

O TREM PASSOU POR AQUI

DECLÍNIO, PRIVATIZAÇÃO E ABANDONO
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA DE
CAMPINA GRANDE-PB (1998-2019)



Autora

Jessica Kaline Oliveira Santos

Autora

Jessica Kaline Oliveira Santos

O TREM PASSOU POR AQUI

DECLÍNIO, PRIVATIZAÇÃO E ABANDONO
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA DE
CAMPINA GRANDE-PB (1998-2019)



Campina Grande - PB

2024

Os direitos desta edição são reservados à EDUFMG
UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG

S237t Santos, Jessica Kaline Oliveira.
O trem passou por aqui: declínio, privatização e abandono da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB (1998-2019) [livro eletrônico] / Jessica Kaline Oliveira Santos. – Campina Grande: EDUFMG, 2024.
212 p. : il. color.

E-book (PDF)
ISBN 978-85-8001-280-4

1. Ferrovias – História – Campina Grande. 2. Estação Ferroviária Nova – Privatização e Abandono. 3. Ferroviários – Declínio e Esquecimento. 4. Ferrovias – Memória e História. I. Título.

CDU 625.1(813.3)(091)

FICHA CATALOGráfICA ELABORADA PELA BIBLIOTECÁRIA SEVERINA SUELI DA SILVA OLIVEIRA CRB-15/225

EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE–EDUFMG
atendimento@editora.ufcg.edu.br

Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho
Reitor

Prof. Dr. Mario Eduardo Rangel Moreira Cavalcanti Mata
Vice-Reitor

Prof. Dr. Bruno Medeiros Roldão de Araújo
Diretor EDUFMG

Simone Cunha
Revisão

João Vitor Pereira da Silva
Projeto Gráfico

CONSELHO EDITORIAL

Erivaldo Moreira Barbosa (CCJS)
Janiro Costa Rego (CTRN)
José Wanderley Alves de Sousa (CFP)
Marcelo Bezerra Grilo (CCT)
Mário de Sousa Araújo Filho (CEEI)
Marisa de Oliveira Apolinário (CES)
Naelza de Araújo Wanderley (CSTR)
Railene Hérica Carlos Rocha (CCTA)
Rogério Humberto Zeferino Nascimento (CH)
Saulo Rios Mariz (CCBS)
Valéria Andrade (CDSA)

Aos heróis anônimos da estrada de ferro; aos meus, Neide, Batista, Laura, Oliveira, Ana, Josi, Clara, Isaac e Lourdes, “cada pedaço de mim tem um pedaço de vocês”.

A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam. E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembrança, em narrativa. Quando o visitante sentou na areia da praia e disse: “Não há mais o que ver”, saiba que não era assim. O fim de uma viagem é apenas o começo de outra. É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já, ver na primavera o que se vira no verão, ver de dia o que se viu de noite, com o sol onde primeiramente a chuva caía, ver a seara verde, o fruto maduro, a pedra que mudou de lugar, a sombra que aqui não estava. É preciso voltar aos passos que foram dados, para repetir e para traçar caminhos novos ao lado deles. É preciso recomeçar a viagem. Sempre.

José Saramago

AGRADECIMENTOS

Agradeço...

A Deus, pois, sem a sua graça e misericórdia, eu nada seria. A minha fé e a confiança de que ele estava no controle de tudo foram primordiais, sempre terei de lembrar que “certamente bondade e misericórdia me seguirão por todos os dias da minha vida” (salmos, 23:6).

Aos meus pais, vocês me deram os melhores presentes: Amor infinito, vida, cuidado e valores.

À minha irmãzinha Laura, Lalá me presenteia constantemente com a pureza e leveza da infância. O seu sorriso torna minha vida mais doce, obrigada por existir!

Aos meus depoentes, homens e mulheres resilientes, fortes, de uma sabedoria que encanta. É um presente poder narrar as vivências de vocês, meu desejo é que essas histórias carregadas de luta e trabalho ecoem em muitos espaços, vocês são os grandes responsáveis pela Estação Ferroviária Nova. José Cleófas, Arimateia, Ester, Oliveira, Ana, Isaac, Lourdes, Neide e Batista, meus mais sinceros agradecimentos!

Ao meu orientador de mestrado Severino Cabral, ter sua orientação na produção deste trabalho foi um privilégio, Cabral

confiou em mim e na minha pesquisa desde o primeiro contato, minha eterna gratidão pelas suas contribuições, sua paciência e humildade. Que você continue inspirando muitas pessoas, assim como me inspira!

Aos docentes que passaram pela minha vida e contribuíram para minha formação, vocês deixaram marcas indeléveis em mim, deixo meu agradecimento, em especial, às professoras Hilmária, Keila e Luíra.

A todos que, direta ou indiretamente, me ajudaram nesse processo de escrita, seja com palavras, atos ou carinho, tenho muito o que e a quem agradecer. Esta história foi escrita por muitas mãos.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

13

A MODERNIDADE CHEGA A VAPOR:

A FERROVIA EM CAMPINA GRANDE

37

“ESSE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO FOI TÃO DANOSO”:
DECLÍNIO E PRIVATIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA

85

FRAGMENTOS DE UMA ESTAÇÃO:

ABANDONO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO
NOVA E AS NOVAS FORMAS DE APROPRIAÇÕES

155

CONSIDERAÇÕES FINAIS

193

×

INTRODUÇÃO

“AH! FELICIDADE, EM QUE VAGÃO DE
TREM NOTURNO VIAJARÁS?”
CHICO BUARQUE

A ESCOLHA DO CAMINHO

Ferrovia, memória e história. Essas palavras permeiam minha trajetória, e a história e as vivências dos meus foi o que trouxe coragem, perseverança e inquietações suficientes para me impulsionar a iniciar uma pesquisa que tem como cenário a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande; e como atores principais, pessoas simples, que nunca tiveram voz, que foram caladas pela oficialidade, pelo sistema, pelas circunstâncias e pela vida.

Vim de uma família de ferroviários que trabalharam na Estação Ferroviária Nova de Campina Grande. Os meus pais se conheceram nesse contexto, ambos filhos de ferroviários, que se tor-

naram vizinhos na Vila dos Ferroviários e, a partir disso, iniciou toda uma história de cortejo, que resultou em casamento. Minha própria história converge diretamente com os trilhos dessa estação, como disse minha vó Lourdes em relação a nossa família: “Meu avô criou meu pai com o dinheiro da ferroviária, meu pai criou a gente com o dinheiro da ferroviária, meu marido criou os filhos com o dinheiro da ferroviária, é hereditário”. Acredito que o historiador não deve ser frígido e distante do seu objeto de pesquisa, mas deve ter paixão. Assim, compactuo com Roger Chartier ao retratar, em sua obra *A visão do historiador modernista*, que a proximidade do historiador com seu objeto de estudo não se configura como um inconveniente, mas o põe em situação privilegiada em relação à realidade estudada¹. Assim, “ao contar minha história, rearranjo pedaços dos meus dias, recupero cacós do meu passado que contribuíram para me constituir como sujeito desejoso de ser um historiador [...]”².

Sou moradora do bairro do Quarenta. Cresci nesse bairro, testemunhei um período do funcionamento dessa estação, infelizmente em um momento que já não tinha o movimento e brilho de outrora, mas em seus últimos suspiros. Lembro-me de alguns trens passando, também me recordo de pular o trem para poder transitar no outro lado da rua. Na realidade, minha paixão por trens está muito mais atrelada ao imaginário do que à experiência, fecho os olhos e tento imaginar a intensa sociabilidade da ferrovia, o soar do apito indicando a chegada do trem, os animais que vinham do sertão misturados com as cargas de alimentos, as

[1]. CHARTIER, R. A visão do historiador modernista. In: FERREIRA, Marieta de M.; AMADO, Janaína (Orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora FGV.

[2]. OLIVEIRA, I. B. *Viver a vida e contá-la*. Memorial, UFCG. Departamento de História.

crianças correndo e pulando o trem, aproveitando os campos para jogar bola e brincar de baleada. Esse cenário criado na minha imaginação me encanta e me inspira. Descrevo-me como a menina do poema “O Trem”, de Roseana Murray: “Vai que vai, vai que vem faz o balanço do trem. A menina, com o nariz achatado na vidraça, enlaça a paisagem com o seu olhar encantado”³.

Coloco-me como a figura do historiador irônico mencionada por Albuquerque (2007, p. 3), que “não se coloca fora do acontecimento que anuncia, do tempo que narra, mas que sabe que seu próprio discurso é mais uma dobra no inabarcável arquivo de enunciações que instituem dados sujeitos e dados objetos”. Mergulhar na história da Estação Nova e dos seus personagens me permite conhecer experiências diversas. Concordo com Keila Queiroz (2008, p. 59) quando nos fala sobre o fascínio da pesquisa: “Nossas subjetividades são metamorfoseadas, com uma constância e velocidade rítmica que nos ensinam a nos deliciarmos com o contato com as coisas, pessoas e relações indecifráveis”⁴.

Quando iniciei a minha pesquisa no ano de 2018 na graduação, deparei-me com um grande embate: de um lado, ansiava em escrever algo simples, com que os personagens narrados e os moradores locais pudessem se identificar e se reconhecer como atores principais daquela história; mas que, ao mesmo tempo, tivesse o rigor que a escrita acadêmica exige. Não foi fácil encontrar esse equilíbrio, porém, com o tempo, compreendi que a escrita

[3]. MURRAY, R. *Fardo de carinho*. Belo Horizonte: Lê, 1987.

[4]. Iniciar esta pesquisa traçando o meu percurso autoral em primeira pessoa só é possível graças a pesquisadores que inovaram o campo da história com os estudos biográficos e autobiográficos. Entre esses autores, podem ser citados Pierre Nora (1989), quando nos fala sobre a ego-história; François Dosse (2004) também escreve sobre biografias; e no campo da história local (no contexto da Paraíba), temos a autora Keila Queiroz (2008), que escreve em sua tese de doutoramento sobre os corpos enrugados a partir de uma perspectiva biográfica e autobiográfica.

acadêmica é simples, e que eu não precisava entrar na moda da academia, mas que eu poderia criar a minha própria moda. Foi então que decidi escrever sobre a minha história e sobre os meus. Recordo-me de ter visto uma entrevista de Clarice Lispector para Júlio Lerner, na qual ela dizia: “É que no fundo eu escrevo muito simples [...] eu escrevo simples, eu não enfeito”⁵. Essas palavras me marcaram, fazendo com que eu me identificasse profundamente com a autora. Me realizei em saber que a pesquisa iniciada na graduação alcançou muitas pessoas⁶, entre estas, algumas que não eram da área de história, mas que se sentiram tocadas de alguma forma: meus avôs leram, meus pais, minha tia, os amigos da rua, os amigos da graduação, o profissional do salão que frequento, a prima que nunca vi, mas que, ao ler, lembrou dos seus familiares ferroviários e logo me contatou. A história da Estação Nova e de seus personagens chegou a lugares que jamais imaginei que seria possível, foi nesse momento que me senti realizada enquanto pesquisadora, pois parte da minha missão (que está apenas no começo) foi cumprida.

Ao iniciar o mestrado, decidi seguir o mesmo caminho, continuar trilhando a longa e silenciada história da Estação Nova, dessa vez, com novos questionamentos, novos aportes teóricos e metodológicos. Aprendi no mestrado que nenhuma história está saturada, que, por mais que algo já tenha sido explorado por diversas vezes, nenhuma pesquisa será igual, pois “toda pesquisa historiográfica se articula com um lugar de produção socioeconômico,

[5]. PANORAMA com Clarice Lispector. São Paulo, 1977. 1 vídeo (28m). Publicado pelo TV Cultura. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ohHP1l2EVnU>. Acesso em: 1 dez. 2021.

[6]. SANTOS, J. K. O. S. *Estação Ferroviária Nova de Campina Grande – PB* [livro eletrônico]: Vivências, histórias e saudades. (1957-1998). 1. ed. Campina Grande, PB: Nativa Edições, 2021.

político e cultural” (Certeau, 2011, p. 66). Sempre existirão novas problemáticas, experiências e recortes a serem revistos, como nos diz José Saramago, em seu poema “Recomeçar sempre”: “[...] O fim de uma viagem é apenas o começo de outra. É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já [...]”⁷.

Pesquisar a privatização da Estação Nova e os seus impactos tornou-se minha nova missão na pós-graduação. Quando defini o recorte temporal, eu sentia alívio em imaginar que o contexto político e econômico em que vivemos era outro, me lembro de crescer ouvindo sobre o Presidente Collor de Mello e as arbitrariedades cometidas em seu governo, sobre as privatizações e o quanto a inflação da época tinha assolado os meus, sobre a herança da bisavó que tinha guardado em casa em uma mala por medo do confisco da poupança da década de 1990.

Quando iniciei a escrita, deparei-me com a infelicidade de comparar vários momentos de outrora com o presente, como a alta inflação, a miserabilidade, a crise política, os discursos privatizantes, as propagandas falaciosas sobre as empresas estatais. Em meio a todas essas circunstâncias, só me restava enquanto pesquisadora registrar as memórias do passado para que as gerações futuras compreendam que não estamos fadados a repetições cíclicas, mas que podemos evoluir constantemente. Para isso, como um dia já disse Heródoto em sua famosa frase: “pensar o passado para compreender o presente e idealizar o futuro”, diria mais, pensar e compreender os erros do passado para não repeti-los no futuro.

[7]. Disponível em: <https://caderno.josesaramago.org/44720.html>. Acesso em: 10 ago. 2022.

Entre as fontes utilizadas para a construção da pesquisa, o principal aporte foi a história oral, já que os depoimentos foram primordiais para compreensão da história desse patrimônio ferroviário⁸. As experiências do passado, as lembranças do dia a dia, as histórias do cotidiano construídas ao longo da vida são capazes de recuperar aspectos do passado. Como nos diz Ecléa Bosi:

Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando com as percepções imediatas, como também empurra, “Descola” estas últimas, ocupando o espaço todo da consciência. A memória aparece como força subjetiva, ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora (Bosi, 2003, p. 36).

Nossas experiências, por menores que pareçam, são sempre relevantes, as nossas palavras são capazes de qualificar uma época, um contexto social, político ou econômico. A história oral concede a palavra a quem nem sempre teve voz, acreditamos que “uma história de vida não é feita para ser arquivada ou guardada numa gaveta como coisa, mas existe para transformar a cidade onde ela floresceu” (Bosi, 2003, p. 69), pois “haverá alguém para recolher os despojos da cidade para os quais ninguém volta os olhos e o vento dispersa” (Bosi, 2003, p. 29).

O desafio de construir e costurar as memórias dos fios que tecem a história da Estação Nova iniciou com uma conversa com

[8]. A transcrição dos depoimentos orais foi feita *ipsis litteris*, ou seja, mantendo a fidelidade do depoimento do autor, preservando os vícios de linguagem, as palavras não dicionarizadas, respeitando a liberdade da narrativa.

José Cleófas Batista de Brito. Cleófas ingressou na Rede Ferroviária no ano de 1989 e, além de ferroviário, foi presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado da Paraíba (SINTEFEP). Seu conhecimento sobre ferrovias é de fundamental importância nas pesquisas que envolvem a Estação Nova, de forma muito prestativa sempre se mostrou disposto a contribuir com suas memórias, fotografias e relatórios do sindicato. Aos 59 anos de idade, Cleófas continua na luta pelos ferroviários e seus direitos.

A entrevista se deu de forma virtual, visto que ele mora na cidade de João Pessoa. Sua capacidade de recordar números, datas, leis e contextos é impressionante, somado a todos esses aspectos, ele cresceu na Vila Ferroviária da Estação Nova, assim a ferrovia ultrapassou gerações em sua família. Suas lembranças e conhecimentos sobre as estações foram salutares para esta pesquisa, como nos diz Marilena Chauí (1995, p. 125) sobre essas memórias: “A memória é uma evocação do passado. É a capacidade humana de reter e guardar o tempo que se foi, salvando-o da perda total”.

Ao final da entrevista, Cleófas me agradeceu por ter tomado a causa ferroviária como minha, por poder expor essa história e essa categoria tão esquecida. Sou apenas narradora, todo mérito, todos os créditos devem ser dirigidos às pessoas que viveram essa história para que hoje eu pudesse a estar narrando.

O relembrar é uma atividade mental que não exercitamos com frequência porque é desgastante ou embaraçosa. Mas é uma atividade salutar. Na rememoração, reencontramos a nós mesmos e a nossa identidade, não obstante muitos anos transcorridos, os mil fatos vividos. [...] Se o futuro se abre para a imaginação, mas não nos pertence mais, o mundo passado é aquele no qual, recorrendo a nossas lembranças, podemos buscar refúgio dentro de

nós mesmos, debruçar-nos sobre nós mesmos e nele reconstruir nossa identidade (Bobbio, 1997, 30-31).

A entrevista seguinte foi com Maria de Lourdes Santos, minha avó paterna. Quando estava escrevendo sobre o acidente ferroviário Maria Cabocla, ocorrido no distrito de Galante, comentei em casa sobre a gravidade do acidente e o quanto aquela situação havia sido lamentável. Para minha surpresa, minha mãe logo me contou que a minha avó estava nesse acidente e que o seu relato sobre a história era muito tocante. Ao saber, logo fui em sua casa e, *a priori*, houve uma hesitação em relembrar aquele acontecimento, depois de algum tempo, com calma e paciência, as lembranças desse momento traumático foram sendo evocadas, com muita riqueza de detalhes. Como nos diz Michael Pollak (1989, p. 5-6), “lembranças traumatizantes, lembranças que esperam o momento propício para serem expressas. [...] o silêncio tem razões bastante complexas. Para poder relatar seus sofrimentos, uma pessoa precisa antes de mais nada encontrar uma escuta”. Os silêncios em uma narração possuem seus sentidos, no livro *A Memória, a história e o esquecimento*, Paul Ricoeur (2007) nos apresenta uma reflexão acerca de a história e a memória terem como antídoto em comum o esquecimento, o que não pode ser considerado fraqueza, lacuna ou falha, mas abre a possibilidade de reflexão e mediação da narrativa.

Maria de Lourdes, aos 78 anos, narrou o episódio Maria Cabocla com riqueza de detalhes. Junto a seu marido, Isaac Santos, criou seus doze filhos através da ferrovia, como ela mesmo fala; seu bisavô, avô, pai, irmãos e seu marido, todos foram ferroviários e foram criados com o dinheiro proveniente da ferrovia. Concordo com Ecléa Bosi (2003, p. 19) quando a autora fala que “há formas

de comunicação insubstituíveis, como a conversa espirituosa entre amigos em volta da mesa, cujo charme a técnica não conseguiria reproduzir”. As conversas ao redor da mesa foram imprescindíveis para construção desta pesquisa.

A entrevista seguinte foi com meu avô paterno, José de Oliveira, ferroviário da Estação Nova, de 1983 a 1991; com minha mãe, Aurineide, e a minha avó Analice. A contação de suas histórias se deu no entorno da mesa, todos tomando café e ouvindo atentamente as experiências vividas. Essas memórias de família são um exercício que passa pela minha própria experiência, são minhas memórias também, trata-se de lembranças que, em dados momentos, eu mesma presenciei, utilizando as palavras de Bosi (2003, p. 16-17): “Quando se trata da história recente, feliz o pesquisador que se pode amparar em testemunhos vivos e reconstruir comportamentos e sensibilidades de uma época [...]”. A família Oliveira viveu na pele os impactos de uma privatização, precisaram ter resiliência para enfrentar todos os percalços da vida, com fé suficiente para acreditar que dias melhores estariam por vir.

Uma dificuldade que enfrento desde o início da pesquisa foi encontrar ferroviários que continuaram trabalhando na Estação Nova após a privatização. Sempre almejei fazer um comparativo entre os funcionários demitidos e aqueles que vivenciaram a experiência da transição de uma empresa pública para privada. Foi uma tarefa difícil contactar esse grupo, foram mensagens, ligações, visitas com data e hora marcada, mas, ao chegar ao local, não encontrava a pessoa. As memórias tocam nossas fragilidades, descortinam janelas do sensível, fazem-nos cruzar zonas pouco conhecidas. Para quem nunca teve espaço de ter voz, ser ouvido pode gerar estranhamento e resistência, existe o temor de falar errado, de não saber responder aos questionamentos, de achar que,

por ser uma pesquisa acadêmica, não tem conhecimento suficiente. Enganam-se, as experiências do cotidiano desses populares não são importantes apenas para mim, mas para a historiografia campinense, para a história das ferrovias e do labor ferroviário, o encanto está exatamente na simplicidade dessas narrações, cheias de história, uma história viva e pulsante. Isso me faz lembrar do episódio entre Hilmária Xavier e seu Bino no livro *A invenção de um lugar: vivências e memórias da Favela da Cachoeira*:

- Mas você, moça tão estudada, sabida, vindo saber de mim as coisas... oxe, como é que pode isso?
- Pois aí é que está, Seu Bino. O senhor sabe de coisas que meu estudo ainda não conseguiu saber (silva, 2015, p. 23).

Quando as esperanças estavam prestes a acabar, apareceu o ferroviário José Arimatéia Brito Silva, conhecido popularmente na Estação Nova como Zé Pequeno. Aos 62 anos de idade, Arimatéia ainda continua trabalhando na estrada de ferro. Ele iniciou na ferrovia no ano de 1981, trabalhando na manutenção de via, hoje é aposentado pela Rede Ferroviária e trabalha na CBTU, em João Pessoa. Nosso contato inicial se deu através do meu pai: quando pequeno, meu pai vendia as goiabas do quintal de Arimatéia na escola, o dinheiro das vendas era partilhado com Ester, que é esposa de Arimatéia. Em nossa tentativa de encontrar alguém disposto a conversar, fomos à casa do ferroviário, que ainda mora na Vila da Estação Nova; batemos no portão e quem nos atendeu foi Ester. Muito solícita, ela logo lembrou os episódios da goiaba e da quantidade de plantas novas que ela comprava com o dinheiro para embelezar seu terraço. Ester tornou como sua missão nos ajudar, marcamos a entrevista para o dia seguinte, quando seu

esposo chegaria de João Pessoa. Ela passou o dia todo relembrando a entrevista e a importância que o depoimento dele teria para mim. Foi um encontro agradável e proveitoso!

O ferroviário, em seu depoimento, nos contou as experiências do passado, comparando-as com sua realidade no presente. A memória faz emergir dados do presente e do passado de forma que se mesclam, como sugere Bosi (1994, p. 46-47): “A memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo atual das representações”.

O tempo é uma categoria central da história, está ligado a ritmos da vida humana, a continuidades e descontinuidades, a rupturas, sensações, durações, a perspectivas de passado, presente e futuro. “Assim sendo, o olhar do homem, no tempo e através do tempo, traz em si a marca da historicidade. São os homens que constroem suas visões e representações das diferentes temporalidades e acontecimentos que marcaram sua própria história” (Delgado, 2003, p. 10). O tempo é capaz de preservar tradições, heranças, traços culturais da sociedade, contribuindo para a permanência da própria memória.

As memórias narradas pelos antigos ferroviários nos retratam experiências únicas, vivências que nenhum livro seria capaz de contar, apenas as lembranças dos velhos⁹ ferroviários que nos apresentavam com a sabedoria da existência, com lembranças próprias do que vivenciaram. As histórias que nos são contadas pelos velhos está baseada na memória coletiva, podem possuir percepção única, mas são frutos de uma convivência comunitária. Bosi nos diz que, “se lembramos, é porque os outros, a situação presente,

[9]. O termo “velho” será utilizado neste trabalho como referência aos antigos ferroviários. Reportaremos à obra de Ecléa Bosi (1994), *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*, para trabalhar tal temática.

nos fazem lembrar: o maior número de nossas lembranças nos vem quando nossos pais, nossos amigos, ou outros homens, no-las provocam”. As percepções baseadas nas memórias, experiências e costumes dos velhos vão perpassando gerações, “a criança recebe do passado não só os dados da história escrita; mergulha suas raízes na história vivida, ou melhor, sobrevivida, das pessoas de idade que tomaram parte na sua socialização” (Bosi, 1994, p. 73).

Como nos diz Bosi (2003, p. 15), “a memória oral é um instrumento precioso [...] A história que se apoia unicamente em documentos oficiais não pode dar conta das paixões individuais que se escondem atrás dos episódios”. A oralidade permite uma história mais aberta e plural ao falar os sujeitos expressam sentimentos, valores, sentidos, concepções; as conversas retratam experiências de vida, trabalho, relações sociais. Como nos diz Yara Aun Khoury (2005, p. 123), as narrativas “[...] se fazem na experiência social, são constitutivas dela e são reconhecidas como tal segundo padrões de significados”.

A oralidade compõe, portanto, esta pesquisa, aliada a outras fontes. Para além dos relatos orais de memória, também utilizamos como auxílio matérias publicadas acerca da Estação Nova no periódico *Diário da Borborema*, fotografias, além de relatórios referentes ao estado da Estação Ferroviária Nova e das ferrovias paraibanas, disponibilizados pelo SINTEFEP.

As imagens foram utilizadas com o objetivo de guiar a leitura e dar rostos aos entrevistados, porque a fotografia comunica através de mensagens não verbais. Toda imagem possui uma biografia, possui o poder de trazer o passado ou reconstruir um passado, a imagem é carregada de histórias e possui marcas de um tempo, um povo e um espaço. As imagens condensam vários registros de uma sociedade e, através de sua análise, é possível observar o coti-

diano, as sensibilidades, as vivências, as memórias, os corpos que compõem a imagem, o tempo em que foi registrada. Ana Maria Mauad sugere que:

Nunca ficamos passivos diante de uma fotografia: ela incita nossa imaginação, nos faz pensar sobre o passado, a partir do dado de materialidade que persiste na imagem. Um indício, um fantasma, talvez uma ilusão que, em certo momento da história, deixou sua marca registrada, numa superfície sensível, da mesma forma que as marcas do sol no corpo bronzeado, como lembrou Dubois. Num determinado momento, o sol existiu sobre aquela pele; num determinado momento, um certo aquilo existiu diante da objetiva fotográfica, diante do olhar do fotógrafo, e isto é impossível negar (Mauad, 1996, p.15).

Algumas das imagens utilizadas neste livro são derivadas de arquivos pessoais, que podem possuir formatos diversos e constituem uma fonte de pesquisa valiosa, pois esses documentos acumulados ao longo do tempo carregam registros de hábitos, modos, trajetórias de vida e valores. Em relação aos arquivos pessoais, concordamos que:

Representam sempre o vínculo pessoal que o titular mantém com o mundo. O sentido monumental/histórico do arquivo pessoal não é descoberto pelo profissional de arquivo. Ele se encontra no próprio ato intencional de acumular documentos. O arquivo passa a representar uma espécie de pirâmide. Guarda a memória do titular e a de seu tempo para as gerações futuras, podendo contar muito mais do que imagina (Duarte; Farias, 2005, p. 34).

O historiador possui diversas possibilidades de fontes. Concordamos com Certeau (2002, p. 79) quando afirma que, “de resíduos, de papéis, de legumes, até mesmo das geleiras e das ‘Nevés eternas’, o historiador faz outra coisa: faz deles a história”. A partir dessas fontes, o historiador realiza uma investigação para tecer a história de um tempo, compreendendo o passado e os seus desdobramentos no presente. Sidney Chalhoub (1990) reconta a história de Zadig, personagem do livro de Voltaire. Zadig era um admirador da natureza e, em meio a suas crises conjugais, ele ia se ocupar com as coisas da natureza, ele gostava de estudar plantas e animais. “Zadig acabou adquirindo tal sagacidade que conseguia apontar mil diferenças onde os outros só viam uniformidade” (Chalhoub, 1990, p. 13). Certo dia, Zadig entrou em apuros, chegando a ser preso acusado de roubar a cachorra da rainha e o cavalo do rei, mesmo sem nunca ter visto nenhum desses dois animais. Através das marcas deixadas no chão, ele conseguiu descrever a direção e as características dos animais com riqueza de detalhes, sendo acusado por tal furto. Assim é o papel do historiador, juntar, fiar e remendar os rastros, decodificando os documentos e suas fontes, analisando os detalhes que aparentemente são irrelevantes, a fim de construir uma história.

À luz do pensamento de Antoine Prost (1998), debruçamo-nos sobre a perspectiva social e cultural que envolve a Estação Nova, a fim de compreender as marcas deixadas pela privatização da década de 1990. Os laivos ocasionados pela desestatização das linhas férreas afetaram diretamente a vida das pessoas que dependiam daquele espaço para sobreviver, além de comprometer as edificações da estação. Dessa forma, acreditamos que “[...] não devemos renunciar a essa história total que une num só conjunto os aspectos múltiplos e solidários de uma mesma realidade, porque isso

seria renunciar a compreender. Toda história é, ao mesmo tempo e indissociavelmente, social e cultural” (Prost, 1998, p. 137).

O complexo ferroviário da Estação Nova sucumbe em ruínas, mas a história desse espaço continua viva na memória e no coração de quem teve aquele cenário presente em seu cotidiano, sujeitos que dedicaram uma vida à manutenção e ao funcionamento desse patrimônio. É diante de pessoas com mãos calejadas, corações abertos, olhos marejados e lembranças descortinadas que nos dedicamos a unir esses testemunhos que nos foram dados como retalhos, costurando uma enorme colcha, que resulta na história da privatização do patrimônio, contada a partir dos seus. Como nos diz Thompson (1992, p. 184), “em suma, a história não é apenas sobre eventos, ou estruturas, ou padrões de comportamento, mas também sobre como são eles vivenciados e lembrados na imaginação”.

Ressaltamos a importância da pesquisa para o município de Campina Grande-PB, pois contribuirá para o debate em relação à reconstrução e à reutilização de um patrimônio histórico e cultural negligenciado em múltiplas esferas, mas que carrega um legado do passado e foi fundamental para o desenvolvimento da cidade.

Este trabalho é uma pesquisa produzida no campo da História Local¹⁰. De acordo com José D’Assunção Barros (2008, p. 4)¹¹, a História Local é “uma história que se produz de um lugar, que

[10]. Dentro das pesquisas no campo da História Local, o “lugar” é colocado em um palco privilegiado na análise historiográfica. A história local não é fragmentada; pelo contrário, para analisar o local, é necessário que o historiador atrele as dimensões culturais, demográficas, políticas, que compare a outras realidades, quebrando determinadas unidades e mesclando com outros pedaços, contextos, espaços e temporalidades.

[11]. Conferência de Abertura para o I Colóquio Internacional de História: Sociedade, Natureza e Cultura, realizado na Universidade Federal de Campina Grande, entre 28 e 31 de julho de 2008. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/JoseBarros%2028/publication/32111136_O_Lugar_da_Historia_Local/links/5a0e18d5aca27244d28588da/O-Lugar-da-Historia-Local.pdf. Acesso em: 22 nov. 2022.

traz as marcas deste lugar, que retorna depois a este mesmo lugar e produz novas interações com os leitores que se reapropriarão criativamente desta história”.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA

A chegada da ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento urbano e econômico de Campina Grande, os trilhos marcaram o apogeu de um novo período na cidade, os trens impulsionaram o escoamento do algodão para os portos do Brasil e do mundo.

O primeiro ramal campinense teve seu trecho entregue em 1907, e a chegada da primeira locomotiva ferroviária foi marcada pela intensa presença dos populares e das autoridades locais. Era a concretização de um sonho alimentado por décadas.

O trem possibilitou grande movimentação à cidade, despertou o comércio, transformando Campina Grande em um grande polo algodoeiro, além de favorecer o crescimento demográfico, com o surgimento de novas casas, a construção de um açude, a instalação de empresas, o abastecimento de água e energia elétrica, além de novos contornos urbanos e atrativos culturais.

Em comemoração aos 50 anos da chegada do trem a Campina Grande, no dia 29 de janeiro de 1961, às 12 horas, realizou-se a inauguração da Estação Ferroviária Nova. Apesar de os discursos oficiais descreverem essa inauguração como um evento comemorativo ao cinquentenário da chegada do trem na realidade, representaram mais uma oposição, se a primeira foi um grande espetáculo popular, a inauguração da segunda foi realizada em um evento intimista, contando com a presença da elite campinense. A nova estação oferecia espaço amplo para as manobras do trem,

o prédio produzido no estilo arquitetônico *Art Déco* contava com estação de passageiros de primeira e segunda classe, instalações sanitárias, bar, correio, salas de agentes, telégrafos, 20 casas para funcionários, calçamento com paralelepípedos e rede de esgoto, oficinas mecânicas e armazéns.

A Estação Nova foi palco central da vida de muitos cidadãos campinenses. Com investimentos cada vez mais voltados para as rodovias, as ferrovias foram perdendo sua pujança. À medida que a modernidade gera construções, também gera destruições e esquecimentos, então perdemos as raízes da nossa própria modernidade, como nos diz Marshall Berman (2007, p. 24) em seu livro *Tudo que é sólido desmancha no ar*: “Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor, mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo que somos”.

A evolução urbana brasileira seguiu ritmos introduzidos por outras paisagens. Com a Revolução Industrial, os espaços urbanos experimentaram grandes transformações. As cidades brasileiras, entre o século XIX e início do século XX, foram projetadas aos moldes europeus, seguindo o modelo empregado em Paris. Essas influências europeias avançaram sobre todo o mundo ocidental e influenciaram não apenas o desenho urbano, mas as mentalidades e as relações sociais. Dentro desse contexto, as cidades foram reformadas para receber as estradas de ferro, e essas mudanças significavam o rompimento do mundo agrário para aquilo que era considerado “moderno”.

Em meados do século XX, as reformas urbanas ganham novas definições, inspiradas nas cidades americanas, as ruas ganharam

novos desenhos, vias grandes e largas foram criadas com a finalidade de se adequar ao novo modelo rodoviarista¹².

Construir rodovias tornou-se um projeto político no Brasil, com isso paulatinamente as ferrovias foram sendo sucateadas e, posteriormente, lançadas à iniciativa privada. Em 1991, iniciou-se o processo de desestatização das ferrovias, com o pacote de medidas criado pelo presidente Fernando Collor de Mello e continuadas por Fernando Henrique Cardoso (FHC), que previa o enxugamento da máquina pública para conter a alta inflação. Entre as medidas estabelecidas, estava prevista a privatização do sistema de transporte ferroviário.

A privatização oficialmente ocorreu a partir de 1996, durante o governo de FHC, contudo, desde o ano de 1991, vários ferroviários foram indevidamente perdendo os seus empregos, mesmo se tratando de funcionários públicos, que tinham estabilidade garantida pela Constituição. Durante o governo de Itamar Franco, foi criada a lei de anistia, que previa o retorno dos funcionários demitidos indevidamente, porém, no governo de FHC, essa medida foi suspensa, e os funcionários só conseguiram a reintegração depois de quase 20 anos.

Nesse processo de privatização, os trabalhadores ferroviários foram “coisificados”, como nos diz Marx (2010, p. 8) que “[...] o trabalho, dentro do sistema industrial capitalista, inexoravelmente, leva à alienação do homem, que se ‘objetifica’ diante da máquina [...]”. O sistema se aproveitou desses homens, durante seus anos de maior virilidade, depois os abandonou sem a mínima hesitação.

[12]. Néstor García Canclini (1990) ressalta que a “modernização” da América Latina ocorreu de forma insatisfatória, causando conflito com os resquícios das tradições. O autor classifica como uma “modernidade de incertezas”.

Dentro dos estudos da ética protestante, Max Weber (2001) aponta que o trabalho dignifica o homem, assim produzir para sobreviver é uma atividade inerente à natureza humana e animal, o que difere é que os animais, como aponta Karl Marx (2010), produzem o suficiente para sobreviver, enquanto o ser humano é explorado. Se o trabalho dignifica o homem, como aponta Weber, a exploração do trabalho destrói. Assim “[...] o trabalho produz maravilhas para os ricos, mas produz privação para o trabalhador. Produz palácios, mas caverna para o trabalhador” (Marx, 2010, p. 82).

A privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFS) ocorreu por meio de concessões. Com isso, as ferrovias brasileiras foram divididas em seis malhas, que seriam leiloadas para empresas privadas, as quais teriam a responsabilidade de cuidar da malha ferroviária durante o prazo de 30 anos. O fator econômico é utilizado pelos defensores do neoliberalismo para legitimar as privatizações, justificando-se pelo melhoramento dos serviços, pela diminuição do *déficit* orçamentário, porém, na prática, a desestatização das ferrovias brasileiras contribuiu para o desmonte ferroviário e, conseqüentemente, seu abandono. Não vislumbrando interesses ideológicos e políticos, essas empresas descumpriram o contrato de concessão e abandonaram as ferrovias poucos anos depois.

Recorremos, mais uma vez, a Berman (2007, p. 120) quando ele nos diz que “[...] tudo o que não é atraente para o mercado é reprimido de maneira drástica, ou se deteriora por falta de uso, ou nunca tem uma chance real de se manifestar”. A modernidade é efêmera, e esse traço de fugacidade se manifesta nas relações, nos sentimentos e até mesmo nas transformações urbanas

“Tudo que é sólido” – das roupas sobre o nossos corpos aos teares e fábricas que as tecem, aos homens e mulheres que operam as máquinas, às

casas e aos bairros onde vivem os trabalhadores, às firmas e corporações que os exploram, as vilas e cidades, regiões inteiras e até mesmo as nações que as envolvem – tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo o processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre sob formas cada vez mais lucrativas. [...] ainda as mais belas e impressionantes construções burguesas e suas obras públicas são descartáveis, capitalizadas para rápida depreciação e planejadas para se tornarem obsoletas (Berman, 2007, p. 123).

As estações ferroviárias paraibanas, compradas pela Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), não fogem dessa realidade de abandono. Com a privatização, o quadro de funcionários caiu consideravelmente: na Paraíba, dos 1490 funcionários, apenas 10 permanecem atualmente. Sem fluxo de trem, esses espaços foram relegados ao abandono e à deterioração, ocasionada pela falta de manutenção.

As ferrovias brasileiras surgem de forma desorganizada e precarizada, marcadas pelos interesses políticos e pessoais da elite, pelo descompasso tecnológico e pela ausência administrativa eficaz. Todos esses problemas que envolviam o transporte ferroviário brasileiro foram justificados com o argumento do *déficit* orçamentário, o que culminou em um desmonte que resultou em uma privatização, e, posteriormente, em abandono. Assim, quando essas ferrovias deixaram de ser economicamente viáveis pela ótica do governo, foram lançadas à iniciativa privada, que, ao não obterem o lucro esperado, largaram o patrimônio de forma que as estações tornaram-se espaços obsoletos.

Como em todas as pseudorreformas realizadas no Brasil, ao se constatarem problemas, não se eliminam seus focos, sendo mais comum desmontar-se todo o sistema. É o caso das reformas educacionais, as do setor da saúde e, como não poderia deixar de ser, no setor de transportes. Infelizmente, essas reformas se realizam sob a batuta de interesses privados (nacionais e/ou estrangeiros), geralmente tentando instituir sistemas rentáveis aos interesses hegemônicos em determinados momentos (Paula, 2014, p. 188).

Procuramos, com esta pesquisa, compreender o processo de desestatização da malha ferroviária brasileira e os impactos gerados por esse processo de privatização, culminando no esfacelamento do patrimônio ferroviário da Estação Nova, que, assim como a maioria das estações brasileiras, sofreu com a ação do tempo e com os atos de depredação. Os patrimônios culturais constituem-se como um bem cultural de grande importância para uma cidade, pois contribuem para a construção histórica e representam a memória de um tempo. O patrimônio que conta a história da cidade encontra-se corroído pela ação do tempo e pelo vandalismo. Em 2011, o trem já não passava mais pela estação, os prédios sofriam em estado de ruínas. São mais de 600 quilômetros de ferrovias inutilizadas e a justificativa dada pela empresa responsável é que o trecho não é mais economicamente viável.

