

## Memória do urbano: a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande [PB] a partir dos relatos de ex-ferroviários

DOSSIER DE PESQUISA : PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO NORTE E NORDESTE DO BRASIL



### Mariana Adelino de Souza

Bacharel em Arte e Mídia pela Universidade Federal de Campina Grande. Mestranda em História pelo PPGH UFCG. Campina Grande [PB] Brasil. <marianamelo.mari@gmail.com>



### Paulo Matias de Figueiredo Júnior

Professor Adjunto IV no curso de Arte e Mídia da Universidade Federal de Campina Grande. Doutor em Educação, Arte e História da Cultura (U.Mackenzie/SP). Campina Grande [PB] Brasil. <paulomfjr@gmail.com>

### Resumo

Ao longo de toda a nossa vida, acumulamos memórias que são compartilhadas por outros indivíduos que fazem ou fizeram parte do mesmo grupo social que nós e podem testemunhar o que vivemos, pois dividiram conosco aquele momento. Em muitos casos, lugares da cidade têm a função de guardar a memória do nosso grupo, pois são nesses locais que vivemos nossas histórias. Mas o que acontece quando esse símbolo da nossa memória é um patrimônio que está abandonado? É com base nessa relação de compartilhamento entre memória, patrimônio e indivíduo que norteamos nosso estudo. O objetivo foi produzir um artigo que retome as memórias de um grupo de ex-ferroviários que trabalharam na Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB, com o intuito de que elas nos ajudem a despertar o interesse por esse espaço, hoje abandonado, e promova sua valorização.

### Palavras-chave

Cidade. Memória. Patrimônio. Estação Ferroviária Nova.

### Memory of the urban: the New Railway Station of Campina Grande [PB] from the reports of ex-railway

### Abstract

Throughout our lives we accumulate memories that are shared by other individuals that make or were part of the same social group that we belong and can witness what we live, because they shared with us that moment. In many cases, places of the city have the function of keeping the memory of our group, because it is in these places that we live our stories. But what happens when this symbol of our memory is a historical patrimony that is abandoned? It is based on this relationship of sharing between memory, patrimony and individual that guided our study. The objective is to produce a scientific article that resume the memories of railwaymen who worked at the New Railway Station of Campina Grande-PB, in order to help us to awaken interest in this actually abandoned space and promote its appreciation.

### Keywords

City. Memory. Patrimony. New Railway Station.

## 1. Introdução

A chegada do trem em uma cidade marca um período de mudanças e progresso. Em Campina Grande, município do interior da Paraíba, localizado a 120 km da capital João Pessoa, o trem deu início a um período de desenvolvimento urbano, cultural e econômico da cidade. Com a chegada da linha férrea, Campina, que já se destacava no beneficiamento e exportação de algodão, pôde acelerar sua distribuição se tornando um dos maiores polos de comercialização do mundo, perdendo apenas para a cidade de Liverpool, na Inglaterra. O palco dessas transformações são as estações ferroviárias que, a essa altura, se tornaram locais de passeio público e de “intensa sociabilidade”, como evidencia Aranha (2001, p.389). O autor ainda afirma que mais que um local de lazer, as estações se tornaram também lugares de meio de vida para muitos e que se constituíram “enquanto espaços simbólicos por onde transitam, cotidianamente, multidões anônimas que, apressadas, seguem seu destino nos trens do horário” (Aranha, 2001, p. 398). Com Campina Grande não foi diferente: a cidade ganhou em 1907 e 1957 suas estações ferroviárias e, com elas, novos lugares de interação social.

Era 1907 a Estação Ferroviária Great Western foi inaugurada para receber o primeiro trem que chegaria à Rainha da Borborema<sup>1</sup>. A imagem da chegada do trem à Estação Ferroviária Velha é reproduzida durante anos como símbolo desse marco histórico e constantemente associada ao progresso e modernidade da cidade. Exatos cinquenta anos depois, foi inaugurada a Estação Ferroviária Nova, situada na Av. Professor Almeida Barreto s.n., no bairro do Jardim Quarenta, zona oeste da cidade. Mesmo tendo sido inaugurada em um momento que o sistema ferroviário começa a entrar em declínio Brasil, a Estação Ferroviária Nova exerceu sua importância cultural e econômica.

Partindo da ideia, defendida por Aranha (2003), de que as estações de trem provocam modificações urbanas e o “redesenho da paisagem” que a circunda, podemos reconhecer o papel não somente da Estação Velha, que “teria provocado o surgimento, direta ou indiretamente, de uma série de serviços antes inexistentes” (Aranha, 2003, p.5), mas também a importância da Estação Nova que, por exemplo, demandou o surgimento da Vila dos Ferroviários no seu entorno.

Durante os anos, as imagens das estações foram sendo construídas pela mídia e por aqueles que as frequentaram, através de matérias de jornal, editoriais e até de relatos pessoais de memória. Essas imagens dão conta de uma Campina que respira prosperidade. Mas quando as linhas férreas são desativadas, o que resta à população é uma herança de memórias ligadas a esse fato e as estações que, como importantes espaços simbólicos, se constituem excelentes ferramentas para contar essa história.

Atualmente, os cenários das estações ferroviárias de Campina Grande pouco se parecem, e a Estação Ferroviária Nova nem de longe nos lembra os seus tempos áureos. No que se refere às estruturas físicas de preservação das duas estações ferroviárias da cidade, podemos verificar que a Estação Velha, inaugurada em 1907, teve sua estrutura física restaurada e abriga o Museu de História e Tecnologia do Algodão, com acervo ampliado em 2001 (Cabral Filho, 2014). Enquanto a Estação Nova, inaugurada em 1957, encontra-se em total estado de abandono mesmo sendo tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estado da Paraíba — IPHAEP. Afonso (2017, p.7) reforça a nossa afirmação: “[...] a edificação encontra-se em estado precário de conservação, necessitando de intervenções imediatas, a fim de evitar danos piores, dos quais a mesma já sofreu ao longo de anos de abandono”. Estamos evidenciando o fato de que duas Estações Ferroviárias que contribuíram, cada uma a seu tempo, para o desenvolvimento da cidade, mas onde, infelizmente, apenas uma usufruiu de reconhecimento.

O esquecimento não se faz presente apenas na estrutura física da Estação Nova, mas também no pouco se tem produzido também sobre sua história. O blog Retalhos Históricos de Campina Grande<sup>2</sup> lembrou que na ocasião dos 50 anos da Estação, uma matéria do Diário da Borborema já dava conta da falta de memória sobre o lugar. De toda forma, sua representatividade é forte e

<sup>1</sup> “Este título foi atribuído à cidade por estar situada geograficamente no centro do Planalto da Borborema, e por ser o entroncamento de mais de 60 municípios que formam o Compartimento da Borborema” (Figueiredo Júnior, 2016, p. 71).

