. A partir da década de 1920, foram criados pelos governos estaduais Inspetorias Estaduais de Monumentos Históricos em Minas Gerais, Bahia e Pernambuco com o objetivo de proteger os acervos patrimoniais.

As denúncias de intelectuais a respeito do abandono das cidades históricas e sobre a destruição de instrumentos que seriam uma espécie de “tesouro” nacional suscitou debates culturais no Congresso Nacional, nos governos estaduais e na imprensa.

Assim, em 1937 nasceu o Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN), época em que o Brasil vivenciava dois fatos que marcaram a vida cultural e política da nação: a consagração do movimento modernista e a instauração do Estado Novo. O Estado Novo almejava criar uma cultura nacional homogênea que propiciasse a identificação dos cidadãos com a Nação.

Conforme Fonseca frisa:

A partir do Estado Novo, com a instalação, mais que de um novo governo, de uma nova ordem política, econômica e social, o ideário do patrimônio passou a ser integrado ao projeto de construção da nação pelo Estado (2009, p. 96).

Após visitar Minas Gerais, em 1936, e conhecerem o estilo barroco, os modernistas Alceu Amoroso Lima e Rodrigo Melo Franco de Andrade perceberam a necessidade de proteger os monumentos históricos da arte colonial. Então, passaram a publicar artigos na *Revista do Brasil*³, alertando para a ameaça de perda irreparável desses monumentos.

A construção do prédio do Ministério da Educação e Saúde (MES) como símbolo dos novos tempos e a ousadia do ministro Capanema, em 1936, com a escolha do projeto neomarajoara do arquiteto Arquimedes Memória, faz parte dos sinais concretos da relação entre governo e intelectuais.

A nomeação de Gustavo Capanema como diretor do MES foi decisiva para a inclusão dos modernistas uma vez que ele se identificava com o esse movimento e, por outro lado era politicamente forte no governo getulista.

O ministro Capanema mobilizou as iniciativas em torno da proteção dos monumentos e obras de arte nacionais. Mas ao perceber que a atuação teria que ser mais abrangente resolveu solicitar a Mário de Andrade que elaborasse um projeto sobre o assunto.

O SPHAN foi criado com base na versão do anteprojeto de Mário de Andrade e formulado de forma definitiva no decreto nº 25 de 30.11.1937. Esse anteprojeto propôs uma única instituição para proteger todo o universo de bens culturais. Esse órgão federal se

³ Revista brasileira fundada em 1916, por Júlio de Mesquita, como sendo espaço de literatos e promovendo discussão sobre o contexto da Primeira Guerra Mundial. A mesma foi considerada um marco na história da imprensa no país.

estruturou em duas divisões técnicas: a Divisão de Estudos e Tombamentos (DET) e a Divisão de Conservação e Restauração (DER).

Esse órgão tem função de proteger o conjunto dos bens móveis e imóveis do Brasil, cuja preservação é de interesse público. Porém, o projeto de Mário de Andrade não foi seguido à risca e Rodrigo de Melo Franco tratou de esquecer toda a gama de enfoque do projeto de Mário de Andrade, em especial as manifestações populares. Como preconizavam os modernistas o programa inicial de tombamentos do SPHAN priorizou os remanescentes da arte colonial brasileira, principalmente aos monumentos de arquitetura religiosa. Nesse sentido, a presença portuguesa predominava sobre as influências negras e indígenas.

Maria Cecília L. Fonseca considera que a constituição do patrimônio no Brasil foi feita a partir de uma apreciação de caráter estético, baseado nos cânones da arquitetura moderna.

Segundo Faria (2011), criado em 1937, o Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN), nosso primeiro órgão federal de proteção do patrimônio histórico, seguiu os passos internacionais adotando uma prática preservacionista marcada pela valorização da arquitetura brasileira. Essa concepção reduziu o alcance preservacionista federal e concentrou-se em tombamentos de edificações de interesses históricos. Somente nos anos 80 a preservação das manifestações culturais brasileiras tomou uma conotação política, o

cenário dessa época vai legitimar a política de preservação pautada na participação social.

Em 13 de janeiro de 1937, o que conhecemos hoje como Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) foi criado pela Lei n.º 378, com a denominação de Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN); em 1946, o Decreto-lei n.º 8.534 transformou-o em Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), com nova estrutura organizacional. Mas foi na administração de Renato Soeiro (1967-1979), que ocorreu a instituição do Decreto-lei n.º 66.967, de 27 de julho de 1970, que dispunha sobre a organização administrativa do Ministério da Educação e Cultura, e em que seu artigo 14 transformou a Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Instituto (IPHAN).

Atualmente, a Administração Central do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) está dividida entre Brasília e o Rio de Janeiro e é constituída por quatro departamentos e duas coordenações-gerais, subordinadas diretamente à Presidência do órgão.

Assim, a atividade de preservação patrimonial realizada pela SPHAN nos anos iniciais priorizou o valor artístico do bem, deixando em segundo plano o histórico que justificavam os tombamentos. Nessa época, a interpretação de valores era influenciada pelas condições políticas vigentes e legitimada pela autoridade de que os atribuía valor. Já a partir do início dos anos 70 e 80 fatores como disciplinas - História e Artes - que

fundamentavam o valor excepcional do bem. E a difusão da democracia como campo do saber ajudou a firmar direitos das identidades coletivas particulares. Nesse sentido, as mudanças nos campos políticos, social e cultural da política de preservação do Brasil transformaram os sentidos dessa prática.

Portanto, o Patrimônio Cultural é composto, segundo o Art. 2164 da Constituição da República Federativa do Brasil, pelos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em seu conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. O tombamento pode ser aplicado a bens móveis e imóveis, quais sejam: acervos documentais, livros, mobiliário, utensílios, obras de arte, edifícios, ruas, praças e bairros, ou seja, a quaisquer artefatos produzidos pela sociedade, desde um simples documento até uma cidade. Atualmente, também estão sendo considerados passíveis de preservação os chamados bens intangíveis, como festas e cultos.

2.2 - A noção de monumento

A preservação do patrimônio histórico – que desde o século XIX foi objeto de preocupações de historiadores, arquitetos e cientistas sociais, entre outros estudiosos que abordam esta temática – tem se

⁴ Constituição Federal de 1988, Art. 216, § 1º, Cap. III, Sec. II- Cultura. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=10852&retorno=paginaIphan>>. Acesso em: 15 dez. 2013.

configurado como algo importante não apenas como objeto de estudo, mas também como produção de conhecimento histórico significativo, bem como para a cultura histórica e a memória coletiva da sociedade (ROLIM, 2010, p. 11).

Assim, é comum vermos um prédio histórico, como Estações Ferroviárias, e admiramos sua beleza, sua arquitetura, entre outros aspectos e nos sentimos parte integrante da história que ele representa. Dessa forma, enfatizamos aqui a importância de se preservar monumentos históricos, considerando o seu significado para a cultura histórica e a memória coletiva.

Segundo Oliveira:

O Patrimônio Cultural Ferroviário se insere nas duas categorias de Patrimônio. O patrimônio material é identificado principalmente nas edificações das estações de passageiros e nas locomotivas antigas, a “Maria Fumaças”, e o imaterial tem um conteúdo extraordinário, mas que, em alguns casos, não é de fácil percepção (2010, p. 12).

As décadas de implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário marcaram as sociedades onde esteve presente, a ponto de, no atual estágio da ferrovia na região, os trens e todos os seus signos – visíveis ou imateriais – ainda serem fatores de identificação cultural (OLIVEIRA, 2010, p. 21). As estações de passageiros fazem parte dos remanescentes ferroviários que se recobrem de um *status* de reverência e memória muito significativos. A permanência deste monumento,

resistente às transformações urbanas, contam a história local e possibilitam entender o processo de desenvolvimento da cidade e suas relações com a ferrovia, com a ligação do interior a capital.

Desde a antiguidade romana, o monumento tem dois sentidos: no primeiro ele era visto como uma obra comemorativa de arquitetura, já no segundo o monumento funerário que perpetuava a recordação na época em que a memória é valorizada- a morte. No século XIX o monumento era constantemente usado para apoiar a história de uma nação, visto que vigorava a visão de que o documento era a verdade dos fatos e que o historiador apenas agia como mero copiador, ou seja, o documento era a reprodução fiel do fato histórico e cabia ao pesquisador ler e relatar tal como o encontrou. Na historiografia institucional de todos os países europeus encontram-se, no século XVIII, as duas séries paralelas de *monumentos* (em declínio) e de *documento* (em plena ascensão) (LE GOFF, 2003, p. 526).

Para Françoise Choay, o monumento histórico é uma invenção, bem datada do Ocidente, mais precisamente em Roma, por volta do ano 1420. Segundo a mesma, as criações da Antiguidade não desempenham, pois o papel de monumentos. Nos anos Quatrocentos em Roma, o interesse pelos vestígios do passado concentrava-se apenas nos edifícios e obras da Antiguidade, com exclusão de todas as outras épocas.

Com o passar dos anos, a função memorial do monumento foi sendo substituída por causas como: a importância crescente atribuída ao conceito de arte, a

partir do Renascimento. A segunda causa refere-se ao aperfeiçoamento e a difusão das memórias artificiais.

Segundo Choay, o monumento funciona como testemunho do passado, ou seja, como aquilo que traz à lembrança alguma coisa. Ela quer demonstrar que o monumento não é qualquer passado, mas algo localizado e selecionado contribuindo para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica, ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. Para a mesma, a “essência” do monumento se encontra na relação com o tempo vivido e com a memória.

Conforme pontua Choay:

(...) Nesse sentido primeiro, chamar-se-á monumento tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorarem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente (2003, p. 18).

O monumento parece estar presente em todos os continentes e em quase todas as sociedades. Porém, o sentido original do termo vem perdendo progressivamente sua importância nas sociedades ocidentais, ocultando-se enquanto adquiria outros significados. Um século mais tarde, o termo sofreu alterações e passou a *“designar um edifício construído para*

eternizar a lembrança de coisas memoráveis”. Diferente de Le Goff, que considera o monumento como um vestígio de uma memória, Choay o vê como uma lembrança de uma determinada sociedade.

A ideia moderna de monumento histórico surgiu no momento pós-Revolução Francesa, e a teorização sobre tombamento, reutilização, criação de museus, revitalização de inventários tomou força a partir do final do século XVIII. No decorrer do século XIX e de quase todo o século XX, até pelo menos os anos 1960, o ímpeto renovador que primava pela destruição de construções antigas e pela modernização dos centros urbanos foi uma tônica muito forte nos preceitos arquitetônicos e urbanísticos (MENESES, 2004, p. 33).

É o historiador quem escolhe os materiais para a construção de sua narrativa, desde que verifique a veracidade de tal fonte. Jacques Le Goff aponta o monumento como um instrumento de pesquisa, tornando-se documento. O trabalho de investigação da veracidade da fonte conduz o historiador a questionar os vestígios inúmeras vezes, considerando a vida de quem o produziu e o contexto em que viveu. Nesse caso, Le Goff afirma que o monumento tem como características o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades (é um legado à memória coletiva) e o reenviar a testemunhos escritos.

