

## Usos da cidade: patrimonialização e uma nova produção de sentidos em São João do Rio do Peixe (PB)

DOI: 10.20396/labore.v13i0.8656080

Submetido 29 jul. 2019.

Aceito 18 set. 2019.

Publicado 02 out. 2019.

**Mariana Adelino de Souza**

<<https://orcid.org/0000-0002-5683-5918>>

Universidade Federal de Campina Grande /Campina Grande [PB] Brasil

**Maiza Ribeiro de Sousa**

<<https://orcid.org/0000-0002-3444-924X>>

Universidade Federal de Campina Grande /Campina Grande [PB] Brasil

### RESUMO

A chegada das primeiras linhas de ferro em 1922 a São João do Rio do Peixe, município situado no sertão da Paraíba, foi resultado dos esforços do Padre Joaquim Cirilo de Sá e representava a chegada da tão esperada modernidade. A partir da chegada do trem, a cidade passou a presenciar uma onda de reformas urbanas que tinham como intuito deixá-la mais sedutora aos olhos dos viajantes e adequá-la para sua nova realidade. Entretanto, as mudanças feitas no seu território acabaram por subtrair dele materialidades já carregadas de sensibilidade. Nessa conjuntura, São João do Rio do Peixe vê seu cemitério ser marginalizado e excluído da área de entorno da Estação Ferroviária da cidade onde só ficaram aquelas edificações congêneres à modernidade que foram inseridas através da chegada das linhas férreas. Mas quando há o declínio do transporte ferroviário e a consequente desativação das malhas ferroviárias o que resta à população é um importante patrimônio ferroviário que, embora esteja repleto de memórias dos que ali construíram laços, passa por um estado de abandono. Reconhecendo a relevância da linha férrea e todas as suas consequências para a história de São João do Rio do Peixe, o presente artigo se propõe a problematizar a chegada de novos símbolos do moderno na cidade, a exemplo da Estação Ferroviária, e tudo ela representou e representa enquanto patrimônio cultural ferroviário.

### PALAVRAS-CHAVE

Cidade. Patrimônio. Reforma urbana.

### Uses of the city: patrimonialization and a new meaning production in São João do Rio do Peixe (state of Paraíba, Brazil)

### ABSTRACT

The arrival of the first railway lines in 1922 to São João do Rio do Peixe, a municipality located in the Paraíba countryside, was the result of the efforts of Father Joaquim Cirilo de Sá and represented the arrival of the long-awaited modernity. From the arrival of the train, the city began to witness a wave of urban reforms that were intended to make it more seductive in the eyes of travelers and adapt it to its new reality. However, changes made in its territory eventually subtracted from it already sensible materialities. At this juncture, São João do Rio do Peixe sees its cemetery being marginalized and excluded from the area surrounding the city's train station where only those buildings similar to modernity were inserted through the arrival of the railway lines. But when there is a decline in rail transport and the consequent deactivation of railways, what is left of the population is an important railway heritage which, although full of memories of those who built ties there, goes through a state of neglect. Recognizing the relevance of the railway and all its consequences for the history of São João do Rio do Peixe, this article proposes to problematize the arrival of new symbols of the modern in the city, such as the Railway Station, and everything it represented and represents as a rail cultural heritage.

### KEYWORD

City. Patrimony. Urban Reform.

## 1. Introdução

De acordo com Lynch (1997, pp. 1-2) “por mais comum que possa ser o panorama de uma cidade, olhar para ela pode nos dar um prazer especial, pois a cidade é um espaço de atração, não apenas para quem vem de fora, mas também para seus habitantes”. Nesse sentido, a cidade de São João do Rio do Peixe, localizada no Sertão paraibano, tornava-se ao longo do século XX um espaço de atração que, devido as suas conquistas materiais, configuradas a partir da inserção da luz elétrica, água potável, das fotografias, reformas urbanas e passagem do trem, dava a mesma conotação de moderna.

É extremamente desafiador estudar o urbano, assim como traçar caminhos e problemáticas que possam nos levar a questionamentos sobre os impactos da passagem do trem pela urbe e, conseqüentemente, a valorização e derrubada de alguns patrimônios.

Para nos ajudar nessa caminhada usamos, como fonte de pesquisa, o livro *São João do Rio do Peixe: retratos de uma história*, escrito pelo memorialista Rogério Galvão (2016). O livro apresenta a história da cidade e de alguns habitantes por meio de fotografias em preto e branco. Os escritos dão a ler a forma como o memorialista se apropriou do urbano, a partir de escolhas que representaram uma cidade moderna para época.