<sup>2</sup> Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/2009/11/reportagem-historica-os-50-anos-da.html>. Acessado em: 18 jun 2018.

continua viva na lembrança daqueles que tiveram suas vidas conectadas à história das linhas férreas da Paraíba. Além da importância para a cidade, a Estação Ferroviária Nova tem grande relevância na história daqueles que passaram anos de suas vidas ligados àquele lugar e hoje os vê em abandono. Aranha (2014, p.391) afirma ser impossível “construir um objeto histórico sem considerar rastros e/ou testemunhos produzidos pelos atores sociais numa experiência dada do passado”, porque nada melhor para entender uma época do que “ouvir” as impressões de quem nela viveu.

Por isso, optamos por trabalhar as memórias ligadas à Estação Ferroviária Nova com entes vivos, a partir de fontes orais, pois segundo Bosi (1994, p.63), “há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar”. É baseado nas memórias de ex-ferroviários, que já vivem sua velhice social, que estimularemos o debate acerca do abandono de um patrimônio histórico e industrial que outrora foi objeto de desenvolvimento para a cidade e, após sua ascensão e declínio, hoje abriga diversas memórias de todos aqueles que tiveram suas vidas cruzadas pelas linhas de ferro.

Dessa maneira, abordaremos conceitos que contribuirão para o aporte teórico do trabalho: em um primeiro momento, trabalharemos com o conceito de *memória coletiva*, a partir dos estudos de Ecléa Bosi (1994) e Maurice Halbwachs (1968); em seguida, focaremos no conceito de *lugar de memória*, por Pierre Nora (1993). Utilizaremos também outras produções, tais como escritos do cronista campinense Cristino Pimentel, de José Saramago, Werther Holzer e considerações sobre *patrimônio* do IPHAN e TICCIH, sempre relacionando-os às entrevistas feitas com os ex-ferroviários.

## 2. Memória Coletiva

Temos a memória como uma ferramenta de administração do passado, pois a partir dela podemos interpretar o vivido de acordo com o testemunho dos indivíduos que ali estiveram presentes. Indivíduos esses que habitam ou habitaram um determinado grupo social que dão a eles condições de (re) construir suas lembranças. A memória que advém desse grupo é coletiva e faz parte de um lugar específico. No caso da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB, esse cenário envolve o patrimônio e os grupos sociais que com ela estabeleceram uma relação e que dela guardam memórias. Essa relação é constantemente estimulada pela interação comunidade/patrimônio, mas também se dá no campo do trabalho. Segundo Silva (2011, p.91):

*Sob essa perspectiva, a memória e a cultura social se compõem de um imaginário que se relaciona à percepção dos grupos sociais e dos indivíduos que se identificam segundo determinadas perspectivas envolvendo, inclusive, o campo do trabalho. A construção do eu (indivíduo) e do social (grupos, comunidade) decorre, assim, de experiências vividas que incluem aquelas ocorridas no âmbito do trabalho e das organizações por eles determinadas.*

Nesse caso, as lembranças dos ex-ferroviários se constituem como uma importante fonte para o estudo da memória e, quando se fala de estudos da memória no Brasil, contamos com um importante nome: a psicóloga e professora do departamento de psicologia social da USP, Ecléa Bosi. Em seu livro *Memória e Sociedade*, Bosi nos apresenta as grandes contribuições dos estudos do sociólogo francês Maurice Halbwachs sobre o conceito de *memória coletiva*, no contexto do seu trabalho. Bosi define que a memória coletiva “entretém a memória de seus membros, que acrescenta, unifica, diferencia, corrige e passa a limpo. Vivendo no interior de um grupo, sofre as vicissitudes da evolução de seus membros e depende de sua interação” (Bosi, 1994, p.408-411).



**Figura 1.** Grupo de ferroviários na manutenção das vias permanentes. Fonte: acervo de Jandir Olímpio cedido aos pesquisadores.

Nossos entrevistados são ex-ferroviários que têm entre 61 e 92 anos e eram trabalhadores associados à Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFSA, empresa pública de transporte ferroviário responsável por promover e administrar o transporte de carga e passageiros no Brasil. Geraldo Olímpio e seu filho Jandir Olímpio, Genival Barros, Luiz Xavier e Isafas Silva trabalharam juntos na manutenção corretiva e preventiva (Figura 1) das vias permanentes que ligavam o transporte ferroviário da Paraíba a outros estados. Nas entrevistas, a cada minuto descobríamos mais e mais elos entre esses senhores e nossas conversas foram iluminando um caminho que nos levou a construir um quadro de memórias sobre o trabalho que eles exerciam e sobre a Estação Ferroviária Nova.

Era uma tarde de quarta-feira quando nos encontramos, pela primeira vez, com Geraldo Olímpio em sua residência. Lá, ele nos convidou a entrar e, sentados no sofá da sala, ouvimos sobre a vida de ferroviário e os velhos tempos na Estação durante cerca de uma hora e meia. Os seus 92 anos não são um grande problema quando o assunto é lembrar. Ele, que trabalhou de 1958 a 1986, nos afirma com certeza que a lembrança que tem da época em que trabalhava para a RFFSA é completa. Diz que ia todos os dias ao trabalho e recorda o intenso movimento de trens na Estação Ferroviária Nova:

*Era um movimento muito grande. Aqui tinha tanto ferroviário que ninguém encontrava [referindo-se a estarem sempre trabalhando]. O movimento de trem aqui era muito grande, que vinha trem do sertão do Ceará, esse trem subia até Souza, outro até Mossoró, outro até Fortaleza. Ai no outro dia de novo, se encontrava tudinho em Souza, aí ia saindo. Era um movimento muito grande<sup>3</sup>.*

Foi a partir das memórias de Geraldo Olímpio que conseguimos contatar os outros ex-ferroviários em um trabalho que requereu o cuidado e a paciência próprios à tarefa de reconstruir memórias guardadas há tanto tempo. Tudo que nos era dito, era também imaginado. E assim fomos conduzidos por eles a conhecer um lugar totalmente novo para nós, por meio das memórias que nos eram contadas, enquanto eles pareciam estar vivendo tudo novamente, ainda que dessa vez como espectadores da sua própria vida. Diz Halbwachs (2003) que estar em um lugar onde já estivemos um dia ou visitar alguma história vivida por nós nos permite reestruturar um quadro de memórias das quais muitas já foram esquecidas. Nossas remotas lembranças e nossas percepções atuais se adaptam em um único quadro de memórias. O autor afirma que é como estar diante de muitos testemunhos do mesmo acontecimento ou do mesmo lugar, onde alguns se afirmam e outros divergem entre si.