O monumento é aquilo que pode fazer recordar o passado, e o documento é algo que é selecionado pelo historiador. Apontando que o monumento é um indício humano de uma memória, tanto o monumento quanto o

documento são materiais da memória e destacando que o primeiro é a herança do passado e o segundo o considera como escolha do historiador. *O documento é um sinal do passado. Atendendo as suas origens filológicas, o monumento é tudo aquilo que pode evocar o passado, perpetuar a recordação, por exemplo, os atos escritos (LE GOFF, 2003, p. 526).*

Nesse sentido, segundo Monastirsky (2013, p. 11), os espaços e equipamentos ferroviários são lugares de memória e contém, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade – especialmente aqueles que tiveram a sua história conjugada à da ferrovia. É a memória coletiva - com as individuais associadas a ela -, que distingue os espaços ocupados pela ferrovia como “lugares de memória”.

O alargamento da palavra *documento* ocorreu de forma explosiva a partir dos anos de 1960 e levou a uma verdadeira *revolução documental*. Foram os pioneiros da revista *Annales d' Histoire Économique et Sociale* (1929) que resolveram insistir na ampliação da noção de documento, defendendo que não só existia o documento escrito para utilizar como fonte para a pesquisa.

Antes, a noção de patrimônio cultural se restringia apenas aos bens tangíveis como a pintura, a escultura e a arquitetura. Atualmente, com a ampliação desse conceito, se incorporou os intangíveis como música, dança e literatura. Essa ampliação vem acompanhada da mudança no conceito de história, ciência que durante séculos referiu-se somente a elite e a seus grandes eventos.

Nos dias de hoje tornou-se comum, a preservação de prédios como estações ferroviárias capazes de evocar lembranças e de possibilitar aos indivíduos das comunidades o reconhecimento da própria identidade, a sensação de aceitação e de participação social.

Portanto, atualmente, o monumento é um artefato que faz parte da herança coletiva. O mesmo tem um significado especial que nos permite situar no nosso tempo, estabelecendo uma relação de continuidade entre o nosso passado e o nosso presente.

2.3 - A proteção do patrimônio paraibano

A institucionalização da proteção e seleção do patrimônio histórico e artístico nacional só vigorou no início do século XX, quando o Estado se tornou o responsável. O contexto político e cultural da década de 1930 resultou na criação de um órgão de preservação dos bens culturais de interesse nacional, o Serviço de Proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN).

Na Paraíba, foi criado em 1971, pelo governador Ernani Sátiro, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), nosso órgão de proteção.

Segundo afirma Targino:

Um órgão encarregado de coordenar e supervisionar a execução e o controle das atividades relacionadas com a preservação, a restauração e a revitalização dos bens móveis e

imóveis de interesse histórico, artístico e cultural do estado compete-lhes, ainda classificar, inventariar, cadastrar, estabelecer normas, tomar, restaurar, preservar e conservar monumentos e obras, documentos, objetos de valor histórico, artístico, arqueológico, folclórico e artesanal, bem assim, sítios e locais de interesse turístico, ecológico e paisagístico do estado (2001, p. 73).

Conforme estipulado pelo o Governo Federal e sob a luz do Decreto-Lei 5.225 é criado, em 31 de março e 1971, o IPHAEP. Porém, só passou a funcionar três anos mais tarde, em 1974. O professor Linduarte Noronha foi o primeiro a ocupar o cargo de Diretor Executivo após a sua fundação, permanecendo até 1991. Segundo Almir Félix de Oliveira, o início dos trabalhos passou por algumas dificuldades como: a não existência de verbas destinadas ao funcionamento da instituição por parte da Secretaria de Educação e Cultura; a inexistência de pessoas qualificadas; e a falta de um prédio para abrigar o IPHAEP.

Outra problemática que muito dificultou o andamento do órgão foi à inexistência de uma legislação que regulamentasse os trabalhos do mesmo. As atividades desenvolvidas pelo IPHAEP eram baseadas pela organização estrutural do IPHAN. Conforme nos revela Almir Félix de Oliveira, em seu artigo *O IPHAEP e a produção do patrimônio cultural paraibano*:

O primeiro momento é em 24 de outubro 1978 quando da edição do Decreto-Lei 7819,

que iria dispor sobre o Cadastramento de Tombamento dos Bens Culturais, Artísticos e Históricos do estado da Paraíba, e, portanto, era a real possibilidade que o instituto adquiria para as ações de preservações/conservação do patrimônio no Estado da Paraíba. Era a forma da lei que garantia os esforços de proteção dos monumentos paraibanos, assim como ocorreu em 1937, em âmbito nacional (p. 60).

Além dos problemas estruturais e administrativos existiam aqueles relacionados às diversas propostas de tombamento. Ficou decidido que a decisão final dos tombamentos seria do Conselho de Cultura. Porém, a falta de uma legislação estadual ocasionou um atraso na efetivação dos mesmos. Após dois anos de funcionamento, o IPHAEP assinou um convênio com a Prefeitura da capital exigindo dela uma consulta no caso de qualquer reforma/demolição ou modificação feita em sua estrutura física. A partir desse convênio o instituto ganhou *status* e passou a utilizar a arquitetura como eixo central.

Apesar de todo compromisso que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) tinha com a preservação, os caminhos para que a mesma acontecesse eram árduos. Tal como nos lembra Almir Félix de Oliveira, ao relatar os casos de preservação do Altiplano-Cabo Branco e da Orla Marítima que ficaram sob a jurisdição desse órgão. Por fim, esses lugares chegaram a ser tombados, mas foram os interesses da especulação imobiliária que prevaleceram já que em 22 de janeiro de 1986 o então Governador

Wilson Leite assinou o Decreto nº 11.204, no qual ocorria o destombamento da área anterior destinada ao Parque do Altiplano-Cabo Branco e da faixa da Orla Marítima. Em outras palavras, o Governador colocou o direito de propriedade acima do de função social do bem.

Somente após a saída da diretora Edivanira Toscano, em 10 de maio de 1997, e a partir da Gestão de Eulina Almeida Lira de Nóbrega, que permaneceu até 30 de maio de 1998, que os tombamentos passaram a ser formalizados (em registros documentais) com os motivos que levaram o órgão a promover ou impugnar o tombamento de certo bem.

Mas foi sob o comando de Francisco Sales Gaudêncio que ocorreram mudanças sobre o tipo de bens que passaram a ser tombados. Conforme nos relata Almir Félix de Oliveira em seu artigo *O IPHAEP e a produção do patrimônio cultural paraibano*:

No que concerne à mudança no tipo de bens tombados pelo IPHAEP, pela primeira vez, em 26 anos de fundação, o Instituto tombava um bem, nesse caso dois, que não eram construções edificadas, mesmo considerando que havia ocorrido tombamento de praças e parques, mais ainda assim, esses não deixavam de ser móveis. Os atos de tombamento recaíam sobre duas obras de arte pertencentes à Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba. A primeira era um painel com pintura óleo representando a “Assembleia de Pacificação” entre o chefe dos Índios Tabajara e o Português Martim Leitão, datada de 1973 e de autoria do Artista Plástico paraibano Flávio

Tavares, conforme o Decreto de Tombamento nº 21.117, de 20 de junho de 2000. A outra obra de arte era um painel de aço escovado representado a “Pombal da Paz” também datado de 1973 e de autoria do Artista Plástico Raul Córdula, conforme o Decreto de Tombamento nº 21.118, de data igual a anterior (p. 73).

Após a saída de Sales Gaudêncio, o Professor Itapuan Bôtto Targino assumiu a direção do IPHAEP. Sua gestão foi marcada por três questões em relação aos tombamentos. A primeira foi à interiorização das atividades do órgão. A segunda a delimitação de Centros Históricos de cidades paraibanas, a exemplo de Pombal. A última priorizava o respeito à modalidade de tombamento, a saber: o Tombamento Temático, com o ato recaído sobre as Estações Ferroviária da Paraíba.

Portanto, o IPHAEP ganhou um respaldo legal a partir do Decreto nº 7819 que definiu como seria o ato de tombamento e cadastramento, dando força necessária ao instituto para buscar a defesa do patrimônio paraibano. Sendo assim, ficou clara a fragilidade do órgão nos seus primeiros anos, a partir dos mais variados tombamentos, em virtude da falta de profissionais qualificados, da ausência de estruturas físicas e leis que regulamentassem suas ações.

2.4 - O patrimônio como bem merecedor de proteção

Atualmente, ao pensarmos em patrimônio como algo individual, nos vem à mente a ideia de bens materiais com valores monetários ou emocional que transmitimos aos nossos herdeiros. Além disso, quando recebemos dos nossos antepassados recordamos não apenas os bens entre si, mas todos os ensinamentos e história de vida neles embutidos.

Segundo Funari e Pelegrini (2006), para identificarmos um bem como patrimônio coletivo é muito mais complexo, em virtude da constituição da coletividade por grupos diversos que estão em constante mutação. Do mesmo modo, a definição de patrimônio se torna complicada, uma vez que, o que é patrimônio para uns não necessariamente é para outros.

Ainda conforme Funari e Pelegrini (2006, p. 10) a palavra “patrimônio” pode assumir sentidos diversos se considerarmos sua trajetória. É uma palavra de origem latina, *patrimonium*, que se referia, entre os antigos romanos, a tudo o que pertencia ao pai, pater ou pater famílias, pai de família. O *patrimonium* era tudo que estava sob o domínio do senhor, podendo ser legado por testamento, sem excetuar as próprias pessoas (mulher, filhos, escravos, bens móveis e imóveis, animais). O conceito de patrimônio surgiu no âmbito privado do direito de propriedade e estava diretamente ligado aos interesses aristocráticos, pois a maioria da população

romana não era proprietária de bens, ou seja, não era possuidora de *patrimonium*.

Nesse sentido, não havia o conceito de patrimônio público, o patrimônio era patriarcal, individual e privativo da aristocracia. Em outras palavras, *o patrimônio era um valor aristocrático e privado, referente à transmissão de bem no seio da elite patrimonial romana* (FUNARI E PELEGRINI, 2006, p. 11). Ainda que o caráter aristocrático tenha se mantido, os sentimentos religiosos se tornaram valores sociais compartilhados, o culto aos santos e a valorização das relíquias deram às pessoas comuns um sentido de patrimônio muito próprio e que, de certa forma, permanece na atualidade: a valorização tanto dos lugares e objetos como dos rituais coletivos (CARMO, 2009, p. 14).

O termo patrimônio tem como significados *herança ou legado* cultural, em virtude de ter passado pela formação de uma identidade nacional (ou regional) que foi construída ao longo da Idade Moderna e ganhou ênfase em meados do século XX, sendo associada às grandes construções culturais identitárias, como obras monumentais de uma arte ligada às classes dominadas.

Durante, o renascimento houve uma mudança de perspectiva, ainda que o caráter aristocrático fosse mantido, pelo humanismo nascente. Os homens dessa época lutaram pelos valores humanos, em substituição ao domínio da religião, e combateram o teocentrismo que prevalecera por longos séculos. Em sua batalha intelectual, mas também prática e política, buscaram inspiração na Antiguidade grega e romana, valorizando a

cultura antiga e condenando o período que chamaram de Idade Média, também denominada como Idade das Trevas, compreendido entre a Antiguidade e o Renascimento da glória dos Antigos. Os homens dessa época encontraram duas maneiras principais para chegarem aos venerados antigos: lendo obras antigas e colecionando objetos e vestígios da Antiguidade. Com a invenção da imprensa, multiplicaram-se as edições das obras clássicas, os humanistas começaram a catalogar e coletar tudo que viesse dos antigos: moedas, inscrições em pedra, vasos de cerâmica. Vestígios de edifícios também eram medidos, desenhados e estudados com grande dedicação. Esses humanistas fundaram o que viria a se chamar Antiquariado, do qual alguns estudiosos afirmam que o patrimônio moderno deriva. No entanto, a preocupação com o patrimônio rompe com as próprias bases aristocráticas e privadas do colecionismo e resulta de uma transformação profunda nas sociedades modernas com o surgimento dos Estados nacionais (CARMO, 2009, p. 14-15).