Embora a cidade seja palco de vários discursos e usos, ela também é o lugar da multiplicidade, que não se forma apenas por sua estrutura física, mas também passa a ter significado a partir dos usos; vivências urbanas, que gestaram novas sensibilidades cidadinas em São João do Rio do Peixe [PB].

Com isso, a partir das fotografias da cidade, também fizemos nossas escolhas, pois como diz Mauad (1996, p.4) “há de que se considerar a fotografia como uma determinada escolha realizada num conjunto de escolhas possíveis”. As fotografias aqui utilizadas dão destaque para a Capela São Francisco de Assis, onde era localizado o antigo Cemitério Jerusalém, a Estação Ferroviária e os trilhos do trem em processo de edificação. São fotografias que, ao longo do texto, o leitor vai percebendo seus pontos de ligação e assim entender nossas escolhas.

Segundo Mauad (1996, p.12) “a fotografia comunica através de mensagens não verbais, cujo signo constitutivo é a imagem”. As iconografias nos apresentam lugares de memória que foram postos a baixo em nome do progresso, apresentam disputas de poder; jogos políticos. Nesse sentido, percebemos que havia um processo de investimentos em reformas urbanas, como em construção de patrimônios que possibilitavam uma carga positiva para o projeto de “cidade moderna”.

Não foi tão rápido que a cidade de São João do Rio do Peixe, lançou seus projetos de querer ser moderna. Não foi tão fácil fazer com que os trilhos do trem “rasgassem” o corpo urbano e demarcasse seu lugar. Como em todas as cidades, esse processo, se deu através de amplos debates políticos, de jogos de poder que reclamavam a urbe como o lugar do moderno.

Dessa maneira, em São João do Rio do Peixe, não foi realizado em seu corpo urbano uma grande reforma como em outras cidades brasileiras, a exemplo do Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia, entre outras. Entendemos aqui, que esse processo de modernizar as cidades acontece de forma homogênea, como também de forma gradual.

Assim, entendemos que existem várias formas de ler a cidade e encontramos na fotografia uma possibilidade de problematizar o urbano e seu projeto de patrimonialização e valorização do capital industrial. As fotografias estão inseridas no processo de construção simbólica da patrimonialização, pois as imagens do urbano produzidas em São João do Rio do Peixe conseguiram ressaltar o valor das reformas, tendo o trem como a máxima do progresso citadino.

## 2. Fragmentos de uma cidade: a patrimonialização do urbano

*A cidade é concentração populacional, tem um pulsar de vida e cumpre plenamente o sentido da noção do ‘habitar’, e essas características a tornam indissociavelmente ligada ao sentido do ‘humano’: cidade, lugar do homem; cidade, obra coletiva que é impossível no individual; cidade, moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais (Pesavento, 2007, p.14).*

O debate sobre a cidade é um tema bastante recorrente em estudos feitos por engenheiros, arquitetos, geógrafos e historiadores. Existem várias formas de ler a urbe, seja por meio de crônicas, relatos de viagens, revistas, jornais, processos, como também imagens fotográficas.

Nesse sentido, nosso trabalho busca entender parte do processo de modernização da cidade de São João do Rio do Peixe, a partir do processo do “bota abaixo” do cemitério e a chegada da linha férrea, e consequente, a passagem do trem pela cidade. Buscamos entender como o uso do espaço foi modificado, onde novas sensibilidades foram atribuídas ao novo patrimônio urbano já que, no lugar do cemitério, foi construída a capela de São Francisco.

Ao longo do século XX produziram-se, em São João do Rio do Peixe, ideais de ser e parecer moderno. A cidade passava por um processo de organização em seu meio, e com isso, também se abria ao capital industrial que, junto com a urbanização, destruiu antigos costumes, “botando abaixo” um importante lugar de memória (Nora, 1993): o cemitério Jerusalém.

A Figura 1 foi retirada do livro “São João do Rio do Peixe: retratos de uma história”, escrito pelo memorialista Rogério Galvão. Essa imagem representa o “aspecto da primeira Capela de São Francisco, construída no antigo cemitério da cidade entre 1941 a 1944”.