Esse quadro se torna ainda mais exato se podemos nos apoiar nas memórias de outras pessoas que viveram aquela experiência conosco ou estiveram, assim como nós, no referido lugar. É como nos sentimos ao estar diante dos testemunhos sobre o trabalho nas linhas férreas e sobre a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande: as lembranças muitas vezes se afirmam e se completam, mas vez ou outra divergem. Ter visões diferentes dos mesmos momentos vividos e compartilhados por todos não quer dizer que exista uma ou outra memória certa ou verdadeira. Quer dizer que, mesmo que esse momento tenha sido vivido pelo grupo e dele exista uma memória que é coletiva, cada indivíduo vive o momento a partir das suas experiências pessoais. Além disso, ela está à mercê do tempo que muda e desfigura o que achamos que está tão bem protegido no mais íntimo de nós.

Nessa observação do passado, podem ser notadas certas disparidades entre o que se achava lembrar e o que realmente é percebido agora. Acontece que, como afirma Bosi (1994), nossas lembranças não são as mesmas porque nós também não somos os mesmos. Mudamos no decorrer dos anos e conosco mudam nossos juízos de realidade e valor. Mesmo não estando presente em todos os momentos, podemos testemunhar sobre determinados fatos de acordo com o que nos é contado por quem esteve lá. É nesse momento que coexistem dois seres: o ser sensível, que testemunha sobre o que viu; e o *eu* que apesar de não ter visto é capaz de formar uma opinião baseada nos testemunhos de terceiros (Halbwachs, 2003). O seu *eu* construiu cada detalhe daquele momento somente a partir do testemunho que lhe foi dado, aliado ao que viveu da época. E o seu ser sensível foi capaz de testemunhar sobre sua própria memória agora construída.

<sup>3</sup> Olímpio, Geraldo. Entrevista concedida a Mariana Adelino de Souza. Campina Grande [PB]. 03 maio 2017.

E quando não temos mais relação com o grupo do qual fazíamos parte? De acordo com Halbwachs (2003) é possível que, na distância entre os indivíduos, tenha se perdido importantes informações sobre uma época vivida e que seja impossível reconstruir determinada lembrança, já que não existem mais tantos pontos em comum, porque eles já não são parte do mesmo grupo. A memória dos envolvidos acaba sofrendo com a falta de uma base comum entre as memórias individuais e a memória coletiva do grupo. Nesse caso, não existe a conservação dessa memória, que só seria possível se os indivíduos ainda compartilhassem o mesmo espaço na sociedade, e a memória coletiva acaba esvaecendo-se ao longo do tempo.

Segundo Bosi (1994), Halbwachs diz ainda que o idoso, no intuito de precisar as informações, interroga outros idosos a fim de obter a exatidão que lhe falta. Nesse momento sua memória individual não é tão segura e eles precisam das memórias do amigo para confirmar um fato que aconteceu na coletividade. Tanto Luiz Xavier quanto Genival Barros, ambos ex-ferroviários também entrevistados por nós, na falta de ter o amigo ao lado para lhe confirmar aquele fato, nos afirmava a cada momento que “Geraldo sabe, ele tava lá”<sup>4</sup> ou “Geraldo vai saber dizer bem direitinho”<sup>5</sup>. Aparentemente é ele, Geraldo, o elo que une esses homens e suas memórias em um só grupo, talvez porque era ele o ferroviário encarregado de supervisionar os outros trabalhadores. A Geraldo, além de ser confiada a palavra final, quando nos era dito para confirmar com ele qualquer fato narrado, era dado o devido respeito por ser o mais velho do grupo, mesmo que a diferença de idade, por vezes, não fosse tão grande. Percebemos então que, mesmo depois de anos passados, o trato entre eles e a relação hierárquica que existia no ambiente de trabalho ainda é cultivada com grande estima. Assim como são cultivadas as memórias que, caso falhem, ainda podem ser amparadas pelas memórias do amigo.

De acordo com Halbwachs (2003, p. 69), essa relação de simbiose vai além: “cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo o lugar que ali ocupo e que esse mesmo lugar muda segundo as relações que mantenho com outros ambientes”. Isso nos assegura que de em um grupo, nem todos têm as mesmas histórias para contar e que, quando têm, elas não são contadas da mesma forma, pois cada um estava ligado e/ou influenciado por um ponto em específico e se ateve mais a ele. O que quer dizer que as memórias individuais dependem do lugar que cada indivíduo ocupa no grupo. O cronista Cristino Pimentel<sup>6</sup>, em sua obra *Abrindo o Livro do Passado*, disserta sobre lugares na cidade dos quais tem lembrança e cita o nome de amigos da época, como observamos abaixo:

*Lembro-me que há 40 anos passados, nas ruas da Estação e dos Armazéns, hoje Irineu Jófili e Marquês do Herval, respectivamente, com garotos do meu tempo, Leônidas Barbosa, João Figueiredo, Argemiro Figueiredo, Biu Matias, Anézio Leão, Inácio Leão, Euclides Leão, Sílvio Carvalho e tantos outros peraltas, brincávamos de “Toca”, de “Esconder”, de “Minjim-Manjão”, por cima dos grandes lotes de sacas de algodão, que “seu” Zumba Monteiro, cel. Salvino, cel. Demóstenes, Joaquim Vigolvinho e o Dr. Virgílio Maracajá mandavam acumular nas ruas por falta de depósitos (Pimentel, 2011, p.18).*

É possível que todos esses indivíduos citados por Pimentel guardem memórias diversas sobre esses fatos e esses anos vividos enquanto eram partes integrantes do mesmo núcleo, mesmo que as memórias nutridas por Pimentel não sejam as mesmas nutridas por Leônidas Barbosa, Argemiro Figueiredo, Euclides Leão e todos os outros citados por ele. É o que acontece com os ferroviários que muitas vezes nos apresentam dados divergentes, reforçando a ideia de que nossa memória individual é apenas um ponto de vista de uma memória que é coletiva. Aos que compartilhavam tais memórias com Pimentel, o que sentiriam ao passar novamente por essas ruas? O que acontece quando olhamos para um lugar ou para uma imagem e os reconhecemos nas nossas memórias?

<sup>4</sup> Xavier, Luiz. Entrevista concedida a Mariana Adelino de Souza. Campina Grande [PB]. 26 maio 2017.

<sup>5</sup> Barros, Genival. Entrevista concedida a Mariana Adelino de Souza. Campina Grande [PB]. 26 maio 2017.