Acreditamos que, ao abordar a história de um complexo ferroviário em ruínas, estamos contribuindo para a construção histórica da cidade e para o debate em relação à preservação dos patrimônios históricos e culturais de Campina Grande. Através desse debate, é possível despertar na população o conhecimento

e o desejo de abraçar a luta e reivindicar a recuperação da estação. Assim como aborda Lauro César Figueiredo, acreditamos que:

Atualmente, o desenvolvimento urbano apresenta um processo de perdas de referências, através da degradação do ambiente, tanto natural como construído. Estes referenciais sofrem um processo de deterioração e destruição física e social que se manifesta pela compreensão, algumas vezes tardia, da importância da preservação do passado (Figueiredo, 2007, p. 33).

Diante disso, o recorte temporal aqui apresentado corresponderá aos anos de 1998 até 2018. Nesse contexto, este livro está estruturado em três capítulos. No primeiro, compreendemos o advento da ferrovia, que foi um dos grandes inventos da Revolução Industrial, traçamos uma linha do tempo ferroviária para compreendermos a chegada do trem à cidade de Campina Grande e o redesenho urbano gerado pela chegada dos trilhos. Tratamos também da inauguração das duas estações ferroviárias campinenses.

No segundo capítulo, tratamos das perspectivas referentes à privatização ferroviária no Brasil, estabelecendo os principais impactos causados pela política neoliberal. Neste capítulo, as memórias de antigos ferroviários nos ajudam a entender, na prática, como se deu esse processo. Para a construção deste capítulo, trazemos relatos de memórias de funcionários demitidos antes da privatização ferroviária e de funcionários que continuaram trabalhando depois da privatização na Estação Nova, narrando as diferenças entre a empresa privada e a estatal. Os ferroviários demitidos antes da privatização, mesmo sendo funcionários públicos, tiveram seus direitos usurpados de forma inconstitucional. Conheceremos o percurso desses homens que lutaram judicial-

mente por mais de 20 anos para reaver os seus empregos novamente, compreendendo um pouco do caminho de sofrimento que esses trabalhadores passaram ao longo de duas décadas.

No terceiro capítulo, realizamos a discussão sobre patrimônio cultural e industrial, analisamos também o processo de abandono e de apropriação do complexo ferroviário da Estação Nova, assim como a sociabilidade que ainda existe no lugar, mesmo diante do abandono público. O que, para alguns, parece apenas destroços, para quem viveu e vive aos arredores dessa estação, essas ruínas constituem-se um espaço vivo e praticado.

A MODERNIDADE CHEGA A VAPOR: A FERROVIA EM CAMPINA GRANDE

*CAMPINA GRANDE DEVE MUITO À
FERROVIA [...]. A EVOLUÇÃO FOI MUITO
FANTÁSTICA COM A CHEGADA DO TREM.
– JOSÉ EDUARDO BRITO¹*

ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE E TRAMAS PARA CONCESSÃO DO TRAÇADO FÉRREO CAMPINENSE

No dia 08 de fevereiro de 1858, foi inaugurada a segunda estrada de ferro do Brasil² e a primeira do Nordeste, localizada em território pernambucano. A Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco contava com um trecho de 31,5

[1]. Fragmento extraído da entrevista concedida pelo antigo ferroviário José Eduardo Brito no dia 24 de agosto de 2019.

[2]. A primeira ferrovia a se estabelecer no Brasil foi a Estrada de Ferro Mauá, ligando Rio de Janeiro a Petrópolis, inaugurada em 1854, contando com uma extensão de 15,19 km.

km e ligava os municípios de Cinco Pontas até a região do Cabo. Essa ferrovia tornou-se ponto turístico de grande contemplação, disputando espaço até com os espetáculos de teatro, pois pessoas de todas as partes lotavam a estação para ver e experimentar tal signo do moderno. Como nos diz Gervácio Aranha (2007, p. 15), “nas representações da época, ou sobre a época, a inauguração de uma estrada de ferro, nessa ou naquela localidade, era encarada como o maior dos acontecimentos”. Para atrair turistas, os comerciantes e donos de hospedagens se aproveitavam da popularidade da recém-ferrovia para criar anúncios descrevendo as maravilhas do trem e oferecendo seus serviços. Essa ferrovia foi a primeira do Brasil a gerar impacto econômico, a primeira ferrovia brasileira havia sido construída no Rio de Janeiro, criada apenas para agradar à Corte e mostrar que a tecnologia havia chegado ao país.

Os jornais publicavam anúncios da maravilhosa excursão “num cômodo banco da carruagem puxada por locomotiva possante, vendo pelas janelinhas canaviais e cajueiros, praias e coqueirais, mangues e colinas”. O primeiro trem pernambucano fez tanto sucesso que chegou a disputar público com os espetáculos apresentados no Teatro Santa Isabel, que na época havia reaberto depois de uma temporada fechado para reformas. No Cabo, o Grande Hotel passou a utilizá-lo em suas campanhas para atrair turistas (Fiam, 1986, p. 69-70).

As construções das ferrovias do Nordeste, assim como das demais regiões do Brasil, foram marcadas por intensos interesses econômicos e políticos, seja por parte da elite, da classe política ou da imprensa. Construídas sob a fabricação de dois discursos, um vitimista, utilizando-se do drama, do discurso do sofrimento, da seca e da pobreza, acreditava-se que o trem, neste caso, iria

diminuir a miséria, gerando fonte de renda para os flagelados. O outro discurso era o progressista, disseminando-se a ideia do progresso, da prosperidade econômica e do encurtamento das longas distâncias³.

Não tardou para que os trilhos se espalhassem pelo Nordeste, partindo da zona da mata rumo ao agreste, ao sertão e ao litoral. As estradas de ferro “[...] introduzi[ram] o seu ritmo de operações em locais onde o tempo era contado apenas pelo percorrer do sol ao longo do céu”⁴. Os ramais foram avançando para outros estados do Nordeste: Bahia, Alagoas, Rio Grande do Norte e uma segunda ferrovia em Recife, que visava à penetração na Paraíba.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador, Attendendo ao que requereram o conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, o Bacharel Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e o Engenheiro André Rebouças, Ha por bem Conceder-lhes autorização para organizarem uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro econômica entre o porto da Parahyba do Norte e a Alagôa Grande, com ramificações, e de accôrdo com as cláusulas que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, e Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar⁵.

[3]. ARANHA, G. B. *Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)*. Campina Grande: EDUEG, 2006.

[4]. FERREOCLUBE. São Paulo: Ferreo clube, 2017. Disponível em: <http://www.ferreo clube.com.br/2017/11/24/greatwestern-of-azil-railway/>. Acesso em: 18 abr. 2022.

[5]. Decreto nº 4.838, de 15 de dezembro de 1871.

A Estrada de Ferro Conde D'Eu, nome dado em homenagem ao esposo da Princesa Isabel, foi inaugurada em 1883, com um trecho de 76,616 km de extensão, cujo trecho partia da Província (atual João Pessoa), passando por Entroncamento⁶, bifurcando-se para o Norte e chegando em Mulungu⁷. Em 1900, o Ramal de Timbaúba a Pilar foi concluído; no ano seguinte, chegou a Itabaiana; e neste mesmo ano, foi construída a estrada de ferro que ligava Mulungu a Alagoa Grande. Assim, estava feita a junção que avançaria pela Borborema, alcançando Campina Grande. O avanço das estradas de ferro trazia vida para as regiões, era o sinal de que o progresso estava chegando a vapor, era a esperança do moderno. Os municípios que não recebiam a estrada de ferro na época tendiam a ter o crescimento lento (comparado às regiões com estradas de ferro) devido à dificuldade de acesso.

Desde 1870, já era desejo quase unânime dos campinenses o traçado de uma linha férrea para a cidade. De acordo com Aranha (2006, p. 229), “o clamor em torno da estrada de ferro de penetração para Campina, expresso sob a forma de discursos proferidos por políticos e letrados locais, nas casas parlamentares e na imprensa, com posturas contra ou a favor, tornou-se uma constante [...]”. Os discursos intelectuais utilizavam como argumento a localização da cidade e a movimentação que já existia, esses fatores aliados com a estrada de ferro poderiam tornar a cidade um empório comercial. Outro argumento utilizado para angariar investimentos públicos foi o discurso vitimista da seca, como nos

[6]. Em 1950, o nome da Estação de Entroncamento foi alterado para Estação Paula Cavalcante. Ali acontecia o entroncamento entre o ramal de Cabedelo e Pilar.

[7]. Município paraibano localizado na microrregião de Guarabira.

diz Gervásio Aranha (2006), o argumento da “região coitadinha” se revelou eficaz na reivindicação do olhar público, gerando dinheiro e recursos para os políticos e a elite local.

Um dos grandes defensores da ferrovia em Campina foi Iri-neu Jóffily, o paraibano foi jornalista, advogado, redator, geógrafo, político, promotor de justiça e juiz. Em 1888, fundou o jornal *Gazeta do Sertão* e, em suas colunas, defendia com veemência o prolongamento da estrada de ferro. Em um artigo publicado em seu editorial, em julho de 1890, ele aponta que:

Tem sido a nossa delenda Cartago, o prolongamento da via férrea Conde d'Eu até esta cidade; e este melhoramento tantas vezes reclamado já pela Assembleia provincial em diversas sessões até 1888 e já pela imprensa, é hoje, o desejo unânime da população deste Estado (Almeida, 1978, p. 312).

Entre os defensores do traçado férreo em Campina, o maior, sem dúvidas, foi o Cristiano Lauritzen. Conhecido popularmente na região do Norte de “O Gringo”, Cristiano nasceu na Dinamarca, veio para o Brasil em 1867, aos 22 anos, e exerceu inicialmente atividade comercial de vendas de joias. Em meio a suas andanças pelas províncias do norte, fixou-se em Campina Grande, no ano de 1880, quando a cidade tinha em média três mil habitantes. Casou-se com a filha de um comerciante local, o que permitiu que o “Gringo” entrasse em uma família influente e fosse naturalizado brasileiro. Não tardou para que Lauritzen fosse conduzido à administração pública: em 1885, foi convidado para assumir como substituto a chefia do Partido Conservador, posteriormente se tor-

nando vereador⁸. Em 1890, foi nomeado para assumir a direção política e administrativa de Campina⁹, assim: “A implantação da República marca a ascensão do Gringo à chefia do município de Campina Grande, representando o início de uma longa trajetória” (Gurjão, 2002, p. 99).

É a partir dessa breve bibliografia de Lauritzen que podemos pensar a sua relação e os seus interesses por trás dos 18 anos de esforços incessantes para a construção férrea na cidade. Gervácio Aranha (2006) nos chama atenção para pensarmos as tramas políticas e econômicas por trás da ferrovia campinense.

Tem se tornado lugar-comum, em inúmeras abordagens sobre o tema, atribuir a conquista da referida estrada de ferro ao empenho pessoal de Cristiano Lauritzen, um gringo (dinamarquês) radicado na cidade e que, a partir de determinado momento, tornou-se uma peça-chave do esquema político local, seu principal mandatário (Aranha, 2006, p. 229).

Para que essa benesse chegasse até Campina, foram realizadas inúmeras articulações políticas, Lauritzen viajou por duas vezes ao Rio de Janeiro para tratar dos assuntos relacionados ao prolongamento da estrada de ferro. Sobre o Cristiano, Elpídio de Almeida (1978, p. 343) nos diz que ele foi “o batalhador incansável

[8]. SILVA, J. C. G. À morte do Gringo: o Gazeta do Sertão e a construção imaginária de um político. 2019. 28 f. v. 1, TCC (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2019. Disponível em: <https://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/bitstream/123456789/21379/1/TCC%20%201%20C3%9ALI0%20C%3%89ZAR%20GUMAR%20%20SILVA.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2022.

[9]. As funções executivas de Campina Grande eram exercidas pelo Conselho Municipal até o ano de 1895, o cargo de prefeito foi criado no dia 02 de março de 1895 pela Lei Estadual nº 27. O primeiro prefeito da cidade foi Francisco Camilo de Araújo, que governou do ano de 1895 a 1901. Somente no ano de 1947, a população pôde exercer voto direto para escolher os prefeitos da cidade.

do prolongamento, o lutador que tomou o caso como coisa sua, que não parou nem desanimou, que gastou tempo e dinheiro [...]”. Esse imaginário de conquista relacionado ao empenho pessoal do “Gringo” difundiu-se por toda a região, porém não foi uma realidade, já que a chegada da Ferrovia à Campina se deu muito mais pelas articulações nos bastidores do que por uma conquista individual do Cristiano. Nesse emaranhado de interesses, estavam amigos poderosos e influentes, como o presidente do estado da Paraíba, Venâncio Neiva, o general Almeida Barreto, o coronel João Neiva e Tude Neiva.

Mas o que não foi ainda devidamente explicado diz respeito ao nível de articulação política levada a efeito por Cristiano Lauritzen para arrancar o propalado “benefício”. Há que se esclarecer, em primeiro lugar, que ele não chegou ao Rio de Janeiro batendo de porta em porta, como que a tatear; ao contrário, ele foi endereçado a pessoas certas, no momento certo (Aranha, 2006, p. 230).

Em 1880, ocorreu sua primeira viagem ao Rio de Janeiro. Com a ajuda dos seus benfeitores já citados, Lauritzen consegue chegar ao então presidente Deodoro da Fonseca e defende os benefícios que o traçado e o serviço ferroviário trariam não apenas para Campina, mas para todo o estado da Paraíba. Dessa viagem, conseguiu que fosse realizado um estudo de caso, trazendo consigo os engenheiros Cortê Leal e Crockratt de Sá.

Só a chegada desses engenheiros, no dia 17 de julho de 1890, gerou grande comemoração na cidade, e não se poupavam elogios ao “grande feitor”, Cristiano Lauritzen. Seus inimigos, a imprensa, todos sem distinção não falavam outra coisa senão sobre a Estrada de Ferro.

Os engenheiros finalizaram os estudos, porém os campinenses permaneceram no compasso da espera, e assim se colocou uma pedra sobre o assunto, apenas alguns desafetos políticos do Cristiano murmuravam aos cantos, desconfiando que tudo não passou de promessas. Os trilhos pareciam coisa líquida, um sonho inalcançável, a situação parecia ainda mais dificultosa diante da realidade política que o Brasil enfrentava na época, a instabilidade da jovem república e a renúncia do Presidente Deodoro da Fonseca, tudo isso “levou por água abaixo projetos acertados em sua gestão” (Aranha, 2006, p. 233).

Um dos maiores impasses em relação ao ramal campinense era se o traçado se daria por Itabaiana ou Alagoa Grande. Mais uma vez, o jogo de interesses entrou em ação: os comerciantes defendiam o ramal passando por Alagoa Grande, temiam a concorrência comercial de Recife, no entanto, não consideravam os custos, o terreno e a distância. De acordo com Cristiano Lauritzen:

É tal a diferença que, sendo orçado o quilômetro no traçado de Alagoa Grande em sessenta contos, calcula-se o de Itabaiana em trinta, empregando-se por consequência o mesmo capital. Se o traçado de Alagoa Grande atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, por sua vez o de Itabaiana se tem de construir uma ponte sobre o Rio Paraíba, no de Alagoa Grande se tem de construir um túnel ou um viaduto, com a grande desvantagem para o tráfego de ser o declive em toda a distância de 2% (Almeida 1978, p. 345).

No ano de 1903, Cristiano retornou ao Rio de Janeiro, já no governo do Presidente Rodrigues Alves, e traçou estratégias até com seus adversários para conseguir o prolongamento partindo de Itabaiana. Em meio a essas tramas políticas, o presidente se

comprometeu a iniciar os trabalhos do ramal Itabaiana- Campina Grande. Não faltaram elogios ao “grande responsável” pela concessão férrea. Em uma matéria publicada no jornal *O Comércio*, Artur Aquiles escreveu:

Pelo extrato acima de uma conferência que pediu e obteve do presidente da república, o honrado sr. Cristiano Lauritzen, de Campina Grande, vê-se que este, com o acendrado amor que volta a sua pátria adotiva, está fazendo muito mais pela Paraíba, pelo seu futuro e pelo futuro das populações do interior, do que nossa representação e do nosso governo (Almeida, 1978, p. 348).

Como vimos, as ferrovias foram palco de intensas tramas políticas e econômicas. Não podemos diminuir o mérito do Cristiano Lauritzen em relação à chegada do trem à cidade, porém não se pode tratar essa ação como um simples ato de bondade sem interesse, porque o “Gringo” pertencia a uma família de comerciantes, o imaginário da prosperidade que o trem poderia trazer à Campina enchia os olhos da elite. Para além do interesse econômico, existiu o interesse político, essa articulação proporcionou redes de contato a Lauritzen, tornando-o aclamado na cidade, mais do que o próprio prefeito da época, João Lourenço Porto, recebendo elogios até dos seus adversários (como é o caso do Irineu Joffily). Tal ação contribuiu para que, do ano de 1904 a 1923, Cristiano Lauritzen fosse prefeito da cidade, com um dos governos mais longevos de Campina Grande.

Melo (2007) cita o episódio do Rasga Vales em 1895, considerando que este pode ter sido um dos motivos para todo esse esforço do “Gringo” para a construção do ramal. Devido à escas-

sez de moedas de pequeno valor em circulação, os comerciantes criaram irregularmente o sistema de vales, que consistia em um papel impresso com a assinatura do comerciante, que era oferecido aos clientes no ato da compra para troca; na próxima compra, era possível utilizar o vale naquele comércio como uma moeda. Essa prática era ilegal, porém era muito utilizada nos dias de feira livre. O poder oligárquico, em alguns momentos, ditava costumes que ultrapassavam as leis do próprio município, o código penal estabelecia penalidade para os transgressores, porém o governo fazia vistas grossas à situação.

No dia primeiro de julho desse mesmo ano, chega a Paraíba o ofício enviado pelo Ministro da Justiça, que recomendou aos Dirigentes dos Estados impedir a circulação desses vales. O comunicado chegou em Campina Grande no dia 3 de agosto, não tardou para o promotor público tomar uma atitude, pois tanto o prefeito Francisco Camilo Araújo quanto o promotor público eram desafetos do Cristiano Lauritzen. O episódio foi a oportunidade que o Partido Liberal, que estava no poder, encontrou para desmoralizar o Lauritzen, que fazia parte do Partido Conservador. Assim, os soldados saíram violentamente pela feira para tomar os vales dos comerciantes, rasgaram preferencialmente os vales do Cristiano e dos negociantes Joaquim Henrique de Araújo, Lindolfo Montenegro e Alfredo Espínola.

Ao ver os vales que valiam dinheiro sendo destruídos, os negociantes reagiram transformando a situação em um motim, que resultou na morte de um soldado. A culpa pelo incidente recaiu em Cristiano e outros membros do Partido Conservador. O “Gringo” chegou a ser preso e inocentado posteriormente, a situação gerou grande constrangimento, essa humilhação pública deu a ele

gás para lutar pela sua reputação, através dos seus esforços para a construção ferroviária no município. Como nos diz Josemir Camilo de Melo (2007, p. 19), “arriscamos a dizer que ele não queria depender mais da Capital, principalmente do trem da Capital”. E assim o fez, articulou até conseguir trazer a ferrovia para seu município.

UM GRANDIOSO ESPETÁCULO: INAUGURAÇÃO DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPINA GRANDE

No dia 26 de julho de 1904, foi assinado o decreto de construção da ferrovia Campina Grande-Itabaiana, a assinatura do decreto de autorização gerou grande festa¹⁰. O próprio prefeito saiu com telegrama na mão pela cidade convidando todos para festejarem a chegada da máquina¹¹. O comércio parou suas atividades, fogos de artifício iluminaram o céu da cidade, o povo tomou as ruas bradando de felicidades e “vivas” ao Gringo, até a banda marcial foi para ruas, a festa atravessou a noite, o soar das locomotivas despertava o imaginário do progresso, da civilidade, dos dias melhores, e aquecia o sonho da prosperidade¹².

A inauguração da primeira Estação Ferroviária campinense ocorreu oficialmente as 17 horas do dia 02 de outubro de 1907, porém, desde o dia 7 de setembro do mesmo ano, os trens da Great

[10]. ARANHA, G. B. Um século de estradas de ferro no Nordeste do Brasil: As viagens inaugurais como espetáculo 1858-1957. In: NETO, F. T. C.; SILVA, J. G. da. (Org.). *Cidades, cultura e fontes historiográficas: experiências urbanas na Paraíba*. 1. ed. Campina Grande, PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande - EDUEG, 2017.

[11]. ARANHA, G. B. Um século de estradas de ferro no Nordeste do Brasil: As viagens inaugurais como espetáculo 1858-1957. In: NETO, F. T. C.; SILVA, J. G. da. (Org.). *Cidades, cultura e fontes historiográficas: experiências urbanas na Paraíba*. 1. ed. Campina Grande, PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande - EDUEG, 2017.

[12]. RIBEIRO, H. de S. “O Dinamarquês Cristiano”. In: *VULTOS E FATOS*. João Pessoa: SEC, 1979.

Western¹³ já trafegavam na cidade¹⁴. A cerimônia de inauguração reuniu políticos e membros da alta sociedade campinense, além de uma multidão de quatro mil pessoas entusiasmadas em prestigiar tal símbolo do moderno.

A 2 de outubro, inaugurado o trecho, chegou a Campina Grande o primeiro trem de ferro, enfeitado de bandeirolas e ramagens. Tôda a população correu ao local da estação para assistir ao espetáculo desde muito aguardado. Falou na ocasião, expressando o júbilo dos campinenses, o médico Chateaubriand Bandeira de Melo, e, em nome dos funcionários e operários da via férrea, o acadêmico de direito Antônio Quirino, mais tarde desembargador em Mato Grosso (Almeida, 1978, p. 348).

A inauguração das estações ferroviárias era um grande acontecimento para a localidade. Carregadas de simbolismo, era uma ocasião que concretizava um sonho. Para esse momento decisivo, grandes festas públicas eram realizadas, cheias de personalidades públicas e convidados especiais, banquetes, bandas, discursos e a população em massa, que invadia as ruas entusiasmadas em presenciar o símbolo da mecânica moderna. Em relação a essas inaugurações, Gervácio Aranha (2017) aponta:

[...] Representavam a chegada do grande dia, pra

sempre gravado no imaginário social local como um excepcional acontecimento, o qual se dava tanto pelo espetáculo em si, justificando-se a festa pública em sua homenagem a esse grande ícone da vida moderna, quanto um marco a simbolizar um novo espaço-tempo, um tempo marcado não mais pelo ritmo lento da cadência animal e sim pela ideia de aceleração proporcionada pela máquina (Aranha, 2017, p. 15).

A história das ferrovias está ligada diretamente às sensibilidades, ao imaginário e à memória afetiva. A simbologia sonora do apito, o imaginário de desenvolvimento, o desejo de alcançar o progresso das grandes cidades e de viver as experiências do moderno aqueciam o coração dos cidadãos, eram o sopro de esperança de dias melhores. Como já disse Sandra Pesavento (2007, p. 11), “[...] é pelo fato do sentir que a vida se distingue da ausência da vida”, as estradas de ferro geravam sentimentos múltiplos, e as estações “convidam ao sonho, aludem à poesia, remetem ao inesperado, reforçam a expectativa e a ansiedade, anunciam o lazer e o descanso e avisam o início e o fim da jornada de trabalho diária”¹⁵. Esses sentimentos dominavam a multidão de campinenses que tomaram as ruas da cidade cheios de emoção por presenciar a realização da tão aguardada estrada de ferro.

[13]. The Great Western of Brazil Railway Company Limited foi uma empresa ferroviária inglesa, que atuou na construção e exploração das ferrovias do Nordeste, iniciou suas atividades no Brasil no ano de 1873, no trecho Recife-Limoeiro, e finalizou suas atividades no Brasil no ano de 1951.

[14]. CÂMARA, E. *Datas Campinenses*. João Pessoa: Departamento de Publicidade, 1947.

[15]. MORAES, H. J. P.; LUIZA, L. B.; JORGE, L. C. Sobre trilhos: a memória revisitada pelo apito do trem a partir de um estudo com as lentes do imaginário. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade de Passo Fundo*, Rio Grande do Sul, ed. 1, ano 2018, p. 162, Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rd/article/download/7381/4848/>. Acesso em: 30 abr. 2022.

IMAGEM 1 - INAUGURAÇÃO DA PRIMEIRA FERROVIA CAMPINENSE NO ANO DE 1907



Fonte: Blog Retalhos Históricos de Campina Grande (2022).

A Imagem 1 é um dos poucos registros iconográficos do período. A imagem, carregada de simbolismo, nos mostra o espetáculo que foi essa inauguração, mulheres, homens, crianças, vestidos com trajes da época, lotaram a estação para testemunhar tal novidade¹⁶. Em 1907, o município de Campina Grande tinha, em média, 6 mil habitantes; destes, 4 mil foram prestigiar o evento. A locomotiva teve um atraso de mais de 4 horas e, mesmo assim, a população continuou no evento, aguardando com a maior das expectativas. O trem chegou a Campina às seis horas da tarde,

[16]. PIMENTEL, C. *Pedaços da história de Campina Grande*. Campina Grande: Livraria Pedrosa, 1958.

enfeitado com duas bandeiras do Brasil e folhas de palmeiras. Em relação à inauguração dessa estação, Cristiano Pimentel relata:

Um delírio! Música, palmas, discursos! E enquanto os foguetões pipocavam no ar, o povo saltava de contente na terra firme. E via-se a alegria estampada em casa [sic] rosto e o entusiasmo saindo de cada peito. Estava, em parte, salvo o Cariri. O trem chegou! (Pimentel, 1958, p. 107).

Em 06 de outubro de 1907, o *Diário de Pernambuco* divulgou uma reportagem sobre a chegada do trem em Campina Grande, com o título de “Fac-símile da reportagem da chegada do trem em Campina”. Um jornalista recifense do referido jornal foi designado para fazer a cobertura dessa inauguração ferroviária e não escondeu sua insatisfação, referindo-se à viagem inaugural como a “pior possível”. O relato expressou desdém para com a cidade, relegando Campina a um plano de inferioridade.

Para os campinenses, essa inauguração foi um grande marco, não apenas para a elite local e os comerciantes, mas também para os populares da cidade. Para a construção da estação, houve a contratação de mão de obra local, todo o serviço foi feito manualmente, desde a escavação, a instalação dos trilhos, até todo o processo de erguer as edificações da estação. Todo esse trabalho era realizado por operários¹⁷. Os populares viam, na ferrovia, nas construções, no comércio ambulante na estação ou até mesmo como um ferroviário, a oportunidade de sustento. O que o jorna-

[17]. Com o crescimento da cidade, os novos moradores passaram a se instalar no entorno da estação, do Açude Velho, e de áreas centrais. Com as reformas urbanas ocorridas nos anos seguintes, essa população foi obrigada a desocupar essas áreas. Cf. XAVIER, H. *A invenção de um lugar: vivências e memórias da favela da cachoeira*. Campina Grande: EDUFPG, 2015.

lista recifense intitulou como caótico, para os locais, era um evento aguardado por muitas décadas.

A inauguração da primeira estação campinense ainda foi marcada por uma ameaça do cangaceiro Antônio Silvino¹⁸. No dia 8 de novembro de 1906, o cangaceiro parou um trem nas imediações de Mogeiro¹⁹ cobrando uma indenização à diretoria da *Great Western*, com o argumento de que o trem estava passando por uma terra que era dele. O jornal *Província*, em uma reportagem divulgada no dia 10 de novembro de 1906, relata que:

Pedimos a v.v.s.s. para ainda uma vez publicardes em vossas columnas mais uma proeza do celeberrimo Antonio Silvino. Hontem, ás 8 horas da manhã, mais ou menos, quando pelo Mogeiro, do estado da Parahyba, ia passar uma locomotiva em serviço de lastro, na construcção da estrada de ferro de Itabayanna a Campina Grande, notou o machinista, que conduzia a locomotiva, grande agrupamento de gente e o signal de parar a machina. Effectivamente assim o fez, deparando-se nessa occasião com o sicario Antonio Silvino, que com mais de 12 cangaceiros, todos armados de rifle e cartucheira Á cintura, estacionavam alli à margem da linha. Parada a machina, que conduzia materiaes e grande número e trabalhadores, o celebre facciora convidou ao coronel Francisco de Sá, que é um dos empreiteiros de construcção, para dar-lhe uma palavra em particular no que foi attendido sem

relutancia. Disse-lhe então Antonio Silvino que desejava que a Companhia Great Western desse lhe a quantia de trinta contos de réis, por ter passado a estrada por alli sem seu consentimento, sendo os terrenos de sua propriedade! O coronel Francisco de Sá ponderou-lhe que isso não era com elle e sim com o engenheiro da Companhia. N'essa occasião voltou-se o Antonio Silvino para um rapazinho inglez, que é auxiliar do engenheiro e que tambem ia no lastro e perguntou: é aquele? O coronel Francisco de Sá prometteu lhe falar com o engenheiro e nessa occasião deu-lhe cem mil réis, por elle lhe ter pedido pra o almoço dos rapazes. Depois disso, o celebre bandido internou-se pelo matto; seguindo então o lastro para o Ingá, onde está o serviço do avançamento da estrada. - Antes do encontro com a machina, Antonio Slvino prendeu um cabo que estava trabalhando na estrada e perguntou-lhe se a machina pararia com um signal seu, ao que o cabo respondeu affirmativamente; porque do contrario eu arrancava já, alguns trilhos, disse o bandido, e queria ver se ella parava ou não. Não obstante a affirmativa do cabo, que ficou preso até a chegada da machina, Antonio Silvino mandou arrumar uma pilha de dormentes sobre os trilhos, ainda na dúvida se a machina pararia ou não. É preciso notar que o Mogeiro dista da cidade de Itabayanna apenas 3 leguas e neste logar nem uma palha moveram as autoridades competentes!

A ameaça de Antônio Silvino amedrontou os passageiros que estavam na viagem inaugural, a companhia ferroviária solicitou do 14º Batalhão, sob o comando do 2º tenente Francisco Barretto de Menezes, que fosse realizado escolta, principalmente entre o trecho Mogeiro-Itabaiana, área que o cangaceiro conhecia bem e instalou o seu “quartel-general”. A ameaça de Silvino era que, se ele não fosse pago pelas terras julgadas ser dele, viraria o trem no

[18]. Nascido em Pernambuco, foi batizado com o nome de Manoel Baptista de Moraes, adentrou o cangaço por influência do pai, que também era cangaceiro. Com a morte do pai em uma disputa de terras, Manoel e seu irmão Zeferino partiram para uma vida de vinganças e crimes pelo sertão do Nordeste. Manoel trocou o nome para Antônio Silvino em homenagem a um tio, Silvino, transformou-se em um dos cangaceiros mais famosos do Brasil, ficou conhecido como o Rei do Cangaço, antecedendo Lampião, Antônio Silvino representou o mais famoso chefe de cangaço.

[19]. Município brasileiro localizado na Região Geográfica Imediata de Itabaiana-PB.

dia da viagem inaugural. Por coincidência, no dia da inauguração, a locomotiva parou justamente nesse trecho, os passageiros ficaram aterrorizados, temendo o ataque do bandoleiro, porém a máquina parou por falta de água na caldeira. Assim que o trem foi abastecido, a viagem prosseguiu. Silvino não cumpriu sua promessa, até os dias de hoje não se sabe se a Companhia Ferroviária pagou ou não os trinta contos de réis exigidos pelo cangaceiro, o que se sabe é que, no dia da viagem inaugural, ele estava em Campina festejando com fogos a chegada do trem. Diante da sua reação, é provável que, para evitar maiores problemas, a diretoria da Great Western tenha pago o valor exigido. Segundo a matéria publicada no *Diário de Pernambuco*, em 6 de outubro de 1907: “No dia da inauguração da estrada de Campina, Antônio Silvino esteve no Alto Branco, onde soltou diversas girândolas, naturalmente festejando aquele dia”.

Devido às condições topográficas de Campina Grande, a primeira estação da cidade ficou situada em uma região afastada do centro urbano e dos comércios locais. Essa distância gerou inúmeras críticas, pois era comum as pessoas irem até a estação receber seus familiares e amigos a cavalo para chegar até o destino final. Como tentativa de suavizar o problema, o prefeito Cristiano criou duas estradas de rodagem, “uma direta, curta, ladeirosa. Era a atual Irineu Jóffyli. Outra curva, longa, plana. Transformou-se depois nas ruas Vidal de Negreiros e Miguel Couto. Entroncavam ambas em frente ao Açude Velho” (Almeida, 1978, p. 349).

O trem modificou as sensibilidades com relação à noção do tempo, a modernidade permitiu novos pensamentos, comportamentos, hábitos. Para além de um transporte, configurou-se como um objeto de sociabilidade e sensibilidade, “trazendo ou levando pessoas e objetos, além de boas ou más notícias, ou simplesmente

notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos [...]” (Aranha, 2006, p. 75). As sensibilidades geradas pela experiência ferroviária qualificam a realidade de uma época, registram “imagens reais captadas pelo sentido” (Pesavento, 2007, p. 11). A partir desse resgate, podemos observar que a chegada do trem a Campina Grande gerou ansiedade, entusiasmo, esperança e alegria, representou a concretização de um grande sonho. Essas emoções geradas são o que a historiadora Sandra Pesavento (2007, p. 10) chamaria de “*Crème de lá Crème* da história”, ou seja, esses sentimentos são uma parte importante da história que nos permite compreender uma determinada época ou acontecimento.

As sensibilidades seriam, pois, as formas pelas quais indivíduos e grupos se dão a perceber, comparando como um reduto de representação da realidade através das emoções e dos sentidos. Nesta medida, as sensibilidades não só compõem no cerne do processo de representação do mundo, como correspondem, para o historiador da cultura, àquele objeto a capturar no passado, à própria energia da vida. Sensibilidades se exprimem em atos, em ritos, em palavras e imagens, em objetos da vida material, em materialidades do espaço construído. Falam, por sua vez, do real e do não real, do sabido e do desconhecido, do intuído ou pressentido ou do inventado. Sensibilidades remetem ao mundo do imaginário, da cultura e seu conjunto de significações construído sobre o mundo. Mesmo que tais representações sensíveis se refiram a algo que não tenha existência real ou comprovada, o que se coloca na pauta de análise é a realidade do sentimento, a experiência sensível de viver e enfrentar aquela representação. Sonhos e medos, por exemplo, são realidades enquanto sentimento, mesmo que suas razões ou motivações, no caso, não tenham consistência real (Pesavento, 2003, p. 28).

Até o soar do apito do trem ativava o imaginário e as sensibilidades dos campinenses nesse período. Nossa vida é marcada por diversos símbolos sonoros, presentes em nosso cotidiano, e cada som ativa nossa memória de alguma forma: o som do despertador nos desperta para acordar, as sirenes sinalizam perigo, o toque do telefone remete a alguma notificação de mensagem ou chamada. Já o soar do trem evocava sonhos, anunciava a chegada de um novo tempo, de passageiros, de cargas ou de paradas. Em um determinado momento, o apito do trem marcava até as horas, o horário do almoço, o horário inicial de mais um dia de trabalho ou a finalização de um dia de labuta. Assim “o sentido dos símbolos e as sensações provocadas pela lembrança da memória afetiva da passagem da locomotiva, anunciada pelo seu apito, mostram muito da aura que envolve a ferrovia [...]”²⁰.

NOVOS CONTORNOS DA DITA CIDADE “MODERNA”: IMPACTOS DA FERROVIA EM CAMPINA

O trem possibilitou grande crescimento econômico, cultural, demográfico e industrial à cidade de Campina Grande, transformando-a em um grande polo comercial, com destaque no cenário nordestino. Segundo Melo (2007, p. 21), “em 1907, tinha apenas 731 casas, passaria a 1216; em 1913, um crescimento de 66%, o que daria uma média de quase 70 casas por ano”. Com a ferrovia, as atividades comerciais na cidade se intensificaram, Campina era privilegiada pela sua localização, que convergia o litoral e o ser-

[20]. MORAES, H. J. P.; LUIZA, L. B.; JORGE, L. C. Sobre trilhos: a memória revisitada pelo apito do trem a partir de um estudo com as lentes do imaginário. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade de Passo Fundo*, Rio Grande do Sul, ed. 1, ano 2018, p. 168. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rd/article/download/7381/4848/>. Acesso em: 30 abr. 2022.

tão. E a estrada de ferro possibilitou o escoamento da produção algodoeira para o interior paraibano e os estados vizinhos, como Pernambuco, que destinava o algodão para comercialização (internacional, comercializando com países como Alemanha, Estados Unidos e Inglaterra. Com o impulso comercial em Campina, proliferaram-se vários estabelecimentos ligados à atividade algodoeira.

Situada próximo à superfície mais alta da Borborema, a cidade não enfrentou dificuldades de comunicação, nem com o litoral nem com o sertão. Para leste, a orla recortada do planalto facilita o acesso à zona litorânea, através de vales amplos e cristalinos. A mesma facilidade se repete em direção ao interior. Do extenso patamar do planalto, onde se encontra Campina Grande, passa-se com facilidade para o sertão, de nível mais baixo que os altos da Borborema, mas mais elevados que o planalto do Cariri (Cardoso, 1963, p. 3).

Aranha (1991, p. 55) nos mostra que, em 1888, a Capital da Paraíba (João Pessoa) obteve rendimento médio de 30:700\$000, enquanto Campina vinha em segundo lugar com 6:110\$000; em seguida, os municípios de Guarabira, com 4:240\$000; Mamanaguape, com 3:660\$000; e Areia, com 3:390\$000²¹. A capital paraibana ocupava a hegemonia econômica do estado paraibano, mas, com a valorização do algodão, Campina tornou-se o maior empório algodoeiro do Nordeste. O período se consolidou como um dos ciclos econômicos mais produtivos da cidade, de tal forma que a arrecadação de impostos na década de 1940 ultrapassou a arrecadação de João Pessoa: em 1941, Campina Grande chegou a

[21]. Valores apresentados em contos de réis.

arrecadar 11.657.000,00 cruzeiros, enquanto a capital obteve o arrecadamento de 6.354.000,00²².

A construção da ferrovia campinense atrelada ao crescimento comercial contribuiu para o surgimento de alguns problemas na cidade. Um deles foi uma crise hídrica, não havia sequer água para os comboios que chegavam à cidade carregados de algodão e animais. Elpídio de Almeida (1978) relata que, nos períodos de safra, chegavam à cidade, em média, dois mil animais diariamente. O prefeito Cristiano Lauritzen logo tratou de procurar alternativas para solucionar o problema, pois temia que a escassez hídrica afastasse os comerciantes da cidade e que estes dessem preferência à ferrovia de Mossoró (Rio Grande do Norte).

Lauritzen então mandou aumentar a capacidade do Açude Velho²³. Durante mais de meio século, esse Açude suportou o abastecimento hídrico de Campina, sendo parada obrigatória de boiadeiros e tropeiros, portanto sua seca significava perda comercial para a cidade. Realizaram a tentativa de perfuração de poços tubulares, porém sem sucesso. Em apelo realizado ao Governo Federal, o prefeito solicitou que outro reservatório fosse construído na cidade. O apelo foi atendido e assim surgiu o Açude de Bodocongó.

A inauguração da linha férrea em Campina Grande, em 1907, determinou o que estava previsto: a cidade entrou rapidamente a crescer, o comércio a expandir-se, a população adventícia a avolu-

mar-se. Agravou-se o problema de escassez de água. Os dois açudes existentes, o velho e o nôvo, já não bastavam. Urgia a construção de outro reservatório. A prefeitura, amarrada a um orçamento inferior a quatro mil cruzeiros, não podia chamar a si a responsabilidade do empreendimento. Resolveu então o prefeito, Cristiano Lauritzen, valer-se do governo federal, por intermédio da representação paraibana no congresso. Foi bem-sucedido. Dentro de pouco tempo chegava a Campina o diretor da Inspeção Federal de Obras contra Secas (atual DNOCS), engenheiro Miguel Arrojado Lisboa, com instruções para verificar e resolver a situação. Isso três anos depois da chegada da estrada de ferro (Almeida, 1978, p. 348).