*Na imagem [se pode] observar uma senhora sentada no antigo tanque até há pouco tempo existente. O cemitério foi construído neste local em 1862, a fim de serem sepultadas as vítimas da primeira epidemia do cólera-morbo, e foi denominado de Cemitério Jerusalém. A área ocupada pelo antigo cemitério até 1932 se estendia do atual terreno da Capela de São Francisco até as proximidades da residência de Zé Natão. Portanto, a maior parte do solo onde foi edificada a Praça de São Francisco estão sepultados muitos de nossos antepassados (Galvão (2016, p.52).*



**Figura 1.** Capela de São Francisco, 1949. Fonte: Galvão (2016).

Na dinâmica dessa cidade “moderna”, as reformas urbanas vão surgir como uma necessidade de melhorar o espaço e melhorar o espaço é deixar a cidade atrativa, uma vez que vários interesses vão estar em jogo em meio à lei de mercado industrial, que coloca em foco o patrimônio.

Existia um modelo de cidade real: ruas ainda em processo de pavimentação, animais desfilando pela cidade, edifícios sendo remodelados, reformas sendo aplicadas em matadouros, mercado público e cemitério, entre outros. Mas também existia um modelo de cidade ideal, pensada junto ao processo de patrimonialização e das políticas urbanas, uma vez que esses projetos de intervenção evidenciavam os vínculos com o embelezamento da cidade e, consequentemente, com o capitalismo industrial (Bezerra, 2014, p.2).

Segundo Bezerra (2014, p.3) “nesse conceito de cidade, o importante é a construção de símbolos que exaltem a urbe”. A estética da cidade era algo que agradava ao capitalismo industrial. Depois de botar os mortos para fora da urbe, construiu-se uma capela que, posteriormente, passou por um pequeno processo de reforma para se adequar a nova forma urbana.

A política municipal: a política do urbano, buscou beneficiar o Bairro da Estação, onde situa-se a Capela São Francisco. Houve então uma reconfiguração do bairro, tanto pela ampliação e edificação da capela, como pela inserção dos trilhos ferroviários e da instalação da Estação Ferroviária no mesmo bairro.

Por meio de estratégias políticas, os trilhos do trem chegaram a São João do Rio do Peixe no ano de 1922, através da Rede de Aviação Cearense (RVC). Segundo Sousa (2005, p. 32-33), o padre Joaquim Cirilo de Sá



**Figura 2.** Capela São Francisco 1960  
Fonte: Galvão (2016).

Assim, a partir da necessidade de organização da vida urbana, em que se buscava uma certa inserção no modelo de cidade moderna, construiu-se na parte oeste da vila a Estação Ferroviária, que teve suas obras concluídas em 1925, sendo inaugurada no mesmo ano. Já em 1932, deu-se início a construção do novo cemitério afastado do cotidiano da vila, que se tornou cidade no ano de 1938 (Galvão, 2016, pp.48-52).



**Figura 3.** Construção da linha férrea 1921. Fonte: Galvão (2016).

A Figura 4 apresenta uma foto da Estação Ferroviária da década de 1980. O autor não menciona quem foi o fotógrafo, quem encomendou a fotografia ou para quais fins se destinavam. Na fotografia percebermos um vagão do trem próximo da Estação. Essa imagem representa parte das conquistas materiais que estavam chegando à vila: o símbolo do moderno, no qual o progresso marginalizou espaços antes sagrados. Segundo Galvão (2016, p.48) o prédio da estação ferroviária:

*[...] possui arquitetura em estilo eclético, com drenagem de águas pluviais expostas, platibandas, faixas circulares nas portas e janelas, pináculos, frisos e cornijas. Em sua fachada principal, destaca-se o seu frontão, que ostenta a data da conclusão da obra (1925), ladeados por pináculos.* A edificação foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, de acordo com a Lei nº 21.434 de 31/10/2000 – DOU de 01/11/2000, e está sobre os cuidados desse órgão.

Para uma cidade que se abria para o capital industrial, onde os projetos arquitetônicos convertiam-se em elementos centrais para a legitimação das políticas e reformas urbanas, a criação de novas centralidades urbanas, como o bairro que se tornou central devido os trilhos do trem, possibilitou uma mudança de imagem da cidade, assim como despertou outras sensibilidades cidadinas (Bezerra, 2014, p. 3).

Provavelmente um cemitério mal cuidado não tornava o bairro atrativo, já que a necrópole dentro da cidade despertaria um investimento em torno de políticas públicas voltados à profilaxia urbana. Colocá-lo

às margens da cidade, para então dar visibilidade ao trem, isso sim legitimava o novo espaço urbano e o patrimônio.