<sup>6</sup> *Abrindo o Livro do Passado* é um compilado de crônicas escritas por Cristino Pimentel (1897-1971).

Ao mostrarmos uma foto (Figura 2) da sua turma de trabalho para Geraldo, mesmo com a visão comprometida, ele se lembra de seus amigos e cita os nomes de alguns. Os homens estão posicionados na frente da Estação Ferroviária Nova, próximos à plataforma de embarque e desembarque, e cada um deles carrega consigo seus instrumentos de trabalho. Geraldo na ferrovia era o responsável por supervisionar e designar os trabalhadores que iam para a linha fazer a manutenção dos trilhos. Por conta disso é o único que aparece com o capacete amarelo que o distingue dos outros.



**Figura 2.** Fotografia da turma de trabalho de Geraldo Olímpio que aparece de capacete amarelo. Fonte: acervo da família de Geraldo Olímpio cedido aos pesquisadores.

Ele nos fala ainda sobre um pequeno veículo, chamado *troller*, que andava sobre os trilhos e os auxiliava no trabalho: “Era da Estação [...] pra carregar material na Estação, do depósito pra Estação. Pra onde precisasse, levava”. Ver uma fotografia da sua época de trabalho despertou em Geraldo outras lembranças. O mesmo acontece quando Pimentel cita as sacas de algodão nas ruas da cidade, e Halbwachs (2003, p.53) nos ajuda a compreender esse fenômeno:

*a lembrança permaneceu agarrada às fachadas daquelas casas, aguardando ao longo daquela vereda, na borda daquela enseada, nesse rochedo em forma de cadeira – e, quando voltamos a passar por lá, damos uma paradinha e ela retoma em nossa memória um lugar que, sem isso, jamais teria sido ocupado.*

Assim como as fachadas, o *troller* também exerce a mesma função para Geraldo Olímpio. É como se bastasse apenas um gatilho para que toda memória que temos daquele lugar ou daquele instante tome vida em nosso espírito e nos transporte para aquele momento que guardamos no fundo do nosso coração. Ao passarmos novamente por um lugar, que está para nós como as ruas da Estação e do Armazém estão para o cronista, e reconhecemos cada um dos tijolos que compõe aquele cenário, reforçamos a ideia de Pimentel (2011, p.19) de que “lembrar um passado feliz é avivar a saudade daquilo que está dentro de nós, guardado”.

“Lembrar um passado feliz” nos remete automaticamente a Isaías Silva quando ele nos conta sobre o amor ao trabalho, mesmo que este fosse cansativo. Nosso primeiro encontro foi em sua residência, uma modesta casa no bairro de Bodocongó, na Zona Oeste de Campina Grande-PB. No jardim, onde conversamos, há uma sinuca e um balcão onde ele e sua esposa vendem alguns produtos para complementar a renda, pois a aposentadoria, segundo ele, não dá conta das despesas da família. Ao nos encontrarmos novamente, dessa vez na Estação Ferroviária Nova, ele continuou a nos falar sobre seu trabalho:

*Cansava muito, mas o caba tava acostumado, nem ligava. Chegava em casa, tomava banho, pronto tava bom. Tinha um jogo de dominó lá em casa, naquela casa que a senhora foi. Tinha um jogo de dominó, de baralho. A gente jogava até uma hora da manhã, no outro dia a gente ia trabalhar. Não tinha enfado.<sup>7</sup>*

Tanto ele como Jandir não titubeiam ao afirmar que além da aposentadoria ser insatisfatória e mesmo que a remuneração, na época, não fosse alta e o serviço pesado, o trabalho era bom e era feito com amor. E desse trabalho feito com amor, o que resta são boas lembranças de um passado realmente feliz e bem vivido, que fica claro nos rostos deles e no entusiasmo com que os fatos nos foram contados. Ao nos detalhar como o trabalho diário era feito, muitos deles utilizaram gestos como se estivessem ali mesmo, na sala ou no terraço, refazendo um serviço a muito deixado de lado. Essa também é uma memória. Nesse sentido, Bosi (1994) retoma o estudo do filósofo Henri Bergson e dois conceitos que também são tratados por Halbwachs: a memória que o corpo guarda, dos “mecanismos motores”, chamada por ela de *memória-hábito*; e as outras lembranças que são independentes de hábitos. Bosi (1944, p.49) completa:

<sup>7</sup> Silva, Isaías. Entrevista concedida a Mariana Adelino de Souza. Campina Grande [PB]. 26 maio 2017.

*A memória-hábito adquire-se pelo esforço da atenção e pela repetição de gestos e palavras. [...] No outro extremo, a lembrança pura, quando se atualiza na imagem-lembrança, traz à tona da consciência um momento único, singular, não repetido, irreversível, da vida. Daí, também, o caráter não mecânico, mas evocativo, do seu aparecimento por via da memória.*

O conceito que mais nos interessa, no momento, é o que Bosi chama de *imagem-lembrança* e Halbwachs de “reconhecimento por imagem”. Ele nos auxilia a compreender como se dá o reconhecimento de um lugar, de uma imagem e até mesmo de um objeto que nos remete a momentos e nos desperta lembranças. É como Geraldo olhar para o pedaço de trilho que guarda em casa, e usa como martelo, e lembrar-se de momentos passados no exercício de sua função.

É o indivíduo o portador da memória “e das camadas do passado a que tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele, significativos dentro de um tesouro comum” (Bosi, 1994, p.411), porque os nossos objetos também nos despertam memórias. A maneira como os dispomos no espaço físico da casa, os sinais do tempo que eles carregam são parte da nossa vida e nos lembram de nossas histórias, dos lugares que visitamos, quem somos e quem amamos.

A todo o momento, em nossa casa, no nosso trabalho, com amigos, somos estimulados a lembranças. É um lugar à mesa que lembra nosso pai, um colar que lembra nossa mãe, a moldura da porta de nosso quarto que guarda as marcações das alturas de nossos filhos. Tudo a nosso redor tem nossa marca e a marca das pessoas que convivem conosco. Halbwachs (2003, p.158) defende que esses objetos e lugares “não falam, mas nós os compreendemos, porque têm um sentido que familiarmente deciframos”, nossa memória. No entanto, continua:

*um acontecimento realmente grave sempre traz consigo uma mudança nas relações do grupo com o lugar. [...] A partir desse momento, este não será mais exatamente o mesmo grupo, nem a mesma memória coletiva e, ao mesmo tempo, o ambiente material também não será mais o mesmo (Halbwachs, 2003, p.158).*