Em 1917, o Açude de Bodocongó²⁴ teve sua obra concluída, as rigorosas chuvas de inverno não tardaram a encher o reservatório e, em poucos dias, este estava cheio. Porém, a água apresentava grande salinidade, impossibilitando o consumo, mesmo assim a construção desse açude foi fundamental para, posteriormente, a formação de um novo bairro, Bodocongó, o bairro industrial.

Como nos fala Cabral (2007, p. 42), “[...] imprópria para atender às vicissitudes dos campinenses por água potável, Bodocongó ofereceu algum suporte infraestrutural a certas experiências econômicas emergentes na cidade [...]”. O problema de saneamento foi amenizado apenas no ano de 1939, no governo de Argemiro de Figueiredo, com os serviços de água canalizada e potável. A dificuldade com falta de água foi amenizada mas não solucionada, considerando que nem todos os campinenses tiveram acesso aos

[22]. QUEIROZ, M. V. D. de. *Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, SP: Universidade de São Paulo, 2008.

[23]. Localizado no centro da cidade de Campina, o Açude Velho é um corpo hídrico utilizado inicialmente para o abastecimento da cidade. A obra foi iniciada no ano de 1828 devido à seca enfrentada entre os anos de 1824 e 1828. Um outro açude foi criado no ano de 1830, dessa vez denominado de Açude Novo.

[24]. De acordo com Irineu Joffily, a etimologia de Bodocongó tem origem na língua Cariri, “rio das águas que queimam”.

serviços de água e esgoto, sendo uma comodidade para poucos. De acordo com Araújo (2010, p. 36), “[...] as pessoas que moravam nos bairros periféricos eram abastecidas por chafarizes”.

Os anos de 1908 a 1935 foram representados por grandes transformações em Campina Grande, a urbe ganhou novos contornos, porém não podemos deixar de mencionar que, em Campina, a modernidade chegou a ritmos outros. Por muitos anos, a cidade carregou fortes vínculos com a paisagem do mundo rural. Até os anos de 1920, os transportes de tração animal eram muito utilizados na cidade, pois o primeiro transporte automotivo chegou no ano de 1914, tomando espaço apenas nos anos posteriores a 1918.

As transformações modernas surgiram impondo um novo estilo de vida, e essa ruptura gerou espanto, medo e desconfiança em parte da população. Foi o caso do sertanejo José Miquilina, que nunca havia visto uma locomotiva pessoalmente. O cronista Lino Gomes narrou que, no dia da viagem inaugural do trem a Campina, o cronista, que era um homem intelectual e conhecedor das vantagens da ferrovia, convenceu o amigo Miquilina a prestigiar a chegada da locomotiva. Ao avistar de longe, Miquilina soltou as mãos do braço do Lino e correu para longe, com medo do trem. “O sertanejo não acreditou que fossem inofensivos o progresso, a modernidade e a civilização. Abdicou das suas propaladas seguranças e vantagens e preferiu se proteger, resguardando-se nos ritmos do seu conhecido mundo” (Queiroz, 2008, p. 24). José Miquilina não se convenceu com o discurso do seu amigo Lino e de outros intelectuais da época quando se referiam à modernidade como algo benéfico e inofensivo, e preferiu se proteger das máquinas desconhecidas e preservar os ritmos da tradição conhecidos por ele:

O trem aproxima-se da estação [Campina Grande] e o nosso Miquilina vendo o tamanho da machina

[...] quis abrir do chambre pelo matto em força o que a muito custo pude contel-o segurando-o pelo braço. O Miquilina ficou com todos os cabellos estiradinhos, os olhos abugalhados para o trem e forçando para soltar-se de minhas mãos e correr, dizia em voz de um assombrado: - Misericórdia, meu Deus!! Ou que bicho feio e cumprido (Gomes, 1909a)²⁵.

Marshall Berman (2007) nos fala que as experiências modernas geram embates entre o que é considerado moderno e tradicional, à medida que cria, constrói, gera curiosidades, também destrói estilos de vida, resquícios da tradição, destrói padrões. Como nos disse Antônio Paulo Rezende (1997, p. 24), “[...] houve momentos em que conviviam em um mesmo espaço, embora diferenciado, duas sociedades opostas: a velha, ainda ligada a um mundo agora em vias de extinção, e a nova, construída por uma massa de indivíduos, ainda desconhecidos”.

A modernidade contribuiu para um imperativo estilo de vida, imposto por uma massa letrada e elitista, que não incluiu todos os moradores da cidade. Percebemos a presença de um moderno que foi excludente, e tudo o que não fizesse parte desse projeto modernizador deveria ser colocado às margens ou abaixo. Como já mencionado anteriormente, o imaginário acerca do trem foi difundido por uma elite intelectualizada, a imprensa divulgava inúmeras matérias falando das maravilhas da ferrovia, era o interesse de uma elite dominante sendo contemplado. Estabeleceu-se a dicotomia da modernidade ligada ao progresso e, para se adequar aos moldes das grandes metrópoles, surgiu a tarefa da domesticação dos cidadãos para alcançar a dita civilidade, mesmo

[25]. GOMES, L. Na estação. *Jornal O Campina Grande*. Campina Grande, 7. fev. 1909.

que para isso fosse necessário utilizar a violência, o autoritarismo e a invasão de corpos e propriedades.

Para alcançar esse objetivo, fazia-se necessário afastar da cidade tudo o que impedia o “desenvolvimento”, seja de pessoas, como o Miquilina, ou os transportes de tração animal, os subalternos, os hábitos considerados rudes, becos, vielas, a escuridão iluminada apenas pelo candeeiro, o comércio livre nas ruas, sob o argumento de que “ainda nesta civilizada terra de Campina Grande, versos de sua gente, que precisam ser concertados se não reprimidos a bem do nome da cidade” (Maus Versos, 1928, p. 2).

Como nos fala Alarcon Agra, os discursos construídos tinham por objetivo:

[...] Formular uma impressão de que a cidade era a expressão acabada da civilização, o seu lugar privilegiado em todos os sentidos, e que a realidade de Campina Grande era a de uma cidade cuja máxima potência ordenava uma modernização incontrolável. Paralelamente a isto, no entanto, silêncios eram produzidos para outras possibilidades de expressão ou de desenho da cidade e da vida urbana. Interessava a estas vozes, que buscavam se fazer hegemônicas, a existência de um sem número de sujeitos calados, obedientes, produtivos no seu alheamento, na sua colocação à margem dos eventos realmente eficientes. A estratégia maior era fazer com que este desejo de identificação com a modernidade passasse a ser o desejo de toda a cidade, como se fosse possível canalizar uma única conformação da paisagem e energia dos desejos (Agra do Ó, 2006, p. 19).

De acordo com Câmara (1947, p. 50), “tudo se renovou com a ferrovia, que influi sobremodo para integrar sua gente e suas cousas a um sentido mais moderno, ou menos antiquado, se qui-

sermos falar com mais franqueza”. Anos após a chegada do trem, a cidade de Campina Grande foi ganhando novo desenho, gradativamente foram chegando colégios, telégrafos, cinemas; luz elétrica, abastecimento de água, clubes dançantes, bares; entre 1906 e 1935, a cidade saltou de 600 residências para 5987.

Tal crescimento demográfico ainda não era satisfatório para a elite modernista, pois, com o crescimento habitacional, cresceram também as moradias irregulares, as novas técnicas de trabalho, as aglomerações, surgiram novos hábitos. Foi nesse movimento que surgiu a primeira reforma urbana em Campina. As décadas de 1935 e 1945 foram marcadas pelas ações autoritárias do prefeito Vergniaud Wanderley²⁶. As reformas urbanas do século XX no Brasil surgiram inspiradas na estética das grandes reformas ocorridas na Europa no século XIX, principalmente em Londres e Paris.

Em meados dos anos 30, foi publicado um decreto que foi o pontapé para a grande reforma em Campina Grande. O decreto propunha mudanças urbanas com o objetivo de aformosear a cidade, com novas ruas, praças, prédios²⁷. De acordo com o decreto:

[26]. O campinense Vergniaud Wanderley pertencia a uma família tradicional de proprietários de terra. Formado em Direito, foi para o Rio de Janeiro em 1929, onde se tornou Procurador do Ministério Público; de 1930 a 1935, foi Juiz de Direito em Santa Catarina, regressando à Paraíba ainda no ano de 1935, a convite do governador Argemiro de Figueiredo, assumindo o cargo de chefe de polícia e, posteriormente, como secretário da Agricultura; nas eleições de 9 de setembro de 1935, foi indicado para ser candidato a prefeito de Campina Grande; foi prefeito desta cidade em dois mandatos: o primeiro de dezembro de 1935 a novembro de 1937; e o segundo, de agosto de 1940 a 1 de março de 1945.

[27]. As transformações urbanas ocorridas em Campina, na década de 1930, foram baseadas nas ideias de Nestor Figueiredo. O urbanista realizou reformas em cidades de Pernambuco, como Recife, e da Paraíba, era uma grande referência na época no quesito reformas urbanas, Gutemberg (2003, p. 62) nos fala que “a presença do arquiteto e urbanista Nestor de Figueiredo em cidades e capitais nordestinas, no entanto, tinha implicações que seus elogios à pujança comercial de Campina Grande e o plano urbanístico que elaborou para João Pessoa não deixavam antever. Primeiro ocorria num contexto em que haviam se tornado comuns Brasil afora as preocupações com o saneamento e embelezamento das áreas centrais das cidades e os planos para seu posterior crescimento; neles era cada vez mais frequente a incorporação dos fluxos de transportes e automóveis”.

DECRETO Nº 51

[...] O Prefeito...

– considerando que Campina Grande apesar de ser uma cidade bastante adiantada, distancia-se, porém, das outras cidades importantes do país, pelo seu aspecto material, pois as construções e reconstruções em suas principais ruas são geralmente feitas de um só pavimento;

– considerando que o poder Público tem o dever de interessar-se pelo embelezamento da cidade, pois, é ele inquestionavelmente que impressiona os que nos visitam;

– considerando que para isso é preciso obrigar-se que as construções e reconstruções nessas ruas sejam de mais de um pavimento [...].

DECRETA

Art. 1 — Nas ruas João Pessoa até Major Belmiro Barbosa Ribeiro, Marquês do Herval, Maciel Pinheiro, Monsenhor Sales e Cardoso Vieira e nas Praças João Pessoa, do Rosário e Praça Epitácio Pessoa, as construções e reconstruções só serão permitidas de mais de um pavimento [...] ²⁸.

De acordo com Fábio Gutemberg (2003), as propostas apresentadas no Decreto representavam um novo olhar e uma nova sensibilidade voltada para a urbe, visando ao saneamento e à plasticidade da cidade. Entre essas mudanças, o autor aponta para a retirada dos meretrícios das ruas centrais e da cadeia, ambos sendo afastados da zona central; a implementação de abastecimento

[28]. Ver decreto em: GUTEMBERG, F. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 23, n. 46, p. 61-92, 2003. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So102-01882003000200004. Acesso em: 11 maio 2022.

de água e saneamento; a instalação de telefones automáticos; a construção de mercado público e matadouro; as praças Clementino Procópio e Coronel Antônio Pessoa; o calçamento a concreto de várias ruas; a abertura de ruas e avenidas, como as ruas João Pessoa, Maciel Pinheiro, Vidal de Negreiros, Afonso Campos, e a Avenida Floriano Peixoto. Para haver o alinhamento dessas ruas, muitas desapropriações foram realizadas, e o impacto dessa remodelação atingiu todas as camadas - pobres, comerciantes, feirantes e donos de casarões. Apesar de as reformas impactarem todos os estratos sociais, há uma forte tendência dessas modificações urbanas em marginalizar os pobres da cidade, colocando-os às margens, como uma espécie de assepsia social, lançando-os para longe das áreas centrais. Esses espaços marginais é o que Carolina Maria de Jesus, em seu diário, chamava quarto de despejo. A realidade de Carolina é a do Sudeste do Brasil, mas no interior da Paraíba, na cidade de Campina Grande, muitas Marias e muitos Joões, assim como a autora Maria Carolina, foram despejados da efervescência moderna das ruas centrais.

É que em 1948, quando começaram a demolir as casas térreas para construir os edifícios, nós os pobres que residíamos nas habitações coletivas fomos despejados e ficamos debaixo das pontes. É por isso que eu denomino que a favela é o quarto de despejo de uma cidade. Nós os pobres somos os trastes velhos (Jesus, 1961, p. 17).

Como nos mostra Severino Cabral Filho (2009), o sonho e o romantismo presentes na poesia da modernização trazem nos bastidores uma realidade de violência e bombardeio, que viam na pobreza, “[...] quando não o exótico, algo que deveria ser reti-

rado das ruas para que o cenário urbano não fosse contaminado pela presença estética dos pobres” (Cabral Filho, 2009, p. 17). Não importava a sociabilidade desses antigos vizinhos, o sofrimento dessas pessoas ao perderem suas moradias, todo esse projeto reurbanizante do período “vergnaudiano” estava ancorado em códigos de postura municipal, que deveriam ser seguidos pelos moradores da cidade, a exemplo da Lei Municipal nº 4, de 25 de abril 1936:

Lei nº 4º. Art. 1º – Fica o prefeito do Município autorizado a efetuar as desapropriações que julgar necessárias ou úteis ao melhoramento ou embelezamento da cidade [...];

Art. 2º - Revogam-se as disposições em contrário (sala das Sessões da Câmara Municipal de Campina Grande, em 25 de abril de 1936)²⁹.

Outras duas obras desse período foram a construção do Palácio da Prefeitura e a tão aclamada obra do Grande Hotel, que funcionava como um “cartão de visitas e portão de entrada principal da cidade [...]. Muitos prefeitos, governadores e intervenitores investiram em projetos dessa natureza, que parecem ter se tornado algo natural entre os que buscavam a construção de uma cidade moderna, progressista e civilizada” (Gutemberg, 2003, p. 10). As principais transformações ocorriam no centro da cidade, pois, desde a década de 1920, o turismo de Campina Grande já era privilegiado, a cidade recebia viajantes de várias localidades, potencializando ainda mais esse turismo com a chegada do trem.

[29]. Disponível em: SILVA, W. R. V. da. *Campina Grande nas tramas do modernismo: higienização e modernização do espaço urbano (1930-1945)*. 2019. 28 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2020. p. 19.

Essa reforma urbana nas principais artérias da cidade oferecia a ideia aos visitantes de lugar próspero e moderno, assim como nos grandes centros do Brasil, e a construção do Grande Hotel reforçava essa simbologia do poder e do moderno. Como nos diz Cabral (2009):

A simbólica dessas novas construções tem a ver também – assim parece-nos com modificações que estavam operando nas relações de poder. O palácio da prefeitura, construído a partir de orientação arquitetônica moderna, assim como o Grande Hotel, parece desafiar os casarões dos velhos oligarcas, donos do poder por mais de uma década. A sede da prefeitura, significando o novo centro de um novo poder, edificação construída por um filho desta elite, mas que abraçara os ideais modernizadores difundidos pela Revolução de 1930 e rompera com a orientação de seus pais, parece ser bem eloquente nesse sentido. São dois aspectos caros a este momento histórico da experiência campinense: o político e o urbanístico. Ambos se cruzam e até se confundem; afinal, embelezar a cidade a partir de novos pressupostos urbanísticos e arquitetônicos era, por assim dizer, uma febre que tomava de assalto os administradores de então e, no caso de Campina Grande, os trabalhos realizados por Wanderley convergiam para as desapropriações, a retificação das ruas pavimentadas (Cabral Filho, 2009, p. 61).

A questão para qual chamamos atenção diante dessas reformas urbanas é o seu caráter autoritário, desigual e impositivo, não nos colocamos contra a modernidade, mas nos opomos à forma como foi implantada, pois os discursos oficiais divulgados pela elite letrada camuflavam os danos gerados pela modernização.

Quantas famílias foram desapropriadas em nome do embelezamento? Ficaram passivas diante das desapropriações? Como nos diz Beatriz Rezende (2016, p. 37) em sua análise sobre o Rio de Janeiro, boa parte da população não se reconhecia como participante ativo da cidade e da política: “O habitante da cidade, não se reconhecendo participante da comunidade política, também não se reconhecia como cidadão. Diante das dificuldades vividas, o povo reagia, o mais das vezes, com apatia [...]”. Apesar de a maioria dos habitantes se manter passiva diante de tais mudanças, Gutemberg (2003) relata que, em Campina, algumas pessoas prejudicadas pelas desapropriações reagiram. Assim apesar de esses conflitos terem ocorrido, eles eram velados pela imprensa local, diante do contexto do Estado Novo³⁰, já que, quando a imprensa não era censurada, ela estava aliada aos políticos locais, utilizando as matérias para maximizar as obras e seus criadores. Em suas falas, Vergniaud Wanderley destilou a violência utilizada no seu projeto modernizante. Em todas as suas entrevistas, ele demonstrou ter orgulho do seu trabalho e de como o fez, o que podemos ver na seguinte fala:

[...] Houve muitos conflitos, que terminavam sempre resolvidos satisfatoriamente como, por exemplo, as desapropriações dos prédios de Chico Maria, Demóstenes Barbosa, Padre Borges, Abílio Albuquerque e muitas outras. Entretanto, a desapropriação da casa de Pedro do Egito foi a única que levei a juízo, em virtude da sua obstinação em

não querer entrar em acordo. Apesar disto, logo que foi pagar a desapropriação em juízo, houve um incidente, porque não esperando pelo recurso ao tribunal, que o mesmo tinha direito, mandei derubar na calada da noite o referido prédio (Dinoá, 1993, p. 206-207).

Anos depois, em uma entrevista concedida ao *Diário da Borborema* em 1979, Vergniaud seguiu se orgulhando da reforma urbana empreendida em seu governo. Ele afirmou ao jornalista que seu desejo era tornar Campina Grande a capital do estado:

DB: O Sr. como sentiu esta cidade após 24 anos ausente de Campina Grande? O Sr. que fez a reforma urbanística dela, como está vendo-a agora?

vw: Ao fazer a reforma que você acaba de citar, e que é do conhecimento de todos que àquela época habitavam a nossa urbe, eu vislumbrei a hipótese de Campina tornar-se até mesmo a Capital do nosso Estado, por isso mesmo, iniciei uma reforma urbanística que, apesar das dificuldades da época, foi dada a um bom termo, posso assim dizer, porque as bases, as preliminares, as coordenadas do grande desenvolvimento foram traçadas naquela época por mim, e hoje, ao voltar aqui após anos de ausência, de que eu muito me penitencio, eu encontrei Campina em pleno desenvolvimento, suas belas avenidas, as ruas plenas de comércio intenso, fazendo jus ao seu nome, e desde a minha época era conhecida como a Capital do Nordeste, de forma que eu só tenho de me orgulhar daqueles passos, daquelas medidas que tomei, fazendo com que aquela um pouco desenvolvida da época se tornasse hoje essa verdadeira Capital do Centro do Nordeste Brasileiro (Diário da Borborema, 08 de julho de 1979).

[30]. O período do Estado Novo teve início com o golpe de estado instaurado por Getúlio Vargas no ano de 1937 e se estendeu até o ano de 1954. As principais características desse período foram: autoritarismo, anticomunismo, nacionalismo e centralização de poder. O governo implementou o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que tinha por objetivo censurar órgãos de imprensa e veículos de comunicação.

Os processos de urbanização campinense foram marcados pelos interesses dos estabelecidos da cidade. Nobert Elias, em seu livro *Os Estabelecidos e os Outsiders: sociologia das relações de poder* a partir de uma pequena comunidade, nos revela que os estabelecidos são indivíduos detentores das relações de poder, ditam os costumes, os comportamentos e as regras de uma sociedade, estabelecem as normas de socialização. Já os outsiders representam para os estabelecidos a contramão, os indivíduos que ameaçam as normas estabelecidas para sustentar aquela sociedade. Assim, “[...] o grupo estabelecido atribuía aos seus membros características humanas superiores; excluía todos os membros do outro grupo de contato social não profissional com seus próprios [...]” (Elias, 1990, p. 20). Os grupos eram definidos a partir da condição financeira, da localização que habitava e da profissão. Os avanços tecnológicos contribuíram para reforçar essas hierarquias sociais, pois os moradores centrais gozavam de maiores vantagens em relação aos moradores das áreas periféricas. Os estabelecidos ditavam costumes e hábitos, dessa forma “[...] a civilização que estamos acostumados a considerar como uma posse que aparentemente nos chega pronta e acabada, sem que perguntemos como viemos a possuí-la, é um processo ou parte de um processo em que nós estamos envolvidos” (Elias, 1990, p. 73). Baseado no conceito de Nobert Elias de estabelecidos e *outsiders*, destacamos que as reformas urbanas em Campina Grande se estabeleceram às custas da negação das necessidades, dos sonhos e dos interesses dos *outsiders*, destruindo suas moradias, laços de sociabilidade e costumes³¹.

[31]. Bauman (1998), em seu texto “Sonho de pureza”, nos diz que, nas sociedades modernas e pós-modernas, os desempregados, pobres e os trabalhadores simples são vistos como uma classe perigosa, a presença desses

CAMINHOS PARA UMA NOVA ESTAÇÃO: CHEGADA DA ESTAÇÃO NOVA EM CAMPINA GRANDE

A década de 1950, em Campina Grande, foi marcada pelo desenvolvimento econômico. A população, em 1956, ultrapassava o número de cem mil habitantes, era o município mais populoso do interior do Nordeste e o décimo terceiro do país. As indústrias, os comércios, as lojas, o título de polo comercial do algodão faziam da cidade um centro econômico importante. De acordo com Rosilene Dias Montenegro (2003, p. 1), “o dinamismo econômico vivido em Campina Grande fortalecia a representação expressa no imaginário coletivo da ‘Rainha da Borborema’, que se firmava havia décadas”. Devido a esse crescimento, era comum ouvir na época que a Paraíba tinha duas capitais: a administrativa (João Pessoa) e a financeira (Campina Grande).

As intervenções do poder público municipal nesse período fazem um curioso contraste, por exemplo, com a política de modernização que a cidade havia conhecido nos anos quarenta, sob a prefeitura de

nas cidades e centro comerciais deixa a elite dominante amedrontada. O autor aponta que, para os dominantes, afastar esses “estranhos” é um meio de preservar a ordem, esse argumento justifica a assepsia social que as reformas urbanas brasileiras tentaram realizar nas cidades. Os processos de modernização acarretaram marcas no viver dos indivíduos. Cabral (2010), em seu texto “Campina Grande – PB (1930–1950): modernização, cotidiano e cultura material”, se debruça a estudar o cotidiano dos campinenses entre os anos de 1930 e 1950. Através da análise de fotografias da época, o autor nos mostra situações do cotidiano dos populares que demonstram seus modos de viver e, em determinados casos, a resistência às transformações. Enquanto os jornais reforçavam uma Campina como polo algodoeiro, cidade do progresso e da indústria, existiram espaços na cidade invisibilizados, lugares que abrigavam populares que procuravam sobreviver a esse vendaval modernizador. Esses espaços foram descritos por alguns memorialistas e registrados por fotógrafos. Severino Cabral nos diz que a maior parte dos pobres eram moradores das zonas periféricas, como os bairros da Liberdade, Moita e Cachoeira, comumente as moradias eram feitas de taipas, fora dos padrões estéticos da época, eram tidos para elite como “porcaria, nojo, repugnância” (Cabral, 2010, p. 265).

Verniaud Wanderley. Naquela ocasião, o prefeito comandou uma radical reforma no centro urbano da cidade, derrubando os prédios com um vigor que surpreendeu e deixou sem muitas possibilidades de reação a elite formada pelas famílias importantes do lugar. Algumas destas perderam boa parte de seu patrimônio imobiliário, graças às quase sempre irrisórias indenizações pagas. [...] As reformas da década de 1950 pareciam, ao contrário, brotar da própria cidade, ao invés de se assemelharem às ideias - mesmo ousadas - de uma ou outra pessoa. Para os letrados campinenses desta época, a modernização que a cidade sofrera há dez anos atrás havia sido, ao seu modo, necessária, mas demasiado autoritária, exageradamente voluntarista, parecia algo que tentava enquadrar a cidade ao invés de desenvolver-se a partir dela [...]. Em contrapartida, toda uma discursividade articulou-se a defender as mudanças do presente, visto que elas eram entendidas como o destino da cidade, como determinações da verdade de Campina Grande, elementos inscritos desde sempre na sua alma e que desabrochavam naquela circunstância porque era aquele o tempo de redenção da cidade (Agra do Ó, 2006, p. 37-38).

A década de 50 foi consolidada por mudanças de âmbito nacional, o plano político do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1960) tinha como espinha dorsal do seu governo nacional-desenvolvimentista libertar o país da dependência da agricultura e voltar os investimentos para a industrialização. Tal pretensão não foi alcançada de forma fácil e rápida, em Campina Grande, a economia marcadamente comercial apresentava dissonância com o projeto econômico nacional. Rosilene Dias (2003) aponta que a quantidade de indústrias presentes em Campina Grande no pe-

ríodo era menor do que a imprensa costumava anunciar. “Os frequentes enunciados, veiculados no *Diário da Borborema*, passavam, exageradamente, uma imagem de importante desenvolvimento industrial, o que ao nosso ver parecia mais uma publicidade, provavelmente para atrair investimentos, do que de uma situação real da indústria. (Montenegro, 2003, p. 3). As primeiras indústrias que surgiram em Campina foram com base no algodão, já que a cidade se tornou a segunda maior exportadora de algodão do mundo, ficando atrás apenas de Liverpool, na Inglaterra.

O plano de metas criado por JK foi dividido em setores, os recursos principais foram destinados à infraestrutura e às indústrias de base, e as rodovias e as indústrias automobilísticas tiveram cenário privilegiado. Os investimentos nas rodovias já eram um projeto político no Brasil desde a década de 1920, mas durante a década de 50, esses investimentos foram potencializados, e o trem paulatinamente foi perdendo espaço para os transportes rodoviários. Campina Grande, desde o final da década de 1940, já dispunha de frotas de ônibus e automóveis, além de uma ligação rodoviária com João Pessoa, assim, aos poucos, o trem foi perdendo sua pujança. Como nos diz Mariana Adelino:

[...] O transporte ferroviário vinha perdendo força e, embora fosse mais barato que ônibus, não era o meio de transporte preferido pela população. Segundo dados da pesquisa feita pelo SESC (1963), na década de 1950, a cidade já era servida de excelentes rodovias e sua conservação era um interesse das autoridades federais, estaduais e municipais, em função da grande demanda surgida com o vertiginoso crescimento da cidade. Foi a partir de 1954 que “o transporte rodoviário passou a ter uma significação muito grande na região, sufocando a única

ferrovia que servia a cidade” (SESC, 1963 *apud* Souza, 2021, p. 33).

Mesmo diante da expansão das rodovias e o declínio da ferrovia, um novo ramal foi construído na década de 50, uma ligação entre Campina Grande-Patos. A inauguração do trecho foi realizada em dois momentos, o primeiro foi o que ligava Campina Grande à cidade de Juazeirinho, sendo inaugurado em 16 de janeiro de 1957; e a segunda metade do trecho correspondente a Campina-Patos foi concluído no ano seguinte. A construção desse novo ramal ferroviário possibilitava o escoamento da produção da Paraíba, do Rio Grande do Norte e do Ceará pelo porto de Recife, além de fazer a conexão (via trem) com as seguintes capitais: Macaíó, Recife, João Pessoa, Fortaleza e Natal. A expansão ferroviária em um período em que o modal rodoviário estava se consolidando se dá por alguns fatores, entre os quais, podemos citar o interesse econômico e político.

Os comerciantes e políticos das cidades do sertão beneficiadas pela expansão ainda viam na ferrovia a possibilidade de expansão das cidades e de maior lucro. A população dessas cidades sertanejas também alimentava por anos o sonho de ver a ferrovia nos locais que habitavam, alguns desses populares nunca haviam visto de perto um trem, como nos diz Josinaldo Silva (2011, p. 68) em relação à inauguração desse trecho: “O trem foi saudado à medida que passava; nas fazendas à beira dos caminhos, pessoas erguiam os braços ou ‘faziam das mãos bandeiras’ todos o saudavam”. Isso porque, por onde passava esse trem, passava a esperança. Em Campina Grande, uma nova estação proporcionaria um espaço maior para realizar as manobras dos trens, visto que a primeira

estação era pequena para isso, além de ofertar espaço para oficinas mecânicas, grandes armazéns para guardar mercadorias e uma vila de operários, que viveriam aos arredores da estação.

Mesmo com as transformações sensíveis em relação ao transporte ferroviário e o crescente favoritismo pelas rodovias, as inaugurações ferroviárias ainda despertavam a atenção da cidade, principalmente no caso de Juazeirinho, que nunca havia recebido um trem anteriormente. O cronista Cristiano Pimentel (1958) narra que estava presente na viagem inaugural Campina-Juazeirinho, quando as pessoas estavam tão eufóricas que foi necessário o maquinista apitar para que saíssem do meio dos trilhos. O trem chegou a Juazeirinho sob o som de muitos “vivas” ao trem, palmas, fogos de artifício e música. “Um delírio! Música, palmas, discursos! [...] o povo saltava de contente na terra firme. E via-se a alegria estampada em casa rosto, e o entusiasmo saindo de cada peito. Estava, em parte, salvo o Cariri. O trem chegou!” (Pimentel, 1958, p. 107). Toda essa animação tratava-se de meio século de espera, a construção desse trecho era um sonho antigo, haja vista que, desde que o trem chegara a Campina, em 1907, o Cariri esperava por esse prolongamento; muito antes de o trem chegar a Campina, já havia estudos da implantação de um ramal na cidade de Taperoá, na época, chamada de Vila de Batalhão (cidade próxima a Juazeirinho).

Para Cristiano Pimentel, a alegria desse povo já era esperada, em virtude que o caririzeiro não precisaria mais está à mercê da espera pelos caminhões no meio das estradas, sem saberem se viriam ou não, pois “[...] agora confia, e tem a certeza de que duas linhas de aço estiradas na terra estão ao seu alcance e ao seu serviço, na hora exata, no momento exato da sua necessidade” (Pi-

mentel, 1958, p. 108). Como podemos observar, a cidade parou e as pessoas se amontoaram na estação para receber o tão esperado trem. O cronista Cristiano narra um diálogo com um morador que observava entusiasmado a chegada da locomotiva:

Disse-me um deles, grisalho, de camisa aberta ao peito, de faces encardidas e mão espinhentas: “Tava sem fé, seu moço, mas Deus me sustentou a vida *inté* esse momento *prá* nós *vê* a chegada do bicho e *tá* *êle* aqui *butano* fumaça do cano de *riba* e o povo saindo de *dento* *cuma* *furmiga* atrás da outra” (Pimentel, 1958, p. 108).

A segunda parte do trecho ferroviário que ligaria Campina a Patos foi entregue provisoriamente no ano de 1958. A viagem inaugural oficial desse trecho ocorreu anos depois, com a construção da Nova Estação Ferroviária em Campina. Mais uma vez, foi um dia de grande comemoração. De acordo com Josinaldo Gomes (2012), “[...] naquele dia, muitos agricultores não trabalharam, ou largaram o serviço mais cedo, procuraram pontos estratégicos para poder ver de perto o grande ícone da mecânica moderna” (silva, 2012, p. 2). O jornal *Diário da Borborema*, em suas matérias, narrava essa nova estrada de ferro como um grande fator de progresso para a cidade. Outra vez era utilizado o discurso da seca, do flagelo e do desenvolvimento econômico e social que o trem traria para as regiões sertanejas. Tais discursos justificavam a euforia das pessoas e o entusiasmo em receber o trem, que significava a esperança de dias melhores para aqueles que já haviam sido tão castigados pelas intempéries da vida. A seguir, podemos ver um esboço de todos os pontos a que o novo tráfego correspondia:

IMAGEM 2 - CROQUI DA LIGAÇÃO CAMPINA - PATOS



Fonte: Blog História Ferroviária Paraibana (2022).

Em Campina Grande, no ano de 1957, foi iniciada a construção de uma nova estação ferroviária, que corresponderia a esse novo trecho de Campina-Patos. O lugar escolhido para abrigar a Estação Nova foi o bairro do Quarenta, região outrora conhecida como Moita³². Mariana Adelino (2021) relata que o terreno escolhido para a construção pertencia a Clementino Procópio. Houve o interesse por parte da administração municipal em desenvolver essa região e, em 1960, o prefeito Severino Cabral começou a construção de cem casas populares para serem doadas às famílias em vulnerabilidade social.

[32]. A localidade do Moita era dividida entre Moita de Baixo, com as ruas Mem de Sá, do Sol e Cerâmica; e Moita de Cima, que compreendia a rua da Travessa Mem de Sá, Santa Maria e São José.

O prefeito Severino Cabral³³ tinha o modo “assistencialista” de fazer política. Em sua própria casa, fez um escritório para atender a população, os favores eram cedidos em forma de dinheiro, remédio, terrenos. Esse seu modo de fazer política permitiu que Cabral ganhasse espaço entre as camadas mais populares da sociedade campinense, ao tempo em que seu outro lado empresário permitiu que ele representasse também a classe da elite dominante, em que ele estava incluído³⁴. O seu modelo de gestão, assim como o modelo nacional, estava pautado no discurso do desenvolvimentismo e da industrialização, ideias impulsionadas pelo presidente Juscelino Kubitschek. As obras que marcaram a gestão de Severino Cabral foram: o Teatro Municipal³⁵, a Faculdade de Ciências Econômicas, o cemitério do José Pinheiro e do Cruzeiro, a padaria municipal,

[33]. Eleito no ano de 1959, Severino Cabral foi prefeito de Campina até o ano de 1963.

[34]. “Entre os cargos empresariais ocupados por Cabral, estava a presidência do Banco Auxiliar do Povo, fundado em 7 de agosto de 1928, primeiro como cooperativa, depois transformado em banco (cf. Tejo, 1986), do qual Cabral chegou a ser o principal acionista. Um outro fato relevante é o de que Severino Cabral foi eleito presidente da Associação Comercial de Campina Grande por dois períodos (dezembro de 1952 e novembro de 1953). Foi ele também quem construiu a sede da Associação Comercial (Cf. Tejo, 1986)” (Sousa, 1998, p. 35).

[35]. O jornalista José Nêumane Pinto descreve uma narrativa acerca do prefeito, que conta como se deu a escolha do nome do teatro municipal de Campina Grande: “[...] em visita a Salvador, ficou encantado com as linhas arquitetônicas do Teatro Castro Alves. Contratou um arquiteto, mandou que ele fosse à Bahia e copiasse o prédio, só que em dimensões reduzidas. Daí nasceu o Teatro Municipal de Campina Grande. Na hora de lhe dar nome, chamou o assessor especial para teatro, o radialista Wilson Maux, e lhe encomendou uma lista de denominações. Este espremeu os miolos e listou os literatos mais famosos da cidade e do Estado, mas isso não satisfaz o chefe. — Oh, seu Wilson, já vi que o senhor não entende nada de teatro. Nome de teatro tem de ter rima, rapaz. — Como rima, seu Cabral? — Rima, ora essa. Não sabe rimar? Teatro Municipal patati patatal. — Sim, mas que nome rimaria? — Teatro Municipal Severino Cabral, seu idiota. — Mas, seu Cabral, o senhor nunca escreveu, dirigiu nem atuou em teatro nenhum. Por isso, não pode dar nome a um teatro. — Que besteira, esse menino! E Plínio Lemos jogava bola? É que o Estádio Municipal da cidade tem o nome do ex-prefeito Plínio Lemos. Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com/2010/03/os-40-anos-da-morte-de-severino-pe-de.html#.YzTzLkzMLIV>.

a pavimentação de ruas e avenidas, o Sindicato das Indústrias e o Ginásio Municipal.

No que diz respeito ao bairro do Quarenta³⁶ (antigo Moita), este passou por um processo de modificação estrutural entre as décadas de 1960 e 1970. Pela sua localização privilegiada, próximo ao centro da cidade, calhou ser uma opção para os trabalhadores que não podiam arcar com o alto custo de uma moradia no centro da cidade, assim os bairros Quarenta, Liberdade e Centenário se tornaram uma opção mais acessível para esses trabalhadores. Em relação ao bairro do Quarenta, Dantas (2017, p. 2) nos diz: “O bairro com suas casas pequenas, a maioria com três cômodos, um quarto, sala e cozinha, torna-se um espaço acessível para aqueles que chegavam e não tinham condições financeiras de custear despesas de moradia no Centro”. A Estação Nova de Campina Grande foi construída na atual Avenida Professor Almeida Barreto, contava com um espaço amplo, com quase 17 mil metros quadrados de diferença da primeira estação, o qual possibilitava as manobras do trem.

A inauguração aconteceu no dia 29 de janeiro de 1961, às 12 horas. Chamo a atenção aqui para a forma como essa inauguração foi narrada pelo *Diário da Borborema*, como “revestindo-se da maior simplicidade”: enquanto a solenidade de inauguração das estações anteriores foi um verdadeiro espetáculo, reunindo várias pessoas, a solenidade de inauguração da Estação Nova representou o oposto. A inauguração contou com a presença do então prefeito Severino Cabral, de alguns engenheiros, como Djalma Ferreira Alves

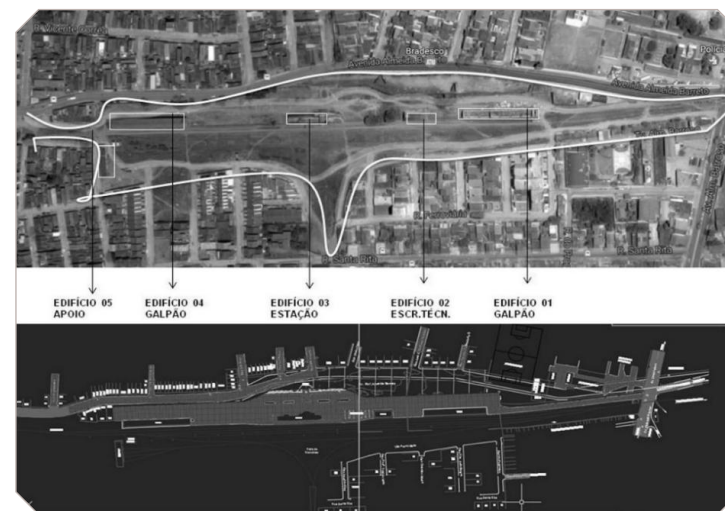
[36]. O bairro do Quarenta fica localizado a 1,5 quilômetro do Açude Velho e da Estação Ferroviária Velha.

Maia, diretor da Divisão de Planos e Obras, e José Carlos de Godoy e Filho, diretor da Divisão de Administração, além de altos dirigentes da DNEF, gerais e coronéis. A construtora responsável pela obra foi a Camillo Collier Ltda.

Ao longo de toda a reportagem de inauguração divulgada pelo *Diário da Borborema*, nada se comentou acerca da população curiosa em ver a inauguração, como que um complexo tão grandioso como o da Estação Nova passou despercebido pelos populares desejosos em conhecer esse novo patrimônio? As manchetes divulgadas nos jornais com o intuito de elitizar a inauguração da estação deixam a presença dos curiosos oculta, ressaltando apenas a presença da alta sociedade. Nota-se que, nas manchetes de inauguração da primeira estação campinense, a presença dos populares incomoda a elite, portanto, restringir a inauguração da Estação Nova apenas para a alta sociedade diminuiria a grande movimentação. Como a coletividade gerava incômodo na elite, a reunião simples e pequena era vista como algo elegante e requintado.