Os modernos Estados Nacionais surgiram originários do direito romano ou civil e do direito consuetudinário dos anglo-saxões. Nesse raciocínio levamos a duas concepções diferentes de patrimônio, pois os achados de origem privada, segundo o direito consuetudinário, são de seu proprietário e podem ser vendidos. Já no direito romano, tais bens são considerados públicos e não podem ser usados pelos particulares. Essas diferenças levam a duas linhas distintas

de patrimônio: uma voltada para a proteção dos direitos privados e outras para o do Estado nacional.

Em ambas as tradições são comuns o traço: de o patrimônio ser considerado um bem material concreto. Em segundo lugar, o patrimônio é visto como algo excepcional. E uma última característica é a criação de instituições patrimoniais com uma legislação específica.

A ênfase no patrimônio nacional atinge seu ápice quando eclodiram as duas Guerras Mundiais sob o impulso dos nacionalismos. As nações envolvidas usavam diversos elementos que representavam a construção de suas nacionalidades e o pertencimento a determinadas culturas, como os italianos, que usavam símbolos materiais do poder romano; e os alemães, que usavam vestígios materiais dos antigos gregos. O patrimônio era, portanto, algo construído para ser uma representação do passado histórico e cultural de uma sociedade (CARMO, 2009, p. 15). O fim da guerra foi, portanto, um marco essencial que trouxe novos agentes sociais com interesses diversos, para o centro da ação social e política (FUNARI E PELEGRINI, 2006, p. 22).

As políticas de preservação do patrimônio cultural nos países latinos americanos são muito recente e surgem a partir do momento em que a UNESCO reconheceu alguns bens culturais da América Latina como patrimônio da humanidade.

Como nos lembra Funari e Pelegrini, foi nesse contexto que ocorreu uma ampliação de patrimônio histórico para o de patrimônio cultural:

(...) o patrimônio e a ação em sua defesa passaram a ser vistos como construções sociais historicamente edificadas, o que corrobora a separação das iniciativas legais restritas apenas à proteção dos bens selecionados segundo rígidos princípios de antiguidade, não raro limitadas à preservação de prédios públicos e religiosos. Essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares, como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fossem reconhecidas como patrimônio, incluindo-se nesse rol produções contemporâneas bens culturais de natureza intangível, como expressões, conhecimentos, práticas, representações e técnicas (2006, p. 32).

Conforme Tomaz (2010), no Mundo Ocidental, o termo patrimônio histórico, cujo conceito focava o monumento, a materialidade, aos poucos vem sendo substituído por um termo mais amplo e abrangente, o chamado patrimônio cultural, entendido como o conjunto dos bens culturais referente às identidades coletivas. Essa nova forma de abordar o assunto enriqueceu a noção de patrimônio, englobando sob a mesma perspectiva as múltiplas paisagens, arquiteturas, tradições, particularidades gastronômicas, expressões de arte, documentos e sítios arqueológicos, os quais passaram, a partir daí, a ser valorizados pelas comunidades e organismos governamentais nas esferas local, estadual, nacional e até mesmo internacional.

Somente na década de 1980 foi consolidada entre os especialistas a ampliação do conceito de patrimônio

para além das produções artística ou intelectuais reconhecidos, mas também referenciando as criações anônimas, ligadas à cultura popular. Sendo o tombamento do Terreiro da Casa Branca do Engenho Velho, em 1982, considerado um marco nas ações do IPHAN que antes só privilegiava monumentos representativos do culto católico.

Sendo assim, as políticas patrimoniais implementadas nos países latino-americanos vêm apresentando um avanço no campo da preservação da memória social e se mostram dispostos a apostarem no envolvimento das comunidades.

Os bens imóveis, como casas ou monumentos de uma cidade, necessitam de amparo das entidades oficiais porque ninguém os coleciona. É responsabilidade da autoridade do governo gerir e preservar o chamado Patrimônio Histórico e Artístico.

A primeira conduta aplicável ao “como preservar” é manter o bem cultural, especialmente o prédio em uso permanente que se enquadre a programas originais. Nesse caso, as dificuldades que apresentam são inúmeras, pois os movimentos preservadores sempre encontram construções de interesses arruinados, mutilados e em sua maioria irrecuperáveis no seu aspecto documental.

Conforme Lemos (1987), o bem cultural de interesse nacional é aquele relacionado ao quadro de elementos determinadores da identidade de uma nação. Já os bens culturais de interesse local, são ligados à vida

de uma pequena sociedade com limites territoriais definidos.

Por fim, a obrigação de preservar deve interessar a todo cidadão, já que se encontra ligada à salvaguarda de nossa identidade cultural. Assim, preservar é valorizar a nossa identidade cultural controlando os processos que modificam o campo do saber, principalmente o do saber fazer. Nessa perspectiva, preservar *é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares* (LEMOS, 1987, p. 29). E não somente guardar objetos, construções, ou a parte histórica de uma cidade velha.

Portanto, preservar é ainda gravar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Devemos entender como forma de garantir a compreensão de nossa memória social, conservando os bens representativos dentre o *vasto repertório* de elementos que compõem o Patrimônio Cultural.

CAPÍTULO III

A SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: O CASO DA ESTAÇÃO DE POMBAL

Este capítulo tem por objetivo destacar a estação ferroviária de Pombal como Patrimônio Cultural. Busca-se apresentar os desdobramentos relativos à sua preservação, conservação e uso, baseado no decreto nº 22.082, de 03 de agosto de 2001, que aprovou o tombamento temático das estações ferroviárias da Paraíba, incluindo as estações de Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras.

Assim, diante da necessidade de se preservar edificações que são percebidas como patrimônio cultural pelas comunidades, regiões, ou mesmo para todo país, propomos uma discussão sobre a importância da preservação da estação ferroviária de Pombal para a construção de uma memória histórica e cultural local. Considera-se que esse bem faz parte de uma temática representativa da formação histórica, artística e cultural,

não somente da sociedade paraibana, como também do Nordeste.

3.1 - A (re)significação do patrimônio ferroviário

Da segunda metade do século XIX até a primeira do século XX, as ferrovias praticamente monopolizaram o setor de serviços de transporte terrestre de cargas e passageiros. Isto durou enquanto foram as máquinas a vapor a principal forma de motorização dos equipamentos de transporte. Com o surgimento de novos meios de locomoção movidos a motor de explosão e a construção das primeiras estradas de rodagem, o trem passou a sofrer a influência daqueles que seriam seus mais fortes concorrentes: o ônibus e o caminhão.

Apesar de a ferrovia ter se apresentado como o principal elemento da configuração regional brasileira, até meados do século XX, após este período, em função da desestruturação do sistema ferroviário e o aparecimento do transporte rodoviário em escala nacional, a ferrovia passou a desempenhar um papel menos relevante para o transporte e para a integração regional/nacional. Assim, diante da impossibilidade de gerar recursos necessários para continuar financiando os investimentos ferroviários, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada. Em outras palavras, iniciou o processo de privatização nacional.

A privatização do transporte ferroviário ocorreu entre os anos de 1980 a 1997. Os sistemas ferroviários

pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA) sofreram de forma drástica quando os investimentos no setor foram reduzidos- uma consequência da crise financeira que assolava a economia brasileira, combinada a uma alta taxa de inflação. Porém, após as privatizações da década de 1990, o Patrimônio Ferroviário encontra-se ameaçado de se perder totalmente, dado o descaso com as estruturas e o seu consequente sucateamento. Segundo Oliveira (2010), a fim de impedir que isso aconteça, a sociedade recorre à preservação patrimonial, a qual busca não apenas a conservação do patrimônio arquitetônico, principalmente em estações ferroviárias; como também, a valorização da cultura típica da região, por meio da conscientização da população sobre a importância de se manter viva a história daquele espaço.

Com a Lei 11.483/2007, o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) ficou responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Quando um bem for classificado como operacional, o Instituto deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. Um dos pontos mais importantes que ficou a cargo do IPHAN foi à preservação e a difusão da memória ferroviária, através de equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos- além da conservação e

restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

Não somente Pombal, mas muitas cidades do interior também sofreram com a erradicação dos ramais, considerados antieconômicos, realizada pelo Governo Federal e a brusca interrupção do tráfego ferroviário. Apesar das estações ferroviárias em sua maioria se encontrar desativadas e abandonadas, nos dias de hoje, esses bens estão recebendo uma atenção especial por parte de órgãos federais e estaduais de preservação no intuito de conservar a memória de uma época de glória do transporte que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico e social do país.

O poder de (re)significar um bem, conferindo-lhe novo valor de uso, é uma das características pelas quais os governos adotam o patrimônio cultural como bem simbólico legitimador de ideias. Ou seja, uma estação de trens que se torna patrimônio perde o valor de uso, tornando-se referencial para delinear os modos de viver e pensar de determinada época ou sociedade (TOZI, 2007, p. 31). Assim, com a erradicação e sucateamento de parte significativa do sistema férreo brasileiro, as funções sociais dos espaços se modificaram com o passar do tempo. Mesmo que os espaços da ferrovia possam ser reinterpretados como elementos de um novo modelo de signos, não devem, contudo, perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória coletiva (MONASTIRSKY, 2013, p. 11).

Dessa forma, fica claro que o tombamento é uma medida importante para conter as destruições em larga

escala do Patrimônio Cultural, decorrente do acelerado processo de urbanização e dos avanços desenfreados do mercado imobiliário sobre o território da cidade. Mas, por outro lado, não é o bastante para garantir sozinha uma visão harmônica dos espaços detentores desses bens culturais e uma conservação efetiva da memória da cidade e de seus habitantes.

Segundo Monastirsky (2006, p. 22), entre as forças de intervenção, as mais efetivas estão relacionadas com o poder público e com o poder do capital – e que estão, na maioria dos casos, associadas. Em ambas, a determinação do que deve ser considerado patrimônio e, posteriormente, como se realiza o processo de preservação e uso passa por uma sequência de escolhas: a indicação do patrimônio a ser preservado, o conceito de preservação, a técnica de restauração e a utilização (museificação). Contido neste processo relativo à memória, determina-se também o que deve ou não ser lembrado.

Quando os governos se propõem a viabilizar projetos de recuperação/preservação, seu primeiro passo deve ser a inclusão da sociedade para que a responsabilidade do subsídio governamental e a manutenção da área preservada não sejam suas na totalidade. Se o projeto fica restrito apenas aos investimentos públicos correrá o risco de não ser reconhecido como espaço identitário. Como nos revela José Newton C. Meneses (2004) em seu livro *História & turismo cultural*, sobre a preservação do Pelourinho, em Salvador, no qual o processo de recuperação foi

planejado e financiado apenas pelo setor público deixando excluída a população tanto da participação do processo de interpretação patrimonial, quanto das estratégias preservacionistas. E o que torna mais absurdo ainda é o fato dos habitantes que residiam próximo ao lugar restaurado serem impedidos de retornarem ao espaço que habitavam antes da restauração.