Acontece, por exemplo, quando uma casa ou um prédio são demolidos. O autor afirma ser inevitável que essa transformação incomode alguns indivíduos que tinham suas histórias relacionadas a esses lugares. Ainda que não tenha sido demolido, o abandono do prédio da Estação Ferroviária Nova toca profundamente Isaías que lembra os dias em que era dispensado do trabalho nos trilhos para fazer a limpeza do relógio que ornamentava a torre erguida sobre o prédio. Com pesar, ele lamenta a situação em que o prédio se encontra e fala:

*Eu tenho pena de um troço tão lindo que era e hoje viver numa lástima dessa. Que isso era limpo. Tinha um zelador aqui só pra zelar esse piso, era do caba ver o rosto e hoje tá num estado desse. Faz pena. Eu mesmo tenho pena. Não é nada meu, mas eu tenho pena. Criei minha família todinha alimentando com o dinheiro que ganhava aí, né isso. O caba só pode é ter pena.*

Apesar de reconhecer que essas mudanças afetam desde o pedestre que admirava o lugar ao passar, ao ex-funcionário que tinha tanto carinho pelo local, o descontentamento de todos esses personagens urbanos, inúmeras vezes, não “tocam a coletividade” (Halbwachs, 2003, p.164) e por isso não promovem a conservação desse espaço. Halbwachs (2003) afirma ainda que perder esses lugares é perder o apoio e a proteção de uma tradição. O que explica o porquê de mesmo depois de ter uma casa ou um edifício demolido ou até mesmo quando ruas mudam de nome ainda se ouve falar delas como se permanecessem ali da mesma forma. Por exemplo: é comum, principalmente ao conversarmos com moradores antigos da cidade, os ouvir darem outros nomes às ruas que conhecemos hoje.

Há uma crônica de Cristino Pimentel, presente também em sua obra anteriormente citada, intitulada *De Casa do “Emboca” a Rua do “Emboca”*, que retrata um endereço conhecido na cidade de Campina Grande: a rua em questão é cadastrada hoje como Rua Peregrino de Carvalho (e já era na época em que a crônica de Pimentel foi escrita), mas não deixa de ser lembrada pelo cronista por seu antigo nome: Rua do Emboca. O mesmo acontece em outras crônicas de Pimentel como a apresentada anteriormente em que ele chama de Rua da Estação e Rua dos

Armazéns as que conhecemos hoje como Irineu Jófilo e Marquês do Herval, respectivamente. Sobre esses lugares que acumulam nossa memória e a quem nós recorremos constantemente, Saramago (2009, p.11) diz que:

*Fisicamente, habitamos um espaço, mas, sentimentalmente, somos habitados por uma memória. Memória que é a de um espaço e de um tempo, memória no interior da qual vivemos, como uma ilha entre dois mares: um que dizemos passado, outro que dizemos futuro. Podemos navegar no mar do passado próximo graças à memória pessoal que conservou a lembrança das suas rotas, mas para navegar no mar do passado remoto teremos de usar as memórias que o tempo acumulou, as memórias de um espaço continuamente transformado, tão fugidivo como o próprio tempo.*

Somos habitados e tomados por memórias e lembranças. Assim como nós, é tudo aquilo que nos rodeia e guarda em maior ou menor escala memórias individuais e/ou coletivas que estruturam em nós um quadro só nosso do que realmente vivemos. É a nossa versão da memória, da nossa memória e da história do outro que testemunhamos. Considerando as abordagens feitas nesse tópico a respeito dos estudos de Maurice Halbwachs e Ecléa Bosí, que nos auxiliaram no estudo da construção da memória, abordaremos a seguir o conceito de *lugar de memória*, a partir de Pierre Nora (1993), a fim de potencializar e amplificar nossas reflexões acerca da temática.

### 3. Lugar de Memória

Diversos fatores estão envolvidos quando falamos em memória e o mais comum deles é o esquecimento. É normal criar pontos de referência que combatam esse esquecimento e ajudem a rememorar coisas que aparentemente estão esquecidas. Nora (1993) afirma que é porque somos vulneráveis ao esquecimento que criamos *lugares de memória* (físicos, simbólicos ou funcionais) responsáveis por nos lembrar ou por guardar nossas lembranças. O conceito recorrentemente trabalhado por Pierre Nora surge da relação entre duas noções importantes para entendermos o vínculo entre nossos personagens e a Estação Ferroviária Nova: a noção de memória, trabalhada no tópico anterior, e a noção de *lugar*, que trabalharemos a seguir.

Muitos fatores marcaram a história das cidades no seu processo de urbanização e em Campina Grande, tanto a Estação Ferroviária Velha, quanto a Estação Ferroviária Nova (esta última objeto do nosso estudo), dada as devidas proporções, foram marcas dessa evolução. Construções como essas marcam o processo de urbanização e modernização das cidades, mas não garantem a formação de vínculo entre os homens que, de acordo com Santos (2004, p.33), “vivem cada vez mais amontoados lado a lado em aglomerações monstruosas, mas estão isolados uns dos outros”.

Ainda que isso aconteça, por inúmeros motivos, há espaços que geram condições diferentes, a depender do indivíduo, e que possibilitam essa aproximação entre o homem e a cidade. Podemos citar praças, museus, parques, todos eles unem as pessoas promovendo interação tanto entre os indivíduos, como com a urbe. A Estação Ferroviária Nova propiciou durante anos essa relação tanto entre os seus funcionários e passageiros quanto com a cidade e a região. Essa relação possibilita a criação de um vínculo afetivo entre homem/espaço e a partir do momento em que se desenvolve essa ligação, seja ela através de relações de vizinhança ou simplesmente por suas próprias vivências, esse espaço passa a ser compreendido como *lugar*, pois o homem confere a ele significados. Como nos explica Holzer (1999, p.70):

*A preocupação dos geógrafos humanistas, seguindo os preceitos da fenomenologia, foi de definir o lugar enquanto uma experiência que se refere essencialmente, ao espaço como é vivenciado pelos seres humanos. Um centro gerador de significados geográficos, que está em relação dialética com o constructo abstrato que denominamos “espaço”.*

A partir disso, entendemos a relação afetiva que existe entre o homem e determinados espaços, principalmente se estes guardam memórias de sua vida. Essa noção de *lugar* está muito clara na relação dos nossos personagens com a Estação, pois todos lembram os anos vividos com muito carinho. A relação não envolve só a eles, mas abarca também as famílias e, especialmente, os filhos que influenciados por essas figuras paternas buscavam na Estação a complementação da

renda ou a própria profissão, como percebemos na conversa com Isaías em que ele fala sobre o que os filhos vendiam naquele lugar: “Tapioca, sonho de noiva, café. E no dia que eu tava de folga, eu vendia laranja. Eu tinha uma carrocinha. Eu morava ali naquele depósito ali, aí o trem parava aqui, aí vinha pra cá vender laranja, sonho de noiva, vender café, côco. Tudo a gente vendia”.