**Figura 4.** Estação ferroviária, 1980. Fonte: Galvão (2016).

Temos então um cenário de reformas urbanas, pois com a chegada do trem bota-se abaixo o antigo cemitério, uma vez que suas obras foram empreendidas no mandato do prefeito Natércio Maia. Logo, ao tempo em que se demolia o Campo Santo, sobre a administração daquele prefeito, também eram construídas em São João do Rio do Peixe avenidas e ruas, como também foi concluído o prédio dos correios e telégrafos (Galvão, 2011, p. 86).

Havia então um cenário de melhoramentos urbanos. Segundo Bresciane (2001, p.349) a palavra melhoramento “está ligada a ideias sanitaristas, higienistas e de progresso. Está ligada a serviços públicos – instalações de trilhos urbanos, construção de edifícios públicos”. Essas obras de melhoramentos são representadas através das imagens do urbano, gestando assim uma produção e publicização do moderno.

A introdução dos trilhos do trem e, conseqüentemente sua passagem, possibilitou um investimento imobiliário para o bairro, pois em 1932 funcionava, no Bairro da Estação, a usina de algodão de Adriano Brocos, fundada em 1933; e no final da rua o hotel Cearense, construído em 1938; além de alguns comerciantes que mantinham seus negócios na estação (Galvão, 2016, pp.61-65).

A estação de trem permitia todos os dias à chegada de novas pessoas que embarcava ou desembarcavam em seus vagões. O trem não permitiu apenas um investimento do capital industrial que agregava valores ao patrimônio. Conseqüentemente todo esse processo por qual passou a cidade a longo do século XX, produziu novas formas de viver a urbe. Talvez de ser ou parecer moderna.

### **3. As luzes do progresso: construindo novas sensibilidades**

A história da ferrovia em São João do Rio do Peixe, assim como em muitas outras cidades do interior do Nordeste Brasileiro, é uma história baseada em arranjos políticos em nome de um progresso e modernidade que só chega para uma parcela da população. Como já dissemos, foram as tramas políticas envolvendo o Padre Joaquim Cirilo de Sá e o então presidente Epiácio Pessoa que fizeram chegar a São João o primeiro trem em 1922. Com ele vinha não só o material que seria utilizado no prolongamento da estrada de ferro, mas também a fantasia de tornar a cidade mais atraente aos olhos dos que por ali passavam.

A partir disso, São João do Rio do Peixe presenciou uma série de mudanças na sua forma urbana que reconfiguraram o seu espaço interno. Mas a cidade não foi a única, visto que essas mudanças na forma urbana de uma cidade que estava para receber ou que já havia recebido o trem eram comuns. Em muitos casos, essas reformas urbanísticas acabaram por subtrair do espaço lugares que já eram dotados de uma carga simbólica para a população, como acontece com São João do Rio do Peixe quando a cidade vê seu cemitério ser retirado das imediações da Estação Ferroviária. Sobre o desaparecimento dessas materialidades do passado, Pesavento (2007, p.16) reflete:

*[...] Ora, no caso da cidade passada, por vezes esses rastros — para usar a feliz expressão de Ricoeur — nem sempre estão aparentes, como pegadas a guiar os passos e o olhar do historiador. Com frequência, a*

*transformação do espaço foi de tal ordem, a modernidade implantada tão avassaladora que apagou do espaço materialidades e sociabilidades do passado.*

Nos dias de hoje é possível que pouquíssimas pessoas consigam enxergar em São João do Rio do Peixe essa cidade do passado, cujo cemitério ficava situado do entorno da Estação Ferroviária onde agora vemos a capela de São Francisco e onde, até os dias de hoje, podem ser encontrados os restos mortais de alguns dos nossos antepassados. A chegada dessa “modernidade” na cidade, que tinha na ferrovia seu símbolo máximo, fez ser posta em prática uma nova produção de sentidos. A partir de agora era na Estação Ferroviária Antenor Navarro, como era conhecida a época, que novas sensibilidades seriam criadas e novas memórias nasceriam das relações que se dariam ali.