Segundo Meneses:

Tomando como base a premissa que descarta a exclusão social, interpretar um patrimônio e torná-lo atrativo para outros conhecerem significa, seguramente, considerar três eixos fundamentais de atitude de interpretação: associar a interpretação ao fazer cotidiano e a vivência da sociedade em questão; harmonizar os serviços oriundos da interpretação a realidade da sociedade que construiu e guardou o patrimônio cultural; não dissociar a interpretação da identidade, das idiosincrasias, das tradições e das formas de expressão de sociedade local (2004, p. 54).

Segundo Meneses (2004), na atividade interpretativa do historiador, o presente é o ponto de partida para a interpretação do patrimônio. O autor ressalta a necessidade de interpretar e tornar possível um entendimento daquilo que é observado, nos levando a aguçar a curiosidade de saber interpretar. Assim, é preciso produzir um significado para as coisas, objetos e manifestações que as pessoas veem e buscam usufruir de forma prazerosa nas suas vivências com (moradores e turistas).

Sabemos que ao promover a integração social o patrimônio apropria-se do sujeito local enquanto detentor de uma identidade capaz de interligar-se a outros sujeitos formando uma rede social composta de uma identidade coletiva. Nesta perspectiva, o elo fundamental entre a identidade e o patrimônio cultural é a representatividade social ocasionada por este no sujeito ao sentir-se possuidor de uma memória e de um passado representado materialmente por um elemento histórico. Assim, surge então o sentimento de pertença e a afetividade entre os dois elementos nos quais ocorre a manutenção e a preservação do patrimônio.

Contudo, o que deve ser preservado não é somente representado pelas construções mais bonitas e imponentes, erguidas seguindo os grandes estilos arquitetônicos ou como marcos do poder sociopolítico e econômico de seus construtores, mas também construções que sejam compatíveis com as memórias dos grupos, que lembrem as pessoas sobre algo que, para elas, seja importante lembrar (ROLIM, 2010, p. 89).

É importante ressaltar que a cultura é dinâmica e está sempre se construindo. Assim, o processo de preservação patrimonial busca não apenas a conservação do patrimônio arquitetônico, como também, a valorização da cultura típica de uma região, mediante a conscientização da população sobre a importância de se manter viva a história do espaço. Também é importante ressaltar que o próprio aproveitamento turístico de um determinado atrativo histórico-cultural pode ser um

incentivo para uma valorização ainda mais significativa de todo o Patrimônio Cultural de um determinado destino.

Cabe lembrar que o próprio setor de Turismo é responsável pela iniciativa de preservação de um Patrimônio, desde que consiga aliar a preservação patrimonial com a presença de turistas e a geração de riqueza para levar a esta preservação vários outros atrativos culturais.

Portanto, sabemos que é essencial articular o ato de tomar com outros mecanismos, igualmente necessários à preservação desejada, garantindo a participação popular e a conservação integrada com os moradores e usuários da cidade. Considera-se que as justificativas para a preservação do patrimônio arquitetônico são embasadas na grande importância dos bens como elemento estruturador da memória coletiva e, conseqüentemente, da identidade que se possa criar ou que se instaure entre diversos grupos. Sendo assim, nos dias de hoje, as estações ferroviárias possuem significações afetivas à medida que são capazes de estabelecer laços identitários com os habitantes e usuários da cidade.

3.2 - A estação ferroviária de Pombal-PB: um retrato de pedra e cal

Nos dias de hoje, não há como considerar o patrimônio cultural apenas como os monumentos arquitetônicos consagrados como a herança histórica brasileira. A própria Constituição Federal de 1988, em

seus artigos 215 e 216, ampliou a noção de patrimônio cultural ao reconhecer a existência de bens culturais de natureza material e imaterial e, também, ao estabelecer outras formas de preservação. Essa ampliação do conceito de patrimônio está ligada ao modo de viver da comunidade e a forma como a mesma consegue identificar e selecionar seu patrimônio cultural.

A proteção do patrimônio cultural está vinculada à identidade, ao desenvolvimento e à melhoria da qualidade de vida da comunidade. O bem cultural está ligado ao meio em que se encontra e é o testemunho do modo de vida do homem de várias gerações. Dessa forma, a participação ativa da sociedade no processo de preservação do Patrimônio Cultural gera o sentimento de pertença ao espaço. À medida que se tornam mais partícipes e presentes na perpetuação do passado coletivo e à medida que o grau de envolvimento para com o espaço e com o Patrimônio Cultural se eleva, o sujeito recria em ambos os elementos uma compreensão contemplativa destes na construção de novos significados à realidade ao redor de si.

Na cidade de Pombal, a preocupação com a preservação patrimonial constatou-se através de um pedido feito em 02 de março de 2001 pela presidente da Fundação Casa da Cultura Senador Ruy Carneiro, Vera Lúcia de A. Arruda, e o pombalense Antônio Carneiro Arnaud. Essa solicitação iniciou os tombamentos da Antiga Cadeia Pública e da Igreja de Nossa Senhora do Rosário. O IPHAEP deu prioridade às solicitações e 25 dias depois compareceu ao município com seus técnicos

para ouvir as reivindicações da população local e tomar as devidas providências. Nesse sentido, a preocupação das pessoas citadas foi primordial na preservação patrimonial que proporcionou nos anos seguintes ações que culminaram no tombamento de todo o centro de Pombal. Talvez o fato de ocuparem posições privilegiadas tenha contribuído para a agilidade na concretização do pedido.

Na tarde do dia 27 de março de 2001, os técnicos do IPHAEP receberam da Professora de História Maria do Socorro F. Martins dados dos monumentos históricos da cidade. Fato de grande importância para que a tomada de medidas fosse ampliada aos outros prédios, não restringindo somente aos dois iniciais.

O decreto estadual de nº 22.914, instituído em 03 de abril 2002 legitimou o tombamento do centro da cidade de Pombal em reconhecimento ao seu significativo valor histórico, artístico, arquitetônico, ambiental e paisagístico para a memória da coletividade sertaneja, destacando com o referencial a memória paraibana.

Outro decreto que desencadeou e legitimou novas ações preservacionistas foi o de nº 22.082, de 03 de agosto de 2001, assinado pelo governador José Targino Maranhão que reconheceu o inevitável valor do patrimônio ferroviário edificado, ao aprovar o tombamento temático das Estações Ferroviárias, pertencentes à Rede Ferroviária Federal – RFFSA, com a intenção de preservar a memória ferroviária da região. Mas foi com a instituição da lei nº 10.413, de março de

2002, que determinou o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Privatizações, que se legitimou essa nova forma de tombamento.

Com relação à iniciativa do tombamento temático das Estações Ferroviárias da Paraíba, a mesma partiu do chefe do Escritório Regional da Rede Ferroviária Federal S/A- REFESA, o economista Frederico Patury Accioly. Esse pedido dirigido ao Diretor da 4ª Sub. RII/IPHAN, arquiteto Umbelino Peregrino de Albuquerque, que, de imediato, propôs avaliação técnica do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais (CONPEC), do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP).

Conforme relata Targino:

A ideia de um tombamento temático, em conjunto, surgiu do encontro preliminar de que participei com os técnicos da Rede Ferroviária Federal S/A (em liquidação), pertencentes ao Escritório Regional do Recife, Arquiteta Maria Emília Lopes Freyre e Engenheiro Sérgio Cavalcanti, mediante recomendação do Economista Frederico Patury Accioly. Idêntico procedimento vinha ocorrendo no vizinho Estado do Pernambuco, em fase de sua efetiva participação na história do desenvolvimento socioeconômico e cultural do Estado da Paraíba. Daí a proposta para que fizesse o **tombamento temático** dos referidos imóveis, como forma de resguardar a memória ferroviária na região (2001, p. 79).

O autor enfatiza que, neste documento da CONPEC, constam elementos que poderiam vir a ser objeto de análise da propositura de tombamentos dos prédios, anexos e de seu imobiliário. Feito isto foram abertos processos distintos com o objetivo de obter-se maior celeridade no desenvolver dos trabalhos.

De início a ideia do Tombamento Temático das Estações Ferroviárias no Estado da Paraíba, objetivava proteger o acervo arquitetônico/artístico da Rede Ferroviária Federal S/A-REFESA. Esse novo modelo visava à proteção frente ao processo de privatizações da Empresa REFESA.

Segundo o Laudo de Vistoria realizado no dia 20 de dezembro de 2000 o prédio da estação ferroviária de Pombal, para instrução do processo de tombamento solicitado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba-IPHAEP e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN, na edificação funcionava o comando de policiamento do interior- 3º Pelotão de Polícia Militar da Paraíba. Constatou-se também que a via férrea não foi totalmente desativada trafegando ainda trens de cargas. Ainda conforme o Decreto nº 012/2000 a justificativa para o tombamento desse bem ferroviário estava embasada na necessidade de resguardar a memória de alguns elementos que compõem o acervo patrimonial da Rede Ferroviária, garantindo assim a sua preservação frente à privatização.

Fig. 2: Visita dos técnicos do IPHAEP à Estação Ferroviária de Pombal.



Fonte: <www.patrimoniode todos.gov.br>. Acesso em: 17 de jun. de 2013.

Segundo o histórico do processo de nº 104/2000 realizado em atendimento a solicitação da Diretoria Executiva do IPHAEP, procedeu-se uma fiscalização e um levantamento fotográfico nas Estações Ferroviárias de Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras. A pesquisa unificada embasou o processo de tombamento em conjunto dessas estações que pertenciam a Rede Viação Cearense (RVC), empresa responsável pelo transporte de passageiros e cargas no território paraibano.

Com base na análise do processo de tombamento das Estações Ferroviárias paraibanas constatamos que alguns dos motivos que possibilitaram o tombamento em conjunto das estações de Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras seriam: o fato de pertencerem ao sistema da Rede Viação Cearense; um segundo provável fator residia, conforme o processo nº 104/2000, no fato delas terem sido originadas a partir da década de 1920, dentro do programa de Obras Contra as Secas implantado no

Estado, quando ocorreu a penetração da ferrovia Viação Cearense, no território paraibano pela via oeste; outro possível fator deve-se à análise do arquiteto Ivan Cavalcante constatar que os prédios das estações das cidades de Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras possuem adornos e elementos típicos do *Art-decô* que vigorou nos anos de 1920 a 1930.

Cabe, no entanto, ressaltar que por traz de uma medida como essa, pode haver outros fatores políticos que não foram revelados no processo. Essa ação de tombar as Estações Férreas pode ter sido uma forma de se livrar das acusações de descaso com o abandono das Estações Ferroviárias após as desativações. Por outro lado, é provável que esse tipo de iniciativa seja visto pela população não somente como um ato de zelo pelas construções antigas, mas também como uma preocupação pela história que esse monumento representa para a comunidade. Diante do anseio da sociedade e das solicitações de pessoas ligadas ao governador da época, em efetuar a proteção e a conservação das estações ferroviárias paraibanas, decretar o tombamento Temático desses bens pode ter se constituído em argumento de conquista não só de seus aliados políticos, mas dos cidadãos em geral.