No caso dele, notamos isso não só pelas memórias a nós contadas, que envolvem o trabalho braçal e a relação familiar, mas também pelo carinho empregado ao falar sobre o local. Carinho esse representado seja em um sorriso discreto, seja nos gestos cuidadosos que usava ao nos explicar como limpava o relógio do prédio, por exemplo. Ele nos contou sobre uma vida de dificuldades por sustentar praticamente sozinho uma família com 15 filhos e que toda renda vinha, parte da manutenção das vias permanentes, parte da venda de frutas e tapiocas na porta da Estação nos horários de pico. Quando, mesmo tendo contado quão difícil era a vida e quão árduo era o trabalho, ele nos olha e diz com uma ternura profunda, e sem nenhum pesar, que o trabalho naquela Estação era feito com amor. É notório que ele não fala de um espaço qualquer. A Estação Ferroviária Nova, vivenciada como foi por Isaías, é um espaço gerador de significados para ele tal como nos disse Holzer (1999).

Assim como a família de Isaías, a família de Geraldo Olímpio também tem uma ligação muito forte com a Estação. São quatro gerações ligadas àquele espaço. Em nossa conversa, Geraldo não só nos relata que o vínculo da família com a Estação existe desde a juventude do seu pai, que trabalhou na construção do local, como nos mostra uma foto em que o progenitor da família aparece junto com o grupo de ferroviários com o qual Geraldo trabalhava, provando que o elo que liga a família à Estação não começou com ele (Figura 3).



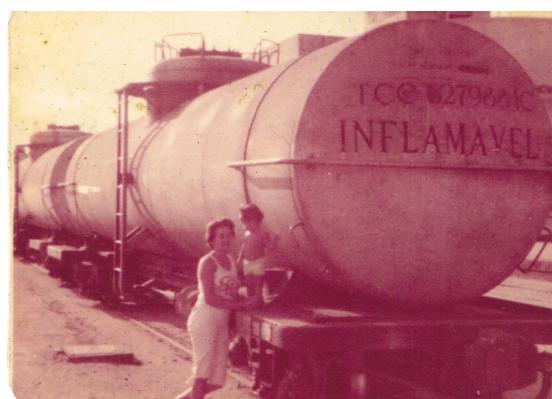
**Figura 3.** Isaías, Geraldo e seu filho mais velho (de xadrez), ferroviário não identificado, e o pai de Geraldo Olímpio, de chapéu e óculos. Fonte: acervo da família de Geraldo Olímpio cedido aos pesquisadores.

Um dos filhos de Geraldo, Jandir Olímpio, fez parte do grupo dos ferroviários entrevistados por nós. Ele seguiu a mesma profissão que o pai e também uniu sua vida às linhas de ferro. Sobre sua relação com a ferrovia ainda enquanto criança, Jandir<sup>8</sup> nos relatou que:

*Eu perguntava pra onde ele ia, pra qual lado ele ia, aí eu saía primeiro do que ele né. Eu saía no clarear do dia pra ir pegar os passarinhos nas fazendas pra vender no trem de passageiros, né. E eu passava o dia todinho mais eles quando eu não tinha escola, não tinha nada pra fazer, eu descia mundo abaixo à procura de onde eles iam, o trecho que eles iam.*

Muito embora a Estação tenha fechado antes que outro membro da família se profissionalizasse na manutenção das linhas permanentes, netos e sobrinhos da família Olímpio costumavam passar pelo trabalho do avô e do tio e nutrem o mesmo carinho por aquele lugar.

Podemos perceber a relação da família Olímpio com a Estação ao observar a Figura 4 em que aparece Gutemberg Olímpio, neto de Geraldo e sobrinho de Jandir, ainda criança acompanhado de sua mãe em um vagão tanque estacionado no pátio da Estação Ferroviária Nova. Era comum, para a família, utilizar a Estação também como um local de lazer.



**Figura 4.** Gutemberg Olímpio e sua mãe em um vagão tanque estacionado na Estação. Fonte: acervo da família de Geraldo Olímpio cedido aos pesquisadores.

<sup>8</sup> Olímpio, Jandir. Entrevista concedida a Mariana Adelino de Souza. Campina Grande [PB]. 03 maio 2017.

Além da relação com esses senhores, o complexo ferroviário da Estação Ferroviária Nova indica a relação da cidade com a história e com o tempo, se configurando para nós enquanto monumento histórico, o que assegura o seu direito à conservação, pois é testemunha de uma determinada época. Como define o IPHAN (1964, p. 1):

*Artigo 1º — a noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só as grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural. [...] A conservação e a restauração dos monumentos visam a salvar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.*

Embora não seja o que acontece, existe o desejo da retomada desse testemunho histórico que não pertence somente a esse grupo de ex-ferroviários, como também a toda cidade de Campina Grande. O patrimônio também está ligado à memória e não há meios de separá-lo da história da qual é testemunho, mesmo que lhe falte peças importantes, como nos diz Genival: “acabaram com tudo, onde eu trabalhei [...] levaram tudo, é uma tristeza”. Ele se refere ao relógio que ficava no alto da torre da Estação e as máquinas que eram usadas no trabalho no dia a dia que foram roubadas e/ou depredadas.

A cidade de Campina Grande [PB] possui, em seu centro histórico, uma grande quantidade de edifícios no estilo arte déco, eclético, bem como modernista e ainda edificações em *art nouveau*. O grande responsável por essas construções foi Verginaud Wanderley, ex-prefeito da cidade entre 1936/1937 e 1940/1945, que tinha por objetivo modernizar a cidade, começando a chamada “revolução urbana de Campina”. Para que isso fosse feito, construções antigas tiveram de ser demolidas (Freire, 2010, p.21).

Percebemos quão nocivo foi esse movimento quando paramos para pensar que, até mesmo quando se trata de um “progresso” e de edificações que hoje se encontram inscritas na história da cidade, isso aconteceu à custa de uma memória que foi apagada, mesmo que ela tenha dado lugar a tantas outras que hoje nos são tão importantes. O que ocorre é que grande parte dos patrimônios da cidade quando não são descaracterizados, desaparecem do cenário urbano de Campina Grande-PB. Ainda que exista um perímetro que deveria ser protegido por ser tombado<sup>9</sup> “aos poucos, notícias lembram-nos tardiamente como tal edifício, que acaba de ser demolido ou descaracterizado, foi importante” (Afonso & Araújo, 2015, p.14).