O complexo ferroviário da Estação Nova contava com salas de espera para passageiros de primeira e segunda classe; salas de agentes, correios, telégrafos, bar, correio, armazém de bagagem, sistema de relógios e instalações sanitárias; além de dois armazéns para mercadorias, seis desvios, sendo dois para carga e descarga nos armazéns, um de carga e descarga diretamente pela carga interessada, e três para manobras e estacionamento de vagões. A nova esplanada contava também com calçamento com paralelepípedos, rede de esgotos, além de 20 casas, sendo 16 para trabalhadores, uma para agente, uma para mestre de linha, uma casa para feitor e outra para guarda-fios.

IMAGEM 3 - PLANTA DO PÁTIO DA ESTAÇÃO NOVA³⁷



Fonte: *Blog Arquitetura e Lugar* (2022).

A arquitetura da Estação Nova contava com o estilo modernista *Art Déco*, sua estrutura lembrava o antigo Lyceu Paraibano³⁸. Em Campina Grande, a partir do século XX, o estilo *Art Déco* fez parte da arquitetura da cidade, inspirado nos moldes franceses.

[37]. O pátio ferroviário é composto pelos seguintes edifícios: 1) edifício 1 - era usado como depósito de transbordo/ triagem - encontra-se destelhado; edifício 2 - edificado somente na década de 70, foi projetado para abrigar o setor de engenharia e administração/ a 8ª residência de engenharia. Nele trabalhavam os técnicos, tais como engenheiros, topógrafos, setor de segurança; edifício 3 - é o edifício destinado à estação nova - prédio em estilo *Art Déco*, onde se realizavam os embarques e desembarques de passageiros, e de pequenas mercadorias. Sediava também o sino da estação, o relógio e o castelo do maquinista; edifício 4 - galpão grande - galpão da via permanente; ferramentaria (trilhos, dormentes, grampos), oficina, posto de abastecimento - edifício dos mais antigos, antes mesmo da estação; edifício 5 - depósito de via permanente. Disponível em: <http://arquiteturaelugarcg.blogspot.com/2017/03/patio-ferroviario-da-estacao-nova-de.html>. Acesso em: 20 maio 2022.

[38]. O antigo Lyceu Paraibano foi uma escola fundada, em 1836, em João Pessoa no estado da Paraíba, localizada na Avenida Presidente Getúlio Vargas, no centro da cidade. O Lyceu representa um dos grandes símbolos educacionais e culturais da Paraíba.

Uma outra característica arquitetônica da Estação Nova é um painel assinado pelo artista Paulo Neves (Imagem 4). Pouco se sabe sobre o painel que fica localizado na estação de embarque e desembarque de passageiros. Adriana Leal de Almeida (2009, p. 11) diz que “a pintura mural é figurativa, composta de alegorias que buscavam transmitir uma mensagem: o trem, que transporta o algodão, e está fortemente vinculado à cidade. Ferrovia, indústria, algodão e outras edificações (casas, igreja e uma construção de pavimentos) refletem o cenário da cidade”. O painel de Paulo Neves apresenta semelhanças com a obra de Tarsila do Amaral, *Estrada de Ferro Central do Brasil*, de 1924, pois ambas apresentam os signos da modernidade. Tarsila, em sua obra, pinta o contraste de paisagens rurais e estradas de ferro da emergente São Paulo industrial; em sua composição, há vagões de locomotiva, postes de luz elétrica, sinalização de ferrovia e pontes (Imagem 5).

IMAGEM 4 - PRÉDIO DA ESTAÇÃO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS E PAINEL DE PAULO NEVES



Fonte Almeida (2009, p. 11).

IMAGEM 5 - OBRA DE TARSILA DO AMARAL, *ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL*



Fonte: Almeida (2009, p. 14).

Para além de um espaço físico, as estações ferroviárias foram espaços de sociabilidade, vivências e afetividade. De acordo com Gervácio Aranha, as estações eram espaços de práticas sociais, sendo incrementados serviços e práticas econômicas, “bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros foram algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade” (Aranha, 2002, p. 3). Essas marcas urbanas são visíveis no bairro Moita (Quarenta), com a construção da nova estação, surgiram novas casas, uma vila de ferroviários no entorno da estação com cerca de 20 casas, ba-

res como um dos principais espaços de lazer para os ferroviários, bodegas, escolas, igrejas, a estação em si era um ponto de encontro para os campinenses, as crianças jogavam bola nos campos da estação, pulavam os trens, assistiam à chegada dos vagões, os jovens realizavam festas no espaço, namoravam... “a estação, com a chegada e saída dos trens, tornou-se o principal ponto de encontro dos cidadãos. As famílias se comunicavam, os comerciantes transacionavam, os jovens namoravam, os políticos se entendiam” (Maia *apud* Aranha, 2010, p. 140).

O espaço ferroviário vai muito além de trilhos, vagões e galpões, diz respeito a um conjunto complexo, como casas, comércios, praças, ruas, relações de trabalho, novos hábitos implementados, ritmos, tensões e relações sociais. É a partir desses aspectos implícitos da história ferroviária que seguimos no próximo capítulo, abordando o processo de declínio da Estação Ferroviária Nova e as tramas por trás da desestatização desse patrimônio.

Acreditamos que as palavras têm o dom de nos transportar, assim, a partir de testemunhos de antigos ferroviários, conheceremos um lado da história da Estação Nova que só é conhecido por quem vivenciou tal momento.

“ESSE PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO FOI TÃO DANOSO”: DECLÍNIO E PRIVATIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA

[...] EU ACHO QUE ESSE FOI O SÍMBOLO DA CRUELDADE QUE É A PRIVATIZAÇÃO DE TIRAR UM EMPREGO DE UM TRABALHADOR [...] FORAM JOGADOS FORA COMO SE NÃO VALESSEM NADA, POR UMA POLÍTICA CRUEL, UMA POLÍTICA DE PRIVATIZAÇÃO.
— JOSICLEIDE ARAÚJO¹

A ANTIPOLÍTICA FERROVIÁRIA: PROCESSO DE DESMONTE DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

A história ferroviária brasileira foi marcada por intensos interesses políticos. No final do século XIX e início do XX, consolidou-se a fase ferroviária no Brasil com acentuados investimentos em construções, ramais e troncos fer-

[1]. Fragmento extraído da entrevista concedida por Josicleide Araújo de Oliveira, filha do antigo ferroviário da Estação Nova José de Oliveira, em 20 de agosto de 2019.

roviários, as expansões se justificavam pelo desejo do crescimento econômico com a agroexportação e os investimentos estrangeiros, em especial dos britânicos. De acordo com Jorge Natal:

[...] não há como negar: o surto ferroviário verificado, a partir de 1870, significou uma ruptura na história dos transportes no Brasil – a precariedade dos meios de transportes então existentes era notória. A ferrovia foi um avanço notável: ela se apresentava como real necessidade de transportes, acelerava a mercantilização da economia, abria espaços geoeconômicos dentro do país (ainda que limitadamente), constituía-se em espaço de aplicação de capitais (a nacionais e estrangeiros), possibilitava a integração da economia brasileira (exportadora) à economia mundial (basicamente ao centro hegemônico do capitalismo, a Inglaterra), etc. (Natal, 1991, p. 77-78).

A partir da década de 1950, a economia apresentou uma mudança de eixo: com a entrada de investimentos estrangeiros no Brasil, a exportação de produtos primários cedeu espaço para o mercado interno “tendo da industrialização seu carro-chefe” (Paula, 2001, p. 6). Com o processo de industrialização acelerado e os investimentos cada vez mais voltados para o desenvolvimento rodoviário-automobilístico, as ferrovias construídas sob o modelo agroexportador entraram em processo de desgaste. Desde 1920, as construções de rodovias já eram um projeto político brasileiro amplamente debatido, porém, é a partir da década de 50 que há o que a autora Dilma Paula (2008) chama de configuração política e cultural em benefício do automóvel, para que o transporte rodo-

viário assumisse a preponderância sobre o transporte de cargas e pessoas enquanto tornavam a ferrovia o símbolo do atraso.

Entre 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis, contribuindo, assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização. Embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, só a partir daí é que vai acontecer a construção de uma política antiferroviária, de desmonte de uma grande parte das linhas do setor (Paula, 2001, p. 6).

O novo modelo consumidor aos moldes americanos tinha o automóvel como um desejo de consumo e um objeto de supervalorização, o automóvel passou a ser símbolo de *status*, a coletividade dos trens tornou-se um incômodo para a elite, assim “[...] o automóvel passou a ser considerado a máquina da liberdade, da energia, da conquista e do poder. Quem o adquire tem a sensação de conforto, bem-estar, e faz desse bem a extensão de seu próprio corpo” (Luchezi, 2010, p. 4). Devido à falta de investimentos, houve um sucateamento crescente das ferrovias, atrasos nos trens, acidentes devido à falta de manutenção, acidentes e atrasos eram constantes, tornando-se um transporte mais arriscado que as rodovias. Repetia-se exaustivamente o discurso das ferrovias como “deficitárias, desnecessárias e antieconômicas” (Paula, 2001, p. 7). O automóvel, apesar de ser privilégio de poucos, junto com as linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais, afetou dire-

tamente o transporte ferroviário de passageiros, que enfrentava queda na qualidade dos trens devido à falta de conservação.

O automóvel incorporara-se ao *habitus* de uma parcela da sociedade brasileira [...]. O governo JK teria aprofundado um modelo já delineado desde os tempos do governo Vargas, através da instituição do Fundo Rodoviário Nacional, que criava o imposto único sobre os combustíveis e derivados. Com a implantação da indústria automobilística, desencadeava-se um efeito cascata de investimentos em diversos setores, metalurgia, borracha, metais não ferrosos, e máquinas como: prensas, tornos, gabaritos, motores elétricos, pontes rolantes, etc. (Paula, 2001, p. 9).

As ferrovias paraibanas não escaparam dessa realidade de sucateamento crescente. Em 1970, a Paraíba presenciou um acidente ferroviário de proporções catastróficas: no dia 13 de janeiro, um trem de passageiros transportando cerca de 175 pessoas realizava mais uma viagem como tantas outras já feitas nesse mesmo percurso, saindo da Estação Velha de Campina Grande às 13h05 com o objetivo de chegar às 13h40 no seu destino final, porém, cinco minutos antes de chegar ao distrito de Galante, um trágico acidente aconteceu na curva chamada Maria Cabocla, o trecho ficava localizado a 2km da estação de Galante.

O trem, conduzido pelo maquinista José Gomes de Melo, desencarrilou dos trilhos e caiu de uma altura de cerca de dez metros, gerando o maior e mais grave acidente ferroviário ocorrido na Paraíba. Como o trem não possuía cintos de segurança, o impacto para os passageiros foi grande, principalmente para os que estavam nos últimos vagões do trem. O acidente contabilizou mais

de 150 feridos e 17 mortos, dos quais 12 morreram na mesma hora. De acordo com antigos ferroviários, o acidente aconteceu por problemas na máquina, a empresa responsável pelas linhas férreas prontamente se esquivou da culpa e jogou a responsabilidade para o motorista.

Em uma reportagem publicada no dia 14 de janeiro, o *Diário da Borborema* apresentou a seguinte notícia:

Desenvolvendo excessiva velocidade, a composição ferroviária de prefixe PN2-n' 810, da Rede Ferroviária Federal, desencarrilou no quilômetro 61 da ferrovia que liga Campina Grande à cidade de Recife, resultando na morte de 12 passageiros e causando ferimentos em mais de cento e cinquenta pessoas. A composição era composta por sete carros, inclusive restaurante e bagageiro, tendo sete deles sido jogados fora dos trilhos. Todos os carros estavam com a lotação completa e haviam transitado por esta cidade trinta minutos antes do acidente. Somente um carro ficou ligado à moderna máquina óleo diesel, tendo este sido usado para conduzir alguns feridos até a sede do distrito de Galante, localidade mais próxima de onde aconteceu a tragédia. Logo após tomarem conhecimento do fato, as autoridades campinenses providenciaram a remoção dos mortos e feridos para esta cidade, onde foram atendidos no Pronto Socorro e, em seguida, distribuídos em outros hospitais da cidade, por falta de leitos no HPS. A Rede Ferroviária vai abrir um inquérito administrativo, com a finalidade de apurar as reais causas do maior desastre ferroviário registrado no corrente ano. O fato foi tido para muitos supersticiosos como dos mais desagradáveis, não só pela proporção da tragédia como pelo fato de ter sido ontem o primeiro dia 13 do ano.

IMAGEM 6 - REPORTAGEM DO DIA 14 DE JANEIRO DE 1970 SOBRE O ACIDENTE FERROVIÁRIO



Fonte: Diário da Borborema (1970).

Os engenheiros responsáveis pelo inquérito que concluiria a culpabilidade do acidente conjecturaram três hipóteses do que poderia ter ocorrido: excesso de velocidade, defeito mecânico ou erro de operação e aplicação de freio. Logo o diretor da Rede Ferroviária descartou duas dessas hipóteses, recaindo mais uma vez a culpa de excesso de velocidade sobre o maquinista José Gomes de Melo. Em entrevista divulgada pela revista *Veja*, o maquinista usou o pouco espaço de fala disponível naquele momento para se defender das acusações. José Gomes relatou: “[...] na curva, senti um sopapo, como se os trilhos *tivessem* afundando. Olhei para trás e vi meus vagões virando, um por um. Naquele momento, eu não podia fazer mais nada”. O trabalhador carregou o fardo da sua própria culpa diante daquela situação trágica, além das acusações da mídia, da sociedade, dos colegas e das vítimas. Nessa mesma entrevista, o maquinista apontou: “Saí de Campina Grande às 13h05, para chegar a Galante às 13h40. O desastre foi às 13h36, exatamente a cinco minutos de Galante. O trem fazia 35 quilômetros por hora”. Certa-

mente não foi fácil para o maquinista conviver com toda essa situação, nunca houve uma explicação oficial sobre o ocorrido. Anos depois, em uma reportagem exibida pelo *blog Retalhos Históricos de Campina Grande*, no ano de 2019, a filha de José Gomes deixou um comentário relatando que:

Eu sou filha do maquinista do acidente de 1970. José Gomes de Melo. Ele sofreu muito com este acidente. Graças a Deus, foi comprovada sua inocência. A falha da linha ferroviária foi comprovada em perícia e também ficou comprovado que o trem estava no horário correto, descartando a possibilidade de alta velocidade. Hoje meu pai tem 90 anos e é aposentado, mas não gosta nem de lembrar todo o sofrimento daquela época².

A imprensa paraibana logo lançou, à época, diversas reportagens denunciando os perigos da estrada de ferro, e a população temerosa começou a ver o trem com um novo olhar. Assim o imaginário de glória difundido pelo trem foi substituído pela atmosfera do medo e do perigo, a tendência modernista se direcionou às rodovias, e as estações padeciam paulatinamente com a diminuição de passageiros e cargas.

Maria de Lourdes foi uma das sobreviventes do acidente em Galante e relatou que só sobreviveu ao desastre porque seu irmão Severino Silva, que era ferroviário por uma casualidade, comprou uma passagem em um trem de primeira classe para ela. Na época, ela estava acompanhada de um dos seus filhos e estava com quatro meses de gestação, devido ao preço das passagens de primeira clas-

[2]. Comentário de Cléia Melo no *blog Retalhos Históricos de Campina Grande*. Disponível em: <http://cgetalhos.blogspot.com/2010/03/tragedia-de-maria-cabocla-em-1970.html#.YsOoNHbMLiW>. Acesso em: 04 jul. 2022.

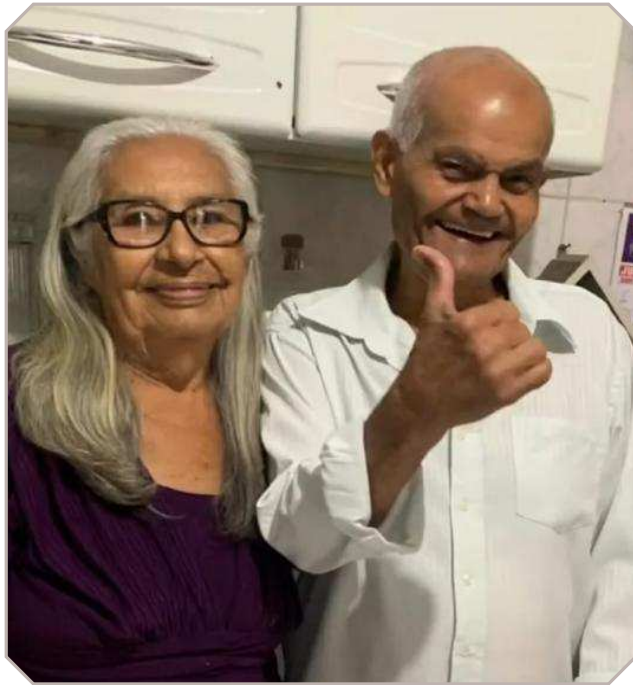
se, ela sempre comprava suas passagens para os vagões de segunda classe, justamente os vagões mais atingidos por esse acidente.

Através do seu relato, podemos perceber a proporção do desastre. Lourdes é casada com o ferroviário Isaac Santos, na época, morava em Galante, onde era local de trabalho do seu marido. Anos depois, Isaac foi transferido para trabalhar na Estação Ferroviária Nova de Campina Grande. Inicialmente Lourdes hesitou em narrar suas lembranças, mas aos poucos, de forma espontânea, ela se sentiu confortável para abrir o seu baú de memórias e narrar esse acontecimento. Em relação a essa seleção da memória, Paul Ricoeur (2007) nos diz que a memória é seletiva, dessa maneira, há uma tendência a se apagarem os momentos traumáticos de dor, sofrimento e constrangimento e privilegiam-se os bons momentos. Sobre o acidente na curva Maria Cabocla, Lourdes nos fala que:

Nesse dia, vim em Campina alugar uma casa, aluguei a casa a seu Pedro, aí Severino, meu irmão, disse: tu *quer* ir no trem? Dá tempo tu ir! *Tava* o trem Asa Branca na estação, aí ele falou: tu *quer* ir? Eu disse quero, eu *avexada*, só andava *avexada*, aí ele foi comprar minha passagem, eu ia comprar de segunda, aí ele foi comprar a passagem e comprou a de primeira. Ele só fez dizer assim: entra aí, tinha o carro de primeira, tinha o restaurante, aí tinha outro carro de primeira, eu vim encostada no restaurante. Aí entrei, quando eu dei fé, só vi o pipoco, aí o carro jogou de um lado *pra* o outro, jogou três vez, aí torou o eixo do restaurante, se ele tivesse virado deitado, o vagão que eu vinha tinha virado também, mas não virou, eu me levantei e o povo tudo gritando, era uma *gritanhagem* tão grande, era um dia normal de sol, *caiu* três carros de segun-

da, que era justamente o que eu ia *vim*, me lembro como se fosse hoje, eu desci e fiquei debaixo de um pé de avelós, aí o maquinista veio, me deu água, eu *tava* de quatro *mês* de gravidez, aí o maquinista veio e perguntou se eu queria ir *pra* estação, que ele disse que ia deixar o resto do povo, não olhei nem *mai prá* trás, quando eu olhei e vi os *carro* tudo caído, eu não olhei mais, era tão perto que eu fui *pra* casa gritando, gritei até chegar em casa, mãe morava vizinho ao bar, aí eu saí chorando com as duas mão na cabeça, vi seu Eracló e ele disse: que foi, Lurde? E Silva, que ficou doido aqui na estação de Campina quando soube que o trem tinha virado e tinha morrido muita gente, era uma zoadá tão grande dentro de Galante, era *zummmmmmmmm*, era carro, era jipe, era ambulância, era tudo *pra* socorrer, quando eu cheguei na estação que ia *vê* se conseguia falar com Silva *pra* dizer que *tava* viva, quando ele soube, disse que ficou louco, correndo de uma plataforma *pra* outra com a mão na cabeça, quando eu cheguei na estação, era tanta gente na esplanada, era bem grandona a esplanada, tinha uma mulher lá que o couro da cara caiu e ela ficou só com as *butica do oi* caído, tinha um casal que pegou esse trem lá na parada do Santana e ia *pra* o Ingá casar, *morreu* todos dois. Morreu muita gente. Com dois dias, Isaac foi trabalhar, minha fia, era tanto pedaço de gente, era braço, era perna, era tanta coisa, foi uma coisa muito triste, o trem ia cheio. Eu *tava* com quatro *mês* de gravidez e ainda vinha com Toinho, que era garotinho. De onde eu ia *pra* frente, não teve nada não, *caiu* os que vinham atrás, meu irmão que comprou justamente o primeiro carro da primeira, se fosse eu que tivesse comprado, ia de segunda, que era mais barato, e tinha morrido no buraco, era um abismo, era uma curva e, na curva, era um buraco lá embaixo.

IMAGEM 7 - MARIA DE LOURDES, VÍTIMA DO ACIDENTE FERROVIÁRIO EM GALANTE, E O FERROVIÁRIO ISAAC SANTOS



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Para tentar movimentar as estações na década de 1970, foi inserida nos trilhos campinenses uma nova locomotiva, chamada de Asa Branca (ganhou esse nome em homenagem a Luiz Gonzaga). Na Estação Nova, fazia a linha Recife-Fortaleza e oferecia atrativos especiais e incomuns para a época, como apresentações de grupos de forró, restaurante, garçons, banheiros, poltronas reclináveis mais confortáveis que os trens tradicionais, além de oferecer um percurso em um tempo reduzido em relação a um trem comum: o percurso de Campina a Recife durava, em média, 5 horas. Porém, a

euforia durou poucos anos, o Asa Branca foi o último trem de passageiros a utilizar os trilhos de Campina Grande. A partir da década de 1980, os trens da cidade realizariam apenas o transporte de cargas, como tijolos, álcool, milho, óleo diesel, gasolina, minério de ferro, milho em grão, arroz, dormentes, madeiras, cimento, etc.

IMAGEM 8 - FOTOGRAFIA DO TREM ASA BRANCA NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA



Fonte: Blog História Ferroviária Paraibana (2022).

cho pequeno, a rede transportava de galinha a boi, transportava qualquer tipo de mercadoria³.

Para Mauad (1996, p. 12), “a fotografia comunica através de mensagens não verbais, cujo signo constitutivo é a imagem”. As imagens anteriores são uma memória fotográfica do Expresso Asa Branca, na Estação Nova, e os campinenses testemunham entusiasmados o novo trem. Aos populares, restava apenas admirar o Asa Branca por fora, visto que esse serviço especial não era acessível. O trem Asa Branca, conhecido também como Viagem Sonho Azul, foi projetado pela RFFSA e fabricado no Ceará, cujo percurso contava com 23 paradas, passando por Campina Grande, Patos, Carpina, Iguatu, Senador Pompeu, Baturité e outras cidades. Apesar do seu curto período de atividade, a locomotiva se eternizou na memória dos ferroviários como verdadeira lenda.

A ineficiência ferroviária se justificava pela falta de investimentos, os problemas administrativos e operacionais eram minimizados, a falta de aplicação de investimentos de forma adequada eliminou os trens de passageiros. O ferroviário Cleófas Brito nos explica que as estações ferroviárias foram criadas para receber passageiros, e as estações eram lugares de sociabilidade, de embarque e desembarque, de comércio, com o fim do transporte de pessoas, as estações paulatinamente se tornaram lugares obsoletos.

Antigamente a estação ferroviária, ela foi feita especialmente *pra* o passageiro mesmo porque as bagagens não ficavam nas estações, elas ficavam nos armazéns, onde ficava todo despacho de mercadoria, essas estações, não só de Campina Grande, elas tiveram o alvo mesmo até os passageiros, porque era muita gente, o pessoal embarcava, desembarcava, ficavam esperando o trem chegar, os trens que vinham de Recife, Itabaiana, entendeu? Era como se fosse uma rodoviária, a carga que vinha, o despa-

As cidades modernas tragaram as ferrovias, as urbes desenvolveram-se em torno das ferrovias, isso causou uma problemática para as modificações urbanas modernas, já que os trilhos atravessavam ruas e avenidas importantes. Com os investimentos automobilísticos, a travessia do trem obstruía o trânsito e dificultava a expansão imobiliária, os trens tornavam-se assim um entrave para as cidades contemporâneas, para os interesses políticos e de transportadores rodoviários. De acordo com Schmitz (2012, p. 2), “a construção da linha e da estação, dessa forma, trouxe implicações para o desenho urbano e para a organização morfológica da cidade”.

Durante o governo de Juscelino Kubitschek, foi criado um programa para extinguir ramais ferroviários considerados “antieconômicos”. Esse termo foi implantado pelos técnicos da Comissão Mista Brasil- Estados Unidos, que se originou a partir de um acordo diplomático entre os governos americano e brasileiro com o objetivo de realizar um levantamento das ferrovias brasileiras e desativar os ramais considerados economicamente inviáveis. O objetivo era direcionar o transporte ferroviário para o mercado externo e para as indústrias⁴. Paula (2002, p. 193) nos diz que “é fundamental observar que é no Relatório da CMBEU que aparece, pela primeira vez, o termo ‘antieconômico’ no discurso referente às ferrovias”. Assim, o objetivo desses grupos era:

[3]. Entrevista concedida por José Cleofas em 24/08/2019.

[4]. NASCIMENTO, R. A. G. do. *A extinção dos trens de passageiros na cidade de Uberlândia-MG. 1970-1997*. 2004. 52 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

A remoção de obstáculos à maior expansão da produção agrícola, da mineração e florestal, assim como à ampliação de fábricas existentes ou à instalação de novas; a integração do mercado interno, em virtude de um sistema mais eficaz de conexões inter-regionais que favoreceriam a especialização e produção em larga escala; a descentralização da indústria, propiciando distribuição mais equilibrada do poder econômico e aliviando o congestionamento dos presentes centros industriais⁵.

Foi durante o golpe militar em 1964 que essa extinção de ramais economicamente inviáveis foi colocada em ação de forma progressiva, contando com a participação de economistas, militares e engenheiros. O objetivo era preservar os ramais que eram destinados à exportação de grãos e minérios e eliminar aqueles que eram considerados deficitários. Em 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), que tinha como competência:

- a) Tratar de toda matéria relacionada com a política de erradicação de linhas férreas antieconômicas;
- b) Providenciar e assessorar a implantação dessa política. [...] Em 1970, progredia a extinção de linhas e ramais, de trens de passageiros de “baixa produtividade”, o fechamento de estações (55, em 1970), de depósitos de locomotivas e de pequenas oficinas (Paula, 2001, p. 11).

[5]. OMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. Relatório Geral (Tomo I). Rio de Janeiro, 1954, p. 22.

Favorecendo o capital estrangeiro e os interesses dos industriais e políticos, a erradicação foi colocada em prática em todo o território nacional. Em 1970, houve o fechamento de 55 estações, oficinas, com a extinção de trens de passageiros em ramais considerados de baixa produtividade. Nesse mesmo período, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE)⁶ liberou um financiamento de 150,2 milhões, que foram destinados para os transportes de cargas, especialmente automóveis e grãos. Para Jorge Luís Natal:

O modal ferroviário experimentou, neste período, aparentemente, seu limite de esvaziamento. A extensão das vias férreas em tráfego declinou de 32.182 km em 1967 para 30.429 em 1973. O número de passageiros de transporte interior (1.000.000) diminuiu de 5.900 para 4.641. [...] O transporte de mercadorias (1.000.000 km), no entanto, se elevou de 19.700 para 42.508, o que, em termos percentuais, significava uma elevação de 0,7% para 2,1%. O número de vagões para passageiros diminuiu de 4.315 em 1967 para 3.517 em 1973. O número de pessoal empregado caiu de 182.271 para 143.315. (Natal, 1991, p. 212-214).

Nascimento (2004) enfatiza que o governo militar privilegiou as rodovias por uma estratégia militar que favorecia seus próprios interesses. Com o objetivo de criar uma “integração nacional” via rodovia, pregavam a necessidade de controlar o território e forta-

[6]. O BNDE foi fundado no ano de 1952; em 1985, durante o governo de José Sarney, houve a incorporação do S tornando-se BNDES: o S vinha de social. O governo do presidente José Sarney foi marcado pelo lema “Tudo pelo Social”.

lecer o capitalismo. “Dessa forma, a infraestrutura rodoviária foi uma política imposta pelas forças armadas, consoante com o Governo dos Estados Unidos, para manter o capitalismo na América do Sul” (Nascimento, 2004, p. 24). Houve mobilizações e protestos populares em alguns ramais desativados, mas por se tratar de um período de ditadura, impediam que esses movimentos tomassem grandes proporções. Não existiu nenhum tipo de projeto que visasse à recuperação das ferrovias, e as zonas que não atendiam aos interesses comerciais e industriais eram abandonadas. “[...] o estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento ideológico do progresso estaria, agora, ao lado da rodovia e a ferrovia, identificado ao que era arcaico e, principalmente, antieconômico” (Paula, 2001, p. 14).

A ERA DAS PRIVATIZAÇÕES: “VENDER TUDO O QUE DER PARA VENDER”

A sociedade brasileira presenciou grandes mudanças com a chegada dos anos 90. Com a eleição de 1989 e a vitória do candidato Fernando Affonso Collor de Mello, a economia do Brasil passaria por ajustes que se baseavam principalmente na abertura comercial e nas privatizações. Assim “[...] a década de 90, principalmente em sua segunda metade, representou para os trabalhadores brasileiro um duro revés, colocando na agenda novas questões e problemas, além de intensificar outros preexistentes” (stampa, 2011, p. 18). O ferroviário José Cleófas nos explica que:

O processo de privatização começou basicamente no governo Collor, no governo do presidente Collor em 1990, *pra* ele iniciar esse processo de privatização ele criou um programa chamado PND (Programa Nacional de Desestatização), isso incluía todas

as empresas públicas, Petrobras, Rede Ferroviária Federal, Vale do Rio Doce, os bancos estatais, no caso Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, tinha o Banco Econômico, e foi aí que ele começou, ele tinha que enxugar a máquina, a máquina pública, aí o que foi que ele fez? Ele demitiu, de forma arbitrária, milhares de empregados públicos, *né?* Os correios, e isso incluiu a Rede Ferroviária Federal e também a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) [...]”⁷.

Collor herdou altas taxas inflacionárias do presidente anterior, José Sarney. Com o intuito de recuperar a economia brasileira, Collor criou um pacote de medidas prevendo o enxugamento da máquina pública, sua política neoliberal tinha por objetivo a intervenção mínima do Estado. O Plano de Reconstrução Nacional previa o congelamento de preços e taxas de juros, a privatização de empresas estatais, além de cortes e demissões de funcionários públicos. Entre as medidas tomadas por Collor, o confisco das poupanças foi uma das mais radicais. Em relação a isso, José Cleófas relembra: “[...] ele fez tanta arbitrariedade, congelou a poupança do pessoal, o pessoal que tinha poupança, aquele *rendimentozinho* que o pessoal da classe média tinha, congelou a poupança, ninguém podia gastar um real, não era nem real, era cruzeiro”. Como nos diz Cleófas, o confisco tinha por objetivo reter 80% do dinheiro aplicado nos bancos pelo prazo de 18 meses. O “boato” aterrorizou a população a tal ponto que as pessoas correram para as filas dos bancos com o objetivo de sacar o dinheiro permitido. O antigo ferroviário José de Oliveira relembra que, na época, sua mãe ouviu boatos do confisco e, antes de haver a restrição, ela sacou todas as

[7]. Trecho da entrevista realizada com o ferroviário José Cleofas em 06/06/2022.

economias guardadas no banco com medo de perder o seu dinheiro. Maria de Jesus guardou tudo o que tinha dentro de uma mala escondida em casa, o tempo passou e ela esqueceu o dinheiro e perdeu o prazo de troca das notas antigas para o real⁸; ao se dar conta das trocas da moeda, o seu dinheiro já não tinha nenhum valor. José de Oliveira nos conta:

Mãe teve direito a uma herança lá em Taperoá, o pai dela morreu e tinha uma propriedade muito grande, aí dividiu *pra* 15 herdeiros, aí ela disse: meu *fi*, você vá lá e venda *pra* uma sobrinha minha que *tá* querendo comprar. Eu disse: vendo por quanto, mãe? Aí ela mandou eu vender por 4500, que hoje era equivalente a 45 mil reais, vendi a terra e mãe me deu uma parte e guardou 2500 *pra* ela, eu fiz isso, a mulher lá vendeu bode, boi, um monte de coisa *pra* poder juntar esse dinheiro, aí mãe pegou a parte dela e guardou esse dinheiro na poupança Tabajara, depois de uns 10 a 15 anos *pra* frente, veio o governo de Collor, aí mãe soube da notícia que Collor *tava* tirando o dinheiro do povo, aí ela disse: vou tirar esse dinheiro, se não ele tira. Ela foi e tirou o dinheiro e guardou em uma mala, e eu não sabia dessa história, ela não disse a ninguém, escondeu esse dinheiro. Aí com o tempo, eu perguntava: Mãe, seu dinheiro ainda *tá* lá? Ela dizia: *tá, tá* lá. Aí um dia, ela chegou com essa mala de dinheiro, dizendo: meu *fi*, eu nem lhe conto, eu com medo de Collor tomar meu dinheiro, guardei esse dinheiro. Teve o tempo da conversão e ela não converteu esse dinheiro, a gente lá com uma *malona* de dinheiro, com

uma crise danada, só contando as *notonas* amarelas de cruzeiro, que não valia mais nada, se ela tivesse deixado na poupança, tinha convertido automaticamente. Aí perdeu uma mala de dinheiro, hoje valia uns vinte cinco mil.

Em relação às privatizações, Inez Stampa (2011) diz que o BNDES foi o gestor dessas privatizações no Brasil⁹, seu papel era gerenciar, acompanhar e realizar a venda das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatizações, no qual cerca de 137 empresas foram desestatizadas¹⁰. As privatizações no Brasil começaram na década de 80, mas nessa época foi um processo tímido, sendo privatizadas cerca de 18 estatais. O *boom* das privatizações “à brasileira” ocorreu durante a década de 90, nos governos de Collor e Fernando Henrique Cardoso.

A origem da palavra privatizar vem do inglês *privatize*, que significa adquirir ou incorporar empresa estatal por empresa privada, as empresas de capitais mistos surgiram na Inglaterra, na Holanda e na França durante o século XVII. Em 1980, durante o governo da primeira-ministra Margareth Thatcher¹¹, na Inglaterra, uma série de medidas e reformas foram implantadas para

[8]. O Brasil já teve nove trocas de padrões monetários, as quais estão relacionadas às tentativas de conter a inflação: a primeira moeda do Brasil foi réis, utilizada durante todo o período colonial. A segunda foi o cruzeiro – de 1942 a 1967; em seguida, cruzeiro novo – de 1967 a 1970; cruzeiro – de 1970 a 1986; cruzado – de 1986 a 1989; cruzado novo – de 1989 a 1990; cruzeiro – de 1990 a 1993; cruzeiro real – de 1993 a 1994; e por último, real – de 1994 aos dias atuais.

[9]. Durante o governo Lula, o BNDES foi extinto das áreas relacionadas a privatização, passou a não ser mais agente das desestatizações do país. Os cem funcionários que trabalhavam nessa área foram realocados em outros setores.

[10]. Privatização e desestatização não são sinônimas, cada um possui um significado distinto, “Uma vez que na desestatização o serviço e o patrimônio continuam públicos, ao passo que somente a execução dos serviços é privatizada exigindo acompanhamento e fiscalização do estado” (Stampa, 2011, p. 67), porém, no Brasil esses processos se confundem e na prática são utilizadas como sinônimos.

[11]. Margareth Thatcher foi a primeira mulher que ocupou o cargo de primeiro-ministro britânico e permaneceu no cargo de 1979 até 1990. Conhecida como a “Dama de Ferro”, governou de forma rígida e inflexível, sendo considerada uma das precursoras do neoliberalismo.

controlar a inflação, entre as quais, as privatizações. Na época, um grande número de cidadãos comprou essas ações, pois o governo inglês estimulava a compra através de incentivos. Esse sistema ficou conhecido como Capitalismo Popular. De acordo com Ricardo Antunes (2004, p. 198), “um termo jocoso, pois todo inglês poderia se tornar um pequeno investidor, um pequeno privatista, um pequenino especulador no mundo dominado por gigantes especuladores”.

Apesar de a privatização ser uma tendência disseminada em amplitude mundial, não acontece de forma linear. As privatizações ocorridas no Brasil¹² majoritariamente foram passadas para as mãos de investidores estrangeiros, não existiu um debate político que envolvesse a população para tais decisões. Os populares eram apenas espectadores inertes das tramas políticas e econômicas.

O patrimônio nacional tem sido passado para as mãos de grandes grupos econômicos estrangeiros. Dos grupos investidores no Brasil (1990/2002), 53% são constituídos por estrangeiros, 26% por empresas nacionais, 8% por entidades de previdência, 7% pelo setor financeiro nacional e 6% por entidades de previdência privada. Já em relação à procedência de investidores estrangeiros, a participação é a seguinte: 36% dos USA, 26% da Espanha, 15% de Portugal, 4% da Itália, 3% do Chile, 3% da Bélgica, 2% do Canadá, 2% da Inglaterra e 9% de outros países (Stampa, 2011, p. 73).

[12]. Em relação às privatizações à brasileira, Amaury Ribeiro Júnior (2012, p. 37) nos diz que “[...] ninguém precisa ser um inimigo do mercado para perceber que o modelo de privatização que assolou o Brasil nos anos de FHC não foi, para ser leniente, o mais adequado aos interesses do país e do seu povo. Nem mesmo a Nossa Senhora Aparecida do fundamentalismo neoliberal, a primeira-ministra britânica Margaret Thatcher, teve o atrevimento de fazer o que foi feito na desestatização à brasileira”.

As privatizações e concessões no Brasil ocorreram de forma a privilegiar apenas interesses de particulares, sem nenhuma preocupação com as necessidades sociais, contemplando unicamente os interesses econômicos. Veremos posteriormente os reflexos dessas privatizações na vida dos trabalhadores da Estação Nova.

O discurso privatista é sedutor¹³, e o governo e a mídia investiam em peças publicitárias para criar na população uma aversão às estatais. Os populares embarcavam na fábula das empresas estatais como empresas deficitárias, que só serviam para “cabides de emprego”, que a empresa privada proporcionaria um melhor serviço e que assim reduziriam as dívidas públicas, atrairiam mais investimentos, gerariam mais trabalho e os lucros obtidos com as vendas seriam revertidos para serviços básicos, como saúde e educação. O jornalista investigativo Amaury Ribeiro Jr. nos diz que:

As estatais e seus servidores passaram a ser perseguidos e linchados diariamente nas manchetes. O

[13]. O economista Eduardo Moreira, em seu livro *Economia do desejo: a farsa da tese neoliberal*, usa o exemplo da reforma da Previdência Brasileira em 2019 para entendermos o quanto o discurso privatista é propositalmente sedutor. Eduardo relata que uma técnica muito utilizada pela economia neoliberalista é escolher exemplos reais para gerar sensações que só os dados, olhados friamente a olho nu, jamais conseguiriam gerar. Para essa reforma, foi apresentada uma série de propostas cruéis, como aposentadoria reduzida para pessoas com mais de 65 anos, direitos de abono e aposentadoria para trabalhadores rurais. Algumas dessas propostas foram derrubadas, mas “a maior parte foi aprovada. Em parte, porque todo o discurso do governo e da mídia é de que a previdência é um ‘gasto’ do governo [...]”. Mas boa parte do sucesso do governo se deveu à capacidade de gerar na população mais pobre um ódio enorme por um grupo muito pequeno de pessoas que recebem aposentadorias grandes e injustas, entre eles os políticos” (Moreira, 2020, p. 77). Os discursos se utilizavam dos exemplos reais dos salários de juizes e senadores para gerar na população o apoio a tal medida, o que não era mencionado é que os servidores incluídos nas reformas não eram somente aqueles que ganhavam aposentadorias milionárias, mas incluía também uma boa parte da população pobre do país, a população negra exposta a trabalhos de risco em jornada exaustiva, enfermeiras e professores com salários baixos. “No final, mesmo tentando divulgar essas informações, elas já não surtiam mais efeito algum. O ódio aos senadores, políticos e juizes e suas alardeadas aposentadorias polpudas era tão grande que qualquer justificativa apoiava a reforma para boa parte da população, mesmo entre os mais pobres” (Moreira, 2020, p.78).