Para Targino (2001), observadas em conjunto, as estações adquiriram uma maior dimensão, capaz de reavivar na memória de muitos uma época de grandes conquistas na vida política, social e econômica do Estado, despertando, ao mesmo tempo, nos jovens, o interesse pelo transporte ferroviário.

Assim, diante das observações feitas no processo, verificamos que o IPHAEP se comprometeu não somente com a preservação, mas também com ações que garantisse a sustentabilidade pela motivação turística/cultural. Em visita ao prédio verificamos que, em suas dependências, atualmente funciona a Secretaria de Esportes do município, não existindo nenhum móvel ou documento que suscitasse nos visitantes os anos de intensa movimentação da estação, outrora vivenciado por moradores mais antigos da localidade.

Segundo o processo de tombamento temático das estações ferroviárias da Paraíba, a CONPEC⁵ em relatório destaca que:

Destacando a legitimidade dessa ação de identificação e proteção do patrimônio Ferroviário, por transmitir para as populações atuais e futuras o legado da participação da ferrovia no desenvolvimento socioeconômico e cultural do país, somos de PARECER favorável à aprovação do Tombamento das Estações Ferroviárias da Paraíba, como forma de resguardar esses exemplares típicos da cultura, material, constituidor de tão importante capítulo de transformação da Região.

Como forma de salvaguardar monumentos que representam um capítulo glorioso de nossa história, o IPHAEP aprovou o tombamento de bens como, as

⁵ CONPEC: Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP).

estações ferroviárias, que transmitem para as populações atuais e futuras o legado da participação da ferrovia no desenvolvimento socioeconômico e cultural do Brasil. Considera-se que a ferrovia, quando foi implantada na segunda metade do século XIX, tornou-se o mais prestigioso meio de transporte terrestre da época.

Conforme o processo de tombamento temático nº 104/2000, o arquiteto Ivan Cavalcante Filho, integrante da equipe técnica do IPHAEP, caracterizou os edifícios das Estações Ferroviárias da Paraíba como construções simples que tinham como função básica abrigar os passageiros para embarque e desembarque, dotadas de arquitetura da primeira metade do século XIX. As Estações Ferroviárias das cidades de Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras se enquadram em uma forma arquitetônica mais arrojada, de acordo com o gosto da época destacando-se, sobretudo as diferentes formas de platibandas que arrematam o perímetro construído.

Nos dias de hoje, a antiga estação ferroviária de Pombal construída em 1932, se encontra em estado perfeito de conservação após reforma realizada na administração da então prefeita Yasnaia Pollyanna Werton Dutra, no ano de 2009, por meio da Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Turismo (SEM CET), representada pela figurada do secretário Paulo Romero Oliveira Freitas.

As estações ferroviárias foram responsáveis pelas primeiras formas arquitetônicas experimentadas pelos engenheiros franceses, tornando-se um gênero inédito na arquitetura. A primeira estação, a *Crow Street* em

Liverpool, era composta de uma arquitetura simples. Com o passar dos anos ocorreram sofisticções nos arranjos arquitetônicos adquirindo maior complexidade durante o século XIX e início do XX, devido o fluxo de passageiros e a multiplicação de vias férreas. Entretanto, em um primeiro momento, as estações eram construídas segundo uma experimentação do vocabulário empregado em outros tipos de arquitetura já consolidado. Conforme Mourreira (2007, p. 63), a busca por uma linguagem própria nas construções ferroviárias deu-se em consonância com a busca de uma arquitetura que representasse sua própria época- século XX. O modelo utilizado nas estações ferroviárias da América Latina fez referência ao estilo europeu, pois em sua maioria estão relacionados a companhias estrangeiras.

Segundo o processo de nº 104/2000 o arquiteto Ivan Cavalcante Filho, classificou as estações paraibanas em duas categorias:

As estações ferroviárias do Estado da Paraíba podem, para efeito de estudo, ser classificadas segundo duas categorias: a) aquelas de arquiteturas mais singela, situadas na região do brejo, datadas do final de século XIX ou início XX; e b) aquelas de linha arquitetônicas mais apuradas, situadas no sertão, e que datam da primeira metade do século passado.

Segundo Targino (2001) a construção das estações ferroviárias do Estado da Paraíba obedeceu a um estilo simples, sem qualquer sofisticção, fruto, talvez, da rapidez exigida para a conclusão das obras, tendo em

vista a extrema necessidade do serviço. Os armazéns, os depósitos e as casas de mestres de linha, quando existiam, acompanhavam os mesmos traços do prédio central.

Fonseca (2009) frisa que, nas décadas anteriores à de 1970, os pedidos de tombamento tinham origem no próprio Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (SPHAN). Depois da década de 70 do século XX houve um aumento na participação da sociedade civil na política de preservação federal. Verificando que essas solicitações costumavam partir de proprietários ou de pessoas que de algum modo eram familiarizados com a questão de preservação - arquitetos, artistas, historiadores e intelectuais em geral.

A referida autora afirma que:

Na prática dos trabalhos de preservação, porém, tanto nos mecanismos de seleção de bens para tombamentos quanto, com os imóveis, nas obras, os procedimentos adotados continuaram os mesmos das décadas anteriores: a avaliação técnica dos pedidos de tombamentos sendo feito pelos setores técnicos da Administração Central da SPHAN, que, inclusive, até 1988, indicava os processos para arquivamento e o julgamento final feito pelo Conselho Consultivo, que, na quase totalidade dos casos, acompanhava o parecer dos técnicos da SPHAN (FONSECA, 2009, p. 185).

Conforme a autora, na prática, a decisão final continuava sendo realizada pelos órgãos técnicos da administração central. O que mudou foi o fato dos

pedidos terem deixados de ser iniciativa exclusiva da instituição.

Contudo, a comunidade era quem deveria identificar os valores que lhes fossem significativos e relevantes para a sua memória e para a de seus sucessores e designá-los à tutela jurídica. Mas a presença do Estado nesse processo é indispensável, como agente condutor de ações e mediador dos interesses em jogo. Dessa forma, segundo Rolim (2010), compreender e preservar o patrimônio é conhecer tanto a história como a memória suscitadas, a partir de lembranças evocadas por sua existência. Daí porque é fundamental a participação da população, especialmente quando se trata da questão do tombamento e de preservação dos chamados *lugares de memória*, visto que esses devem possuir um sentido para essa coletividade. Em outras palavras, o patrimônio histórico deve ter um papel social e não servir apenas de exaltação aos nomes daqueles que o construíram.

Portanto, se a memória social reflete também a valorização que a sociedade dá ao passado, ela terá maior significado se representar ainda mais o que foi vivido pelos diversos segmentos sociais. Mobilizando o mundo afetivo dos indivíduos, vasculhando as suas lembranças particulares, o passado é reconstruído plenamente. Espaços de estações são patrimônios mágicos, locais de emoção e divertimento. Apenas preservar o edifício pode ter sido uma boa solução, mas, não é suficiente para recuperar o patrimônio e a possibilidade concreta de reanimar o efetivo significado que ele tinha para a população. A preservação transforma esses edifícios

simbólicos em referência urbana, prenhe de afeto e recordações. Mas é primordial anteriormente entender o patrimônio como uma oportunidade de identificação de cidadania, reconhecimento e continuidade histórica.

3.3 - Tombamentos e novos usos

Com as desativações das linhas férreas, muitas estações ficaram abandonadas e esquecidas. Neste momento entram em cena os órgãos responsáveis pela preservação de nosso Patrimônio Cultural, na tentativa de proteger uma parte significativa da história da nacional. Contudo, após as privatizações da década de 1990, o Patrimônio Ferroviário encontra-se ameaçado de se perder totalmente, dado o descaso com as estruturas e o seu consequente sucateamento.

Dessa forma, talvez nos reste apenas presenciar a máquina responsável pelas mudanças revolucionárias definhando diante da sua atual inutilidade por falta de investimento dos governos e empresários do ramo.

Tal como nos revela Hardman:

Essa máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está condenada a vagar incontinentemente pelos campos e redutos aflitos da solidão. Iluminada de modo surreal suas aparições serão repentinas, no meio de noites escuras e imprevistas, inteiramente alheia a tabelas de horários.

Núcleos de habitantes mais isolados terão boas chances de surpreender o espetáculo de sua rápida passagem. Trilhos nos sertões. Comboios vazios. Cidades mortas, estaçõezinhas abandonadas. Cemitérios de trens (...) (2005, p. 52).

Nesse sentido, é importante ressaltar que em algumas cidades houve o abandono das edificações ferroviárias. Das que mantiveram suas edificações, algumas estavam abandonadas ao desgaste natural e à ação de vândalos, a exemplo das estações paraibanas de Sapé, que foi demolida, a de Duas Estradas e Alagoa Grande, que se encontravam em ruínas e em total abandono anos atrás. Enquanto outras estão sob a interferência do poder público, conforme ações impostas pelos os órgãos responsáveis pela proteção do patrimonial, a exemplo de Pombal, Patos, Sousa, entre outras. Assim, pelo senso comum, a manutenção desse patrimônio é importante, na medida em que os valores preservacionistas e conservacionistas se destacam em meio a inúmeros problemas cotidianos do mundo de hoje.

Atualmente qualquer cidadão pode levar ao Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba (CONPEC) o pedido de estudo sobre um determinado bem para fins de tombamento, apresentando, para tanto, elementos básicos que justifiquem a abertura de um processo de tombamento. Se o órgão entender que há elementos básicos a justificar o aprofundamento do

estudo sobre o bem, então será feita a abertura do processo de tombamento.

É importante frisar que o tombamento, como qualquer outra lei, estabelece limites aos direitos individuais, com o objetivo de resguardar e garantir direitos e interesses comuns do conjunto da sociedade. A definição de critérios para intervenções físicas em bens culturais tombados objetivava assegurar sua integridade, considerando-se o interesse da coletividade. O tombamento não significa a perda de propriedade do bem e nem implica no "congelamento" deste. Ou seja, o bem pode ser vendido, comprado ou alugado, mas as modificações físicas somente poderão ser realizadas mediante autorização prévia e acompanhamento técnico do órgão competente.

Conforme afirma os atores Ramos e Santana:

Tombamento constitui-se ato administrativo feito pelo poder público com o objetivo de preservar por meio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e valor afetivo para a população, evitando que venham a ser destruídos ou descaracterizados. Uma proposta viável para proporcionar a manutenção do patrimônio tem sido a conservação dos prédios por parte dos de órgãos responsáveis, mas muitas vezes o que acontece é a degradação gradativa do patrimônio por falta de recursos financeiros para obras de restauro ou simples manutenção, uma vez que a preservação é o que pode evitar a destruição dos bens, ou seja,

é o que protege o bem da ação do tempo (2010, p. 95).

Segundo os autores, o tombamento significa um conjunto de ações realizadas pelo poder público com o objetivo de preservar, através da aplicação de legislação específica, bens culturais de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser demolidos, destruídos ou mutilados. No entanto, o ato de tombar é a primeira medida a ser tomada para a preservação dos bens culturais, visto que impede juridicamente a sua destruição.

Dessa forma, Leão (2009) considera necessário recriar o espaço/cidade de modo socialmente responsável, buscando minimizar as intervenções negativas e valorizando ao máximo a conservação da “alma” do lugar. Para a autora, a preservação deve primar pela manutenção do sentimento de pertença da população local, resgatando seu passado e sua importância enquanto ator social na construção da memória. O resgate cultural é essencial para se perpetuar a história que cada cidade possui, pois somos, enquanto sujeitos, fortemente ligados e representados por esta memória.