Tendo sido inaugurada em 1925, a Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe recebia trens de carga, que transportava os mais variados tipos de mercadorias (algodão, açúcar, sabão, entre outros), e passageiros e presenciava as diversas mudanças vividas pelo transporte ferroviário durante os anos. Em 1963, por exemplo, houve a substituição das máquinas a vapor por máquinas mais ágeis movidas a diesel. A Estação Ferroviária Antenor Navarro assistiu a ascensão e também o lento declínio do transporte ferroviário.

*O fato é que as estações de trem provocaram, na maioria das localidades, a intensificação da vida no sentido mais amplo do termo. É que elas tornaram-se, em cada localidade, espécies de portas abertas para o mundo. Com isto, novas atividades econômicas ou de serviços foram sendo incrementadas em torno delas, com a conseqüente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou botéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros, foram algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade (Aranha, 2003, p.3).*

Mesmo que, a partir de então, aquela Estação só recebesse trens de carga, o fator sensível das relações e sociabilidades que giravam em torno dela continuava existindo. Para uma vila que se tornou cidade apenas no ano de 1938, ter um local como a Estação Ferroviária no seu espaço urbano era de grande importância. Ela representava a relação daquela pequena cidade do sertão com o resto mundo. Além de possibilitar, como o autor mesmo afirma, a implantação de outros serviços no seu entorno: tanto serviços oficiais como os bares e pensões citados por Aranha (2003); como serviços informais, tal como a venda de alimentos por vendedores autônomos.

As ferrovias, de um modo geral, desempenharam um papel de grande importância na história, uma vez que “alavancaram o processo de crescimento econômico nos países em processo de industrialização no século XIX e desenvolveram um dos maiores complexos técnico-social em todo o mundo” (Lins, 2012, p.2). Nesse contexto, as estações [...]

*[...] tornaram-se espaços para onde foram convergindo, na maioria das localidades, interesses de toda ordem, em particular na esfera comercial, cuja consequência imediata foi a emergência de uma nova cartografia urbana, não mais se reconhecendo a cidade que existia antes de sua edificação (Aranha, 2003, p.1).*

Podemos então falar da chegada da Estação Ferroviária em uma cidade como um divisor de águas. Onde, a partir dela, ocorreria uma série de mudanças urbanas. Existiria então uma São João do Rio do Peixe antes da Estação e uma outra São João do Rio do Peixe pós chegada da Estação Ferroviária. Quando pensamos nessa São João do passado, especificamente na região onde está localizada a Estação Ferroviária, pensamos em uma região que tinha como ponto central o cemitério da cidade. Após a chegada do trem e, conseqüentemente, da implantação da Estação Ferroviária, percebemos essa nova cartografia urbana da qual fala Aranha (2003), não só por conta da saída do cemitério dali e posteriormente da construção da capela de São Francisco, mas também pela construção de usinas elétricas e de algodão, bem como de um hotel nas suas imediações (Galvão, 2016).

É notório que a chegada desses novos empreendimentos nas áreas do entorno da Estação obedecessem a interesses de uma determinada elite, assim como São João ter sido escolhida para ser a primeira cidade do sertão a receber as linhas de ferro foi parte de um jogo de interesses entre o padre da cidade e o então presidente do país. Escolhe-se então para compreender o entorno da Estação Ferroviária tudo aquilo que vai, de alguma forma, potencializar sua grandeza aos olhos dos que a admiram e reforçar o que aquele edifício representa. Como bem observa Maia (2016, p.3):

*Trilhos, máquinas e estações compõem um quadro que exprime uma temporalidade impressa nas mudanças provocadas na paisagem, nas cidades, nos territórios e também na relação espaço-tempo. A grandiosidade do*

*complexo ferroviário causa espanto e admiração, representando uma “nova era”, ou um novo estágio de desenvolvimento da sociedade, em outras palavras o progresso e a Modernidade.*

Por si só o complexo ferroviário, composto não só pela Estação, mas por galpões, oficinas, caso haja, entre outros, já era um espetáculo a parte. Mais do que um local de chegada e partida de trens pura e simplesmente, os complexos ferroviários se tornaram locais de sociabilidade com o qual a população construía seus laços através de relações de trabalho e/ou lazer. No decorrer dos anos, esses espaços se tornaram, para aqueles que de alguma forma têm suas vidas ligadas a ele, lugares dotados de significados e memórias. Eis a importância da sua salvaguarda e preservação: eles deixam de ser edifícios que representam apenas a história da ferrovia em determinado lugar, para ser um patrimônio, parte da história de toda uma da população.