Estado passou a ser o Grande Satã, semeando-se a uma ira santa contra sua presença na economia e um fogo constante dirigido aos seus serviços. Seus erros foram escancarados e seus acertos, subtraídos. Era preciso preparar o clima para vender as estatais, fossem quais fossem. As pessoas precisavam entender que leiloar patrimônio público “seria um benefício” para todos. O Estado reduziria suas dívidas interna e externa e receberia um aporte de dólares que permitiria que se dedicasse somente à saúde, à educação e a um ou outro setor. E todos se livrariam daqueles trastes que não se sabia, afinal porque ainda continuavam existindo (Ribeiro Junior, 2012, p. 38).

Quando Collor iniciou o programa de desestatização, lançou uma propaganda que ficou conhecida como “O Elefante”, que era amplamente vinculada em rádios e na TV com o intuito de atacar as estatais. O elefante era utilizado como símbolo visual para fazer referência às estatais, fazendo alusão a algo “grande, atrasado e pesado”. O cenário da propaganda era uma repartição pública, e a música utilizada era: “[...] um elefante incomoda muita gente”. O enunciado da propaganda era “Um Estado pesado incomoda muita gente”, a qual afirmava que a privatização seria um passo natural da história e, com a venda das empresas, os investimentos seriam voltados para saúde, segurança, educação, habitação e saneamento¹⁴. Como escreveu Sir Walt Scott, “[...] é o poder mágico de iludir a visão dos espectadores de tal forma que a aparência de um objeto fosse totalmente diferente da realidade”¹⁵.

IMAGEM 9 - CAMPANHA DO ELEFANTE (1991-1992)



Desestatização. Que bicho é esse?
 [interrupção pelo elefante]
O Estado cresceu muito em áreas onde não devia mais atuar, ficou pesado. Desestatizar é reduzir o tamanho do Estado vendendo empresas para a iniciativa privada. Mais leve, o Estado pode oferecer a você saúde, educação, saneamento, habitação, segurança e justiça com mais qualidade. É... um Estado pesado incomoda muita gente.
 [narrador] *Governo do Brasil, a prioridade é o cidadão.*

Fonte: Pereira (2007, p. 161).

José Cleófas nos conta que seus amigos ferroviários estavam cheios de expectativa com a privatização, pois o discurso era persuasivo; alguns deles achavam que a privatização da Rede Ferroviária acarretaria melhores condições de trabalho e aumento de salários. Na prática, a teoria acabou sendo outra. José Cleófas relembra que:

Foi fácil privatizar a RFFSA, até porque o pessoal não tinha essa consciência toda, eles falavam que privatização era bom, que iam ganhar muito dinheiro, eles vendiam essa ilusão para os trabalhadores, meu chefe mesmo dizia “Ah, agora eu vou ganhar dinheiro!”... mentira, ele foi demitido (Cleófas, 2022).

[14]. PEREIRA, Sérgio Eduardo Martins. Sindicalismo e privatização: o caso da Companhia Siderúrgica Nacional. PPGSA/IFCS/ UFRJ, 2007.

[15]. LISPECTOR, Clarice. Todos os contos / Clarice Lispector; organização de Benjamin Moser. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Rocco, 2016.

A propaganda para defesa da privatização é coerente e sedutora aos olhos da população. Quase sempre o sucateamento antecede a privatização, é a lógica do “sucatear para privatizar”, assim os investimentos são reduzidos, são realizados cortes no orçamento, nos funcionários, na estrutura, disseminam a ideia de que a única solução para o melhoramento é a iniciativa privada, como nos diz Eduardo Moreira (2020, p. 39): “Sempre fiquei intrigado com a explicação oferecida pelos defensores do capitalismo, mas especificamente das políticas neoliberais. Por um simples, mas forte, motivo: elas fazem sentido! São de uma coerência sedutora e de uma lógica matemática quase incontestes”. Essa lógica sedutora é o que acaba levando até mesmo funcionários dessas estatais (que são um dos grupos mais prejudicados) a apoiar tal medida, assim como aconteceu com o superior do ferroviário José Cleófas. O compromisso da empresa privada é apenas o lucro, sem nenhuma preocupação com garantia de direitos, preço justo, empregos e preservação ambiental e patrimonial.

O argumento de que as empresas privadas prestam um serviço mais eficiente pode ser colocado em prova a partir da comparação entre duas empresas, a Petrobras e a Vale (Antiga Vale do Rio Doce). A primeira é uma empresa de capital misto, ou seja, é uma estatal que tem a finalidade de prestar um serviço público, contudo, além do investimento público, também recebe investimento privado. A Petrobras é uma empresa de rendimentos bilionários, uma referência mundial e detentora de uma tecnologia de ponta, considerada a maior estatal brasileira. Desde o ano de 2019, o debate em relação à privatização desse patrimônio está em pauta, e os ataques dos discursos privatizantes atingem a empresa com

o objetivo de minar a confiança. Para isso, as peças publicitárias disseminam a alta constante dos combustíveis como um problema da empresa, negligenciando da população o fator principal desse aumento, que são os lucros bilionários obtidos pelos acionistas estrangeiros com a política de Preço de Paridade de Importação (PPI).

O PPI consiste em impor os preços em dólar do petróleo no mercado internacional. Essa prática possibilita lucros maiores do que as maiores empresas petrolíferas do mundo, sendo obtidos a partir da inflação, do aumento da pobreza e da carestia. Assim, o aumento do combustível se dá por tramas políticas e econômicas, e não por ineficiência da empresa.

Já a mineradora Vale, privatizada na década de 90, foi leiloadada por R\$ 3,3 bilhões, mas somente suas reservas minerais, à época, valiam mais de R\$ 100 bilhões. A empresa foi dada ao capital privado, que carrega em seu histórico uma série de crimes ambientais. De acordo com Luiz Paulo Guimarães, coordenador nacional do Movimento pela Soberania na Mineração (MAM), “essas empresas visam ao lucro acima de tudo, aliás, a Vale é uma das mais dispostas a ignorar direitos na busca por dinheiro”. Em 2012, foi escolhida a pior empresa do mundo em votação promovida por organizações como Greenpeace e Declaração de Berna. A Vale carrega em seu histórico dois rompimentos de barragens: uma em 2015, na cidade de Mariana, deixando centenas de desabrigados, 19 mortos e a contaminação do Rio Doce. E outro rompimento em 2019, em Brumadinho, matando 265 pessoas, sendo duas mulheres grávidas, e cinco vítimas ainda desaparecidas¹⁶.

[16]. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/05/06/privatizacao-da-vale-25-anos-lucros-e-crimes-cometidos-evidenciam-mau-negocio-para-o-pais>. Acesso em: 14 jul. 2022.

TABELA 1 - EMPRESAS VENDIDAS NO BRASIL ENTRE 1991 E 1998

(continua...)

ANO DE VENDA	EMPRESAS	EMPRESAS PRIVATIZADAS NO ANO
1991	CELMAR COSINOR MAFERSA USIMINAS	4
1992	ACESITA ALCALIS CBE COPEL FOSFÉRTIL GOIASFÉRTIL NITRIFLEX PETROFLEX PIRATINI POLISUL PPH SNBT	12
1993	AÇOMINAS COSIPA CSN CST OXITENO POLIOLEFINAS ULTRAFÉRTIL	7
1994	ACRINOR ARAFÉRTIL EMBRAER PQU	4
1995	ESCELSA	1

(continuação...)

ANO DE VENDA	EMPRESAS	EMPRESAS PRIVATIZADAS NO ANO
1996	LIGHT RFFSA	2
1997	MERIDIONAL VALE	2
1998	CEMAT CEMIG COELBA COELCE COSERN CPLF ENERGIPE FLUMITRENS GERASUL TELEBRAS	10
NÚMERO TOTAL DE EMPRESAS PRIVATIZADAS		42

Fonte: Oliveira (2005, p. 573-574).

Nos anos de 1990, ter um governo privatizador era uma condição inexorável para ser aceito na modernidade. A fama de político privatizante era vista de bom grado, as desestatizações transferiram grandes riquezas para um pequeno grupo de capitalistas e estrangeiros, o “bolo” foi dividido em generosas fatias e distribuídas para as mãos de poucos. O próprio governo oferecia financiamentos, vantagens e estímulos para os compradores dessas empresas, e os financiamentos públicos eram feitos pelo Banco do Brasil e pelo BNDES.

IMAGEM 10 - LEILÃO DA VENDA DA ECELSA EM 1995



Fonte: *Blog do Saraiva* (2022).

A Imagem 10 retrata um dos leilões de privatização, em que o então ministro do Planejamento, José Serra, com o martelo na mão comemora com um largo sorriso no rosto a venda da Companhia de Eletricidade do Espírito Santo (ECELSA). Como nos diz Boris Kossoy (2001, p. 101), “uma única imagem contém em si um inventário de informações acerca de um determinado momento passado; ela sintetiza no documento um fragmento do real visível [...]”. A imagem retrata gestos e emoções, e a alegria era visível no olhar e nos movimentos de Serra, pois, cada vez que o martelo de madeira batia à mesa, significava que mais um patrimônio público passava para as mãos da iniciativa privada e bilhões de reais eram tirados da mão do povo. Como nos diz Ribeiro Júnior (2011) acerca da fotografia:

Não é um riso aberto, caricatural, mas um sorriso quase íntimo, derramado para dentro. Observa-se um repuxar de lábios, que expõem os dentes e esgarçam a pele das bochechas e do pescoço. É uma composição introspectiva, coadjuvada pelos olhos baixos, espreitando o martelo em sua descida vigorosa, conduzido por sua mão direita. Quando se ouve o som da madeira contra a madeira, mais uma empresa pública foi vendida. A mão, a face e o sorriso pertencem a José Serra. [...] Na foto histórica, os gestos e as emoções estão congelados, mas o patrimônio público moveu-se: passou a ser privado (Ribeiro Júnior, 2011, p. 35).

Houve três principais fases da privatização nos anos 90: a primeira foi durante o governo Collor, que foi o presidente que iniciou o processo legal de privatizações; a segunda fase foi durante o governo de Itamar Franco, que deu continuidade ao processo iniciado por Collor; e a terceira e maior fase, durante o governo de FHC, que aprimorou o plano iniciado por Collor de Melo. Entre as empresas privatizadas por Fernando Henrique, estão: Vasp, Vale do Rio Doce, Usiminas, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Telebras, Rede Ferroviária Federal, Banco Meridional, Light, Embraer, Eletropaulo, Banespa, Banerj, além da redução nas ações estatais de participação na Petrobras. Em entrevista publicada na revista *Veja*, no dia 03 de maio de 1995, FHC diz: “— É preciso dizer sempre e em todo lugar que este governo não retarda privatização, não é contra nenhuma privatização e vai vender tudo que der para vender” (Ribeiro Júnior, 2011, p. 36).

Nesse esquema de “vender tudo o que der”, foi cogitada a privatização da Petrobras, da Caixa Econômica Federal e do Banco do Brasil. Ribeiro Júnior (2011) nos diz que as empresas privatizadas

na década de 90 foram vendidas a preços muito abaixo do que valiam. Com o objetivo de tornar as empresas lucrativas, o governo injetava dinheiro pouco antes da venda¹⁷, assumia dívidas trabalhistas, pagando as indenizações de funcionários demitidos e as aposentadorias, algumas empresas eram vendidas com dinheiro em caixa, compras e estoques de mercadorias, como é o caso da Vale, que foi vendida com 700 milhões em caixa¹⁸. As vendas seguintes nos mostram exemplos de privatizações a preços baixos e com grande endividamento para o Estado:

Na privatização da Ferrovia Paulista (FEPASA), o governo de São Paulo, sob o PSDB de Mário Covas, demitiu dez mil funcionários e assumiu a responsabilidade pelos 50 mil aposentados da ferrovia! No Rio, o também tucano Marcelo Alencar realizou proeza maior: vendeu o Banerj para o Itaú por R\$ 330 milhões, mas antes da privatização demitiu 6,2 mil dos 12 mil funcionários do banco estadual. Como precisava pagar as indenizações, aposentadorias e o plano de pensões dos servidores, pegou um empréstimo de R\$ 3,3 bilhões, ou seja, dez vezes superior ao que apurou no leilão. Na verdade, 20 vezes superior, porque o Rio só recebeu R\$ 165 milhões (Ribeiro Júnior, 2011, p. 39).

Além de todos os benefícios ofertados pelo governo para favorecer os futuros compradores das empresas, uma outra modalida-

[17]. Em 1998, todo o sistema de telefonia do Brasil foi vendido, a TELEBRAS foi vendida por 22 bilhões de reais, no entanto, dois anos antes da privatização, a União havia feito um investimento de 21 bilhões na empresa.

[18]. Para tornar as estatais mais lucrativas, favorecendo os futuros compradores, pouco antes das privatizações, os preços dos serviços prestados pelas empresas aumentavam, como no caso da telefonia, que, de 1995 a 1997, o aumento foi de 513,65%. O valor do serviço continuou a subir após a privatização, o que contribuiu para que a telefonia no Brasil se tornasse uma das mais caras do mundo. No caso da energia elétrica, o aumento foi de 150%.

de para facilitar a aquisição foi criada, uma espécie de “moeda da privatização”, conhecida como *moeda podre*. Esse nome é dado para títulos da dívida pública, ou seja, essas moedas eram utilizadas como forma de pagamento e valiam menos do que o valor de face da negociação, como no caso que acabamos de ver acima, em que o banco Banerj foi vendido por 330 milhões de reais, porém o valor recebido foi de apenas 165 milhões de reais, pois foram aceitas na negociação moedas podres, que valiam metade do valor. O BNDES era um financiador dessas moedas podres, financiava as compras e oferecia um prazo de dez anos para pagamento com juros baixos. “Isso fez com que os US\$ 9,026 bilhões recebidos pelo governo até o ano 2000 em “moedas podres” valessem na prática US\$ 4,513 bilhões” (Arêas, 2017, p. 8).

O patrimônio que é do povo brasileiro foi e continua sendo dilapidado. Como vimos nesse breve histórico, os cidadãos são os menos favorecidos com essas vendas, trabalhadores eram demitidos e aposentados em larga escala, enquanto havia favorecimento do grande empresário, um cenário marcado por perdas de empregos e direitos trabalhistas, enquanto a terceirização, o ritmo intenso de trabalho e a precarização se intensificavam.

O CASO DAS FERROVIAS

O Decreto nº 473/92, criado em 1990 pelo presidente Fernando Collor de Mello, incluiu as ferrovias no PND e estabelecia que:

Art. 1º Ficam incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND, para os fins da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, as empresas:

I - Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA

II - AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.

III - VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

(Revogado)

Como vimos anteriormente, o gestor das privatizações era o BNDES, que, em 1992, realizou a contratação de uma equipe de consultoria para analisar a melhor forma de privatizar as ferrovias brasileiras. O objetivo básico do modelo de privatização seria:

- a) Aumentar a eficiência do Sistema de 38 Transportes Ferroviários;
- b) Estimular a melhoria dos serviços prestados;
- c) A conservação, racionalização e expansão das linhas ferroviárias, equipamentos e demais instalações.
- d) Viabilizar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema resultante (Marques, 1996, p. 56).

A privatização da RFFSA ocorreu por concessão, pela qual a empresa privada ficaria responsável por controlar sua infraestrutura, operação e comercialização por um prazo determinado. No caso das ferrovias brasileiras, os 25 mil quilômetros de ferrovia foram divididos em seis malhas e leiloadas junto com objetos de baixo valor pelo período de 30 anos. As malhas foram divididas em: Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina, em que cada uma seria autossuficiente. O acordo também estabeleceu que as dívidas que a empresa tinha não iriam passar para o titular da concessão.

Os leilões ocorreram entre os anos de 1996 e 1998. Em março de 1996, aconteceu o leilão da primeira malha, a Oeste, que cor-

respondia aos trechos do Oeste de São Paulo e do Mato Grosso do Sul. Em seguida, em junho deste mesmo ano, a malha Centro-Leste, que operava nas cidades de Campos (RJ), Belo Horizonte e Salvador. Em setembro, foi leiloadada a terceira malha, a do Sudeste, correspondente ao trecho de São Paulo e Juiz de Fora (MG). Em novembro, foi a vez da malha Tereza Cristina, com os trechos correspondentes a Tubarão (SC). Em julho de 1997, foi a malha Nordeste, com os trechos de Recife, Fortaleza e São Luís. E no ano de 1998, a malha Paulista e a Sul. O dinheiro oriundo dos leilões das malhas ferroviárias foi destinado à redução das dívidas da empresa.

Após os leilões da malha ferroviária, “sobrou” uma empresa com uma enorme dívida, [...], patrimônios materiais e imateriais, tudo completamente à deriva. Em 7 de dezembro de 1999, o Governo Federal, com base na Resolução n. 12, de 11 de novembro de 1999, do Conselho Nacional de Desestatização e por intermédio do Decreto n. 3.277, dissolve, liquida e extingue a RFFSA. Enquanto se extinguia a Rede, criava-se a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), doravante responsável pelos transportes rodoviário e ferroviário de cargas e passageiros. Criou-se também o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pelo gerenciamento dos projetos e obras de infraestrutura de transportes e pela administração do sistema de manutenção. Para isso, também, extinguia-se, além da RFFSA, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (AGEF), a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes e a Valec Engenharia (GEIPOT), Construções e Ferrovias (Paula, 2008, p. 56).

Devido à ineficiência e à falta de interesse do Estado para com as ferrovias, a situação do material rodante e das malhas ferro-

viárias não era das melhores. Para amenizar a situação e tornar a venda mais atrativa para os futuros compradores, foi realizado um empréstimo de US\$ 160 milhões, tornando a ferrovia menos deficitária para os futuros arrendatários, porém não foi suficiente para sanar todos os problemas operacionais acumulados durante décadas. Os únicos beneficiários do empréstimo foram os compradores, a venda foi feita a um preço mínimo, ficando para o Estado o ônus de todas as dívidas.

Dos mais de 22.000 km da malha, apenas 1.935 km não careciam de qualquer intervenção [...] A situação do material rodante (locomotivas e vagões) não é diferente da malha. Tomando por base os dados informados pela RFFSA, dos 36.414 vagões de sua propriedade, cerca de 6.893 (18,9%) encontravam-se desativados, e os disponíveis não estavam sendo necessariamente utilizados, das 1.382 locomotivas que pertenciam à RFFSA, somente 722 estavam disponíveis (52,2%) e os restantes encontravam-se imobilizados em oficinas, aguardando reparos (santos Filho, 1997, p. 22-23).

As privatizações das ferrovias renderam a arrecadação de US\$ 1,4 bilhão, em contrapartida resultaram em uma série de danos em múltiplas esferas. Os gestores responsáveis pela privatização agiram como capitalistas, buscando obter lucro com as transações, contemplando apenas seus próprios interesses¹⁹. Como nos diz Arêas (2017, p. 19), “as privatizações representaram a transferên-

[19]. Amaury Ribeiro Junior (2011) apresenta dados e informações comprovando diversos esquemas de corrupção ligados às transações de privatização. Entre esses esquemas, estão as propinas recebidas para privilegiar determinadas empresas nos leilões de privatização, os paraísos fiscais para desviar o dinheiro das vendas das estatais e o financiamento e as subvenções públicas para privilegiar determinados grupos.

cia de consideráveis massas de riqueza para o capital [...]”; nesses esquemas, as empresas que deveriam ser patrimônio brasileiro são inseridas em uma ciranda de interesses particulares, em que os maiores prejudicados são o próprio povo, que perde empregos, que paga por serviços com tarifas mais altas e, no caso das ferrovias, tem o esfacelamento das estações.

“E AGORA, JOSÉ?": IMPACTOS SOCIAIS DA PRIVATIZAÇÃO E OS FERROVIÁRIOS DA ESTAÇÃO NOVA EM QUESTÃO

O impacto cultural causado pela privatização é visível para quem transita pelos arredores da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande. O patrimônio industrial em ruínas reflete o abandono do espaço, porém existe uma outra parte dessa história que não está explícita: a social. Nos processos de privatizações, muito se comenta sobre os aspectos econômicos, os valores das vendas, enxugar a máquina pública, em Estado mínimo, mas pouco se fala nos trabalhadores dessas empresas, nas suas perdas, suas dificuldades no pós-privatização, o social é olvidado em detrimento ao capital. Como nos diz Marx (2010, p. 80), “com a valorização do mundo das coisas, aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens”.

O neoliberalismo não se restringe apenas à esfera econômica, pois essa racionalidade atinge diretamente as dimensões da vida humana. Como nos apontam Pierre Dardot e Christian Laval (2016), os cidadãos são obrigados a naturalizar a racionalidade neoliberal que os transformam em “neossujeitos”, que são compelidos a se adaptar ao desemprego, à naturalização do risco, à precarização do trabalho, são forçados a criar dispositivos de sobrevivência diante desse jogo complexo.

atribuída às estruturas e aos lugares onde elas se desenvolvem, evidenciando, desta forma, a sua íntima vinculação (Cabral, 2004, p. 28).

Perguntamos, então, qual a situação dos trabalhadores ferroviários da Estação Nova diante da privatização desse patrimônio? Como foi sua vida no pós-privatização? Quais os seus sentimentos diante da desestatização desse espaço? Para responder a esses questionamentos, utilizamos, como auxílio, os relatos orais dos próprios ferroviários e de seus familiares. Como nos diz Paula (2005, p. 3):

Sobre as desativações, os testemunhos orais são fundamentais, já que nem sempre o processo foi registrado em fontes impressas. Por outro lado, é uma fonte privilegiada para analisar a experiência daqueles que vivenciaram o processo e nem sempre registraram suas observações.

A história oral é uma ferramenta metodológica que se utiliza da memória para narrar acontecimentos contemporâneos vividos. Por se tratar de um espaço silenciado, a principal fonte para compreender a história do patrimônio da Estação Ferroviária Nova são os relatos orais de memória, assim as lembranças dos moradores locais e dos ferroviários é o que mantém viva essa história. As fontes orais permitem que sujeitos comuns se reconheçam como heróis de sua história, saindo do anonimato que a oficialidade lhes impunha e tomando espaço como atores principais²⁰. Como nos diz Severino Cabral Filho:

Recorrer à memória através da evidência oral pode ser um método extremamente profícuo na medida em que revela as formas de ver o mundo dos atores sociais comuns, elevando-as à mesma importância

A oralidade fabrica, através dos testemunhos, fontes que são utilizadas no processo de pesquisa histórica, as entrevistas recuperam informações que só quem presenciou tal processo é capaz de oferecer. A oralidade não deve ser reduzida apenas ao dizível, mas é também à performance, que está nos gestos, no olhar, no silêncio. Essas emoções devem ser interpretadas também, porque expressam lembranças dos momentos que são resgatados pela memória, o papel do historiador nesse caso é “realizar uma escrita e leitura da alma” (Pesavento, 2007, p. 9). Concordamos com Cabral (2004) quando nos diz que:

Se tentarmos voltar às ruínas, certamente encontraremos, sob os escombros, restos de ações, sangue de práticas, pulsações de processos. É a partir deles que pretendemos construir esta memória porque é nas ruínas e nos escombros do tempo que estão fixadas as suas imagens, as imagens que permitem esta construção (Cabral, 2004, p. 25).

Os processos de privatizações na década de 90 resultaram em uma série de prejuízos para a população brasileira, e o maior prejudicado foi a população de baixa renda; no caso das ferrovias, especialmente os trabalhadores operários. Como nos diz Aloysio Biondi (1999, p. 6), “[...] o famoso processo de privatização no Brasil está cheio de aberrações. Não foi feito para ‘beneficiar o consumidor’, a população, e sim levando em conta os interesses — e a busca de grandes lucros — dos grupos que ‘compraram’ as estatais [...]”.

[20]. THOMPSON, P. *A voz do passado*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

Em meio a esse processo danoso, conhecemos algumas histórias de pessoas que tiveram suas vidas impactadas pela privatização da Estação Nova. Em relação a isso, Mariana Adelino Silva nos diz que:

Se fosse um corpo, poderíamos dizer que sua aparência é de quem apenas resiste à ação do tempo, esperando unicamente o momento de vir abaixo e finalmente descansar. Mas ao olharmos nos olhos, no que ali existe de mais íntimo, vemos o reflexo de vidas inteiras construídas sob a égide de suas estruturas. Olhar para aquele lugar com os olhos do sensível, enxergar nele os vínculos que o abarcam, é fazer um resgate do vivido. É deixar falar aqueles que há muito não têm voz (Silva, 2021, p. 48).

Nesse processo de privatização da Estação Nova, as memórias de três ferroviários nos ajudaram a compreender os impactos sociais da desestatização das ferrovias e as principais diferenças entre uma empresa pública e uma privada, três realidades distintas, mas que convergem ao mesmo tempo. Essas memórias que se encontram é o que o sociólogo Maurice Halbwachs classifica como memória coletiva: para ele, a memória não está isolada do contexto social, o conjunto de relações sociais em que a pessoa está inserida influencia suas lembranças. Desse modo, a memória individual é baseada nas lembranças do grupo a que pertencemos, assim “[...] lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isso acontece porque jamais estamos sós” (Halbwachs, 2013, p. 30). As memórias individuais, de acordo com este autor, são um ponto de vista sobre a memória coletiva. “Ao recordar algum acontecimento em grupo, podemos reconstruir um conjunto de lembranças de maneira a

reconhecê-lo porque eles concordam no essencial, apesar de certas divergências” (Halbwachs, 2013, p. 29). Apesar de vivências ferroviárias diferentes, nossos três protagonistas carregam marcas da memória coletiva em suas memórias individuais.

A estação foi cenário principal da vida dos nossos três Josés. Por muitos anos, esses homens dedicaram suas vidas à manutenção dos trilhos dessa estação, anos de suor, empenho e muito trabalho. Utilizamos as palavras de Durval Muniz quando nos fala sobre os padeiros de Cajazeiras, semelhantemente aos ferroviários, que são “[...] vidas esgotadas pelas noites insones, pelos salários indignos, pela branquinha ingerida para suportar as longas jornadas de trabalho” (Albuquerque Júnior, 2004, p. 14)²¹. Lembrando o poema de Carlos Drummond de Andrade, questionamos: “E agora, José? A festa acabou, a luz apagou, o povo sumiu [...]”, as experiências vividas por José de Oliveira, José Cleófas e José de Arimatéia trazem à luz a realidade do pós-privatização.

José de Oliveira iniciou seus trabalhos na ferrovia, no ano de 1983, na função de manutenção da via. O trabalho era pesado e, em meio a sol, chuva, poeira e agentes nocivos, os chamados artífices de linha permanente trabalhavam acompanhados de pá e picaretas, pegavam dormentes pesados, capinavam, expandiam os ramais, os acidentes de trabalho e o convívio com insetos peçonhentos eram corriqueiros. Nas narrativas dos trabalhadores de via, percebemos os movimentos da mão na tentativa de rememorar o labor. Nesse sentido, a memória “[...] exerce também em uma esfera irrepresentável: modos de sentir, modos de querer, pequenos gestos, práticas de si, ações poéticas inovadoras” (Gondar,

[21]. ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. O Sabor da Memória. In: CABRAL FILHO, Severino. *O pão da memória: velhos padeiros, lembranças, trabalho e história*. 1. ed. João Pessoa: Editora Universitária, 2004. p. 13-17.

2005, p. 24). José de Arimatéia também trabalhava na manutenção de via. Diferentemente de Oliveira, que só trabalhou na Estação Nova, Arimatéia trabalhou em várias estações, iniciou seus trabalhos na Rede Ferroviária em 6 de novembro de 1981, trabalhou em Cabedelo, João Pessoa, Santa Rita, Galante, Juazeirinho e Campina Grande, até os dias atuais continua a trabalhar como ferroviário. A função de manutenção de linha consistia em:

[...] trabalham na preparação do lastro com laterita, manuseando enxadas, picaretas, pás, trados férreos, alavancas e ainda removem dormentes velhos e estragados, colocando ou substituindo por outros novos, sobre os mesmos; colocam trilhos férreos presos por parafusos metálicos e algumas vezes colocam pedra brita sobre os mesmos. [...] Trabalham expostos ao vento, poeira e chuvas, quando necessário; trabalham mais intensamente expostos a radiação solar, onde a temperatura ambiente atinge as proporções retromencionadas [...]²².

O ofício de ferroviário passava de geração em geração, como nos diz Arimatéia: “A Rede ferroviária criou muita gente, veio lá de trás, veio criando filho, neto, bisneto, de geração em geração, [...] criei meus quatro filhos na Rede Ferroviária”. José Cleófas, com sua experiência de representante sindical, nos fala que “[...] a partir de 1988 só podia ingressar em cargos públicos submetendo a concurso, antes disso podia entrar sem concurso”. Assim, um fer-

[22]. Informações retiradas do laudo médico-pericial de insalubridade do empregado da RFFSA, Alciomar Soares de Araújo, da Superintendência Regional São Luís, constante na pasta de assentamento individual do funcionário no acervo do patrimônio da extinta RFFSA em São Luís. Fonte: Vieira, L. R. Trabalho e ferrovia: cotidiano do trabalho dos ferroviários na cidade de Parnaíba-PI, 1950-1990. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, 2015.

roviário se aposentava e indicava alguém para ocupar a sua vaga, geralmente um filho ou alguém próximo da família. Por ser um trabalho exaustivo, não eram todos que estavam aptos a assumir o cargo. Para trabalhar na Rede Ferroviária, Oliveira nos conta que:

[...] Só podia entrar até 25 anos, *num* tinha concurso público, mas tinha essa exigência, só podia entrar de 18 a 25 e tinha que passar pelo exame médico rigoroso, parecia um exame do exército, o cara ficava todo pelado numa sala, lá em João Pessoa, se tivesse uma tatuagem, não entrava, se tivesse feito cirurgia ou qualquer coisa, não entrava, porque se o serviço era pesado, tinha que ser um cara resistente *pra* o trabalho, passava por todas essas exigências. [...] tinha *caba* que entrava e com três dias corria do serviço.

Apesar do trabalho pesado, para quem veio da agricultura como José de Oliveira, ter um trabalho com vínculo federal, com direitos trabalhistas, era como realizar um sonho. O ferroviário relata que a primeira vez que teve uma casa digna foi quando começou a trabalhar na Rede Ferroviária. As casas da Vila dos Ferroviários da Estação Nova ofereciam um espaço amplo, eram arborizadas, com diversas árvores frutíferas, dividiam-se em sala, corredor, dois quartos, cozinha, banheiro, área, quintal e jardim. O valor cobrado para morar na casa era três por cento do salário que recebiam²³. Cleófas nos fala que “[...] existiam muitos acidentes, essas vilas, eles fizeram proposital, não era porque eles gostavam dos ferroviários, é que eles queriam os trabalhadores perto do trabalho, se acontecesse algum acidente, tinham a quem

[23]. De acordo com José de Oliveira, o salário de um trabalhador de via permanente era em torno de três salários-mínimos.

recorrer”. A preferência das casas era para funcionários que tivessem funções primordiais nas ferrovias, porém existiam relações de poder que ditavam de quem era a preferência na casa. No caso da Estação Nova, os depoimentos apontam que as casas estavam sob os mandos e desmandos do engenheiro local, que era considerado uma figura representativa para as ferrovias. Em meio a uma conversa descontraída, o ferroviário Arimatéia, sua esposa Ester e João Batista, filho do ferroviário Isaac Santos e antigo morador da Vila Estação Nova, relembram:

- João Batista: Quando tinha os *racha*, os menino diziam: Vamo deixar Dr. Sérgio no banco, Dr. Sérgio bem gordão [risos], aí os meninos *foi lá e disse*: Dr. Sérgio, o senhor vai passar o segundo tempo no banco, aí Dr. Sérgio olhava com aquele olho dele torto e dizia: Segunda-feira eu mando arrancar as tralha [risos] aí os *caba dizia*: entre, entre! [risos]

-Arimatéia: O Gabuxona era o goleiro, Dr. Sérgio jogou uma bola, a bola do doutor mal passou da linha, aí Gabuxona deixou entrar *pra* o doutor fazer o gol [risos] aí o doutor disse: que bolinha difícil da *mulesta* de entrar! [gargalhadas] e o Gabuxona: Oh bolinha difícil de pegar foi essa! desde que a bola nem cruzou a risca, o Gabuxona *impurrou pra* o gol só *pra* agradar o Doutor, o doutor era feito menino buchudo, ele comia corda de tudo.

-Ester: A gente casou no meio do moído, se não casasse, dr. Sérgio tomava a casa da gente [risos]. A gente *tava* noivo e ele botou uma ordem, eu sei que a gente casou *pra* não perder a casa.

Em meio às memórias de trabalho, as lembranças da moradia, dos vizinhos, dos momentos de lazer, da infância dos filhos sempre vêm à tona. No decorrer da descrição do exausto labor, as histórias dos bares aliviavam a rotina de trabalho, pois, assim como as ferrovias, os bares também são lugares de sociabilidade. Para Ricardo Macieira (2004, s.p.), o bar é a alma de uma cidade, “[...] a todos o botequim oferece sem questionar a descontração e a magia de sua cultura. Basta chegar e ir sentando [...]”. Ester relembra as saídas do seu esposo e nos fala: “Esses *macho chegava e passava* direto *pra* o bar de seu Aluísio, e quando se juntava tudinho? As *infiliz* [risos] os *infiliz chegava* do trabalho, nem banho tomava, passava direto *pra* o bar beber”. Ela, de forma bem-humorada, relembra os nomes dos bares que seu esposo e os colegas de trabalho frequentavam, os conflitos que arranjavam e as histórias dos ferroviários que ela ouvia naquela época. Uma delas foi a do seu compadre, que se meteu em uma encrenca em um bar na Estação Nova:

Ari disse que um dia foram beber em uma tal de Mané Seboso, disse que um *caba* barra pesada que vivia por esse setor por aqui disse que o *cumpade* mexeu com o *caba*, ele puxou a arma e o *cumpade* saiu desembestado, Ari disse que ia começar a correr também porque *tava* com ele, *né?* Aí disse que o *cumpade* se desenfreou *pra* o *mei* do mundo e deixou Ari lá sozinho, a sorte que o homem disse que não ia mexer com Ari, que o negócio dele era com o *cumpade*, o homem disse: “minha conversa não é com você não, é com aquele *caba* safado!” [risos] (Ester).

Mais do que colegas de trabalho, os trabalhadores ferroviários se configuravam como uma grande família, e muitas lembranças boas ficaram desse período de funcionamento da Rede Ferroviária-

ria. Nesse contexto, a privatização surgiu trazendo novos desdobramentos, uma nova realidade batia à porta dos ferroviários. O leilão da Malha Nordeste só ocorreu oficialmente no ano de 1997, no governo do presidente Fernando Henrique, porém, desde o ano de 1991, no governo do presidente Fernando Collor, haviam ocorrido cortes no quadro de funcionários. Como nos diz Inez Stampa (2011, p. 87), “as condições de trabalho são muito estressantes, pois, além de toda responsabilidade [...], a cobrança da empresa, o salário cada vez mais reduzido e a ameaça constante de perda de emprego [...]”, os ferroviários da Estação Nova relatam que os canais de comunicação bombardeavam a notícia da privatização e do corte de funcionários. Isso ocasionou uma grande tensão. José de Oliveira relembra esse momento:

Ficamos sabendo das demissões através do mestre de linha, ele ficava avisando: - Rapaz, vêm umas *demissão* por aí, a empresa vai ser privatizada e vocês vão logo se preparando. Ele avisava, a gente nem acreditava, aí quando deu fé chegou, *passava* no jornal também as listas das empresas que iam ser privatizadas, mas a gente não acreditava. Começou no governo de Collor e terminou no de Fernando Henrique, no de Fernando Henrique foi que acabaram com tudo.

O enxugamento do quadro de funcionários faz parte do processo de preparação para a privatização de uma empresa, as demissões são uma ferramenta estratégica. José de Arimatéia confirma o depoimento de José de Oliveira, relatando que foi um momento de muitas incertezas:

Teve a tenção de privatização, “vou perder o emprego”, ficou essa situação, gera aquele pânico, a Rede Ferroviária, nos últimos tempos dela, o salário

começou a atrasar, pagava atrasado, pagava parcelado, tem governo que não assume, pega e passa *pra* frente *pra* ficar livre do problema, acontece isso muito, não só na Rede Ferroviária, mas em outras empresas que foram privatizadas.

As demissões ocorridas durante o governo de Collor foram inconstitucionais, visto que eram funcionários públicos e a empresa ainda não havia sido privatizada. Cleófas nos diz que, para que um funcionário público seja demitido do seu cargo, é necessário haver uma justa causa:

Collor demitiu sem justa causa, porque, para demitir um empregado público, ele tem que fazer um processo chamado de PAD (Processo Administrativo Disciplinar) ou então um processo de sindicância, ele não pode ser demitido se não tiver uma justa causa, tem que ter uma causa muito grave *pra* ser demitido.

O programa de medidas criadas por Collor contava também com as demissões voluntárias, porém as pessoas tinham medo de perder seus empregos, como nos fala Oliveira: “[...] fizeram o programa de demissão voluntária *pra* se a pessoa quisesse aderir, muita gente não aceitou pensando que não ia ser demitido, quem não aceitou foi pior, foi demitido do *mermo* jeito, quem aceitou ainda recebeu um dinheirinho. Quem ia deixar o emprego?” As pressões eram múltiplas, a insegurança pairava no ar e a angústia batia no coração dos ferroviários, as pressões psicológicas eram constantes. Concordamos com as palavras de Inez Stampa ao se referir à privatização ferroviária no Rio de Janeiro:

Essas medidas recaem diretamente sobre os trabalhadores, que sofrem pressões para aderirem aos

planos de demissão voluntária ou incentivada (caso contrário, a demissão é involuntária e incentivada), para abrirem mão de seus direitos constitucionais já conquistados. Tais medidas também acabam deixando sem postos de trabalho aqueles que não forem absorvidos ou que se recusarem a aceitar as novas condições de trabalho impostas pelas empresas compradoras ou cessionárias, fazendo com que muitos sejam demitidos e que outros fiquem sem função no que restou da empresa estatal. Tudo isso deixa os trabalhadores sob grande pressão psicológica e enorme vulnerabilidade prática, além de aumentar o já enorme contingente de desempregados no país e promover a mercantilização de direitos sociais, antes de responsabilidade da esfera pública. A privatização vem, então, para complementar o ciclo de ofensivas sobre as conquistas da classe trabalhadora, ofensiva essa que vem se dando como pura transferência do fundo público à iniciativa privada [...] Assim, tem-se a passagem de ônus para a sociedade civil, o “ônus sem o bônus” (stampa, 2011, p. 73-74).