É necessário salvaguardar a memória ferroviária e o patrimônio arquitetural urgente, antes que seja destruído e se perca para todas as experiências acumuladas ao longo de seu funcionamento. É preciso muito mais que um simples tombamento, é necessário garantias de que as normas de preservação vão se colocar

em particular para evitar a degradação e destruição do patrimônio ferroviário.

Por fim, se faz necessário tirar do esquecimento a estação ferroviária de Pombal, não só pelo valor histórico cultural atrelado a ela, mas por representar uma época, contribuindo como parte integrante da história local e paraibana. Abandonar ou não dar relevância a essa construção é o mesmo que destruir um capítulo de maior esplendor e aventura que passageiros e habitantes da época vivenciaram. Não se pode deixá-lo esquecido a ponto de a memória social perder o interesse sobre o mesmo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desta pesquisa foi chamar a atenção para a importância de se preservar a estação ferroviária de Pombal, enquanto bem patrimonial repleto de significações afetivas que podem suscitar nos habitantes e usuários da cidade um sentimento de pertença coletiva. Esse prédio faz parte dos referenciais e são signos maiores para a vida social de Pombal, ultrapassando sua materialidade física e simbolizando as múltiplas representações dos diversos atores históricos de ontem e de hoje, ou seja, dos moradores, turistas, ex-trabalhadores do próprio sistema ferroviário.

Além da participação da ferrovia nas transformações estruturais do país, a mesma proporcionou modificações urbanas significativas às cidades ferroviárias. A contribuição desse transporte na organização do espaço urbano está ligada à implantação dos equipamentos ferroviários que orientaram a configuração espacial urbana inicial; à necessidade de transferência desses instrumentos férreos em cidades que se expandiram ao longo dos anos; e à erradicação total da estrutura ferroviária em regiões que passaram a compor linhas antieconômicas.

Como foi possível observar, a necessidade de preservação do patrimônio cultural com seu devido reconhecimento possui uma longa trajetória, percorrida desde seus primórdios até sua consagração como grande significado para a sociedade brasileira. Com a ampliação do conceito de patrimônio cultural, surgiu à necessidade de se preservar não apenas os monumentos tidos como de valor histórico, mas a diversidade de manifestações culturais que estão presentes em uma determinada sociedade. Essa nova forma de pensar a preservação do patrimônio cultural e sua repercussão nos organismos nacionais se tornou possível uma maior abrangência em sua esfera de atuação, permitindo-se ampliar a valorização e a preservação das mais variadas manifestações culturais existentes em nossa sociedade.

Assim, para que a sociedade possa (re)conhecer, se envolver e absorver a culturalidade do patrimônio ferroviário de sua localidade e entendê-lo num contexto maior é necessário que este patrimônio seja conservado e nele se apresente, sem restrições, todas as possibilidades de interpretações que este patrimônio possa ter. Porém, em muitos casos (especialmente em países periféricos), é a população local que nega a importância do seu próprio patrimônio, quer seja para transformá-lo exclusivamente numa fonte de renda, quer seja para substituí-lo pela modernidade.

Parafraseando Monastirsky (2006), apenas a preservação do acervo não é suficiente, é necessário que a intenção de uso seja monitorada por todos os agentes, especialmente por aqueles que possuem melhor

esclarecimento sobre as possíveis funções do patrimônio na sociedade. Sendo assim, o pior que pode acontecer ao patrimônio histórico é a sua destruição total ou a sua substituição por coisas novas.

Espaços como estações ferroviárias, suscita o sentimento de pertença e afetividade não somente nos que vivenciaram a época, mas naqueles que residem na localidade e tem acesso ao patrimônio cultural que representa a identidade e a memória do sujeito em questão.

Evidentemente, não é possível manter toda uma estrutura urbana antiga, num estado de conservação intacto, visto que transformação, preservação e destruição é parte de uma dinâmica das cidades contemporâneas. Assim sendo, a ideia de preservar o patrimônio histórico das cidades não deve servir apenas como um meio de tentar “resgatar” um passado e uma “felicidade” que se perdeu. Em outras palavras, preservar não serve para alimentar uma simples nostalgia, mas sim para manter um diálogo entre passado e presente como um suporte das memórias e identidades individuais e coletivas de uma sociedade (ROLIM, 2010, p. 21).

Acredito que, mesmo com as dificuldades no desenvolvimento deste estudo, em função de circunstâncias outras, o resultado parece válido à medida que, na cidade de Pombal, há uma carência de estudos voltados para a temática do Patrimônio Histórico. Fica, assim, a expectativa para que sirva de inspiração para novos trabalhos, visto que o conhecimento aqui

produzido não tem por objetivo ser o único nem o último sobre o assunto em questão.

Considerando que o estudo do patrimônio histórico local possibilitaria aos pombalenses, não apenas conhecimento de sua história, mas um posicionamento crítico e reflexivo diante da mesma, despertou-me novos questionamentos a respeito dessa temática que anseio responder futuramente. Nesse sentido, outras dimensões do patrimônio histórico cultural pombalense podem e devem ser tomados como objetos da pesquisa histórica, especialmente: o centro histórico pombalense e a festa do Rosário.

Por fim, pode-se concluir que a ferrovia sempre foi de suma importância para a economia do país, para a memória sentimental e cultural de seu povo e, assim sendo, seus edifícios merecem ser preservados e restaurados. É relevante que a sociedade tome consciência do patrimônio que têm nas mãos e saiba conservá-los da maneira mais eficaz com o intuito de salvaguardar a memória coletiva.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. O espaço em cinco sentidos. Sobre cultura, poder e representações espaciais. In: ____. **Nos destinos de fronteira: história, espaço e identidade regional**. Recife: Bagaço, 2008.

ARANHA, Gervácio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)**. Campinas Grande: EDUFCA, 2006. (Coleção Outras Histórias, 2).

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turística no Brasil e na Argentina**. 2006, 470f. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina). Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2006.

CALVINO, Ítalo. **Marcovaldo ou as estações na cidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARMO, M. J. E. **Turismo e preservação do patrimônio histórico e cultural como instrumentos de revitalização urbana: um olhar sobre a praça da**

estação. 180f. 2009. Monografia (Graduação em Turismo). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

CERTEAU, Michel de. Práticas de espaço. In:____. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 9-53. v. 2.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo. Ed. da UNESP, 2003.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Patente. **Memórias descarrilhadas: o trem na cidade do Crato**. 235f. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

FARIA, Fernanda Cláudia. **Patrimônio cultural: mecanismos legais de defesa e preservação da memória**. 145f. 2011. Dissertação (Mestrado em Direito). Faculdade Cenecista, Varginha, 2011.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória política federal de preservação no Brasil**. 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Ed. da UFRJ, 2009.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu. **Patrimônio histórico cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

GRESPLAN, Jorge. Considerações sobre o método. In: PINSKY, Carla B; LUCCA Tânia Regina de. **O historiador e suas fontes**. São Paulo. Contexto. 2009. p. 291-300.

HARDMN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

KARNAL, Leandro. TATSCH, Flavia Galli. A memória evanescente. In: PINSKY, Carla B. LUCA, Tânia Regina de. **O historiador e suas fontes**. São Paulo. Contexto. 2009. p. 09-27.

LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. In:____. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2003. p. 523-553.

LEÃO, Marina Soares. **A representação social do patrimônio cultural para a formação do sentimento de pertença do sujeito social**. 2009. 34f. Monografia (Especialista em gestão do território e do Patrimônio Cultural). Universidade Vale do Rio Doce, Governador Valadares, 2009.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

MARTINS, Ana Luiza. Uma construção permanente. In: PINSKY, Carla B; LUCCA, Tânia Regina de. **O historiador e suas fontes**. São Paulo. Contexto. 2009. p. 280-308.

MILANI, Renato Matias. **A importância do sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista: uma análise do caso brasileiro – da implantação ao avanço industrial nos anos 50**. 2010. 69f. Monografia (Graduação em Ciências Econômica). São Paulo, 2010.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Velhos trilhos:** transporte de massa e o patrimônio cultural ferroviário. UFGP, 2013. Disponível em: <<http://www.egal2013.pe/wp-content/upload>>. Acesso em: 05 de fev. de 2013.

_____. **Ferrovia:** patrimônio cultural do Brasil: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado em Geografia). Florianópolis, Universidade Federal de Florianópolis, 2006.

MELO. Josemir Camilo de. **Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste.** Campina Grande: EDUFPG, 2007.

MENESES, José Newton Coelho. **História & turismo.** Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

OLIVEIRA, Almir Félix Batista. **O IPHAN e seu papel na construção/ ampliação do conceito de patrimônio histórico cultural no Brasil.** Campina Grande- PB. Disponível em: <<http://bell.unochapeco.edu.br>>. Acesso em: 12 de fev. de 2013.

_____. **O IPHAEP e a produção do patrimônio Cultural Paraibano.** Campina Grande-PB. Disponível em: <<http://bell.unochapeco.edu.br>>. Acesso em: 13 de fev. 2013.

OLIVEIRA, Bruno Campolina de. **O patrimônio cultural imaterial ferroviário de Minas Gerais como elemento potencializador da atratividade turística.**

2006. 90f. Monografia (Graduação em Turismo). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

OLIVEIRA, Tatiana Mello de. **Memória e esquecimento na formação do patrimônio cultural brasileiro.** 2010. Disponível em: <<http://www.encontro2010.rj.anpuh.org>>. Acesso em 22 de julho de 2013.

OLIVEIRA, Karine Aparecida. **Trens turísticos em Minas Gerais: uma análise comparativa entre modos de ampliação.** 2010. 98f. Monografia (Graduação em Turismo). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

OLIVEIRA, Mariana Willendorf da Costa. **Patrimônios esquecidos: irmãos na fé.** 2012. 65f. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal de Campina Grande, Cajazeiras, 2012.

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. **Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: estações da estrada de ferro noroeste do Brasil.** 201f. 2006. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos de Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

ROLIM, E. S. **Patrimônio Arquitetônico de Cajazeiras - PB: memória, políticas públicas e educação patrimonial.** 2010. 134f. Dissertação (Mestrado em

História). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

SANTANA, Flávio Carreiro. **“Meu pai não queria nem eu nessas ruas”**: cidade, memória e marginalização em pombal (1930-1950). (UEPB/UVA) Disponível em: <<http://www.anpuhpb.org/anais-xiii-eeeph/textos>>. Acesso em: 12 maio 2012.

_____. RAMOS, João Batista da Silva; Entre a ideia jurídica e o consumo: a invenção do patrimônio cultural de Areia-PB. **Revista Tarairiu**. Campina Grande, a. 1, v. 1. 2010. Disponível em: <http://mhn.uepb.edu.br/revista_tarairiu>. Acesso em: 16 abr. 2013.

SILVA, J. G. **Imagens do Moderno em Patos-PB**: (1934-1958). 2011. 162f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2011.

SILVA, Fabiana Machado da. **O trem das grotas**: a ferrovia leste brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945). 2009. 233f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Recôncavo Baiano, Santo Antônio de Jesus, 2009.

TARGINO, Itapuan Bôtto. **Preservação do patrimônio ferroviário**: as estações de trem da Paraíba. João Pessoa: Ideia, 2001.