A Estação Ferroviária Nova não faz parte desse perímetro tombado, mas tem sua importância histórica, arquitetônica, social e se constitui enquanto patrimônio industrial, pois como define o TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), por meio da Carta de Nizhny de 2003, “o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Fazem parte dele: “edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas” (TICCIH, 2003). Além disso, são de grande valia do ponto de vista histórico e arquitetônico:

*O património industrial representa o testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas [...] reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitectura, do seu design ou da sua concepção (TICCIH, 2003).*

<sup>9</sup> “O centro histórico campinense é tombado em nível estadual, através de Decreto estadual de No. 25.139 de 28 de junho de 2004, que homologou a deliberação de No.25/2003 do Conselho de proteção dos bens históricos culturais- CONPEC, órgão de orientação superior do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do estado da Paraíba- IPHAEP” (Afonso & Araújo, 2015, p.6)

Fazem parte do acervo patrimonial da Estação Ferroviária Nova: o pátio ferroviário com suas edificações como os galpões, armazéns, oficinas e o próprio prédio da estação; ferramentas e maquinário, a exemplo dos trilhos e instrumentos de comunicação e sinalização. Esses elementos que compõem o complexo ferroviário da Estação possibilitavam o funcionamento produtivo da ferrovia. Para além desses, encontra-se no entorno da Estação a Vila Ferroviária, local de moradia dos maquinistas, condutores, guardas freios, folguistas e diversos outros trabalhadores da ferrovia.

O sino que anunciava a chegada e saída do trem, o relógio, o automóvel adaptado que andava sob os trilhos e servia de transporte para trabalhadores e ferramentas. Todos esses elementos que foram lembrados pelos ex-ferroviários faziam parte do acervo patrimonial da Estação. No entanto, nos dias de hoje, poucos desses instrumentos ainda se encontram preservados: do sino só encontramos seu suporte na parede; do relógio somente os furos que anunciam seu roubo; o *troller*, ainda que continue no pátio da Estação, está abandonado.

Esse patrimônio evidencia a história passada de um povo, dos ex-ferroviários, da cidade, portanto tem a necessidade de conservação, para que essa história não se perca. Como Hartog (2006) deixa claro, o patrimônio é o objeto máximo da evidência da ligação entre território e memória que trabalha transmitindo identidade, mas muitas vezes uma identidade em vias do esquecimento. Sobre o estado de conservação da Estação, Jandir Olímpio nos diz que: “a gente fica triste porque isso não era pra tá desse jeito. Isso era pra tá de um jeito aí bem conservada [...] era pra ter tomado conta da Estação. É uma vergonha a gente chegar aqui e ver uma estação dessa, um prédio tão bonito, tão bem feito, num *destruimento* desse”. O que notamos é que a consciência da necessidade de preservação daquele espaço é muito clara para ele, afinal é da identidade de um grupo do qual ele faz parte que estamos nos referindo.

Com base no que já tratamos e relacionando o conceito de lugar à memória, chegamos a um importante ponto a ser entendido: o conceito de *lugar de memória*, idealizado pelo historiador francês Pierre Nora (1993). A priori, Nora (1993) constrói um panorama onde explica a grande diferença entre história e memória: segundo ele, a memória é um fenômeno atual, um elo vivido no presente e está em permanente evolução, inconsciente das suas deformações, a memória se encontra entre a lembrança e o esquecimento e se alimenta de vagas recordações, particulares e/ou simbólicas; enquanto a história é crítica e responsável pela problematização daquilo que não existe mais, antes de ser de um grupo ou de um povo, ela é universal e a todos pertence, pura representação do passado.

A partir da distinção entre história e memória, Nora (1993, p.8) afirma que “os homens foram reconhecendo como seu um poder e mesmo um dever de mudança, sobretudo a partir dos tempos modernos” e é a partir dessas mudanças que nos condicionam ao esquecimento que nos utilizamos da história para conferir a lugares o papel da lembrança: monumentos construídos para exaltar a memória de alguém ou até mesmo datas comemorativas são lugares de memória, pois testemunham outra época/acontecimento. Criar esses lugares de memória é, para Nora (1993), uma forma de protegê-los, pois as lembranças não são naturais e sem eles, elas seriam varridas da história.

No momento em que os gestos, as ações, deixam de ser exercidas cotidianamente, elas viram memória e, portanto, estão sujeitas a serem esquecidas. É normal ouvirmos dos nossos personagens, por exemplo, a expressão “no meu tempo era assim” quando estes se referem aos anos dedicados às linhas de ferro. É evidente para Nora (1993) que a memória assim como está aberta ao diálogo com a lembrança, também está com o esquecimento e, por isso, torna-se vulnerável as deformações vindas com o tempo. Por ser afetiva, surge de laços e relações que ela mesma propicia e se alimenta de lembranças que, às vezes, estão enfraquecidas principalmente se levarmos em consideração os indivíduos que as detêm.

No caso da relação desse grupo de ex-ferroviários com a Estação, existe a necessidade do lugar de memória porque esse dia-a-dia, na manutenção das vias permanentes, não faz mais parte das suas rotinas, se transformou em uma memória ainda que muito viva, passível de ser esquecida. No nosso caso, trabalhar com esses senhores entre 61 e 92 anos de idade deixa muito claro essa linha tênue entre lembrança e esquecimento: suas falas são carregadas de afeto, mas também de

dúvidas e conformações. Esses lapsos em nada anulam seus testemunhos, pois consideramos, assim como Bosi (1994, p.82), que “a conversa evocativa de um velho é sempre uma experiência profunda: repassada de nostalgia, revolta, resignação pelo desfiguramento das paisagens caras, pela desaparecimento de entes amados, é semelhante a uma obra de arte”.

É certo que eles tendem muito mais a confundir do que a esquecer, mas uma questão é unânime para todos eles: a importância da Estação não só para a cidade, como também para história pessoal de cada um e a capacidade do lugar de evocar suas lembranças. Nesse sentido, e levando em consideração as condições físicas do espaço, podemos refletir que: se “os lugares de memória são, antes de tudo, restos” (Nora, 1993, p.12), o que seria então a Estação se não um lugar memória?

Quando Nora (1993) divide os lugares de memória em três categorias — material, simbólico e funcional — ele fala que um lugar material, como um depósito de arquivos, só será lugar de memória se estiver carregado de uma atmosfera simbólica; da mesma forma, um lugar meramente funcional, como um testamento, só será considerado lugar de memória se fizer parte de um ritual; e por fim, os lugares de memória puramente simbólicos, a exemplo do “um minuto de silêncio” tão utilizado em homenagens póstumas, serve como uma chamada à lembrança de algo ou alguém.