José de Oliveira foi uma das vítimas das demissões. Ele narra os sofrimentos que vivenciou depois de perder o seu emprego, as memórias desse período demoram a ser evocadas, como se a dor e o sofrimento daquela época retornassem através das lembranças da turma de Oliveira, que consistia em uma média de 35 homens para a manutenção da via. Ele nos conta que destes “[...] 4 demitido no governo Collor e o resto demitido na demissão voluntária no governo de Fernando Henrique, saiu todo mundo não ficou ninguém, uns se aposentaram e outros foram demitidos”. Ele ainda nos conta que os demitidos no governo Collor não tiveram nenhum tipo de indenização. “O pessoal da demissão voluntária foram indenizado, mas nós não *recebemo* não, *recebemo* o fundo de

garantia e o aviso prévio somente, teve nada por fora. [...] Até hoje ainda não *recebemo* o atrasado”.

Não houve nenhum tipo de acompanhamento por parte do Estado para com esses funcionários demitidos, a imprensa divulgou amplamente essas demissões, que foram muito comemoradas por parte da população, que acreditava que privatizar era a alternativa para enxugar a máquina pública. Cleófas nos conta que “[...] foi em torno de 100 mil pessoas, pais e mães de famílias, que foram demitidos, houve demissões de todo tipo de servidor em todos os setores públicos”. Aurineide, filha do ferroviário Oliveira, relembra esse momento da demissão, com a voz embargada na tentativa de conter as lágrimas que essa lembrança trazia. Ela relata que:

Eu não gosto nem de me lembrar porque volta a tristeza todinha, lembrar num é viver? Foi muito difícil, misericórdia! Quando *painha* perdeu o emprego em 1991, pense em uma data terrível, eu ainda tenho a imagem de *painha* chegando em casa e dando a notícia, ele dizendo: olhe, fui demitido, agora lascou! Eu lembro que eu fui *pra* o quintal, o quintal das casas da Vila Ferroviária era bem grande, tinha muitas árvores, com muitas fruteiras, foi a melhor casa que a gente já tinha morado, tinha umas laterais bem grandes, eu fui *pra* lateral da casa e eu me lembro como hoje que eu botei minhas costas na parede e descí chorando em prantos, igual cena de novela, descí na parede e fiquei de cócoras no chão, eu chorava tanto, tanto, tanto, em um desespero eu dizia: meu Deus, e agora? O que vai ser da gente? Tudo o que a família da gente tinha era aquele emprego e a casa que a gente morava era da empresa, não tinha mais nada da vida. Diga aí? Aí do nada chega a notícia: seu pai perdeu o emprego e a casa, perdemos tudo, *ficou* três filhos, o pai e a mãe, sem emprego e sem casa. Saímos quase despejados da casa porque depois as casas foram

colocadas à venda, como era uma casa de órgão federal, os trâmites das vendas foram feitos pela Caixa Econômica Federal, quem não tinha dinheiro *pra* comprar tinha que sair (Aurineide, 2022).

O golpe da demissão foi duro! Oliveira e os demais ferroviários demitidos precisaram administrar muitas notícias de uma única vez, a demissão e o despejo vieram de forma inesperada, somados a tudo isso, os funcionários demitidos durante o governo Collor não tiveram nenhum tipo de compensação financeira, como descreve Cleófas: “[...] foi uma tragédia total, foi uma tragédia na época, entendeu? [...] O processo de privatização foi terrível”. Aurineide e Oliveira relatam que, na época, o dinheiro que conseguiram receber das contas só foi suficiente para comprar uma pequena casa em um terreno extremamente insalubre, a escolaridade baixa de Oliveira dificultou que ele conseguisse um novo emprego. Aliado à escolaridade baixa dos ferroviários operários, existia também a limitação do mercado de trabalho devido à idade deles, o período de juventude e de maior vitalidade física foi destinado ao trabalho na ferrovia.

Quando *painha* recebeu o dinheiro, *painha* foi comprar uma casa no Pedregal, que na época era muito perigoso, a gente foi morar lá sofrendo maior discriminação da família, o dinheiro só deu *pra* comprar uma casinha em um beco e ainda passava o esgoto na porta, a gente saiu de uma casa digna, próximo ao centro da cidade, porque a Vila Ferroviária fica próxima ao centro, e fomos morar em uma favela, em um beco com um córrego passando na beira da porta, isso pai, mãe e três filhos pequenos, a mais velha era eu com 15 anos, minha irmã com 11, e o meu irmão mais novo com 5 anos, isso todo mundo desempregado. O povo dizia: tu

comprasse uma casa no beco? Quem mora em beco sofre muita discriminação. *Painha* já bebia muito, nesse período no desespero, ele caiu mais ainda no alcoolismo [...] eu tenho lembrança de tanto sofrimento e miséria nesse período, não tinha a quem pedir dinheiro, não tinha a quem comprar, quem vai vender a uma pessoa que não tem emprego *pra* pagar? Até *pra* comprar fiado tem que ter previsão de pagar, naquele tempo, não existia o poder de crédito que temos hoje [...] Quando *painha* saiu da Rede, *mainha* não tinha experiência profissional, *painha* não tinha profissão nem estudo, *mainha* também não tinha estudo [...] *Mainha* saía pelos cantos pedindo emprego, ela contava a história que o marido *tava* desempregado e que ela tinha três filhos, aí às vezes tinha gente que se compadecia e ajudava com alguma coisa, ela saía pedindo emprego nas padarias, mercado, hospitais, aí ela conseguiu emprego no Hospital Antônio Targino, aí melhorou mais um pouquinho porque, pelo menos, o homem da bodega, sabendo que ela trabalhava, vendia fiado *pra* ela pagar quando recebesse, porque aí sim sabia que tinha uma renda garantida.

A privatização tirou da família de Aurineide o direito à cidade, representou uma morte material, eram seus direitos básicos sendo retirados. Esses sujeitos ordinários precisaram criar novas práticas para sobreviver à nova realidade imposta²⁴.

O beco carrega um estigma social, a imagem do beco no imaginário urbano logo é associada a um lugar escuro, fétido, degradado e infame, principalmente quando esses espaços estão localizados nas “favelas”. O simples fato de morar em uma comunidade já é um fator determinante para exclusão social. Com base no texto

[24]. CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1994.

de Stella Bresciano, *Palavras da cidade*, a autora Cynthia Machado Campos nos fala acerca de becos e favelas:

O estigma social está e esteve presente no urbano, na hierarquização dos espaços, eis o que é possível apreender destas páginas. Habitar as favelas poderia significar uma dupla segregação social: segregação pelo simples fato de estar no “lugar” favela; e segregação simbólica. Estes dois lados da exclusão social distanciam-se e aproximam-se, fundindo-se e confundindo-se. Sobretudo efetuada pela linguagem, a segregação simbólica associou a palavra “favela” a noções negativistas, restringindo o reconhecimento social dos indivíduos a separações efetuidas na esfera urbana. No imaginário social, aproximam-se imagens do beco escuro, do morro, do cortiço ou da freguesia, com noções pejorativas de obscurantismo, degradação, aviltamento, baixaza. Ao mesmo tempo, outros lugares urbanos são vinculados a imagens mentais mais positivas, associadas a zonas centrais iluminadas, locais de praças arborizadas, de monumentos, de pontos comerciais ou de grandes ruas e avenidas (Campos; Bresciani, 2001, p. 261)²⁵.

Cynthia Sarti (1994) aponta que os moradores de comunidades vivem estigmatizados socialmente, pois a palavra pobre aparece não apenas para definir um sentido social, mas uma categoria moral, em um sentido negativo. Dessa forma, os pobres se utilizam do trabalho em uma dimensão positiva como forma de mostrar atributos morais, honestidade, caráter, força e resistência. “Se ele se localiza como pobre no mundo social, não se considera pobre de espírito, porque tem os valores morais que lhe permitem, quando

cair no buraco, se levantar. E através do trabalho que realizam esta disposição de se levantar” (sarti, 1994, p.120).

A identidade masculina, na família e fora dela, associa-se diretamente ao valor do trabalho, não apenas para os pobres. O trabalho é muito mais que o instrumento da sobrevivência material, mas constitui o substrato da identidade masculina, forjando um jeito de ser homem. É condição de sua autonomia moral, ou seja, da afirmação positiva de si, que lhe permite dizer: eu sou (sarti, 1994, p. 119).

Ao longo do depoimento dos ferroviários, percebemos que não poder manter o sustento da família foi uma dura realidade para esse trabalhadores, a ética do pobre é o trabalho, o labor é essencial para existência humana desde os primórdios da civilização, é um valor que passa de uma geração para outra. Como nos diz Bosi (1994, p. 481), “aquilo que se viu e se conheceu bem, aquilo que custou anos de aprendizado e que, afinal, sustentou uma existência, passa (ou deveria passar) a outra geração como um valor”. O trabalho para esses homens é um valor moral, assim, quando se veem desempregados, os ferroviários perdem a expectativa de vida. Os depoentes apontam até casos de tentativa de suicídio, como relata Oliveira (2022):

Teve gente até que suicidou-se, teve gente que cometeu suicídio, da turma da gente não, mas foi no Brasil inteiro [...], teve um que me contou que, quando chegou a demissão, ele com 5 *menino pequeno*, aí não recebeu a indenização, liberaram só o fundo de garantia, o mesmo caso meu, aí ele disse que depois que acabou o dinheiro, a mulher aperreando *pra* ele caçar um emprego, os *menino* tudo passando fome, aí ele chegou lá no calçadão no

[25]. CAMPOS, C. M.; BRESCIANI, S. (Orgs.). *Palavras da Cidade*. Porto Alegre: UFRGS, 2001. 366p.

Prédio do Edifício Lucas e ia pular de lá, ele pegou o elevador *pra* subir *pra* o último andar, ele conversando com o ascensorista que perguntou aonde ele ia ficar, ele disse que ia ficar no último andar, não sabia nem dizer qual era o número do andar que ia ficar. Aí ele disse ao ascensorista: rapaz, eu perdi o emprego e vou pular lá de cima, o ascensorista disse: *mar*, rapaz, faça isso não, você é novo ainda, crê em Deus e vai trabalhar, faça isso não, eu não vou nem deixar você subir, vou é deixar você no térreo. Se ele não tivesse desabafado, ia fazer uma besteira, aí o ascensorista deu uns *conselho*, leu um capítulo da Bíblia *pra* ele.

que foram demitidos, houve demissões de todo tipo de servidor em todos os setores públicos, como Fernando Henrique não cumpriu a lei da anistia, o pessoal começou a entrar com ações na justiça pedindo a reintegração, na justiça do trabalho, no STF [...].

Diante dessa série de arbitrariedades, o presidente Collor sofreu um processo de *impeachment* e foi afastado da presidência. Itamar Franco assumiu como presidente e aprovou uma lei que teve por objetivo a restituição dos cargos dos funcionários demitidos durante o governo Collor, porém essa lei foi invalidada no governo de FHC. Cleófas nos explica que:

Os demitidos do governo Collor foram anistiados por Itamar Franco por meio da Lei 8.808/94, essa lei instituiu uma comissão especial de anistia, concedendo direito a todos os servidores de serem reingressados de novo em suas empresas públicas, só que nesse intervalo todinho, quando Itamar terminou o mandato dele, quem assume? Fernando Henrique Cardoso, que volta com o mesmo programa neoliberal que é enxugar a máquina pública, o Estado mínimo, aí ele começa o processo de privatização de verdade, ele não acatou a lei de Itamar Franco, que era a lei dos anistiados, alegou que não tinha orçamento para voltar todo esse pessoal que tinha sido demitido no governo Collor, que foi em torno de 100 mil pessoas, pais e mães de famílias

O Decreto nº 8.808/94 previa a volta de servidores públicos que haviam sido demitidos ou exonerados com violação de dispositivo constitucional entre os anos de 1990 e 1992. A lei aplicava-se apenas aos funcionários demitidos antes das privatizações, a restituição deveria se dar para o cargo ou emprego anteriormente ocupado ou, quando fosse o caso, o funcionário deveria ser realocado em outra repartição federal. Outro critério estabelecido era que o anistiado estivesse desempregado ou empregado em um emprego com salário inferior a cinco salários-mínimos.

Esse Decreto tinha por finalidade a anistia²⁶ de 150 mil funcionários públicos demitidos no Brasil, os quais tiveram o prazo de 30 dias para organizar as documentações necessárias para abrir o processo. Com o prazo curto, muitas pessoas não conseguiram realizar os trâmites no tempo estabelecido, assim apenas 15 mil funcionários deram entrada no processo de anistia. As demissões ocorreram em 1991 e o decreto de readmissão em 1994. Depois de três anos, os funcionários já estavam desacreditados em uma possível volta, José de Oliveira relata que seus amigos da Estação Nova demitidos junto com ele já não tinham mais esperança. Em um dos casos, ele organizou toda a papelada do amigo que estava desacreditado. Diante da dura realidade que Oliveira e sua família enfrentavam, acreditar que poderia ter seu emprego de volta era a única esperança que ele tinha:

[26]. A palavra anistia deriva do grego *amnestia*, que significa “esquecimento”.

O governo deu trinta dias só *pra* mandar o requerimento *pra* anistia e as documentações, aí muita gente perdeu o prazo. Eu não perdi o prazo porque eu *tava* sempre ligado, ouvindo rádio, escutando as coisas, tinha um amigo meu que trabalhava na estação, que era Aldir, qualquer notícia que tinha, ele ligava *pra* o meu telefone, demorou muito, muita gente se desligou do processo. Mossoró só não perdeu por causa de mim, eu disse: leva a documentação, rapaz, e ele falou: não, rapaz, isso não existe não. Eu paguei até a documentação dele, *encaminheiro* o documento em 1994, a demissão foi em 1991 e, depois de três anos, mandamos a documentação. Quando teve a lei de anistia, o governo deu o prazo de trinta dias *pra* se apresentar, pegar a documentação e levar nos órgãos, aí muitos trabalhando, outros desempregados mergulhados no alcoolismo, aí se *desligaro* das informações. Só foi anistiado quem mandou a documentação dentro do prazo, quem não mandou não conseguiu a anistia. A lei de anistia foi 8.874, que anistiou 150 mil funcionários públicos no Brasil, só *voltou* 15 mil, em Campina, só *voltou* 4, pelo Ministério do Transporte, *foi* só 3 (Oliveira, 2022).

No governo de FHC, a lei de reingresso dos funcionários demitidos foi engavetada. Foram 19 anos de processo até esses servidores conseguirem reaver os seus empregos. Nesse meio tempo, essas pessoas precisaram criar táticas para sobreviver às intempéries da vida. Oliveira e sua filha Aurineide retratam esse período de sofrimento e fazem uma analogia com a atualidade. Em seus depoimentos, as lembranças em relação à escassez de alimentos ressoam a todo instante, esses momentos são tomados de emoção. Aurineide relata que, por muito tempo, o único alimento da família era o cuscuz, prato regional do Nordeste, alimento que saciou a fome de muitas pessoas em situação de miserabilidade. Devido

ao seu custo baixo e à alta rentabilidade, o milho seco pilado e moído até fazer farinha faz parte não apenas da cultura popular do Nordeste, mas da história e da memória gustativa de muitas famílias, como a de Aurineide:

- Aurineide: A gente não tinha manteiga *pra* comer, *mainha* pegava um restinho de óleo, com um colorau *pra dá* uma cor, se tivesse um pedacinho de verdura, colocava dentro, se não tivesse, era só o óleo queimado que a gente colocava dentro do cuscuz seco.

- Oliveira: E o restinho de óleo saturado, Ana colocava dentro da lata *pra* reaproveitar, um óleo *veio* preto.

- Aurineide: *Tá* bem parecido com os dias de hoje, muita gente *tá* vivendo assim, com o óleo custando um absurdo, o óleo de soja, o mais barato que é justamente o que o pobre consome, hoje *tá* custando cerca de 12 a 15 reais, muita gente *tá* vivendo assim de novo.

- Oliveira: Eu fazia bico de servente de pedreiro, aí eu ficava procurando serviço, o dinheirinho que ganhava de dia comprava as *coisa* de noite, um dia mandei Ana ir na bodega de Vavá comprar um *pedacim* de carne de charque e cinco *ovo*, aí Ana escondeu em cima da mesa, veio um gato e levou tudo, o gato carregou a sacola, a mistura da gente da semana todinha, quando a gente olhou, cadê a janta?

- Aurineide: Como é que um gato faz isso, hein? Mainha entrou em desespero, era tudo, tudo o que a gente tinha [risos].

- Oliveira: *Encontremo* o resto no esgoto, o gato arrancou a carne da sacola e ficou só os *ovo quebrado* dentro do esgoto. tinha o que aproveitar mais não, *perdemo!* *Tivemo* que comer foi cuscuz seco!

- Aurineide: Esse episódio do gato foi muito engraçado, quem guarda com fome, o gato vem e come. Como é que pode, hein? [risos] a gente procurou essa carne por todo canto e não encontrou.

Oliveira, junto com a sua família, precisou ressignificar todo o sofrimento e encontrar forças para seguir, eles precisaram ser resilientes e não deixar aquela situação destruí-los. Como nos diz Cora Coralina (1998, p.13), “não te deixes destruir... Ajuntando novas pedras e construindo novos poemas. Recria tua vida, sempre, sempre. Remove pedras e planta roseiras e faz doces. Recomeça. Faz de tua vida mesquinha um poema”. Em meio a todos os percalços, Oliveira encontrou forças para sair do alcoolismo, a que tinha se entregado, e conseguir um novo emprego, dessa vez em uma fábrica de plástico. Trabalhava 12 horas por noite, todos os dias da semana. Sua filha mais velha, aos 16 anos, precisou trabalhar como doméstica para conseguir ajudar em casa, ela nos conta que “[...] precisava trabalhar *pra* comprar pelo menos um absorvente, porque a pobreza era tão grande que nem absorvente a gente tinha, tinha tempo que essa mixaria era a única renda da família, saía de 6 horas da manhã *pra* ganhar, na época, trinta por cento do salário”. Aurineide nos conta que o emprego do seu pai quase o levou à morte:

Painha trabalhava à noite como operador de máquina, era outro sofrimento, ia em uma bicicletinha, que se quebrava no meio do caminho [...] Ele trabalhou 17 anos no maior sofrimento, nesse emprego, ele sofreu tanto que teve uma hemorragia digestiva, trabalhando de noite, ele sentia muita dor de cabeça, se alimentava mal, sentia muita dor, era trabalho escravo, sub-humano o emprego, trabalhava todas as noites, 12 horas por noite sem intervalo, não tinha folga semanal, ele sempre levava uma sacolinha com comprimido, ele sentia tanta dor que sempre tomava comprimido, teve um dia que ele chegou mal em casa, passou mal no trabalho e ainda passou a noite toda trabalhando,

ainda veio de bicicleta do Distrito *pra* o Pedregal, isso enfrentando ladeira, pedra, chuva, sol, lama, quando ele chegou em casa, chegou muito mal, botando sangue pela boca, chegou no hospital entre a vida e a morte, com a pressão lá em baixo, a pressão em 4, ele foi direto para UTI, tomou sangue e tudo (Aurineide, 2022).

IMAGEM II - FOTOGRAFIA DE ANALICE, JOSÉ DE OLIVEIRA E AURINEIDE



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Essa realidade difícil que a família de José de Oliveira enfrentou não foi uma situação isolada, foi uma realidade nacional, muitos ferroviários espalhados pelo Brasil enfrentaram situações semelhantes de miserabilidade, desemprego e trabalho semiescravo. Inez Stampa (2011), em seu livro *Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão*, relata histórias de alguns ferroviários cariocas cujas histórias se assemelham às dificuldades enfrentadas pelos ferroviários da Estação Nova. Os ferroviários narram que:

- [...] Eu sou semianalfabeto [...] O Collor vai e me demite. Eu não sei fazer mais nada. Que que eu vou ter que fazer? Eu vou voltar a estudar? Eu vou carregar peso? Eu vou carregar entulho? Olha, eu não sei fazer nada, eu só sei socar via. As pessoas tiveram muita dificuldade. pouquíssimos tiveram a facilidade de voltar à vida normal. Eles ficaram na economia informal. Sem ter um sonho, uma expectativa de voltar (Diretor sindical e artífice de manutenção na Supervia, 2007).

- Eu entrei na ferrovia em 1976 e fui demitido em 1991, no Plano Collor, que teve a reforma administrativa para cortar a gordura. Eu era supervisor mecânico, trabalhava na manutenção. A vida ficou muito difícil. Desemprego é triste. Eu sou ferroviário, só tem trem *pra* eu cuidar. Sobrevivi nesses tempos trabalhando como ajudante eletricitista da Celpe, como terceirizado. Muito ruim isso. Mas tive que ir embora com a família. Pior foram outros colegas. Uns morreram, outros enlouqueceram, outros viraram mendigos e até alcoólatras [...] (Ex-ferroviário da CBTU, 61 anos, anistiado, 2007) (Stampa, 2011, p. 137).

A desestatização da Rede Ferroviária foi dura não apenas para os que foram demitidos, mas também para os que continuaram na empresa. José de Arimatéia nos conta que, quando houve a privatização da Estação Nova, ele estava próximo de se aposentar e continuou alguns anos trabalhando na nova empresa, a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN). De acordo com seu depoimento, o salário diminuiu, o trabalho aumentou, o tempo de trabalho para aposentadoria também aumentou. Ele nos conta que:

Na Rede Ferroviária, a gente tinha umas vantagens, umas *coisa*, uns *auxílio*, uns *negócio*, a empresa pri-

vada corta, deixa só aquele salariozinho *mermo*. Foi aumentando o tanto de trecho, por exemplo, se 15 *home* tomava conta de vinte e poucos quilômetros, passou a ser cem quilômetros quando privatizou. A Rede Ferroviária era muito organizada. Era muito organizado, tinha uma turma em Galante, outra em Campina, outra em Ingá, a cada vinte e poucos quilômetros, tinha uma turma ferroviária, turma de 10/12/15 *homem*, quando privatizou passou *pra* cem quilômetros e uma turma de 10/15 *homem*, aí ficou mais difícil. No plano de privatização, teve um incentivo *pra* aposentadoria, se aposentou muita gente, os que ficaram, a maioria *tá* aposentado, uns *foi demitido*, e outros se aposentaram. Da turma antiga na CFN, *ficou* uns 50 mais ou menos até se aposentar, nessa safra da CFN, não se aposentou ninguém ainda não, só quem conseguiu foi quem já veio da Rede, na Rede *era* 25 anos *pra* se aposentar, na CFN ninguém consegue se aposentar com 25 anos não, porque eles não dão o laudo *pra* se aposentar não. *Pra* o funcionário piorou, é mais exigência, é mais coisa e menos direito e mais trabalho.

A privatização enfraqueceu e desmobilizou a categoria dos trabalhadores, os sindicatos tiveram papel de grande importância nesse processo, o sindicato dos ferroviários da Paraíba, em ação conjunta com outras entidades sindicais, encabeçou a luta em prol dos servidores. O **Sindicato** dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado da Paraíba (**SINTEFEP**) foi fundado em 25 de maio de 1989, José Cleófas, que é o atual presidente da instituição, nos conta que tudo começou em uma sala na Estação de Itabaiana:

Nosso sindicato começou com uma associação na cidade de Itabaiana, com um grupo de maquinistas, de agente de estações, um pessoal da Via Permanente também, pessoal mecânico.

A finalidade do Sindicato é lutar por melhorias nas condições de vida e de trabalho de seus representados, a representação abrange os trabalhadores em empresas ferroviárias, seja por vínculo terceirizado, contratado ou efetivo. O início das atividades sindicais deu-se em Itabaiana por um motivo específico: lá era uma estação grande, com cerca de 120 funcionários, lá era possível fazer mobilizações e greves. Cleófas conta que “era onde tinha muita resistência *pra* fazer greve, porque, quando os trens chegavam, a gente não deixava mais sair”. Em meio à privatização, o Sindicato perdeu muitos sócios, quase fechou as portas, mas o que possibilitou o funcionamento do Sindicato foi a CBTU²⁷, que não havia entrado no pacote de privatizações. Em relação à quantidade de sócios, ele nos conta que “[...] tínhamos em média 600 sócios, com a privatização da Rede Ferroviária Federal, quando ele assumiu em 1998, nós éramos apenas 280 empregados, quer dizer, uma queda mais de 50%”. Mesmo fragilizado e com o risco eminente de fechar as portas por falta de associados, o SINTEFEP continuou ativo nas manifestações em prol dos ferroviários. De acordo com Cleófas:

[27]. Em relação à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), José Cleófas fala: “A CBTU não pode ser privatizada de forma direta, ela tem que ser privatizada de forma indireta, primeiro precisa passar para o estado ou município, dependendo da malha ferroviária. No caso da Paraíba, a CBTU não pode ir direto para a iniciativa privada, ela tem que ir para o estado, ela percorre a cidade de Cabedelo, João Pessoa, Bayeux e Santa Rita, ela não pode também ser municipalizada, como ela fica em um raio de 30km, ela tinha que passar para o estado, o perigo está aí, porque se o estado assumir a concessão da malha ferroviária, ele pode levar um projeto para a Assembleia Legislativa para que seja concedido à iniciativa privada, mas a gente vem nessa luta desde 1992 e nenhum governador até hoje não aceitou a CBTU, a nossa sorte, já tem estados aí que já *passou* para o estado e já até fechou as portas e fechou a unidade”. Durante o período de privatização, os funcionários da CBTU foram fundamentais para manter a **SINTEFEP, sem filiados, não é possível que um sindicato se mantenha, como nos diz Cleófas**: “todo esse processo pra gente foi danoso pra o movimento sindical porque enfraquece muito, qualquer entidade, sindicato, associação depende de sócios, sem sócios, não sobrevive, nenhuma entidade consegue sobreviver sem associados”.

Em relação à privatização da Rede, a gente foi contra, a gente fez mobilização lá em 1994, quando Itamar saiu que FHC assumiu, a gente foi para a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, quebramos o pau lá, mas não teve jeito [risos], a polícia é muita gente e nós somos pequenos, quem ia para as mobilizações eram os sindicalistas, os trabalhadores ferroviários estavam trabalhando, nem podiam abandonar, entendeu? Quer dizer, foi fácil privatizar a RFFSA, até porque o pessoal não tinha essa consciência toda.

IMAGEM 12 - JOSÉ CLEÓFAS DE BRITO, PRESIDENTE DO SINTEFEP



Fonte: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL).

Como podemos ver na fala de Cleófas, não existia por parte dos trabalhadores o conhecimento do poder que eles tinham nas mãos de fortalecer a categoria, através de mobilização, movimentos, verbalização. As grandes mudanças ocorridas no mundo tive-

ram o povo como protagonistas, mas os trabalhadores ferroviários não tinham instrução nem força para determinada mobilização. Diante das dificuldades enfrentadas, a preocupação maior era sobreviver ao caos em que estavam inseridos. Dessa forma, a luta ficou por conta dos representantes sindicais. Como já dizia a canção que viralizou no Brasil nos anos 90, “o povo tem a força, só precisa descobrir”²⁸. No ano de 1959, Vinicius de Moraes utilizou metáforas para falar do trabalhador e da consciência de classe no poema *O operário em construção*, que descreve bem essa questão social:

[...] mas ele desconhecia esse fato extraordinário: que o operário faz a coisa e a coisa faz o operário. De forma que, certo dia à mesa, ao cortar o pão, o operário foi tomado de uma súbita emoção ao constatar assombrado que tudo naquela mesa - garrafa, prato, facção - era ele quem os fazia. Ele, um humilde operário, um operário em construção²⁹.

Inez Stampa (2011) relata que as demissões e as terceirizações geradas pela privatização foram duros golpes no sindicalismo nacional³⁰. O sindicalismo, principalmente aquele ligado à CUT, representava uma grande pedra no sapato do governo, assim “[...] o governo utilizou todo o seu arsenal de medidas jurídicas, econômicas e até repressiva” (Stampa, 2011, p. 16). A queda do número

[28]. RAP da Felicidade. Intérprete: Cidinho e Doca. Compositor: Julio Cesar Seia Ferreira / Katia Sileia Ribeiro De Oliveira. In: *EU só quero é ser feliz*. Intérprete: Cidinho e Doca. Rio de Janeiro: Columbia, 1995. CD, (5:12). Disponível em: <https://www.letras.mus.br/cidinho-e-doca/235293/>. Acesso em: 5 ago. 2022.

[29]. MORAIS, V. *O operário em construção*. Rio de Janeiro: 1959. Disponível em: <https://www.viniciusdemoraes.com.br/pt-br/poesia/poesias-avulsas/o-operario-em-construcao>. Acesso em: 5 ago. 2022.

[30]. Além das dificuldades ocasionadas pelas privatizações, terceirizações e o desemprego, Inez Stampa (2011, p.112) nos diz que [...] a CUT, que já vinha enfrentando as mudanças conjunturais, com a abertura da economia e as privatizações no governo Collor, além dos embates ideológicos frente à derrota do 'socialismo real', no final da década de 1980, mostrava sinais de mudanças de orientação, o que influenciou bastante os sindicatos a ela ligados.

de associados, além de diminuir a quantidade de trabalhadores envolvidos na luta, deixou o órgão com recursos financeiros limitados. Essa realidade foi nacional, sem as contribuições efetivas, enfraquecia-se a luta da categoria, pois, para realizar as mobilizações, era necessário recurso para transporte, material de divulgação e serviço jurídico. Como Cleófas relata em seu depoimento, os sindicatos, mesmo diante de todas as dificuldades, se organizavam da forma que podiam, mas a falta de apoio da população, os recursos financeiros limitado e a diminuição da quantidade de sócios dificultavam mobilizações maiores.

O papel dos sindicatos foi primordial na luta dos trabalhadores ferroviários, o processo dos anistiados demitidos no Governo Collor se estendeu por 19 anos, a restituição dos cargos só ocorreu no mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva. Durante todos esses anos, as entidades sindicais que representavam os ferroviários aturam de forma ativa, mesmo diante de toda dificuldade enfrentada. Sobre esse processo de reintegração, Cleófas nos explica que:

Os anistiados estavam na luta, independente de ter ou não uma empresa para eles trabalharem, todo processo na justiça demora, se arrasta, nas eleições de 2002/2003, quem é que ganha? Luís Inácio Lula da Silva, ele no Governo Federal, um dos primeiros atos dele foi reintegrar todos os demitidos do governo Collor, como eram milhares de pessoas, todo mundo tinha que fazer um requerimento administrativo *pra* solicitar a reintegração, foi onde os sindicatos entraram procurando essas milhares de pessoas, cada sindicato procurava sua categoria, como a gente era do Sindicato dos Ferroviários, fomos procurar os ferroviários demitidos nesse período, começou em março de 1990 a setembro de 1991, foi quase um ano de demissões nesse go-

verno Collor, nesse maldito governo Collor. Como demorou muito, foi de 1990 a 2002/2003, mais ou menos, muitos morreram, se aposentaram ou até mesmo se suicidaram, foi uma tragédia total, foi uma tragédia na época, entendeu? Aqui no estado da Paraíba, foram poucos, mesmo assim um estado como São Paulo, que houve milhares de demissões nesses órgãos públicos, tinha gente de Itabaiana que *foram* morar em São Paulo, *pra* achar esse povo foi muita dificuldade, mas mesmo assim a gente achou muita gente. O processo de privatização foi terrível, eles voltaram, mas voltaram *pra* onde se não existia mais Rede Ferroviária Federal? Foi quando a gente procurou órgãos públicos para eles trabalharem, aí eu tinha conhecimento na Universidade Federal e conseguimos realocar esse pessoal, em Campina Grande, foram para a UFCG, em João Pessoa, foi na DRT, Ministério do Trabalho, Ministério da Pesca e saímos encaixando esse pessoal, a maioria, a gente conseguiu reintegrar, por isso é muito *importante* os sindicatos, o papel dos sindicatos foi importante até quando Collor negociou o mandato, a gente começou a procurar os deputados do campo progressista.

Na Paraíba, 14 anistiados conseguiram ser restituídos aos seus cargos, dos quais apenas 3 em Campina Grande. Como não existia mais a Rede Ferroviária, esses funcionários foram realocados para outras instituições: em Campina Grande, José de Oliveira, Jailton Florentino da Silva e Edmilson Eneas da Silva foram realocados para a Universidade Federal de Campina Grande. Depois de tantos anos de processo judicial, reaver seus empregos era um sonho, uma realidade que muitos não conseguiram vivenciar, já que, nesse período, muitos haviam se aposentado, falecido ou não tinham mais condições físicas para voltar a trabalhar. José de Oliveira e

sua esposa Analice relembram o momento em que souberam do novo emprego:

- Oliveira: Quando saiu a restituição, eu tinha botado um barzinho *pra* vender cachaça, um monte de gente bebendo, aí o cara ligou de João Pessoa dizendo: Oliveira, tua portaria saiu do Ministério do Transporte *pra* tu ir trabalhar na Universidade Federal. Eu disse: *mar*, rapaz, é verdade mesmo? Eu tô é aqui vendendo cachaça, ele disse: pode fechar o bar que é verdade *mermo*. Eu fiquei tão contente no mundo que não liguei *pra* bebo, não liguei *pra* nada mais, fui logo fechando, fui dizendo: rapaz, vão acabando de beber aí que eu vou é fechar, a partir de hoje ninguém bebe aqui mais não. [risos]

- Analice: Me *arrupiei* todinha só de lembrar!

- Oliveira: Pediram uma bateria de exame *pra* voltar, graças a Deus, eu ainda tinha saúde *pra* retornar depois de todwos esses anos, retornei no dia 17 de janeiro de 2011, ainda me lembro. Quando chegou no final do mês, eu só tinha trabalhado 13 dias, eu recebi mais dinheiro esses 13 dias do que a vida inteira na fábrica de plástico, 13 dias só de serviço.

Depois de muitos percalços, a volta ao trabalho foi real, como vimos, foram anos de sofrimento, espera e angústia. Depois de ganhar o processo judicial, foram mais anos de espera até tudo se realinhar e serem encontrados novos locais de trabalho e novas funções. Hoje Oliveira e seu inseparável amigo Edmilson, chamado popularmente pelos amigos de Mossoró, vivem um outro momento de suas vidas, juntos ao colega Jailton. Esses homens, pela primeira vez depois de muitos anos, contemplam a realidade de um emprego digno e justo, como nos diz José de Oliveira:

Eu trabalho com meu computador *pra* fazer cada-astro de aposentado, tirar contracheque, eu desenrolei na internet [...] *tô* fazendo um curso de informática, aí aprendi muito, eu trabalho na Secretaria de Recursos Humanos, Jailton trabalha na Prefeitura Universitária como chefe dos porteiros, e Edmilson no Gabinete do Reitor. A gente chegou lá tudo analfabeto, eu treinei logo *tudim pra* quando alguém perguntar a gente dizer que tem o segundo grau, a gente vai ficar no meio dos *doutor* analfabeto? [risos], eu disse: é *pra* todo mundo dizer que tem o segundo grau. Mossoró nem o nome sabe assinar, a gente fica lá no meio dos *doutor* e eles pensando que a gente tem o segundo grau, uma vez mandaram ele assinar o nome, aí disseram: *tô* entendendo não, aí ele disse: isso é letra de médico, rapaz! Mossoró quando assina o nome dele ainda *falta* três letras [risos]. Eu desenrolei, eu ficava olhando o povo mexendo no computador, aí teve um dia que eu decidi tentar, quebrei dois [risos] quebrei logo dois! Mas fui praticando, mexendo, comprei meu notebook, meu computador e deu certo. Mas o povo não sabe lá que nós somos *analfabeto* não, me perguntaram se eu era maquinista lá, eu disse que trabalhava na via, e eles lá *sabia* o que era via [risos]. É muito bom ter um emprego digno, é outra vida, me sinto gente, sou muito respeitado lá. Depois de tanto sofrimento, hoje eu, analfabeto, sento em cadeira de doutor. Na UFCG, hoje tem 3 anistiados da RRFSA e 4 da CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento).

Como nos diz o poema *Catando os cacos do caos*, de Affonso Romano de Sant'Anna, esses homens precisaram:

Catar os cacos do caos, como quem cata no deserto o cacto - como se fosse flor [...]. Recortar o sentido, como o alfaiate-artista, costurá-lo pelo avesso com a inconsútil emenda à vista [...]. Catar os cacos do

presente e outrora e enfrentar a noite com o vitral da aurora³¹.

Eles precisaram criar táticas para sobreviver sem se entregar às intempéries, catando os cacos da vida e se reerguendo. Como aponta Alberti (1990):

Mas acreditamos que a principal característica do documento de história oral não consiste no ineditismo de alguma informação, nem tampouco no preenchimento de lacunas de que se ressentem os arquivos de documentos escritos ou iconográficos, por exemplo. Sua peculiaridade e a da história oral como um todo decorre de toda uma postura com relação à história e às configurações socioculturais, que privilegia a recuperação do vivido conforme concebido por quem viveu (p. 5).

A reintegração de José de Oliveira modificou completamente a sua vida, possibilitou a compra do seu primeiro carro, a moradia desejada, permitiu novos conhecimentos e aspirações. Após alguns anos da restituição do emprego, o antigo ferroviário conseguiu se aposentar, mas a aposentadoria não o parou: o novo emprego permitiu que Oliveira se sentisse vivo novamente e, aos 64 anos, ele continua cumprindo sua rotina de trabalho na Universidade Federal de Campina Grande rigorosamente, com entusiasmo e vigor³². A volta ao trabalho permitiu ainda que o antigo ferroviário con-

[31]. SANT'ANNA, A. R. Catando os cacos do caos. In: SPITALI, H. *Reflexões de Nós*. [S.l.]. 29 ago. 2009. Disponível em: <http://reflexoes-de-nos.blogspot.com/2009/08/catando-os-cacos-do-caos.html>. Acesso em: 7 ago. 2022.

[32]. De acordo com a Constituição (anterior à Reforma Trabalhista de 2019), caso seja um desejo do servidor, o livre exercício da profissão é um direito, portanto, mesmo em caso de aposentadoria, o servidor pode continuar trabalhando.

seguisse arcar com os custos de um profissional especializado em direito previdenciário para que sua esposa conseguisse também sua aposentadoria. Devido ao trabalho exaustivo em um hospital, Analice adquiriu alguns problemas de saúde que, associados aos problemas ósseos comuns à idade, acabaram impossibilitando algumas atividades simples do dia a dia. A aposentadoria dos dois e o salário de Oliveira permitiram que a família voltasse a ter uma vida mais confortável, a comer bem, a ter uma boa moradia, a custear tratamentos médicos, a ter lazer, enfim permitiram que vivessem dignamente.

Os seus filhos cresceram, constituíram as suas famílias, Aurineide, a filha mais velha, conseguiu a aprovação em um concurso público e, apesar de todas as dificuldades vividas, ingressou no ensino superior e se formou aos 43 anos de idade; sua irmã do meio também conseguiu ingressar em uma universidade e ser aprovada em um concurso público. Vendo todas as dificuldades vividas pela família e pelo pai, atualmente trabalha na direção de um Sindicato e usa sua instrução e representatividade para lutar pelo direito de outros trabalhadores. A família Oliveira, depois de todos os percalços, conseguiu ressignificar todo o sofrimento.

- Aurineide: O retorno foi uma das maiores alegrias que a gente já teve.

- Oliveira: *Escapemo* porque o milagre de Deus é grande, hoje nós *tamo* contando vitória, hoje graças a Deus a vida é outra. Depois de tudo que nós *passou*, hoje *tamo* numa vida muito boa. Quando eu fazia serviço nessa rua que eu moro, eu ficava pensando que um dia, com fé em Deus, eu ia morar ali, e hoje eu *tô* morando!

Já o ferroviário José Cleófas continua atuando à frente do Sindicato dos Ferroviários e lutando pelos direitos desses trabalhado-

res. Mesmo com a drástica diminuição do número de ferroviários ativos, o SINTEFEP permanece na representação dos trabalhadores da CBTU, auxiliando os ferroviários anistiados e aposentados, além de lutar judicialmente pela reconstrução das ferrovias paraibanas abandonadas. A família de Cleófas ainda reside na Vila dos Ferroviários da Estação Nova e, quando o assunto é ferrovia, sempre se mostra disposta a ajudar a reconstruir esses acontecimentos através das suas memórias.