_____. **Patrimônio histórico da Paraíba**. João Pessoa: Ideia, 2003.

TOMAZ, P. C. A preservação do patrimônio e sua trajetória no Brasil. **Revista de História e Estudos Culturais**. v. 7., a. 7., n. 2. 2010. Disponível em: <www.revisafenix.pro.br>. Acesso em: 24 abr. 2013.

TOZI, D. R. **Primavera das estações**: o Programa Monumenta e as políticas públicas de preservação do patrimônio cultural na região do bairro da Luz/São Paulo. 2007. 142f. Dissertação (Pós-Graduação em História Social). Universidade de São Paulo, 2007.

WANDERLEY, H. G. F. **Cotidiano, cultura e lazer em Pombal**: contradições do Progresso (1927-1958). 2009. 211f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2009.

Sites:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/pombal>

<http://musicasobretrilhos.blogspot.com.br>

<http://patrimoniode todos.com.br>

ANEXOS

João Pessoa, sábado, 04 de agosto de 2001

Tombamento Temático das Estações Ferroviárias da Paraíba

DECRETO Nº 22.082 DE 03 DE agosto DE 2001

Homologa Deliberação nº 0046/2001, do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais – CONPEC, Órgão Superior do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba, declaratória do tombamento temático das Estações Ferroviárias do Estado.

O Governador do Estado da Paraíba, no uso das atribuições que lhe confere o art. 88, inciso IV, da Constituição do Estado, atendendo ao disposto no art. 40, do Decreto nº 7.819, de 24 de outubro de 1978:

CONSIDERANDO que o CONPEC – Conselho Deliberativo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba, reconheceu o inevitável valor do patrimônio ferroviário edificado, característico da época de ascensão da Ferrovia no Estado da Paraíba, ao aprovar o tombamento temático das Estações Ferroviárias, pertencentes à Rede Ferroviária Federal – RFFSA, com a intenção de resgatar e preservar a memória ferroviária na região;

CONSIDERANDO que os bens propostos para proteção se contextualizam dentro de uma temática representativa da formação histórica, artística e cultural, não somente da sociedade paraibana, como também do Nordeste;

DECRETA:

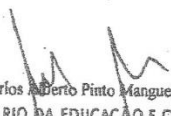
Art. 1º - Fica homologada a Deliberação nº 0046/2001 do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais – CONPEC, de 03 de maio de 2001, declaratória do tombamento temático das Estações Ferroviárias, cujo patrimônio é composto pelos imóveis – estações e casas de mestre de linha, armazéns e escritórios, existentes nos seguintes municípios e distritos: Alagça Grande, Bananeiras, Borborema, Cabedelo, Cajazeiras, Campina Grande (Sede), Cruz do Espírito Santo, Duas Estradas, Galante (Distrito de Campina Grande), Ingá, Itabaiana, Jacaré (Distrito de Cabedelo), João Pessoa (Sede), Patos, Pilar, Pirpirituba, Pombal, Santa Rita e Sousa, deste Estado.

Art. 2º - Para efeito do tombamento a que se refere o artigo anterior, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba – IPHAEP, tornará as providências cabíveis, em cumprimento à legislação vigente.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado da Paraíba, em João Pessoa, 03 de agosto de 2001; 112º da Proclamação da República.


José Targino Maranhão
GOVERNADOR


Carlos Alberto Pinto Manguieira
SECRETÁRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

CAPA DE PROCESSO

INTERESSADO: IPHAN / Pa 4ª Subta II

~~MUNICÍPIO~~ Município de Souza

OD.: _____ LT.: _____ BAIRRO: _____

~~ENDEREÇO~~ Entorno da Estação Ferroviária de Souza

~~CONTATO~~ Montebiano 241-2896

DATES, Pombo, Sousa e CAJAZEIRAS

DESPACHO DA DIRETORIA

ENTRADA

URGENTE

Sp/12 Nº 012/2000 458
Nº PROCESSO:

30.05.2000

DATA DE ENTRADA:

Dr. Maria Helena

RECEBIDO POR:

ANEXOS

ÁREA

DATA

CÓPIA DO PROCESSO	_____
SCRITURA	_____
FOTOGRAFIA	_____
REGULIZAÇÃO	_____
EMBARGO	_____
ANTEPROJETO	_____
RESOLUÇÃO	_____
PROJETO	_____
LAUDO CADAST. <u>recebido 20.06.2000</u>	_____
LAUDO COORD.	_____
DA COMISSÃO	_____
DA COMISSÃO	_____
AO COMPEC	_____
PARCELER	_____

SAÍDA

RESPONS.

DATA

OBSERVAÇÃO

Nº PROCESSO IPHAEP

104 / 500

Estado da Paraíba
Secretaria de Educação e Cultura
FUNDAÇÃO DE CULTURA E EDUCAÇÃO DE PESSOAS DA PARAÍBA

RELATÓRIO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS CADASTRADAS E EM TOMBARAS NO ESTADO DA PARAÍBA
DIVISÃO DE CADASTRAMENTO E TOMBARMENTO

ITEM Nº	IMÓVEL (DESCRIÇÃO)	Nº	ENDEREÇO	PROPRIETÁRIO	PROTEÇÃO EXISTENTE	PUBLICO DIA OFICIAL	OBS.
01	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE/PB.				EM FASE DE
02	ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARÉ		MARÉ - PB		TOMBADO		Dec. 8.659 26/08/80
03	ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	S/N	RUA FE. ESTAFINA CAJAZEIRAS / PB.	UNEÃO	TOMBADO	D.O. 05/09/80	
04	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		ALAGOA GRANDE /PB.		CADASTRADO		
05	ANTIGA ESTAÇÃO DA LUZ		GUARABIRA/PB.		TOMBADO	D.O. 12/09/2000	Dec. 21.290 11/09/2000
06	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		C.GRANDE/PB.		CADASTRADO		CONCLUÍDO
07	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		CAJAZEIRAS		CADASTRADO		
08	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		CENTRO STARAPANA/PB.		AVISO CADASTR. 19.11.1991		
09	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	S /N	RÇA ALVARO MACHADO VARADOURO - J.PESSOA/PB.	RFFSA			CONCLUÍDO
10	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	S/N	CRUZAMENTO DAS RUAS HORACIO VIEIRA COM. CENTRO - PATOS/PB.		CADASTRADO		
11	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ARMAZEM RESIDÊNCIA (ANTIGO HOTEL)	S/N	CENTRO-PILAR/PB.		CADASTRADO	DEC Nº 8.625- 26/08/1980	
12	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE POMBAL		CENTRO - POMBAL/PB.		CADASTRADO		
13	ESTAÇÃO DE ANTÔNIO GUEDES		CACHOEIRA DOS GUEDES GUARABIRA		TOMBADO	D.O. 12/09/2000	Dec. 21.289 11/09/2000
14	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BALANTE		BALANTE CAMPINA GRANDE/PB.		VIAS DE CADASTRAMENTO		

IMPRESO 17/08 2012

Handwritten signature and a blue circular stamp with the text "FUNDAÇÃO DE CULTURA E EDUCAÇÃO DE PESSOAS DA PARAÍBA" and "Divisão de Cadastro e Tombamento".

Processo 104/2007/PAEP



HISTÓRICO

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Em atendimento a solicitação da Diretoria Executiva, procedemos a uma pesquisa unificada sobre as Estações ferroviária de PATOS, SOUSA, POMBAL e CAJAZEIRAS, em virtude de serem as mesmas vinculadas ao sistema da Rede Viação Cearense – estrada de ferro que ligava Patos a Pombal, Souza, Antenor Navarro, Cajazeiras, e a Fortaleza, no Ceará, cujos ramais foram desativados no período pós-revolução de 64 e recolhidos pela RFFSA à RVC – cuja extensão ferroviária, em 1935 atingira a marca de 1.360.305 km de trilhos.

Do ponto de vista histórico, a importância das estações de SOUSA, POMBAL, CAJAZEIRAS e PATOS, reside no fato delas terem sido originadas a partir da década de 20, dentro do esquema das Obras Contra as Secas, implementado no Estado, quando ocorreu a penetração da Rede Viação Cearense, no território paraibano, pela via oeste. A RVC expandiu seus trilhos, inicialmente, para o ex - município de Antenor Navarro (atual São João do Rio do Peixe), em 1923, por força da liderança política do Pe. Joaquim Cirilo de Sá, para daí alcançar paulatinamente outros municípios, com extensões a Sousa e Cajazeiras, em 1926, Pombal, em 1932 e Patos, em 1944.

De 1923 a 1964- o trem subia a Serra da Arara, “ soltando brasa e queimando lenha” . Este traçado das vias férreas, desfavoreceu em muito, a economia da Paraíba, com a vinculação tributária a outros Estados, seccionando-se assim sua arrecadação, quando, nesta ocasião, a região de Sousa e Catolé, tornou-se tributária do RGN, a partir de onde a Rede Viação Mossorense, posteriormente alcançaria Sousa, e no Alto Sertão o trecho Cajazeiras/Antenor vinculava-se à Fortaleza, no Ceará.

Somente em 1958, a Rede Ferroviária Federal S/A – ao completar a ligação Patos - Campina Grande – restabeleceria a integração ferroviária. Por esta época, o trem já não representava tanta significação, pois as estradas de rodagem – as rodovias, constituíam-se na febre do momento, quando muitos trilhos seriam arrancados para dar passagem aos automóveis e caminhões, e muitas estações seriam desativadas entre fins de 1957 e 1966.

Com a Revolução de 64 – o trem – que dava prejuízo à Nação – foi cassado – o ramal recolhido – seu apito silenciado. Hoje, restam apenas saudades ! lembranças ! reminiscências ! ...

Pne/10/04/2000/1000

Atualmente a RVC – denomina-se Companhia Ferroviária do Nordeste – GFN, desenvolvendo o comércio cargueiro-ferroviário, em grande parte das linhas férreas implantadas no território paraibano, desde os últimos anos do Império, no Séc. XIX, sob a égide da The Conde d'Eu Railway Company Limited, até o Séc. XX, no início do período republicano, quando o transporte ferroviário ficaria a cargo da Great Western Railway Company (GWBR).

F28
[Circular Stamp]
[Signature]

João Pessoa, 10 de outubro de 2000

Maria Ivonilde Mendonça Targino
MARIA IVONILDE MENDONÇA TARGINO
Maria Ivonilde Mendonça Targino
Mat. 146650-3 Coord. Ass. Hist. e Cultural

[Faint background stamp: EM BARRAGEM...]



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



Av. João Machado, 348
Centro - João Pessoa/PB
Brasil - CEP: 58013-500
Tel.: (81) 221-4195
Telefax: (81) 2415929

FOLHA DE DESPACHO

PROCESSO Nº 104/2000

Ao Diretor Executivo
Informamos que para perfeita instrução
deste processo faz-se necessária uma visita
nas Estações Ferroviárias de Souza, Patos,
Pombal e Cajatiúba para realizar fiscaliza-
ções e levantamentos fotográficos.

Em 10/novembro/2000

Jussara Bóica de Medeiros

Jussara Bóica de Medeiros
Mat. 151909-7 Coord. Arq. Ecologia



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba

Av. João Machete, 364
Centro, João Pessoa/PB
Brasil - CEP: 58012-570
Tel: (31) 32176197
Fax: (31) 32176197



FOLHA DE DESPACHO

PROCESSO Nº 104/2000

AUTORIZO - providenciar-se.