*Todos nós, que vivemos em cidades, temos nelas pontos de ancoragem da memória: lugares em que nos reconhecemos, em que vivemos experiências do cotidiano ou situações excepcionais, territórios muitas vezes percorridos e familiares ou, pelo contrário, espaços existentes em um outro tempo e que só tem sentido em nosso espírito porque narrados pelos mais antigos, que os percorreram no passado. Estes espaços dotados de significado fazem, de cada cidade, um território urbano qualificado, a integrar esta comunidade simbólica de sentidos, a que se dá o nome de imaginário. Mais do que espaços, ou seja, extensão de superfície, eles são territórios, porque apropriados pelo social (Pesavento, 2008, p.3).*

Quantas histórias devem ter começado ou acabado em estações ferroviárias espalhadas por todo o mundo, quantos abraços de despedida foram dados na Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe, quantas e quantas memórias devem permanecer guardadas no mais íntimo daqueles que vivenciaram o funcionamento produtivo daquele lugar e, mesmo que alguém não tenha vivido histórias ali, quantas memórias não foram herdadas de avós, avós, pais e mães que ali trabalharam ou dali guardaram boas recordações. A Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe certamente está eternizada no imaginário de muitos populares como um lugar portador de uma grande carga simbólica.

Hoje a Estação encontra-se em processo de reformas depois de muito tempo entregue ao descaso. Mas nem todas as Estações Ferroviárias do Estado da Paraíba passaram por um novo processo de restauração. Muitas sofrem com a ação do tempo e com a negligência das autoridades responsáveis. Jaqueline Santos, em 2009, numa matéria do Jornal da Paraíba, já denunciava o descaso com nosso patrimônio ferroviário e previa que em cinco anos a malha ferroviária do Estado pudesse sumir. A matéria fala de trechos de linhas de ferro abandonados, falta de trilhos, estações também abandonadas e até de edificações construídas sobre trechos das linhas de ferro (Santos, 2009).

Em matéria de um outro portal de notícias, dessa vez tratando especificadamente do caso de abandono da Estação Ferroviária da cidade de Sousa [PB], Beto Pessoa (2008) nos permite sentir o pesar com que a população, principalmente os mais antigos moradores, veem a situação do nosso tão importante patrimônio ferroviário. No caso da Estação Ferroviária de Sousa, a matéria do Portal Correio (2018) fala de um local com “paredes rachadas, portas quebradas e estruturas deterioradas, memórias que vão apagando dia a dia, misturadas às pichações, lixos e restos de materiais usados para consumo de drogas. Entre as duas edificações, resiste a barraquinha de Martins Rodrigues, o último suspiro de vida naquele espaço” (Figura 5).



**Figura 5.** Estação Ferroviária de Sousa [PB]. Fonte: Diário do Sertão.

Martins Rodrigues (68 anos) habita aquele lugar desde os anos 1980 quando abriu um pequeno comércio ao lado da Estação. O popular viu a efervescência do fenômeno ferroviário, também o seu declínio e com mais desgosto o abandono do lugar que por muitas décadas faz parte da sua vida. Ao Portal Correio (2018) ele fala sobre o que sente ao olhar o abandono daquela Estação:

*É um sentimento de tristeza. Um patrimônio deste tamanho, que movimentava nosso Centro, assim, abandonado. Aqui tinha um quadro de 140 funcionários, pessoas que movimentavam a economia da cidade. Ai hoje está desse jeito, entregue aos vândalos. A Energisa cortou a luz, então os refletores que iluminavam a estação deixaram de existir. A estação foi invadida, roubaram os birôs, documentos históricos e hoje muita gente usa o lugar para consumir drogas. Para gente, que viveu isso aqui, é doloroso.*

Decerto a fala de Martins Rodrigues representa o sentimento de toda uma comunidade que viveu a era ferroviária. E não só dos mais antigos que a viveram de fato, mas de todos aqueles que a viveram por meio de algum familiar ou amigo. Mesmo que os descendentes do senhor Rodrigues não tenham visto a Estação trabalhar a plenos pulmões, certamente o ouviram falar sobre os anos dedicados aquele comércio instalado nas dependências da Estação Ferroviária de Sousa. Ainda é muito precária a situação desses nossos patrimônios. Segundo Silva (2014, p.8), [...]