O ferroviário José Arimatéia, mesmo após a aposentadoria, permanece trabalhando como ferroviário. Durante a semana, Arimatéia trabalha em João Pessoa na CBTU e, aos finais de semana, retorna para Campina Grande para ficar com a família. Em seu depoimento simples e sincero, é possível sentir o orgulho que ele carrega pela estrada de ferro; em suas veias, corre o sangue ferroviário; com saudosismo, ele relembra as estradas de ferro que ajudou a construir Brasil afora: “A música de Luiz Gonzaga fala das estações *todinha* que eu trabalhei, trabalhei na manutenção ajeitando a linha *pra* o trem andar”. A música a que Arimatéia se refere é *De Teresina a São Luiz*:

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luís do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração
O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa
Bom dia, Caxias, terra morena
de Gonçalves Dias
Dona Sinhá avisa pra seu Dá
Que eu tô muito avexado

Dessa vez não vou ficar [...]
Boa tarde, Codó, do folclore e do catimbó
Gostei de ver cabrochas de bom trato
Vendendo aos passageiros
De comer mostrando o prato [...]
Alô, Coroatá, os cearenses
acabam de chegar
Meus irmãos, um abraço bem feliz
Vocês vão para Pedreiras
Que eu vou pra São Luís [...]³³

Os relatos orais de memória nos fornecem detalhes que só quem viveu tal época é capaz de dar. Assim a oralidade nos permite capturar do passado as marcas do sensível, extraindo desses depoimentos experiências individuais e coletivas e realizando um mosaico com as sensibilidades fragmentadas, que permitem descortinar as estruturas do sensível. As reflexões construídas ao longo deste capítulo apontam que as desestatizações ocorridas no Brasil, na década de 1990, mostraram-se perversas com aqueles que dependiam da estação para sua sobrevivência. As memórias dos ferroviários da Estação Nova trouxeram à tona uma realidade pouco conhecida de uma privatização. Como nos diz Aranha (2014, p.391), é impossível “construir um objeto histórico sem considerar rastros e/ou testemunhos produzidos pelos atores sociais numa experiência dada do passado”.

[33]. Música de Teresina a São Luís, composição de Luiz Gonzaga, disponível em: https://www.letras.mus.br/luiz-gonzaga/459471/. Acesso em: 04 set. 2022.

FRAGMENTOS DE UMA ESTAÇÃO:
ABANDONO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO
DA ESTAÇÃO NOVA E AS NOVAS
FORMAS DE APROPRIAÇÕES

EU SEMPRE SONHO QUE UMA COISA GERA,
NUNCA NADA ESTÁ MORTO. O QUE PARECE VIVO,
ADUBA. O QUE PARECE ESTÁTICO, ESPERA.
- ADÉLIA PRADO

PATRIMÔNIO CULTURAL E INDUSTRIAL

Etimologicamente, a palavra “patrimônio” (do latim patrimonium) significa “herança, propriedade paternal”, em um sentido amplo, pode ser associado a bens herdados ou produzidos por nossos antepassados. Dessa maneira, entende-se por patrimônio um conjunto de bens culturais que arrolam arquiteturas, paisagens, gastronomia, arte, documentos, pessoas

[1]. Disponível em: https://origemdapalavra.com.br/pergunta/patrimonio. Acesso em: 08 out. 2022.

e experiências coletivas². De acordo com a Constituição Federativa de 1988, entende-se por patrimônio cultural brasileiro:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico³.

O patrimônio histórico e cultural é formado por bens materiais e imateriais. Ao longo de toda a história, as civilizações sempre deixaram rastros materiais que registraram suas histórias, identidades e tradições. Como nos diz Suzana Gastal (2006, p. 101), os locais trazem marcas do modo de viver de quem habitou determinado espaço. Nestes lugares, estão “[...] as marcas do local construídas no tempo”. Assim:

O trazer à lembrança é uma espécie de exercício de resgate do tempo perdido, evocação de um passado

[2]. Ao longo dos anos, o conceito de patrimônio cultural vem se ampliando e ganhando novas formas de pensar, sua definição tem englobado diversas áreas de conhecimento, exemplo: na saúde (patrimônio genético), nas exatas (patrimônio tecnológico), na arquitetura (patrimônio industrial), além dos patrimônios imateriais ou intangíveis.

[3]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf. Acesso em: 08 out. 2022.

que compartilhamos com os que nos precederam, representado por um edifício, uma rua, um artefato, uma imagem ou mesmo uma prática social cotidiana transmitida de geração para geração pela oralidade. Os vestígios do passado, investidos de um poder que adverte e interpela a memória coletiva, materializam esse passado no presente e se oferecem como experiências cognitivas e estéticas. A permanência das marcas físicas e subjetivas na paisagem social, ao potencializar a rememoração da existência dos construtores e usuários dos espaços do passado, faz-nos herdeiros de uma tradição capaz de conceber e construir lugares para as vivências do grupo. É exatamente nesse sentido que os espaços arquitetônicos considerados patrimônio histórico vinculam-se à noção de monumento, uma vez que nos impelem ao exercício de reconhecimento/pertencimento, resgatando de nossa memória símbolos, imagens e vivências individuais e sociais temporalmente delimitadas (severo, 2004, p. 1).

Le Goff (1992) nos diz que monumento é tudo aquilo que pode evocar o passado, que perpetua uma recordação, nesse prisma, a memória é fundamental para conservar os acontecimentos que marcaram esses espaços e contribuir para a sua preservação. A história realiza o resgate da memória procurando salvar o passado para servir ao presente e ao futuro, desse modo, “[...] o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores⁴.

[4]. Utilizando as discussões norteadas pelo autor Le Goff, Paulo Cesar Tomaz (2010, p. 6) nos diz que: “Destarte a definição dos monumentos se aproxima do conceito de documentos: testemunhos de uma época, mas testemunhos que pretendem perpetuar uma visão, uma interpretação, uma memória. A preservação do patrimônio histórico deve-se ao fato de que a vida de uma comunidade, de um povo, está relacionada ao seu passado, à sua

Os patrimônios são fontes valorosas no processo de pesquisa em diversas áreas de estudo. Esses monumentos não são feitos apenas de cal e cimento, mas são espaços que foram habitados por pessoas e essas pessoas, por sua vez, carregam as marcas individuais das suas próprias vivências. Essa troca de bagagens (viva e pulsante), umas com as outras, enriquece as tramas. Como ressalta Ecléa Bosi (1987, p. 199-200), “[...] cada geração tem, de sua cidade, a memória de acontecimentos que são pontos de amarração de sua história [...] as lembranças se apoiam nas pedras da cidade”. Essas histórias perduram por anos, sobrevivem ao tempo e constituem a história de um patrimônio, tornando-se um importante documento para a historiografia. Como nos diz Lucien Febvre:

A história faz-se com documentos escritos, sem dúvida. Quando estes existem. Mas pode fazer-se, deve fazer-se sem documentos escritos, quando não existem. Com tudo o que a habilidade do historiador lhe permite utilizar para fabricar o seu mel, na falta das flores habituais. Logo, com palavras. Signos. Paisagens e telhas. Com as formas do campo e das ervas daninhas. Com os eclipses da lua e a atrelagem dos cavalos de tiro. Com os exames de pedras feitos pelos geólogos e com as análises de metais feitas pelos químicos. Numa palavra, com tudo o que, pertencendo ao homem, depende do homem, serve ao homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem (Febvre apud Le Goff, 1992, p. 540).

vivência, às transformações ocorridas na sua história. A preservação tem por objetivo guardar a memória dos acontecimentos, suas origens, sua razão de ser. Torna-se também imprescindível relacionar os indivíduos e a comunidade com o edifício a ser preservado, visto que uma cidade, no seu viver cotidiano, tem sua identidade refletida nos lugares cuja memória os indivíduos constroem no dia a dia. Preservar o patrimônio histórico é relacioná-lo com as interações humanas a ele ligadas”.

Os patrimônios culturais compreendem, dentro de suas formas, uma complexidade de representações, expressões e significados. As formas de representação do patrimônio cultural, atreladas aos processos de industrialização, compõem os chamados patrimônios industriais. De acordo com a Carta de Nizhny Tagil⁵ (2003):

O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam 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 infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (Icomos, 2006, p. 37- 38).

Os complexos ferroviários configuram-se como patrimônios industriais, os quais conglomeram móveis e imóveis, englobam todas as edificações das estações, incluindo maquinários, armazéns, terrenos, trechos de linha, locomotivas, materiais rodantes, carros de passageiros, além de mobiliários, relógios, sinos e documentos⁶. De acordo com o IPHAN, o inventário ferroviário contabiliza 52 mil imóveis e 15 mil bens móveis⁷. Para além do patrimônio

[5]. O conceito de patrimônio industrial foi construído em 2003 com a Carta de Nizhny Tagil, criada ao final de uma conferência na Rússia, conhecida como The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), vinculado ao International Council on Monuments and Sites (ICOMOS).

[6]. De acordo com a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) é do IPHAN.

[7]. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 14 out. 2022.

material os complexos ferroviários apresentam dimensões imateriais que são os testemunhos, a paisagem, relações de trabalho e as vivências. Maria Emília Lopes Freire nos diz que:

Partindo-se, portanto, de tal entendimento, observa-se que o termo patrimônio ferroviário, não se restringe a elementos simples e isolados reduzidos a sua materialidade. Muito pelo contrário, está se falando de um objeto constituído de estruturas, processos, funções, interações, conexões e memórias, apresentando-se como um fenômeno complexo. (Freire, 2016, p. 60).

Para promover preservação e identificações desses patrimônios culturais foram criados documentos e órgãos específicos. No Brasil o primeiro órgão de preservação patrimonial foi instituído pelo Decreto nº 24.735 de 14 de julho de 1934, era a Inspetoria de Monumentos Nacionais, o IMN foi criado em um contexto de reforma urbana no Brasil, o objetivo principal era fiscalizar para que as edificações antigas não fossem destruídas e que objetos que faziam parte da história nacional não fossem ilegalmente vendidos, o órgão funcionou durante 3 anos. *No ano de 1937 foi criado oficialmente o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)*, o órgão foi criado com o objetivo de proteger o patrimônio cultural brasileiro. O artigo 46 da Lei nº 378 previa que: “fica criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, com a finalidade de promover, em todo o País e de modo permanente, o tombamento, a conservação, o enriquecimento e o conhecimento do patrimônio histórico e artístico nacional”, ficou ativo durante nove anos, e no seu período de funcionamento tombou 474 bens. No ano de 1946, o Decreto-lei nº 8.534 modificou o nome da insti-

tuição para Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN). Em 1970 o DPHAN é transformado em Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), atualmente o IPHAN atualmente se divide em 27 Superintendências estaduais⁸.

A fundamentação teórico-crítica para que os bens culturais se constituam se dão por meio das cartas patrimoniais, as cartas são documentos que contém medidas de ações, planos de conservação, reparo e manutenção e conceitos. As cartas são resultado de discussões criadas em determinados contextos por especialistas e organismos que trabalham com patrimônios culturais. De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), existem mais de 40 cartas patrimoniais, entre as quais: Cartas de Atenas (1931-1933), Recomendação de Nova Délhi (1956), Recomendação Paris (1962), Carta de Veneza (1964), Declaração de Estocolmo (1972), Carta de Petrópolis (1987), Carta de Nizhny Tagil.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA: DECLÍNIO E ABANDONO

O Brasil é o único dos países de dimensão continental que esfacelou o patrimônio ferroviário em detrimento das rodovias. Esse desmantelamento foi estratégico e ocorreu paulatinamente, por uma irresponsabilidade histórica ao longo de vários governos. Tal tendência foi seguida e acentuada pelas empresas privadas. A Companhia Ferroviária do Nordeste iniciou suas operações na Estação Nova no ano de 1998, desde então tudo mudou, a empresa privada

[8]. Superintendências do IPHAN: Acre, Alagoas, Amapá, Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima, Santa Catarina, São Paulo, Sergipe, Tocantins.

assumiu suas atividades e inseriu uma série de transformações que foram decisivas para o esfacelamento desse patrimônio.

José Cleófas nos conta que o interesse das empresas privadas não eram as estações e sim a malha ferroviária. Depois de uma série de pressões por parte do governo, as empresas assumiram também, no pacote de privatização, os pátios ferroviários. As linhas que davam maior lucratividade foram mantidas, enquanto as linhas consideradas deficitárias foram abandonadas junto com suas estações. De acordo com o ferroviário:

Esse processo de privatização foi tão danoso! Quando o governo concedeu a malha ferroviária à empresa MANO, era um grupo chamado MANO (Malha Nordeste), que era o Bradesco Seguros, era O Globo da África do Sul, era a CSN e a Vale do Rio Doce, era um *holding* que assumiu a Malha Nordeste. A lógica do empresário é o lucro, ele não quer outra coisa a não ser lucro, o governo FHC fez uma pressão muito grande *pra* eles assumirem todos os pátios ferroviários de todas as estações, ele assumiu porque a intenção não *era* as estações, não *era* os pátios, eles queriam só a malha ferroviária, a linha *pra* transportar sua carga, eles já *tinha* assumido em outros estados e fizeram um processo de informatização, eles usaram muito a tecnologia, e muitos serviços que eram feitos manualmente pelos empregados ferroviários passaram a ser feitos pelo computador, via online, despacho de vagões, documentações, eles demitiram a figura do manobrador, que era uma função que existia na ferrovia, colocaram um instrumento chamado *autotrak* nas locomotivas, isso é nada mais que um notebook, onde você pedia licença direto para o CCO (Centro de Cultura Operacional), em Fortaleza. Essas estações ficaram obsoletas, não *tinha* sentido aqueles prédios enormes e armazéns [...].

O serviço operacional da CFN passou a ser automatizado, o que contribuiu tanto para aumentar o número de demissões quanto para tornar as estações menos movimentadas. A modernidade que gera transformação também ocasiona ameaças, perdas, destruições, como nos diz Berman ao citar o poeta francês Baudelaire: “Por modernidade eu entendo o efêmero, o contingente, a metade da arte cuja outra metade é eterna e imutável” (Berman, 2007, p. 160). O mundo moderno apresenta-se desencantado, como nos diz Max Weber (2004), o desencantamento do mundo, tudo é mutável, o homem moderno sempre está em busca do novo, as políticas rodoviárias aniquilaram as ferrovias. Como aponta Marshall Berman:

O traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas as mesmas forças. Deparamo-nos aqui com uma estranha dialética, em que um tipo de modernismo ao mesmo tempo que encontra energia e se exaure a si mesmo, tentando aniquilar o outro, tudo em nome do modernismo (Berman, 2007, p. 196-197).

As estações foram criadas para serem locais de intensa sociabilidade, locais de encontros, vivências, esperas e despedidas; com a privatização, tornaram-se lugares desabitados. A falta de utilidade das estações foi decisiva para a sua degradação. Em relação à Estação Nova, Cleófas nos conta que:

Os armazéns só tinham sentido na RFFSA porque a Rede transportava de passarinhos a gato, qualquer mercadoria tanto do pequeno produtor como dos grandes latifundiários, a Rede Ferroviária tinha um *flash* social, a Rede Ferroviária foi criada mesmo *pra dá* lucro, aí muito desses armazéns enormes, como tem aqui em Campina Grande, aqueles armazéns enormes que hoje estão só o esqueleto, lá guardavam mercadorias, exemplo: Jessica queria trazer lá

de Sousa quinhentos quilos de manga ou de coco, seu coco vinha no vagão bagagem. Chegava aqui, ficava no armazém até você *vim* pegar a mercadoria, os próprios correios mandavam aqueles pacotes de telegrama, na época, o meio de transporte mais rápido era a ferrovia. Aí quando a privatização chegou, não se interessaram mais nesses prédios, eles só queriam a carga porta a porta, eles pegavam o açúcar das usinas, pegavam o minério lá da mineradora direto *pra* o porto, aí praticamente aqui as estações não tinham serventia nenhuma, por isso abandonaram, aí começou mesmo o abandono em si na Estação de Campina Grande, uma Estação linda, era muito bonita aquela Estação, os funcionários ficaram resumidos a um empregado porque a manobra que era feita pelo manobrador, pelo auxiliar de maquinista, o segurança era terceirizado, o que podia terceirizar terceirizou, tudo então ficou, essas estações, tudo sem serventia. O escritório mesmo, o pessoal *foram* tudo transferido *pra* Fortaleza, centralizaram tudo em Fortaleza, aí essas estações como Campina Grande, Sousa, Patos, Itabaiana não *tinha* mais sentido *pra* eles, ficou um posto de abastecimento em Itabaiana e um posto de abastecimento em Sousa, aí começou a degradação da Estação Nova de Campina Grande devido a isso, à falta de sua utilidade para empresa privada.

A CFN iniciou suas operações na Estação Nova, em 1998, apenas com o transporte de cargas; aos poucos, os trens foram reareando, até que, no ano de 2011, a empresa abandonou o prédio por considerar a malha economicamente inviável. De acordo com José Cleófas:

De 1998 até 2011, quase não tinha mais empregado, só tinha um empregado à noite e um segurança quando o trem chegava, mas ninguém mexia, tinha

um pátio iluminado, segurança, aquela coisa toda, mas o último trem circulou aqui em outubro de 2011, trem comercial, foi o último trem. Quando foi em janeiro de 2012, eles fecharam a estação de vez, e o único empregado que tinha, que fazia o serviço escriturário, foi transferido para Fortaleza, aí não ficou mais ninguém, demitiram o segurança e abandonaram.

Os contratos de concessão das ferrovias para as empresas privadas foram de 30 anos; nesse prazo, era de responsabilidade das empresas cuidar e zelar do patrimônio e da malha ferroviária. Para isso, foi criada, em 2001, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para fiscalização e regulamentação das concessões realizadas. Contudo, houve omissão em relação ao não cumprimento dos contratos realizados, já que as empresas não sofriam nenhuma punição em relação ao descumprimento do contrato. Concordamos com Fernando Abelha quando ele fala que a “ANTT dorme em berço esplêndido”⁹. Há uma ineficiência em múltiplas esferas, a ANTT não fiscaliza, o Estado não intervém e a iniciativa privada age com descaso.

A responsabilidade de fiscalização da linha ferroviária ficou sob encargo da ANTT, enquanto as estações ficaram sob incumbência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). José Cleófas nos explica que:

Em 2007, no governo Lula, houve a extinção da Rede Ferroviária Federal porque a Rede, ela foi privatizada, mas ela ficou em um processo chamado processo em liquidação, tinha que pagar todos os passivos trabalhistas, auxílios previdenciários,

[9]. Disponível em: <https://ferroviavezevoz.com/2022/05/11/abandono-pelas-concessionarias-e-furtos-de-material-sao-constantas-nas-ferrovias-concedidas-pelo-governo/>. Acesso em: 09 ago. 2022.

dívidas com o INSS, dívidas com os órgãos que a Rede tinha convênio, aí ficou em liquidação, ela foi privatizada em 1997 e ficou até 2007 nesse processo de liquidação, em 2007, ela foi extinta de vez. Aí o que foi que o governo fez, a malha ferroviária em si onde *circula* os trens quem ficou responsável foi a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), e as estações, alojamento dos maquinistas, o depósito de via permanente, o responsável era o DNIT.

De acordo com o art. 8º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, o DNIT recebeu por transferência:

- I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;
- II - os bens móveis não operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e
- III - os demais bens móveis não operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei;
- IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC (Fundo Contingente), devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República¹⁰.

[10]. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/patrimonio-ferroviario-1/patrimonio-ferroviario>. Acesso em: 15 out. 2022.

A responsabilidade pela manutenção do Complexo Ferroviário da Estação Nova circulou por várias instâncias até parar no DNIT. A empresa privada que arrendou a Estação não se interessava pelo prédio, o governo se isentou da responsabilidade, transferindo-a para o DNIT, atribuiu a função, porém não ofereceu custeio para que fosse realizada a manutenção do espaço. As estações foram lançadas de mão em mão até ninguém querer mais segurar a responsabilidade de manutenção do patrimônio¹¹. Segundo Cleófas:

As estações, como eram áreas operacionais, em 2007, ficou sob a responsabilidade do DNIT, o DNIT falava *pra* gente dos Sindicatos, olhe, *tá lá* a lei de extinção da RFFSA, o DNIT é realmente responsável pelas estações, pelos pátios, de *dá* segurança às estações, mas falta o principal, o dinheiro. Te entregam um patrimônio daquele, mas num tem que ter o custeio? O investimento *pra* custear a manutenção, porque um prédio daquele, mesmo *tando* sem ninguém, com o tempo ele vai se degradando, o DNIT até hoje fala que não tem culpa de nada que aconteceu na estação de Campina Grande, porque foi tombada pelo IPHAN, mas nenhum desses órgãos *receberam* um real do governo Federal, desde o governo Lula até o governo Bolsonaro, quer dizer, é um abandono total do patrimônio público. Aí o que aconteceu com a Estação Ferroviária Nova foi isso, tanto com Campina Grande quanto com Pocinhos, Soledade, todas as estações que a prefeitura não assumiu foram abandonadas, destruídas. O contrato é de 25 anos, tem uns que até 30 anos, mas só que, no contrato, *existe* os chamados aditivos, o que foi que a FTL (Ferrovia Transnordestina de Logística) fez, olhe, eu só quero a malha, que é a linha, os

[11]. A área encontra-se no impasse entre governo federal, estadual e municipal. Apenas no ano de 2021 a prefeitura municipal de Campina Grande manifestou interesse de ter posse da área.

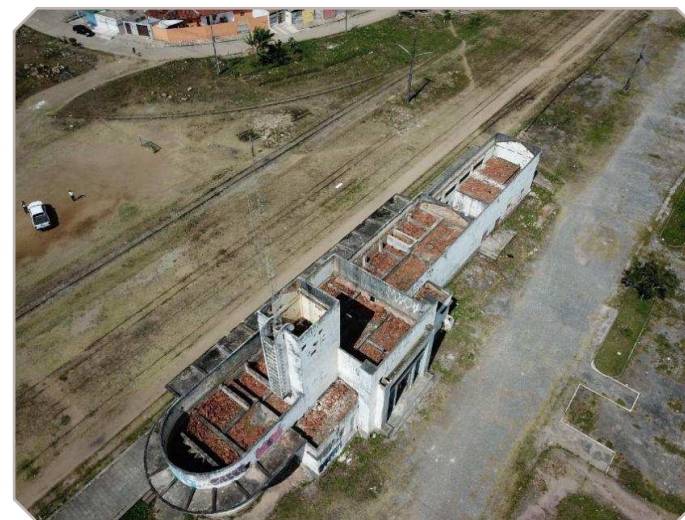
imóveis, que são as estações, eu não quero, aí ele faz um processo chamado de devolução, devolve para o DNIT, nesse ponto, a FTL não tem mais culpa, porque devolveram o imóvel, é como eu te ceder um imóvel aqui na praia *pra* tu explorar por dez anos, aí com cinco anos você não quer mais, aí me devolve de volta, foi isso que aconteceu, aí o prejuízo foi enorme porque o DNIT assumiu de fato, mas não assumiu de direito, aliás o direito não, o dever, não teve o dever de manter o prédio em ordem, de fazer manutenção, de colocar um segurança, ou segurança eletrônica, colocar uma pessoa *pra* fazer limpeza, ou até cercar a área, não fez nada disso, aí o vandalismo chegou e destruiu.

Enquanto há o impasse entre as esferas governamentais em relação à posse e à reconstrução/reutilização do espaço, o patrimônio padece em estado de ruínas, as ações do tempo são visíveis; telhados, janelas, portas, portões e parte da estrutura já não existem mais; em alguns trechos, não é possível mais visualizar os trilhos, devido à vegetação alta. Como nos diz Souza (2021, p. 82), “a estação continua lá deteriorada e já sem os portões. A sensação é que ela está se esvaindo aos poucos e, dentro de poucos anos, terá desaparecido completamente”.

Para maior compreensão da situação atual do Complexo Ferroviário da Estação Nova, utilizamos as imagens para oferecer detalhes sobre as edificações e suas apropriações. As fotografias emanam, por meio de seus registros, elementos importantes para leitura da realidade. Ciavatta (2002, p.66) nos diz: “O que é visível na fotografia revela e oculta. [...] talvez a grande sedução da imagem esteja na história do que ainda está invisível. Mostrar o invisível é buscar outras visões, outras linguagens e outros discursos”. Dessa forma, utilizamos as iconografias para nortear e

oferecer detalhes sobre o estado de sucateamento das edificações e os atores sociais que convivem nesse espaço.

IMAGEM 13 - IMAGEM DE DRONE DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA



Fonte: Júlio Uchoa¹²

A Imagem 13 retrata a situação da edificação de maior importância dentro desse Complexo Ferroviário, o prédio era utilizado para embarque e desembarque de passageiros. A localização da edificação possuía plataforma elevada para acesso a vagões, sanitários, bilheterias e salas. A imagem obtida por drone nos mostra a opulência da estação ontem e hoje. Em dado momento, esse prédio era a edificação com maior tráfego de pessoas, já que os mais diversos

[12]. Disponível em: <http://grupodepesquisaarquitecturaelugar.blogspot.com/2022/03/smart-heritage-city-patrimonio.html>. Acesso em: 16 out. 2022.

tipos de atores sociais passavam por esse espaço: homens, mulheres, crianças, trabalhadores, turistas. O prédio, que já foi símbolo do movimento e das interações sociais, se resume hoje à inércia, sobretudo à inação política, manifestando a falta de interesse de décadas da esfera pública na manutenção e reutilização do lugar.

De acordo com Afonso *et al.* (2021):

Sendo o bloco de maior importância do conjunto, a edificação se destaca por seu característico estilo *Art Déco*, localizando-se na porção central ao norte da área do pátio, facilmente acessada pelas escadarias de acesso advindas da avenida Almeida Barreto. Dentre seus principais elementos, temos a torre do relógio, ponto edificado mais alto do complexo, e a porção leste arredondada está sobreposta por marquises em concreto armado, que demarcam a fachada sul e leste [...] por sua importância e destaque frente ao próprio conjunto, o avançado estado de degradação do edifício nos dá um panorama geral do abandono do Pátio Ferroviário. Logo em sua entrada principal, há um painel artístico feito em cerâmica representando a cultura ferroviária local, de autoria de Paulo Neves e datado de 1960 (um ano antes da inauguração) e que se encontra completamente pichado e, em partes, descascado. Os portões metálicos da entrada principal, personalizados e feitos sob medida, foram em parte furtados, tendo permanecido peças em avançado estado de oxidação. Destaca-se também a grande quantidade de pontos de infiltração da laje de cobertura, tendo em vista o destelhamento anterior, sofrido pela edificação (Afonso *et al.*, 2021, p. 14-15).

O problema de abandono das edificações da Estação Nova envolve problemas sanitários, de segurança pública e até mesmo ambientais; as paredes e os telhados desmoronam e ameaçam

os cidadãos que circulam pelo espaço; a falta de uso propicia o acúmulo de lixo e a proliferação de animais peçonhentos, além de outros problemas. Dos resquícios dos tempos áureos, restam apenas algumas paredes e parte do piso, as viagens e a magia do trem paulatinamente foram sucumbidas pelas transformações modernas, que reduziram um lugar de intensa sociabilidade a um espaço invisibilizado.

As imagens seguintes remetem ao galpão de armazenamento da Estação Nova, que apresenta alto grau de degradação. A edificação possui 84 metros, foi um dos primeiros a serem construídos na década de 1950. A área era utilizada para armazenamento de mercadorias que chegavam à estação e como almoxarifado. O desnível topográfico da Estação faz com que o galpão de armazenamento fique pouco visível para quem transita pela Avenida Professor Almeida Barreto. Dessa forma, “essa dificuldade de visibilidade favoreceu o processo de deterioração do bloco após o abandono por parte do poder público, a partir disso, esse processo se acelerou em relação aos demais blocos” (Pereira *et al.*, 2021, p. 6). Ainda em relação ao galpão de armazenamento:

Disposto de forma pavilhonar, com aproximadamente 84m de comprimento, apresenta um avançado estado de degradação - a edificação se encontra sem a cobertura, fato constatado por imagens de satélite, e vedação da fachada oeste totalmente demolida. Também se faz presente o grande acúmulo de lixo no entorno imediato do edifício, além das diversas pichações, tanto internas quanto externas. Atualmente, identifica-se uma ocupação irregular, ao lado do bloco, utilizada como currais para criação de animais que circulam livremente pelas ruínas do edifício ao longo do dia. Recentemente, também se constatou o uso dos antigos ambientes

de apoio como criadouros de porcos, prejudicando ainda mais a salubridade e as questões sanitárias locais. (Afonso *et al.*, 2021, p. 11).

IMAGEM 14 - GALPÃO DE ARMAZENAMENTO NO ANO DE 2019



Fonte: Arquivo do Sindicato dos Ferroviários (SINTEFEP, 2022).

Na década de 70, tem-se a construção do edifício responsável por atender as atividades administrativas do Pátio, concebido enquanto um escritório técnico-administrativo do setor de engenharias e negócios. O prédio edificado é composto por dois pavimentos (térreo e superior) e adota uma linguagem construtiva mais recente em comparação aos demais blocos do conjunto (Afonso *et al.*, 2021, p.13).

IMAGEM 15 - FOTOGRAFIA DO ESCRITÓRIO TÉCNICO DA ESTAÇÃO NOVA NO ANO DE 2019



Fonte: Arquivo pessoal de Marcos Aurélio (2022).

O edifício do escritório técnico (Imagem 15) era o prédio administrativo da Estação Nova, que abrigava os trabalhadores técnico-administrativos responsáveis pela Estação, além do setor de segurança. O prédio, composto por dois andares, depois de abandonado pela empresa privada já foi utilizado como moradia irregular. Após seu acelerado processo de deterioração, foi desocupado pelas famílias que habitavam o espaço.

O Galpão de Ferramentas (Imagem 16) é outro edifício do Complexo. O espaço era utilizado para serviços de metalurgia, onde eram produzidos ferramentas e equipamentos para manutenção do material rodante. O prédio perdeu telhas, portas, e a estrutura apresenta um acelerado processo de degradação, pois parte de suas paredes já não existe mais.

Outro edifício que compõe o pátio ferroviário da Estação Nova é o galpão de ferramentaria, que adota a mesma linguagem arquitetônica do galpão de armazenamento - abordado anteriormente. Sua função original esteve associada a um posto de abastecimento para os suprimentos dos maquinários, tal como da realização dos serviços de ferramentaria, que consistiam principalmente na criação e produção de ferramentas, peças e outros equipamentos que eram utilizados nos processos de manutenção dos artefatos ferroviários, através das técnicas de usinagem da metalurgia (Afonso *et al.*, 2021, p.15).

IMAGEM 16 - GALPÃO DE FERRAMENTAS EM AVANÇADO ESTADO DE DEGRADAÇÃO



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

O último prédio da estação é o da oficina de manutenção (Imagem 17), que constitui o menor prédio do complexo. Como nos diz

Afonso (2021, p. 16): “localizada na porção sul do Pátio Ferroviário, a oficina constitui o edifício de menor tamanho de todo o complexo, embora sua existência mostre a importância que Campina Grande tinha para o sistema ferroviário do Nordeste como ponto de apoio técnico”. O estado da edificação é de ruínas, apresentando ausência de cobertura e degradação da alvenaria.

IMAGEM 17 - ATUAL ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA OFICINA DE MANUTENÇÃO



Fonte: Arquivo do Sindicato dos Ferroviários (SINTEFEP, 2022).

As apropriações manifestam o abandono do Complexo nos depoimentos, nas entrevistas e, nos materiais produzidos acerca da Estação Nova, é comum ouvir as palavras “marginalidade” e “vandalismo”. Concordamos com Souza (2021, p. 88) quando nos fala que “o que pode ser percebido como inadequação ou indícios de marginalidade – no sentido de violência –, é reflexo de um contexto de retroalimentação cultural, política e histórica em que a população reforça o papel que lhe foi atribuído”. A apropriação se configura entre a interação sujeito/espço, trata-se de moldar

os lugares de acordo com a necessidade do sujeito. Como sugere Narciso (2009, p. 14), “[...] aquilo que na prática se observa é que os fatores sociais e económicos têm igualmente um peso importante na forma como as pessoas vivem os espaços e deles se apropriam”.

A palavra apropriação significa apoderar, ocupar ou adequar¹³. A palavra pode ser definida em dois sentidos: o primeiro de apoderar-se, tomar algo como seu; o segundo, por sua vez, está associado ao da adequação. Baseados nessa segunda perspectiva, Santos e Vogel, em seu livro Quando a rua vira casa, atribuem às apropriações dos espaços públicos a função de “mecanismos de defesa e superação da população aos modelos urbanísticos impostos pelos planejadores” (1985, p. 89), para eles, a apropriação é o ato de dar sentido aos espaços. Assim “[...] os espaços coletivos e a sua apropriação por uma comunidade de moradores surgem como um processo complexo de atribuição de sentido” (Santos; Vogel, 1985, p.150). Concordamos com Eneida Mendonça quando a autora nos diz que:

É importante salientar que as apropriações, mesmo quando intuídas e adaptadas, não implicam, necessariamente, inadequação ou indícios de marginalidade. Podem, ao contrário, indicar criatividade, capacidade de melhor aproveitamento das infraestruturas públicas e fornecer subsídios que alimentem o projeto e a construção futura de ambientes dessa natureza (Mendonça, 2007, p. 297).

Como no diz Eneida Mendonça (2007), as apropriações podem sinalizar criatividade e capacidade de readaptar um espaço. Com um olhar mais atento e sensível, podemos verificar esses in-

[13]. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/>. Acesso em: 17 out. 2022.

dícios de criatividade no pátio ferroviário da Estação Nova. A Imagem 18 nos mostra um painel de grafite feito em uma das paredes do edifício que correspondia à oficina de conservação, o desenho corresponde a uma manifestação artística e política. O grafite é uma expressão artística que faz parte da cultura popular e, com suas formas, cores e traços, materializa em muros dos ambientes urbanos artes que expressam críticas, reflexões e questões sociais, é a tradução da realidade através da arte.

IMAGEM 18 - PAINEL DE GRAFITE EM UMA DAS RUÍNAS DA ESTAÇÃO NOVA



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

O Complexo Ferroviário da Estação Nova não deve ser reduzido a um espaço de violência, marginalidade e abandono. Em meio a essas ruínas, existe um espaço que resiste à ação do tempo, um lugar reutilizado e adaptado por famílias em situação de vulnerabilidade, tendo em vista que já foi um teto que livrou pessoas da chuva; suas paredes, ainda que em estado de comprometimento,

já protegeram indivíduos do frio. O que, para alguns, são apenas restos, para outros, é um espaço vivo, constituído de histórias reais e pulsantes, cenário de vivências, sociabilidade, afetividade e lembranças. Essas edificações, que parecem estáticas, carregam a efervescência humana de quem fez dessa Estação um espaço importante em sua própria vida.

REUTILIZAÇÃO FERROVIÁRIA: O TREM DO FORRÓ

Entre as apropriações secundárias que permeiam a história da Estação Nova, podemos mencionar o turismo ferroviário durante o período de festejos juninos em Campina Grande. O São João de Campina é considerado um dos maiores eventos do Brasil, conhecido como o “Maior São João do Mundo”. O evento mescla elementos modernos associados ao regionalismo cultural. A celebração foi transformada em evento turístico a partir de 1980, aquecendo a economia da cidade, pois as atrações musicais, as quadrilhas e a gastronomia local atraem turistas do mundo todo, que lotam a cidade no mês de junho com o objetivo de prestigiar o evento.

Em 1997, o roteiro do evento foi ampliado e passou a incluir o passeio turístico ferroviário: o Trem do Forró, que saía da Estação Velha de Campina até o distrito de Galante (Imagem 19), embalado ao som de muito forró e animação. O percurso era de 24 quilômetros, 12 de ida e mais 12 de volta, a viagem até o Distrito durava cerca de duas horas, os passageiros desembarcavam em Galante, onde eram recebidos em pavilhões com mais festa e forró, e o retorno acontecia às 15h. O trem do forró era composto por sete vagões, com capacidade de até 900 passageiros, cada vagão possuía um trio de forró que embalava todo o percurso, além de bares

e restaurantes. Pessoas do mundo inteiro, com as mais diversas línguas, costumes e culturas, se uniam com um único objetivo em comum: divertir-se.

O apito do trem sinalizava a chegada dos forrozeiros ao distrito de Galante, e o percurso contava com as belezas naturais típicas do mês de junho, já que o inverno adornava a cidade com vegetações verdes, roçados cheios de milho e açudes transbordando. Ao tempo em que o percurso encantava com suas belezas naturais, também estampava claros problemas em relação à falta de manutenção da malha ferroviária. Após o abandono da malha em 2011, os percursos ferroviários só eram realizados durante o mês de junho, e a manutenção feita era mínima diante de todos os problemas que a malha ferroviária apresentava pelo desuso e pela ação do tempo.

Em meio ao percurso, o cenário da Estação Nova revelava o descaso público com a ferrovia. A estação oferece espaço amplo e poderia ser uma opção mais viável para ponto de partida do trem, porém o ponto de partida era a Estação Velha, que apresentava um espaço reduzido em relação à Estação Nova, mas que havia sido reformada. Salientamos que a restauração da Estação Velha se deu no ano de 2012.

Em 2011, a empresa Ferreira Engenharia demoliu o prédio da antiga fábrica de cachaça Caranguejo (localizada próximo à Estação Velha de Campina) para construção de prédios. Nessa demolição, a empresa removeu uma antiga chaminé da fábrica, que era tombada como Patrimônio Histórico e Cultural do Estado

da Paraíba¹⁴. A Ferreira Engenharia foi punida com a responsabilidade da restauração das partes mais deterioradas do prédio da Estação¹⁵.

IMAGEM 19 - EMBARQUE DE PASSAGEIROS NO TREM DO FORRÓ NA ESTAÇÃO VELHA DE CAMPINA, NO ANO DE 2015



Fonte: Site A União (2018).

A última edição do Trem do Forró foi no ano de 2019, pois o percurso terminou de forma trágica. No dia 22 de junho deste

[14]. Cabral Filho (2014, p. 2) apresenta alguns aspectos decisivos para que a Estação Velha de Campina fosse reformada e abrigasse o Museu do Algodão. De acordo com o autor: "Analisando fragmentos da justificativa para a lei que criou o MACG, percebe-se, desde logo, o direcionamento político, cultural e memorialístico que se pretendeu dar a essa instituição [...] Esse fragmento expressa uma tensão entre a preservação e a demolição da antiga estação - numa época em que a especulação imobiliária se manifestava em uma área que começava a valorizar-se em demasia. Expressa também um desejo de transformar a velha estação em um espaço de cultura para celebrar a memória triunfante, cujas origens remontam a um tempo pretensamente áureo de riquezas e grandes ganhos com o comércio do algodão internacional".