Em 20/10/2000
Jiapuan Batista

Jiapuan Batista Cargino
DIRETOR DO IPHAEP

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA
IPHAEP

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

PROCESSO IPHAEP N.º 104/2000

ASSUNTO: LAUDO DE VISTORIA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PATOS



AOS VINTE DIAS DO MÊS DE DEZEMBRO DO ANO DOIS MIL, (20/12/2000), ESTIVEMOS NA CIDADE DE PATOS, PARA REALIZAR VISTORIA NO PRÉDIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DAQUELA CIDADE, PARA INSTRUÇÃO DO PROCESSO DE TOMBAMENTO, SOLICITADO PELO IPHAEP – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA E IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.

LOCALIZADA NA PERIFERIA DA CIDADE DE PATOS, NUMA ÁREA DE POUCO ADENSAMENTO, TENDO NO SEU ENTORNO APENAS ALGUMAS CASAS.

A ESTAÇÃO É CARACTERIZADA, POR UM ÚNICO PRÉDIO EM EDIFICAÇÃO TERREA COM PAREDES EM ALVENARIA DE TIJOLOS, COBERTA EM DUAS ÁGUAS DE TELHA CANAL E PISO CIMENTADO.

A ESTAÇÃO AINDA NÃO FOI DESATIVADA, FUNCIONANDO COM OS SERVIÇOS DA REDE FERROVIÁRIA.

JOÃO PESSOA, 29 DE DEZEMBRO DE 2000

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

José Alberto Cavalcanti de Menezes
JOSÉ ALBERTO CAVALCANTI DE MENEZES
Arquiteto

Carlos Alberto Farias de Azevedo
CARLOS ALBERTO FARIAS DE AZEVEDO
Div. de Sítios Históricos e Ecologia

Germana de Arruda Galvão
GERMANA DE ARRUDA GALVÃO
Div. de Cadastro e Tombamento

Maria do Socorro Bizerra Dinoa
MARIA DO SOCORRO BIZERRA DINOÁ
Arquiteta

Rejane Lamas Muniz de Brito
REJANE LAMAS MUNIZ DE BRITO
Arquiteta

EM BRANCO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA
IPHAEP

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

PROCESSO IPHAEP Nº. 104/2000

ASSUNTO: LAUDO DE VISTORIA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE POMBAL



AOS VINTE DIAS DO MÊS DE DEZEMBRO DO ANO DE DOIS MIL (20/12/2000), ESTIVEMOS NA CIDADE DE POMBAL, PARA "IN LOCO", REALIZAR VISTORIA NO PRÉDIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, PARA INSTRUÇÃO DO PROCESSO DE TOMBAMENTO SOLICITADO PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA - IPHAEP E INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN.

LOCALIZADA NA PERIFERIA DA CIDADE DE POMBAL, NUMA ÁREA DE POUCO ADENSAMENTO, TENDO COMO VIZINHOS APENAS ALGUMAS CASAS.

EDIFICAÇÃO ÚNICA - A ESTAÇÃO APRESENTA-SE NUMA CONSTRUÇÃO TÉRREA, COM PAREDES EM ALVENARIA DE TIJOLOS, COBERTA EM DUAS ÁGUAS DE TELHA CANAL, PISO CIMENTADO, E ATUALMENTE FUNCIONANDO O COMANDO DE POLICIAMENTO DO INTERIOR - 3.º PELOTÃO DA POLÍCIA MILITAR DA PARAÍBA.

A VIA FÉRREA NÃO FOI TOTALMENTE DESATIVADA, TRAFEGANDO AINDA TRENS DE CARGA.

JOÃO PESSOA, 29 DE DEZEMBRO DE 2000

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

José Alberto Cavalcanti de Menezes
JOSÉ ALBERTO CAVALCANTI DE MENEZES
Arquiteto

Carlos Alberto Faria de Azevedo
CARLOS ALBERTO FÁRRIA DE AZEVEDO
Div. de Sítios Hist. e Ecológicos

Germana de Arruda Galvão
GERMANA DE ARRUDA GALVÃO
Div. de Cadastramento e Tombamento

Maria do Socorro Bizerra Dinó
MARIA DO SOCORRO BIZERRA DINOÁ
Arquiteta

Rejane Dantas Muniz de Brito
REJANE DANTAS MUNIZ DE BRITO
Arquiteta

EM BRANCO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA
PARAIBA - IPHAEP
COORDENADORIA DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

PROCESSO
104/2000/IPHAEP



LAUDO DE VISTORIA

ASSUNTO : ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOUSA

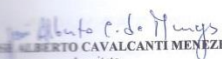
Aos vinte dias do mês de dezembro do ano de dois mil (20/12/2000), estivemos na cidade de Sousa, para realizar vistoria na **Estação Ferroviária** para instrução do processo de tombamento solicitado pelo IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba e IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

A Estação Ferroviária está localizada na periferia da cidade de Sousa, numa área de pouco adensamento, tendo como vizinhos pequenos estabelecimentos comerciais e algumas casas.


O conjunto compõe-se de dois prédios térreos em alvenaria de tijolos, coberta em duas águas com telha canal colonial e piso cimentado.

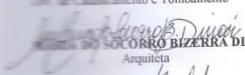
De maneira geral, podemos afirmar que o imóvel apresenta-se bem conservado. A Estação não foi desativada, ainda trafegam vagões de cargas.


João Pessoa, 29 de dezembro de 2000


JOSÉ ALBERTO CAVALCANTI MENDES
Arquiteto


CARLOS ALBERTO FARIAS DE AZEVEDO
Dir. de Sítios Históricos e Ecológicos


GABRIELA DE ARRUDA GALVÃO
Dir. de Cadastro e Tombamento


SORAIA DO SOCORRO BIZERRA DINIZ
Arquiteta


REGINE DANTAS ALMEIDA DE BRITO
Arquiteta

EM BRANCO

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA
IPHAEP

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

PROCESSO IPHAEP N.º 104/2000

ASSUNTO: LAUDO DE VISTORIA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAJAZEIRAS



AOS VINTE E HUM DIAS DO MÊS DE DEZEMBRO DO ANO DE DOIS MIL (21/12/2000), ESTIVEMOS NA CIDADE DE CAJAZEIRAS, PARA REALIZAR VISTORIA NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, PARA INSTRUÇÃO DO PROCESSO DE TOMBAMENTO SOLICITADO PELO IPHAEP - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA E IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.

LOCALIZADA NA PERÍMETRO URBANO DA CIDADE DE CAJAZEIRAS, NUMA ÁREA DE MUITO ADENSAMENTO, TENDO COMO VIZINHOS VÁRIOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS.

A ESTAÇÃO É CARACTERIZADA POR UM ÚNICO PRÉDIO, EM EDIFICAÇÃO TÊRREA, PAREDES EM ALVENARIA DE TIJOLOS, COBERTA EM DUAS ÁGUAS COM TELHA CANAL COLONIAL INCLUSIVE NA ÁREA DE ABRIGO PARA OS PASSAGEIROS E PISO CIMENTADO.

ATUALMENTE FUNCIONA NESTE PRÉDIO O NÚCLEO DE EXTENSÃO CULTURAL DA UFPB - NEC.

A ESTAÇÃO FOI DESATIVADA NA DÉCADA DE 70 E O PRÉDIO SOFREU REFORMAS EM 1996.

JOÃO PESSOA, 29 DE DEZEMBRO DE 2000

COORDENAÇÃO DE ARQUITETURA E ECOLOGIA

Jose Alberto C. de Menezes
JOSÉ ALBERTO CAVALCANTI DE MENEZES
Arquiteto

Carlos Alberto Farias de Azevedo
CARLOS ALBERTO FARIAS DE AZEVEDO
Div. de Sítios Históricos e Ecologia

Germana de Arruda Galvão
GERMANA DE ARRUDA GALVÃO
Div. de Cadastro e Tombamento

Maria do Socorro Bizerra Dinoá
MARIA DO SOCORRO BIZERRA DINOÁ
Arquiteta

Rejane Dantas Muniz de Brito
REJANE DANTAS MUNIZ DE BRITO
Arquiteta

EM BRANCO



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



R. João Machado, 348
Centro - João Pessoa/PB
Brasil - CEP: 58013-520
Tel.: (081) 241-4199
Telex: (0813) 241-5439



PROCESSO N.º 104/2000

FOTO N.º 01 DATA 20/12/2000, AUTOR: ITAPUAN BOTTO TARGINO

MUNICÍPIO: PATOS - Pb. ST. QD. LT.

BAIRRO: CENTRO END.: N.º

ASSUNTO: Estação Ferroviária



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



Av. João Machado, 348
Centro - João Pessoa/PB
Brasil - CEP: 58013-520
Telefone: (0xx83) 241-6199
Fax: (0xx83) 241-5439



PROCESSO N.º 104/2000

FOTO N.º 03 DATA 20/12/2000 AUTOR: ITAPUAN BOTTO TARGINO

MUNICÍPIO: POMBAL - Pb. ST. QD. LT.

BAIRRO: CENTRO END.: N.º

ASSUNTO: Refação Ferroviária



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



Dr. João Machado, 348
Praça João Pessoa/PB
Tel.: (0xx33) 241-6199
Fax: (0xx33) 241-5439



PROCESSO N.º 104/2000

FOTO N.º 04 DATA 20/12/2000, AUTOR: ITAPUAN BOTTO TARGINO

MUNICÍPIO : POMBAL - Pb. ST. QD. LT.

BAIRRO: CENTRO END.: N.º

ASSUNTO: Edifício Ferroviária



Estado da Paraíba
 Secretaria da Educação e Cultura
 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



Av. João Machado, 348
 Centro - João Pessoa/PB
 Brasil - CEP: 58013-520
 Tel.: (0xx83) 241-6199
 Fax: (0xx83) 241-5439



PROCESSO N.º 144/2000

DATA 21/12/2000, AUTOR: ITAPUAN BOTTO TARGINO

SOUZA - Pb. ST. QD. LT.

CENTRO END.: N.º

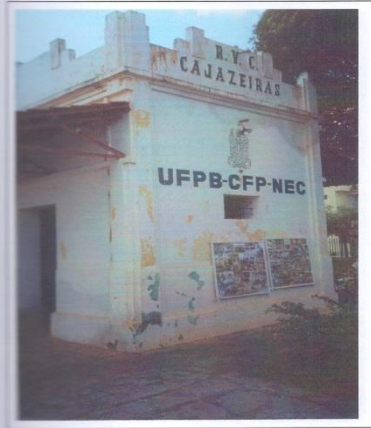
Edifício Ferroviária



Estado da Paraíba
Secretaria da Educação e Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba



Av. João Machado, 348
Centro - João Pessoa/PB
Telefone: (33) 3201-13-020
Telefax: (33) 241-6199
E-mail: iphaep@pb.gov.br



EMBRANCO

PROCESSO N.º 14/2000

DATA 21/12/2000 AUTOR: GERMANA DE ARRUDA GALVÃO

MUNICÍPIO: CAJAZEIRAS - Pb. ST. QD. LT.

QUADRO: CENTRO END.: N.º

COMUNICADO: Estação Ferroviária

RÉDE DE VIAÇÃO CEARENSE