*[...] a valorização e reconhecimento do patrimônio ferroviário observa a ocorrência de uma multiplicidade de ações que convergem para sua inclusão, mas igualmente se identifica, para um grande número de casos, a degradação, espoliação, abandono, saque e outros tipos de deterioração desse patrimônio.*

Pode-se perceber que a ferramenta do tombamento utilizada como uma tentativa de proteger e salvaguardar esses patrimônios na verdade não garante preservação aos mesmos.

Embora a Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe tenha sido reconhecida<sup>1</sup> pelo IPHAN como patrimônio cultural ferroviário, em 2009, dado o seu caráter histórico, artístico e cultural como previsto pela Lei nº11.483/07 e pela portaria do IPHAN nº407/2010, só depois de muitos anos de abandono que o patrimônio passou a ter uma nova prioridade: sua preservação. Ainda que a Lei nº11.483/07 disponha justamente sobre a revitalização do setor ferroviário e que a portaria do IPHAN nº407/2010 trate precisamente da valorização dos Patrimônios Culturais Ferroviários com o intuito de proteger a memória ferroviária, ainda é possível encontrar diversas Estações Ferroviárias em estados críticos espalhadas pelo Estado da Paraíba.

É certo que essa situação não se resume apenas a Paraíba. Desde a desativação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. –, empresa responsável pela administração de grande parcela do transporte ferroviário brasileiro, diversas Estações Ferroviárias espalhadas no território brasileiro perderam as funções que desempenhavam e ficaram sob responsabilidade do IPHAN, como vemos no Art. 9º da Lei nº11.483/07, quando ela diz que “caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”.

Podemos observar que a supracitada Lei fala de administrar os bens móveis e imóveis. Isso porque o que entende-se por patrimônio ferroviário está longe de abarcar apenas os edifícios que constituem o complexo ferroviário. Todo o aparato técnico, ferramentas, automóveis, assim como as paisagens onde estão situados os complexos ferroviários são considerados também patrimônio:

*O que se pode compreender por patrimônio ferroviário se confunde, equivocadamente, muitas vezes, à arquitetura ferroviária. Mas essa representatividade pode ser considerada complexa e corresponde desde elementos relacionados à vida ferroviária às paisagens decorrentes do complexo ferroviário, considerando-se ainda vilas ferroviárias e mesmo cidades ferroviárias que permitem múltiplas interpretações (Silva, 2014, p.8).*

A conservação e salvaguarda dos nossos patrimônios ferroviários é um desafio cada vez mais árduo. Em primeiro lugar porque não parece haver interesse ou mesmo meios e condições para que o IPHAN ou o IPHAEP – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba – dê conta de uma tão vasta gama de patrimônios ferroviários abandonados pelo Estado. Em segundo lugar porque o tombamento, que deveria ser uma ferramenta de proteção, acaba por burocratizar o processo de restauro e manutenção desses bens.

<sup>1</sup> Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 25/07/2019

Assim sendo, ficamos com nossos patrimônios em vias de desaparecer das nossas vistas e nossas tão preciosas memórias ameaçadas pelo esquecimento. A nós, historiadores e pesquisadores, cabe voltar o olhar para esse capítulo tão importante da história do nosso povo e nos dedicar para que essas memórias não se percam entre os escombros do abandono.

## 4. Conclusão

O movimento ferroviário trouxe para São João do Rio do Peixe uma onda de mudanças e reformas que ressignificaram as materialidades presentes no seu espaço urbano em nome de um projeto moderno para a cidade. As imagens apresentadas por Galvão (2016) em seu livro vão muito além de mera ilustração, publicização do moderno. Elas representam uma cidade de concreto, ideal, desejada e sonhada através de projetos urbanísticos que legitimaram as conquistas materiais, arquitetônicas e que possibilitaram ao capital industrial uma reorganização do urbano.

Logo, as representações criadas sobre o trem publicizando a luz do progresso e civilização, nos leva também a perceber a carga positiva atribuída aos interventores dessas conquistas materiais, onde a cidade foi posta como o lugar do moderno. Através de estratégias políticas, o trem de ferro possibilitou mudanças na redefinição da noção de espaço e de tempo, possibilitando novas sensibilidades no âmbito do viver urbano: a vida cotidiana passou então a ser marcada por novos ritmos.