[15]. Disponível em: https://jornaldaparaiba.com.br/noticias/vida_urbana/2012/06/19/predio-da-estacao-velha-e-restaurado. Acesso em: 20 out. 2022.

mesmo ano, o trem descarrilou faltando 1,5 quilômetro para chegar ao distrito de Galante, por pouco não ocasionou uma tragédia. Os passageiros relataram que o acontecimento foi caótico e que precisaram caminhar até chegar ao destino final. De acordo com as informações dos passageiros, "[...] idosos caminharam debaixo de sol forte até Galante, o percurso de volta foi feito por ônibus comum"¹⁶. A empresa responsável pelo transporte divulgou um laudo se isentando da culpa e atribuiu o acidente a questões climáticas, apontando que as fortes chuvas haviam causado rebaixamento no pátio de manobras do trem. Em um relatório produzido pelo Sindicato dos Ferroviários, no ano de 2021, o presidente do SINTEFEP, José Cleófas, relata que:

Quando percebemos este total abandono e estávamos preocupados com o trem turístico, denominado "Trem do Forró", enviamos a Carta nº 060/2013/SINTEFEP para a ANTT solicitando cópia do relatório de inspeção do trecho, obtivemos resposta e o que desconfiávamos veio só concretizar, foram detectadas várias deficiências do Km 190 (Estação Ferroviária de Galante) ao Km 215 (Estação Ferroviária de Campina Grande). Para se ter uma ideia da situação lastimável que se encontra tal trecho, os vagões de passageiros da CBTU, que no mês de junho partiam de João Pessoa com destino a Campina Grande para realizar o trem turístico, denominado "Trem do Forró", por via férrea, estão sendo conduzidos por meio de carretas desde o ano de 2015, devido ao trecho não ter mais condições de tráfego, por estar em completo abandono. No dia 06 de outubro de 2017, enviamos a Carta de nº 054/2017/SINTEFEP para a ANTT, na qual solicitamos se houve extin-

[16]. Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g793400-d2414984-Reviews-Trem_do_Forro-Campina_Grande_State_of_Paraiba.html#REVIEWS. Acesso em: 20 out. 2022.

ção do Contrato de Concessão do serviço público do transporte ferroviário de cargas, concedido à FTL, haja vista o tamanho descaso com o bem público. A ANTT enviou o Ofício nº 372/2017/GEROF/SUFER/ANTT em resposta e esclareceu que não houve extinção e a outorga pertence à FTL. Como era o único trem que circulava na malha ferroviária da FTL-Ferrovia Transnordestina Logística, no trecho entre Campina Grande e o Distrito de Galante, para atender as festividades do maior São João do Mundo, no mês de junho de 2019, a composição ferroviária (locomotiva e vagões) que fazia o aludido trem descarrilou (saiu dos trilhos), os turistas tiveram que voltar de Galante para Campina Grande de ônibus. Ainda tentaram colocar o Trem do Forró este ano, mas uma inspeção feita por técnicos da CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos e na sua avaliação observaram que o trecho ferroviário não tem condições de trafegar. Com esta notícia dos técnicos da CBTU, 2019 pode ter sido o ano que circulou o último trem na antiga malha ferroviária no Estado da Paraíba no trecho que era operado pela extinta RFFSA.

O fim do transporte de turismo ferroviário representa uma grande perda para Campina Grande, pois o Trem do Forró era uma semente da ferrovia que aquecia os corações e as memórias daqueles que tiveram o trem presente em seu cotidiano, despertando as memórias dos tempos áureos da ferrovia. Além de sua importância cultural, a locomotiva forrozeira contribuía para a conscientização e o debate em relação à preservação das estações ferroviárias, cobrando da esfera pública que houvesse não apenas o tombamento desses espaços, mas sua reconstrução e reabilitação.

A ESTAÇÃO NOVA COMO UM LUGAR PRATICADO

Os trilhos das estações ferroviárias foram engolidos pelo asfalto na dita cidade contemporânea, o qual é o indicativo das cidades rodoviárias. Os trilhos, as estações e as locomotivas, ainda que abandonados, produzem novos signos, evocam recordações e se mantêm impregnados na memória social de um grupo. Paula (2001, p. 1) nos diz: “[...] o abandono, seja de lugares e/ou de objetos, é também um teatro de memórias plurais que tanto guarda ou preserva, quanto expulsa os sentimentos que impulsiona”. As estações ferroviárias não mais existem, mas continuam viva nas memórias. Milton Nascimento, em sua canção “Ponta de Areia”, nos fala sobre a estrada de ferro Bahia-Minas, que teve seus trilhos arrancados, mas que se mantém viva enquanto símbolo de uma época:

Ponta de Areia, ponto final
Da Bahia-Minas, estrada natural
Que ligava Minas ao porto, ao mar
Caminho de ferro mandaram arrancar
Velho maquinista com seu boné
Lembra o povo alegre que vinha cortejar
Maria fumaça não canta mais
Para moças, flores, janelas e quintais
Na praça vazia um grito, um aí
Casas esquecidas, viúvas nos portais.¹⁷

A vida é uma grande teia, cheia de emaranhados e acontecimentos que se entrelaçam. Essa teia da vida é carregada de heranças, construções históricas e ligações afetivas, nada acontece isoladamente. Baseado nisso, o geógrafo Milton Santos (1997, p. 26) nos fala sobre o espaço vivo: “[...] o espaço não é uma coisa, nem um sistema de coisas, senão uma realidade relacional: coisas e relações

[17]. Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/milton-nascimento/47447/>. Acesso em: 02 out. 2022.

juntas”, e os seres humanos preenchem os espaços construindo seus signos, relações, emoções e significados, desenvolvem uma relação de pertencimento.

A vinculação com esse espaço, a sua apropriação e valorização, a consciência dessa ligação, cria no ser humano uma relação de pertencimento ao lugar. Isso lhe dá identidade. Essa identidade está territorialmente situada no tempo e espaço (Motta, 2003, p. 39).

Como nos diz Motta (2003), o lado humano dos espaços fala mais alto e merece ser estudado, considerando o humano como “[...] indivíduo social capaz de construir a sua história, a sua sociedade, o seu espaço” (Callai, 2001, p. 134). A Estação Nova foi construída em um período em que o trem já estava entrando em desuso, porém ela nunca foi esquecida ou abandonada pelos seus habitantes, que a ressignificaram. Essas memórias e vivências são responsáveis por sustentar as ruínas do Complexo Ferroviário da Estação Nova.

A Estação Nova sempre foi um lugar de intensa sociabilidade, as crianças utilizavam os campos largos da Estação como espaço de lazer para partidas de futebol, para andar de bicicleta, correr, sendo o espaço adaptado de acordo com as necessidades da população. Cleófas relembra sua infância nesse espaço: “A gente brincava de todo tipo de brincadeira que você imaginar, brincadeira de criança mesmo, a gente era criado solto, e era muito *bom* essa convivência”. Na Imagem 20, podemos observar um grupo de crianças jogando futebol em um fim de tarde, uma mãe passeando

com o seu filho, e um homem com o seu cachorro, essa imagem reflete a vida pulsante que há nesse lugar.

IMAGEM 20 - SOCIABILIDADE NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Para Certeau (1994), o espaço é um lugar praticado, ou seja, possui diversos praticantes circulando, esses sujeitos são capazes de reinventar esses espaços. Os anos passaram, novos habitantes surgem, mas as práticas não mudam. Cleófas relembra: “A gente sente saudade da nossa infância, que era muito gostosa, muita tranquilidade, e também a gente, como ferroviário e filho de ferroviário, a gente sente falta da ferrovia, a gente não vai abandonar nunca a ferrovia”. A afetividade que a estação desperta nesses sujeitos é uma forma de resistência. Salientamos assim que a Estação Nova não está abandonada pela comunidade e sim pelo poder público, pois a população tem incorporado esse lugar em seu cotidiano. Dessa forma, “a Estação se transformou em um lugar ocupado por entrelaces invisíveis dentro dos limites também invi-

síveis da cidade. Absorvida como pode pela comunidade, poderia oferecer muito mais se lhe fosse dada a devida atenção” (souza, 2021, p. 88). A imagem abaixo nos mostra que a Estação, apesar do seu estado de abandono, não se configura como um cemitério, mas foi adequado por essas vidas que a habitam.

IMAGEM 21 - CRIANÇAS BRINCANDO NA ESTAÇÃO NOVA, ACOMPANHADAS DE SUAS FAMÍLIAS



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

Os patrimônios são compostos por memórias, construções identitárias e narrativas, caso contrário, não passariam de um monumento sem vida, sentido e significado. A população precisa encontrar identidade e pertencimento nesses espaços, atribuindo a eles sensibilidades, vivências, valores e sensações. Assim:

Em nossa visão, patrimônio não é apenas das instituições e sim das pessoas que se apropriam dele, que atribuem valor, simbolismo, emoção para que seja preservado e transmitido [...]. Portanto, os patrimônios afetivos do qual falamos são identificados por meio da emoção e partilha de afetos, tornando possível um novo valor social para o local, não presidindo os critérios institucionais de declaração do patrimônio (oliveira, 2019, p. 853).

Aurineide Araújo é moradora do bairro do Quarenta desde a sua infância até os dias atuais. Ela acompanhou a Estação desde seu período áureo até o seu declínio e, para ela, esse espaço desperta suas memórias de infância, é carregado de valores afetivos. Mesmo com o abandono, os moradores locais tentam criar estratégias para diminuir os impactos do descaso, Aurineide relata que:

Mesmo diante do abandono que se encontra esse local ainda nos serve, nós como moradores tentamos manter esse ambiente agradável na medida do possível *pra vê se diminui* esse abandono e esse descaso. Aqui as crianças brincam na estação, soltam pipa, a gente faz caminhada tanto cedo da manhã quanto no horário do final da tarde. Por ter muito espaço, a gente *tá* arborizando, a prefeitura *tá* arborizando, algumas pessoas da vizinhança também estão plantando árvore.

IMAGEM 22 - MORADORES PLANTANDO ÁRVORES
NO PÁTIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA



Fonte: Arquivo pessoal da autora (2022).

As imagens da Estação Nova em seu estado de abandono des-cortinam a cidade dos excluídos, trazem à tona o protagonismo dos sujeitos ordinários (Certeau, 1994). Como nos diz Silva (2017, p. 167), “os ‘outros’ protagonistas da cidade, sobretudo, os pobres tecem criativamente em seu cotidiano experiências urbanas de resistência à razão tecnocrática burguesa que ameaçam devorarem objetiva e subjetivamente”. Os corpos que compõem o Pátio Ferroviário da Estação Nova recriam esse espaço de forma criativa, transformando-o em um lugar praticado, vivo, ativo, confrontando a imagem de esquecimento que lhe é atribuída.

Essa Estação é espaço de diversos tipos de apropriações simbólicas, e a possibilidade de uso pode ser redefinida de acordo com cada sujeito. Não negamos os aspectos relacionados à violência que envolvem o espaço, mas reforçamos as relações sociais e os esforços da comunidade para transformar esse espaço, considerado “marginalizado”, em um lugar habitável. Para os populares que atravessam e vivem essa paisagem constantemente, a cartografia

considerada marginal diz respeito a um espaço de resistência, vida, memória e muita história. A narrativa sensível de José Cleófas nos comprova isso, já que esse lugar é importante porque foi e continua sendo palco de muitas histórias: “Ali fez parte da minha vida, quando o trem de passageiros chegava, pai trazia um saco de manga do sertão, eu saía correndo *pra* ir pegar a bolsa dele. É toda uma história!”. Aliada à narrativa de Cleófas, a moradora Aurineide também nos relata suas memórias dos trilhos da Estação Nova:

Tenho muitas memórias dessa estação, a gente lembra dos trens, era uma alegria *pras* crianças ver aqueles trens descarregando, às vezes com milho, com açúcar, às vezes transbordava pelo chão e as crianças ficavam ali ao redor, brincando com milho, com açúcar, lambendo os dedos. Era uma festa quando *tava* em funcionamento todos os dias, a gente via os trolés vindo cheio de ferroviário em cima, as crianças saíam correndo *pra* encontrar os pais no final da tarde, depois de cinco horas, quando eles vinham chegando, às vezes vinham de outra cidade que iam fazer manutenção dos trilhos, era uma alegria *vê* aqueles ferroviários chegando tudo fardadinho, fardinha azul, capacete branco de botas, todos devidamente bem fardados, que é outra coisa que, quando privatizaram, a gente percebeu, os trabalhadores não tinham mais equipamentos adequados, trabalhavam com roupa comum, sem equipamento de proteção, tudo isso eu percebi! A gente teve uma infância muito feliz correndo por aqui, por esses campos da estação, correndo no ar livre, essa área não tem trânsito, as crianças brincavam livremente, pulando trem, subindo em trem, brincavam de bicicleta, eu tenho essas memórias dos trilhos.

São muitos os fios que envolvem o emaranhado de histórias que tecem a Estação Nova, dos quais alguns dizem respeito a ca-

pítulos futuros, que ainda não foram escritos, mas que são aguardados pelos moradores, que sonham com a reconstrução desse espaço. No coração desses habitantes locais, prevalece a saudade dos tempos áureos da ferrovia e a esperança de um dia ter novamente um espaço digno e revitalizado, como nos diz a moradora Cléa Brito: “Tem muita coisa boa da ferrovia, e hoje ficou só a saudade. Porque quando a gente vê esse prédio aí, que era um prédio bonito, uma boa estrutura e destruído desse jeito, a gente morre de pena”¹⁸. Assim como o depoimento de Cléa Brito, a moradora Aurineide relata que:

Eu sinto muita diferença de antigamente, quando a estação ainda funcionava, quando o meu pai trabalhava, é claro que as coisas em uso são mais conservadas, hoje em dia, infelizmente, a gente se depara com esses prédios nesse estado, abandonado, sucateado, e a gente fica muito triste. Quem viu tudo aí em funcionamento e vê hoje esse abandono, a gente lamenta por esse lado. Mas temos muita esperança, a gente tem promessa da prefeitura de reformar esse espaço e estamos pedindo a Deus que saia. Uma área dessa muito populosa, as crianças brincam aqui na terra, correndo entre terra, entre pedras, no meio do lixo, a gente tá lutando, reivindicando na esperança que venha uma revitalização pra esse bairro porque vai melhorar muito a qualidade de vida de todo mundo.

O Complexo Ferroviário da Estação Nova possui o poder de gerar topofilia, as vivências e experiências junto ao lugar contribuem para o surgimento desse sentimento de pertencimento. Dessa forma, “[...] o lugar é resultado de significados construídos

[18]. Entrevista concedida por Cléa de Brito Costa à pesquisadora no dia 24/08/2019.

pela experiência, ou seja, trata-se de referenciais afetivos desenvolvidos ao longo de nossas vidas” (santos; Lima, 2020, p. 4). Essa relação entre pessoas e lugares pode ser descrita como “[...] o homem sente que é parte do lugar e que o lugar é parte dele também” (santos; Lima, 2020, p. 8).

A força do laço afetivo sobrevive mesmo com o patrimônio se encontrando em estado de ruínas, porque a Estação é elemento central na vida das pessoas que compõem a história desse lugar. O futuro da Estação, apesar de incerto, é muito aguardado, mas seu legado novamente se encontra à mercê das tramas políticas. Enquanto a reestruturação do espaço fica no campo das promessas políticas, os moradores criam suas táticas de preservação para tornar o espaço mais habitável, pois, como nos diz Adélia Prado, “[...] eu tenho a esperança que nada se perde, tudo alguma coisa gera... O que parece morto, aduba... O que parece estático, espera”¹⁹. Os populares que habitam o entorno da Estação Nova estão na fase da adubação, do cuidado, da esperança de que as pequenas mudas plantadas hoje possam gerar belas árvores no futuro, pois “[...] todos têm uma portinha, às vezes minúscula, por onde podemos deixar entrar a esperança de sonhar que uma coisa gera”²⁰. A esperança desses moradores é de que um dia esse espaço se torne um lugar digno, habitável, que gere novas memórias e preserve as antigas.

[19]. Poema “Bagagem”, de Adélia Prado. Disponível em: <https://www.goodreads.com/quotes/9430906-eu-sempre-sonho-que-uma-coisa-gera-nunca-nada-est>. Acesso em: 09 dez. 2022.

[20]. Poema “Bagagem”, de Adélia Prado. Disponível em: <https://www.goodreads.com/quotes/9430906-eu-sempre-sonho-que-uma-coisa-gera-nunca-nada-est>. Acesso em: 09 dez. 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ATO DE LEMBRAR ESTABELECE UMA RELAÇÃO DE INTELIGIBILIDADE ENTRE O PASSADO E O PRESENTE, MESMO EM SUAS RUPTURAS. PORÉM, O ÚLTIMO DIA NÃO É HOJE, MAS O AMANHÃ. LEMBRAR É UNIR O COMEÇO E O FIM, LIGANDO O QUE FOI E O PORVIR.
– WALTER BENJAMIM

As palavras de Walter Benjamim representam, em síntese, o sentimento que nos moveu ao longo desta pesquisa: unir o passado, o presente e o porvir. Voltamos os olhos para as teias que constituem a Estação Ferroviária Nova desde a sua gênese, passando pelo processo de construção, privatização até chegar em sua desativação e abandono. Essa Estação, invisibilizada pelo poder público, é um espaço de sociabilidade que nunca foi esquecido pelos populares.

Percorremos os trilhos da memória para construir uma história a partir do não dito, trazendo à luz uma história que, para além da cal e do cimento, diz respeito a trajetórias de vida, trabalho e vivências. Foi através do trabalho e dos esforços de pessoas

simples e de mãos calejadas que o sistema ferroviário se consolidou em Campina Grande, proporcionando crescimento e mudanças.

As lembranças dos antigos ferroviários permitiram escrever uma história da Estação Nova pouco conhecida, mas digna de ser legitimada academicamente, seu valor está nas trajetórias de vida de homens e mulheres que viveram, trabalharam, sofreram, lutaram, brincaram, amaram, perderam, choraram e se reconstruíram. É uma história viva e que pulsa sentimentos.

Em um primeiro momento, procuramos apresentar um contexto ferroviário desde a criação da primeira ferrovia do Nordeste, as estações ferroviárias foram imprescindíveis para o crescimento das cidades, o tecido urbano da cidade de Campina Grande sofreu grandes alterações desde a construção da sua primeira estrada de ferro. O imaginário de progresso tomou conta, junto a ele veio a ideia do “destruir para construir”, a cidade da ferrovia, do cinema, da luz elétrica, dos prédios, também foi a cidade que, de forma autoritária, destruiu lares e desabrigou os populares em nome do “embelezamento”.

Em oposição à Estação Ferroviária Velha, a Estação Nova foi construída em um contexto diferente da primeira, dessa vez, o trem tinha perdido o pódio de símbolo do progresso para as rodovias, o que contribuiu para que, desde o período da sua construção, a Estação Nova fosse invisibilizada. Salientamos que essa Estação foi esquecida pelo poder público, mas para os moradores locais e trabalhadores ferroviários, esse cenário fala sobre um espaço de vivências e sobretudo de memórias.

Em um segundo momento, tratamos das tramas que incluíram as ferrovias em um pacote de privatizações, procuramos retratar esse período através das narrações dos próprios trabalhadores que viveram na pele os impactos de uma privatização. Através

dos depoimentos dos antigos ferroviários, observamos que a privatização vai muito além dos fatores econômicos, diz respeito também a perdas de direitos, cidadania, emprego e dignidade. Os relatos dos ferroviários atingidos pela política neoliberal de privatizações nos trazem uma verdadeira lição sobre resiliência.

A história de vida desses ferroviários nos faz lembrar o mito da fênix: de origem egípcia, a lenda da fênix simboliza o renascimento, a vida e seus ciclos, o eterno recomeçar. Ao morrer, a ave queimava-se e, das suas cinzas, ressurgia; e dos seus restos, tinha capacidade de ressuscitar outros mortos. Os ferroviários que perderam seus empregos no processo de privatização precisaram de força e coragem para juntar as suas cinzas e recomeçar a vida, precisaram dar a volta por cima diante da situação adversa e, com muito esforço, décadas depois, tiveram seus empregos restituídos. Infelizmente muitos ferroviários não conseguiram retornar aos seus cargos com o processo de reintegração, já que, após vinte anos de luta judicial, alguns haviam morrido, outros se aposentado ou perdido os prazos estabelecidos pela justiça.

Ouvir os relatos desses trabalhadores que dedicaram suas vidas ao trilho foi fundamental, pois, mesmo diante de todas as circunstâncias difíceis, esses trabalhadores expressam afeto e zelo pela ferrovia em suas narrações. A ferrovia deu vida a Campina e a esses trabalhadores, que transmitiram o legado ferroviário de geração para geração. Foi através da estrada de ferro que puderam garantir o sustento de suas casas.

Ultrapassando o significado de “aquele que trabalha na estrada de ferro”, para esses homens, ser ferroviário é ostentar com orgulho o ofício do trabalho, é carregar nas veias o sangue ferroviário. Para eles, não existem ex-ferroviários ou ferroviários aposentados, existe o ferroviário, independentemente da sua função,

seja maquinista, conservador de via, chefe de trem, ferreiro, mecânico, supervisor... indistintamente, são todos ferroviários. O depoimento do ferroviário goiano Arcênio Paranhos Lopes descreve bem essa mística ferroviária:

Ser ferroviário é ser tudo, é ter tudo. É trabalhar com gosto, trabalhar com satisfação e cumprindo o dever de transportar tanto cargas como pessoas. É trabalhar com aquela vontade, com aquela intenção de receber os proventos para tratar da nossa família, criar a nossa família. A família ferroviária até hoje é uma família mesmo. Eu não gosto de ser chamado de ex-ferroviário, ferroviário aposentado. Corre nas veias o sangue ferroviário, não tenha a menor dúvida¹.

Com o advento das transformações tecnológicas, as ferrovias brasileiras perderam sua pujança e as ruas das cidades contemporâneas aos moldes americanos substituíram os trilhos pelas estradas; a sociabilidade intensa proporcionada pelo trem (dentro e fora dos vagões) foi modificada pela individualidade dos automóveis e pelas solitárias ruas asfaltadas; as brincadeiras em torno dos trilhos, as conversas com os vizinhos e amigos, enquanto aguardavam o trem, foram trocadas pela movimentação intensa das rodovias, que ao tempo em que é intensa e cheia, é solitária, estressante e repetitiva.

O Complexo Ferroviário da Estação Nova, mesmo em face do seu abandono público, ainda lateja vida. Longe de ser um cemitério, as ruínas que constituem esse espaço permitem ancorar as

[1]. Depoimento do ferroviário octogenário Arcênio Paranhos Lopes para o escritor *Edmar César Alves*. Disponível em: <https://gazetadotriangulo.com.br/o-orgulho-de-ser-ferroviario/>. Acesso em: 11 dez. 2022.

memórias de seus populares, memórias de vida, trabalho, afetividade e sociabilidade. Os habitantes locais se organizam como podem para manter esse espaço um pouco mais habitável, o pátio ferroviário foi ressignificado pelos corpos que compõem esse lugar, novas gerações e novas memórias estão sendo construídas nesse espaço, que ainda funciona como campo de futebol, parque para as crianças e pista de caminhada para os adultos.

Muitos têm sido os esforços para a reconstrução do pátio ferroviário. O primeiro passo foi a municipalização do espaço e a construção do projeto de reconstrução (ofertado pelos alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande, de forma gratuita, para o município). Mais capítulos ainda haverão de ser escritos sobre a Estação Nova, e esperamos que essas novas páginas retratem uma Estação Nova reconstruída e com novos usos, pois a população campinense, os moradores do bairro do Quarenta e os ferroviários, que tanto se empenharam para a manutenção desse lugar, merecem um espaço acessível, digno, que seja útil à cidade.

A história da Estação Nova é ampla. Ao longo dos seus 62 anos de funcionamento, muitos acontecimentos e personagens compuseram esse lugar. Esperamos que, nesse emaranhado de histórias, possam surgir novos fios que possibilitem outras possibilidades e questionamentos, como nos diz Certeau (2002, p.13): “Caminhar e/ou escrever é um trabalho sem trégua pela força do desejo, sob as esporas de uma curiosidade ardente que nada poderia deter”. Por ora, nos contentamos em narrar o percurso que levou a Estação Nova ao abandono, bem como a vida dos trabalhadores e habitantes locais, que se dedicaram e ainda se dedicam a manter esse espaço. Para além de ruínas, a Estação Nova configura-se como um lugar de memórias e experiências de vida, narrar essa história

que nos foi dada em entrelinhas, fiar e costurar essas memórias e dinâmicas que compõem esse tecido social nos foi desafiador e satisfatório.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, V. **História oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1990.

ALBUQUERQUE, D. M. **História**: a arte de inventar o passado. São Paulo: Edusc, 2007.

ALMEIDA, A. L. Da construção de uma arte nacional aos murais de Campina Grande. *In*: 8º SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, Rio de Janeiro, **Anais** [...], 2009.

ALMEIDA, E. de. **História de Campina Grande**. 2. ed. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1978.

ALOYSIO, B. Um balanço do desmonte do Estado. **Revista O Brasil privatizado**, Edit. Fund. Perseu Abramo, São Paulo, 1999.

ANTUNES, R. **Desertificação neoliberal no Brasil (Collor, FHC e Lula)**. São Paulo: Boitempo, 2004.

ARANHA, G. B. As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930). *In*: XXII SIMPÓSIO

NACIONAL DE HISTÓRIA [ANPUH]. João Pessoa, PB, Brasil, **Anais** [...], 2003.

ARANHA, G. B. **Trem e imaginário na Paraíba e região**: tramas político-econômicas (1880-1925). Campina Grande: EDUFPG, 2006a.

ARANHA, G. B. Seduções do moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). *In*: DO Ó, A. A.; SOUZA, A. C. B. et. al. (Orgs). **A Paraíba no Império e na República**: estudo de História social e cultural. 3. ed. Campina Grande: EDUFPG, 2006b.

ARANHA, G. B. As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolo de um novo espaço-tempo (1880- 1930). *In*: SOUZA, A. C. B. de (Org.). **Cidades e experiências modernas**. Campina Grande: EDUFPG, 2010.

ARANHA, G. B. Retratos urbanos: o cotidiano da cidade na ótica dos cronistas. **Revista Humanidades**, v. 20, n. 2, p. 389-410, jul./dez. 2014.

ARANHA, G. B. Um século de estradas de ferro no Nordeste Do Brasil: as viagens inaugurais como espetáculo 1858-1957. *In*: NETO, F. T. C.; SILVA, J. G. da. (Orgs.). **Cidades, cultura e fontes historiográficas**: experiências urbanas na Paraíba. 1. ed. Campina Grande, PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande - EDUFPG, 2017.

ARÊAS, J. B. As privatizações no Brasil dos anos 90. **Episteme Transversalis**, [S.l.], v. 4, n. 2, ago. 2017. ISSN 2236-2649. Disponível em: <http://revista.ugb.edu.br/ojs302/index.php/episteme/article/view/67>. Acesso em: 19 fev. 2024.

BAUMAN, Z. **O mal-estar da Pós-modernidade**. Tradução de Mauro Gama e Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 1998.

BENJAMIN, W. Experiência e pobreza. *In: Obras Escolhidas 1*. Magia e Técnica. Arte e Política. São Paulo: Brasiliense, 1985.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOSI, E. **Memória da cidade**: lembranças paulistanas. v. 1, n. 1. Instituto de Estudos Avançados. São Paulo: USP, 1987.

BOSI, E. **Memória e sociedade**: lembranças dos velhos. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CABRAL FILHO, S. **O pão da memória**: velhos padeiros, lembranças, trabalho e história/ Severino Cabral Filho. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB, 2004.

CABRAL FILHO, S. Imagens e imagens: a pretexto de uma introdução. *In: CABRAL FILHO, S. A cidade através de suas imagens*: uma experiência modernizante em Campina Grande (1930-1950). Tese (Doutorado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPB, 2007.

CABRAL FILHO, S. **A cidade revelada**: Campina Grande em imagens e história. Campina Grande: EDUFPG, 2009.

CABRAL FILHO, S. Campina Grande (1930-1950): modernização, cotidiano e cultura material. **Patrimônio e Cultura Material – Projeto História**, n. 40, jun. 2010.

CALLAI, H. C. **O lugar na geografia e as monografias municipais**. Ijuí: Ed. UNIJUÍ, 2001.

CÂMARA, E. **Datas Campinenses**. Campina Grande: Ed. Caravela, 1998.

CAMPOS, C. M.; BRESCIANI, S. (Orgs.). **Palavras da Cidade**. Porto Alegre: UFRGS, 2001. 366p.

CARDOSO, C. A. de A. **A cidade e a festa no interior do Nordeste**: espetáculo de poder, modernização e transformação cultural em Campina Grande- PB. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

CARVALHO, N. **A guerra das privatizações**. São Paulo: Cultura, 2006.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CERTEAU, M. de. **A escrita da história**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

CHALHOUB, S. “Zadig e a História”. In: CHALHOUB, S. **Visões da liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CIAVATTA, M. **O mundo do trabalho em imagens**: a fotografia como fonte histórica (Rio de Janeiro, 1900-1930). Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

CORALINA, C. **Meu livro de cordel**. 8. ed. São Paulo: Global Editora, 1998. p. 13.

DANTAS, J. B. “Sair de casa, andar pela rua”: histórias e memórias dos moradores do Bairro do Quartel do 40 em Campina Grande. In: I CONGRESSO NACIONAL DAS PRÁTICAS EDUCATIVAS, 2017, Campina Grande, **Anais** [...], COPRECIS, 2017, v. 1 p. 1-12.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DINOÁ, R. **Memórias de Campina Grande**. v. 1. Campina Grande: Editoração Eletrônica, 1993.

DOSE, F. **História e Ciências Sociais**. São Paulo: Edusc, 2004.

DUARTE, Z.; FARIAS, L. **O espólio incomensurável de Godofredo Filho**: resgate da memória e estudo arquivístico. Salvador: ICI, 2005.

ELIAS, N.; SCOTSON, J. L. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

FIAM/DI. **Enciclopédia dos municípios do interior de pernambuco**. Capa de Fernando Antônio Guerra de Souza. Recife: FIAM/DI, 1986.

FRANÇA, J. P. **A cidade e as ruas** [Livro eletrônico]: crônicas e memórias na Campina Grande na primeira metade do século XX/ João Paulo França. Campina Grande: EDUFPG, 2020. PDF.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio Ferroviário**: por uma compreensão sistêmica da sua lógica funcional. Orientador: Norma Lacerda Gonçalves. 2016. 97 f. v. 1. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

FREIRE, P. **Extensão ou Comunicação?** 7. ed. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1983.

GASTAL, S. **Alegorias urbanas**: o passado como subterfúgio: tempo, espaço e visualidade na pós-modernidade. Campinas, SP: Papyrus Editora, 2006.

GOMES, L. Na Estação. **Jornal O Campina Grande**, Campina Grande, 7 fev. 1909.

GONDAR, J. Quatro proposições sobre memória social. *In*: DO-DEBEI, V.; GONDAR, J. (Orgs.). **O que é memória social**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

GURJÃO, E. de Q. **História e debate na assembleia da Paraíba**. João Pessoa, 2002.

GUTEMBERG, F. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 23, n. 46, p. 61-92, 2003.

JESUS, C. M. de. **Quarto de Despejo**: diário de uma favelada. São Paulo: Ática, 1960.

KERSTEN, M. S. de A. **Os rituais de tombamento e a escrita da história**: bens tombados no Paraná entre 1938-1990. Curitiba: UFPR.

KOSSOY, B., **Fotografia e História**. 2. ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

LE GOFF, J. **História e memória**. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.

LE GOFF, J. Patrimônio histórico, cidadania e identidade cultural: o direito à memória. *In*: BITTENCOURT, C. (Org.). **O saber histórico na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 1997.

LISPECTOR, C. **Todos os contos**. Organização de Benjamin Mosser. 1. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2016.

LUCHEZI, T. de F. O automóvel como símbolo da sociedade contemporânea. *In*: VI SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL - SEMINTUR, 2010, Caxias do Sul-RS. Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (UCS) (Cessou em 2007). Caxias do Sul-RS, **Anais** [...], 2010.

MACIEIRA, R. **Rio botequim**: 50 bares e botequins com a alma carioca. 6. ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2004.

MARQUES, S. A. Privatização do sistema ferroviário brasileiro. **Texto Para Discussão**, n. 434, 78 p. Brasília: IPEA, 1996.

MARX, K. **Manuscritos econômicos-filosóficos**. Tradução, apresentação e notas Jesus Ranieri. 4. reimpr. São Paulo: Boitempo, 2010.

MAUS VERSOS. **O século**. Ano I, n. 3, Campina Grande, 29 jun. 1928.

MELO, J. O trem e o crescimento de Campina Grande. *In*: OLIVEIRA, M. J. S.; RODRIGUES, J. E. (Orgs.). **Memórias da modernidade campinense**: 100 anos do trem Maria Fumaça. Campina Grande: Editora Agenda, 2007.

MENDONÇA, E. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, v. 7, n. 2 ago. 2007.

MONTENEGRO, R. D. História e imaginário nos anos 1950, em Campina Grande. *In*: ANPUH – SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, João Pessoa, **Anais** [...], 2003.

MOREIRA, E. **Economia do desejo**: a farsa da tese neoliberal. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.

MOTTA, M. F. **Espaço Vivido/Espaço Pensado**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

NARCISO, C. A. F. Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. **Estud. pesqui. psicol.**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, set. 2009.

NASCIMENTO, R. A. G. do. **A extinção dos trens de passageiros na cidade de Uberlândia-MG**. 1970-1997. 2004. 52 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: história e perspectivas. Tese (Doutoramento em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1991.

NÓBREGA, Z. **A festa do maior São João do mundo**: dimensões culturais da festa junina na cidade de Campina Grande. 2010.

OLIVEIRA, E. F. de. **Memória do distrito de Galante**: a Tragédia de Maria Cabocla (1970). 2020. 29 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Estudos de História Local, Sociedade, Educação e Cultura). - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2020.

OLIVEIRA, T. B. **Imprensando o feio e dando passagem ao belo**: a segunda grande transformação urbana de Campina Grande-PB (1970-1980). Orientador: Keila Queiroz e Silva. 2014. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, PPGH, Universidade Federal de Campina Grande, 2014.

OLIVEIRA, V. E. Judiciário e privatizações no Brasil: existe uma judicialização da política? **Dados**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, p. 550-587, 2005.

PAULA, D. A. As ferrovias no Brasil. Análise do processo de erradicação de ramais. *In*: II CONGRESSO DE HISTÓRIA FERROVIÁRIA, Aranjuez, **Anais** [...], 2001a.

PAULA, D. A. Nos trilhos do passado, questionando o presente: a extinção de ramais ferroviários. *In*: IV CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA e 5 CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, São Paulo, **Anais** [...], FEA - USP, 2001b. p. 01-16.

PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da estrada de Ferro Leopoldina 1955-1994. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2002.

PAULA, D. A. Ferrovia e cidade: os trilhos do progresso em Uberlândia-MG. In: VI CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA e 7ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESA, 2005, Conservatória, Rio de Janeiro, **Anais** [...], ABPHE, 2005. p. 01-20.

PAULA, D. A. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? **História Revista**, UFG, v. 13, p. 45-69, 2008.

PELEGRINI, S. C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. **Revista Brasileira de História** [online]. v. 26, n. 51, p. 115-140, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-01882006000100007>. Acesso em: 14 nov. 2022.

PEREIRA, S. E. M. **Sindicalismo e privatização**: o caso da Companhia Siderúrgica Nacional. PPGSA/IFCS/UFRJ, 2007.

PESAVENTO, S. J. **História e história cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

PIMENTEL, C. **Pedaços da História de Campina Grande**. Campina Grande: Livraria Pedrosa, 1958.

PROST, A. Social e cultural indissociavelmente. In: RIOUX, J.-P.; SIRINELLI, J. F. (Orgs.). **Para uma história cultural**. Lisboa: Estampa, 1998. p. 123-137.

QUEIROZ, M. V. D. de. **Quem te vê não te conhece mais**: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-

1950). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 2008.

REZENDE, A. P. **Desencantos Modernos**: histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: FUNDARPE, 1997.

RIBEIRO, H. de S. O Dinamarquês Cristiano. In: RIBEIRO, H. de S. **Vultos e fatos**. João Pessoa: SEC, 1979. p. 249-250.

RIBEIRO JUNIOR, A. **A privatária tucana**. São Paulo: Geração Editorial, 2012.

RICOUER, P. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François *et al.* Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2007.

SANTOS, C. N. F.; VOGEL, A. (Coords.). **Quando a rua vira casa**: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. Rio de Janeiro: FINEP/IBAM, Projeto, 1985.

SANTOS, C. R. A. dos. Apresentação. In: A UNIVERSIDADE NA ENCRUZILHADA, SEMINÁRIO UNIVERSIDADE: POR QUE E COMO REFORMAR? Brasília, **Anais** [...], Ministério da Educação, 2003.

SANTOS, F. P. dos. **Representações sobre o prefeito Severino Cabral dentro de uma cultura política modernizante na cidade de Campina Grande (1958-1963)**. 2014. 126 f. (Dissertação de

Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, Brasil, 2014.

SANTOS, J. K. O. S. **Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB: vivências, histórias e saudades (1957-1998)**. 1. ed. Campina Grande, PB: Nativa Edições, 2021. [livro eletrônico]

SANTOS, J. S.; LIMA, T. C. O elo entre a pessoa e o lugar: a afetividade, o sentimento de pertencimento e a memória dos moradores do povoado baixão do pará, município de Gonçalves Dias-MA. **GEOGRAFIA**, UFPI, v. 2, p. 203-274, 2020.

SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SARTI, C. A. **Família como espelho: um estudo sobre a moral dos pobres na periferia de São Paulo**. 1994. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994. Acesso em: 24 nov. 2022.

SEVERO, F. M. D. Espaço arquitetônico e espaço turístico: memória, história e simulacros. *In: II SEMINÁRIO DE PESQUISA TURISMO DO MERCOSUL*, 2004, Caxias do Sul, **Anais [...]**, 2004.

SILVA, J. C. G. **À morte do gringo: o *Gazeta do Sertão* e a construção imaginária de um político (1923-1924)**. Orientador: Jordan Queiroz Gomes. 2019. 28 f. v. 1, TCC (Graduação em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2019.

SILVA, J. G. A construção da ferrovia Campina Grande - Patos na Paraíba: o cotidiano dos cassacos. *In: XI ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL: MEMÓRIA, DEMOCRACIA E JUSTIÇA*, 2012, Rio de Janeiro, **Anais [...]**, 2012.

SILVA, K. Q. e. **Os corpos enrugados e meus “outros” espelhos etários**. 2008. 278 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008.

SILVA, K. Q. e. Os bairros dizem a cidade: o mapeamento do patrimônio cultural dos “outros” moradores urbanos. **Mnemosine Revista**, v. 8, p. 164-177, 2017.

SOUZA, J. L. J. **Agradando a Deus e ao Diabo: um estudo sobre a gestão Severino Cabral**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Campina Grande, UFPB, 1988.

SOUZA, M. A. de. **“Eu guardo principalmente lembranças”:** memória e sensibilidade na Estação Ferroviária Nova de Campina Grande. Orientador: Severino Cabral Filho. 2021. 102 f. v. 1, Dissertação (Mestrado em História) - PPGH, UFCG, Campina Grande, 2021.

STAMPA, I. **Nos trilhos da privatização**. Ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão. 1. ed. v. 1. São Paulo: Annablume, 2011. 216p.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil**

para o Patrimônio Industrial. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 13 out. 2022.

THOMPSON, P. **A voz do passado**, 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

TOMAZ, P. C. A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil. **Fênix**, UFU (Online), v. 7, p. 2, 2010.

VIEIRA, L. R. Trabalho e ferrovia: cotidiano do trabalho dos ferroviários na cidade de Parnaíba-PI, 1950-1990. **Revista Brasileira de História & Amp; Ciências Sociais**, 2015.

WEBER, M. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. 2. ed. rev. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

XAVIER, H. **A invenção de um lugar**: vivências e memórias da favela da cachoeira. Campina Grande: EDUFCEG, 2015. p. 16.

FORMATO 15X21 CM
TIPOLOGIA ALEGREYA/ALEGREYA SANS SC
Nº DE PÁG. 212

EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE- EDUFCG