*Os três aspectos coexistem sempre [...] É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante, ao mesmo tempo, a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição visto que (sic.) caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vividos por um pequeno número (sic.) uma maioria que deles não participou (Nora, 1993, p.22).*

A Estação Ferroviária Nova, nesse caso, se configurara como um lugar de memória porque ainda que não seja parte de um ritual, é um lugar de fato material portador de uma aura simbólica para um determinado grupo social. É a representação material do vínculo construído por esses senhores ao longo dos anos e guarda uma memória que pertence ao grupo. Sendo um lugar de memória, age como um meio de acesso a essas memórias que são coletivas e estão sujeitas ao esquecimento.

#### 4. Considerações Finais

De anos de atividade e do ir e vir de trens e pessoas, passageiros e funcionários, o que resta são os escombros pichados de um prédio que não consegue mais esconder as marcas do tempo e do descuido. Apesar disso, não perde sua capacidade de continuar vivo naqueles que desfrutaram dos seus ambientes por anos e anos. Ao levarmos os ex-ferroviários à Estação o que parecia acontecer era um reconhecimento de cada centímetro daquele lugar que os permitiu nos contar o que existia em cada cômodo do prédio, a começar pela fachada que não ostenta mais o seu gracioso sino. No seu lugar, nem sinais daquele que badalava a cada vez que o trem saía ou chegava ao local. Eles apresentaram o lugar como só um bom anfitrião faria. Diziam onde ficava o controlador, funcionário responsável por dar a ordem para o trem partir e o salão que levava os passageiros ao outro lado da Estação. Conhecem os espaços e se expressam como se nunca tivessem se apartado dali.

É evidente que o que nos é dito, é feito de forma tão natural que corre o risco de parecer banal. Nesse momento, devemos lembrar o que Bosi (1994) nos diz sobre as várias leituras que fazemos de nossas memórias e acontecimentos passados, principalmente se entre as memórias e a releitura existe um intervalo de tantos anos: é possível que um fato que nos comoveu outrora, tenha perdido esse poder sobre nós. Isso porque, segundo Halbwachs, conforme afirma Bosi (1994, p.57):

*Tudo se passa como se o objeto fosse visto sob um ângulo diferente e iluminado de outra forma: a distribuição nova das sombras e da luz muda a tal ponto os valores das partes que, embora reconhecendo-as, não podemos dizer que elas tenham permanecido o que eram antes.*

E, de fato, não permaneceram. As lembranças que nos foram contadas e que acontecem sem que precisemos perguntar ou induzir, nos dão conta de um lugar que hoje nada se parece com o que costumava ser. Contudo, mesmo que a Estação tenha perdido muito de sua identidade, esse grupo

de ex-ferroviários sabe dizer exatamente o que os liga a esse lugar tão importante e significativo. A relevância dessa relação, desse lugar, faz com que sejamos atraídos para essas lembranças, pois “quando a memória não está mais em todo lugar, ela não estaria em lugar nenhum se uma consciência individual, numa decisão solitária, não decidisse dela se encarregar” (Nora, 1993, p.18).

O complexo ferroviário da Estação Nova possui uma memória representativa da época em que foi construído. Ele é um lugar de memória que sobreviveu de outro tempo e que possibilitou a interação e a construção da memória coletiva desse grupo de ex-ferroviários. A vida desses trabalhadores se confunde com a própria história da RFFSA, da ferrovia na Paraíba e da Estação Ferroviária Nova, que é o elemento agregador dessas memórias. É essa consciência individual que faz com que nós nos encarreguemos da memória coletiva construída entre esses senhores para que ela não se perca no decorrer dos anos e, mais que isso, para que aja como um agente transformador da condição lamentável em que se encontra a Estação, lugar tão importante para Campina Grande e para todos eles.

## 5. Referências

Afonso, A. & Araújo, C. (2015) Origem da arquitetura moderna em Campina Grande: obras precursoras e suas contribuições para a arquitetura regional 1900-1950. Seminário Ibero-Americano Arquitetura E Documentação, 4, 2015, Belo Horizonte. *Anais*. Belo Horizonte: [s.n.].

Afonso, A. (2017). A relação da paisagem urbana com os antigos pátios ferroviários. O caso de Campina Grande. Paraíba. XIX Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial – INCUNA, 19, 2017, Gijón, ESP. *Anais*. Gijón, ESP: [s.n.].

Aranha, G. B. (2001) *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. (Tese de Doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, Brasil. 461 p.

Aranha, G. B. (2014). Retratos urbanos: o cotidiano da cidade na ótica dos cronistas. *Revista Humanidades*. Fortaleza, 20 (2) p. 389-410, julho/dezembro. e-ISSN 2318-0714.

Aranha, G. B. (2003). As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930). ANPUH — Simpósio Nacional de História, 22, 2003, João Pessoa. *Anais*. João Pessoa: [s.n.].

Bosi, E. (1994). *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras.

Cabral Filho, S. (2014). A memória em disputa: o museu do algodão de Campina Grande-PB, 1973-2013. *Revista Memória em Rede*. Pelotas, RS, 4 (11) Jul./Dez. ISSN- 2177-4129.

Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Recupado de: <http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29> .

Carta De Veneza. Recuperado de: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226> >.

Figueiredo Júnior, P. M. de. (2016) *Fotografia em Campina Grande – PB: mapeamento de relatos e imagens de 1960 a 2012*. (Tese de Doutorado) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, SP, Brasil. 453 f.

Freire, A. L. de A. (2010) *Modernização e modernidade: uma leitura sobre a arquitetura moderna de Campina Grande (1940-1970)*. (Dissertação de Mestrado) – Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Paulo, SP, Brasil. 204 f.

Halbwachs, M. (2003). *A memória coletiva*. 2. ed. São Paulo: Centauro.

Hartog, F. (2006). Tempo e patrimônio. *Revista Varia História*, Belo Horizonte, 22 (36), pp.261-273, ISSN 1982-4343.

Holzer, W. (1999) O lugar na geografia humanista. *Revista Território*, Rio de Janeiro, 4 (7), pp.67-78. ISSN 1806-5554.

Nora, P. (1993). Entre memória e história a problemática dos lugares. Projeto História, *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*. Trad. Yara Aun Khoury. São Paulo, 10, pp.7-28, ISSN 2176-2767.

Pimentel, C. (2011) *Abrindo o Livro do Passado* (2a. ed.). Campina Grande [PB]: EDUFCCG.

Santos, M. (2004). *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Edusp.

Saramago, J. (2009). *O Caderno*. São Paulo: Companhia das Letras.

Silva, R. A. R. (2011). Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. *Labor & Engenho*. Campinas, SP, 5 (1), e-ISSN:2176-8846.