O que vemos é um espaço que foi modificado pelos novos usos e sentidos atribuídos a ele. O trem não possibilitou apenas viagens até cidades vizinhas, seja para visitar parentes ou ir ao médico, mas também proporcionou, naquele lugar que o abrigava, a produção de novos sentidos por parte da população que usufruía da Estação Ferroviária. Quem sabe muitas pessoas fossem até a estação apenas observar a locomotiva e quem nela chegava ou partia. Talvez alguns pequenos comerciantes fizessem da estação seu lugar de sobrevivência. Quem sabe quantos adeus foram ditos naquela estação, quantas paqueras, quantas brigas, quantos abraços.

Esses tão valiosos patrimônios edificados são importantes vestígios do movimento ferroviário e, por isso, são dignos de uma política de conservação e salvaguarda que seja, de fato, eficaz. O abandono de muitas de nossas Estações Ferroviárias é indício da falta de educação patrimonial vivida por nossa sociedade. Hoje a situação de restauro da Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe, que em um futuro próximo abrigará a biblioteca municipal da cidade, é exceção. O mais normal é vermos esses imóveis sem um reuso adequado, o que ameaça a preservação de toda a memória e sensibilidade contidas ali. É de extrema importância que hoje esses espaços sejam preservados, para que esse capítulo da história não fique no passado, esquecido e ignorado.

## 5. Referências

- Agra, G. F. (2010). *Modernidade aos goles: a produção de uma sensibilidade moderna em Campina Grande*. Campina Grande: EDUFPG.
- Aranha, G. B. (2003). As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930). *Anais do XXII Simpósio Nacional de História* [ANPUH]. João Pessoa, PB, Brasil.
- Bezerra, R. G. (2014). Políticas urbanas e processos de patrimonialização nas cidades de Fortaleza e Almada. *Forum Sociológico*, 2014, pp.1-10. Recuperado de: < <https://journals.openedition.org/sociologico/931>>.
- Bresciani, M. S. (2001). Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950). In M. S. Bresciani [org]. *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS.
- Galvão, R. C. R. (2016). *São João do Rio do Peixe: retratos de uma história*. São João do Rio do Peixe [PB]: Gráfica Santa Marta.
- Galvão, R. C. R. (2011). *São João do Rio do Peixe: datas e notas*. São João do Rio do Peixe [PB]: Gráfica e Editora Halley S.A.
- Lins, A. P. M. de B. da C. (2012). O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. *Architecton — Revista de Arquitetura e Urbanismo*, 2 (2). [Semestral].
- Lynch, K. (1997). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Maia, D. S. (2016). O veículo do progresso nas cidades do interior do território brasileiro: a ferrovia, conductor da modernidade, do progresso e/ou uma utopia? *XIV Colóquio Internacional de Geocrítica: las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Barcelona, Espanha.

- Mauad, A. M. (1996). Através da imagem: fotografia e história interfaces. *Revista Tempo*, 1 (2), pp. 73-98. [Rio de Janeiro]. Recuperado de: [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg2-4.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg2-4.pdf).
- Nora, P. (1993). Entre memória e história a problemática dos lugares. *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, 10, pp.7-28. [São Paulo].
- Pesavento, S. J. (2008). História, memória e centralidade urbana. *Revista Mosaico*, 1, pp.3-12. [Semestral] [ISSN: 2176-8943].
- Pesavento, S. J. (2007). Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, 27 (53), 11-23. [São Paulo]. Recuperado de: < [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882007000100002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882007000100002)>.
- Pessoa, B. (2018). Memória em trilhos. *Portal Correio*, 2018. Disponível em: <https://portalcorreio.com.br/especial/memorias-da-paraiba-se-desfazem-com-os-trilhos>. Acesso em: 25/07/2019.
- Santos, J. (2009). Malha ferroviária da Paraíba pode sumir em apenas cinco anos. *Jornal da Paraíba*, 2009. Disponível em: [www.jornaldaparaiba.com.br/vida\\_urbana/malha-ferroviaria-da-paraiba-pode-sumir-em-apenas-cinco-anos.html](http://www.jornaldaparaiba.com.br/vida_urbana/malha-ferroviaria-da-paraiba-pode-sumir-em-apenas-cinco-anos.html). Acesso em: 25/07/2019.
- Silva, R. A. R. da (2014). Patrimônio Ferroviário Brasileiro: da inclusão à exclusão de uma paisagem cultural. *Colóquio Ibero-Americano — Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto: desafios e perspectivas*. Belo Horizonte, MG, Brasil, 3.
- Sousa, R. A. de (2005). *Vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe (1918-1964)*. Monografia (História) Universidade Federal de Campina Grande – Campus Cajazeiras. Cajazeiras, PB, Brasil.