

**Do auge dos trilhos à incúria: Contexto histórico e estado de deterioração  
da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB.**

**Gabriel Lincoln Lopes Carvalho**

Mestrando, UFPB, Brasil.  
gabriellincolnlopes@live.com

**José Augusto Ribeiro da Silveira**

Professor Doutor, UFPB, Brasil.  
ct.laurbe@gmail.com

**Emmanoel Marques da Silva**

Mestrando, UFPB, Brasil.  
Emmanuel\_marquess7@hotmail.com

**Paulo Roberto de Oliveira Silva**

Mestrando, UFPB, Brasil.  
paulooliveira.arquitetura@outlook.com

**César Renato Canova**

Doutor Pesquisador Associado, UFPB, Brasil.  
canovacr@gmail.com

## RESUMO

A história das estações ferroviárias no Brasil teve papel estruturador em muitas cidades do país, refletindo em crescimentos exponenciais em vários âmbitos da sociedade. A desativação das estações férreas e/ou seu desuso em diversos municípios, conjuntamente com a falta de apropriação por parte da cidade e dos usuários desses equipamentos de transporte urbano, conformam um risco à sua resistência/existência, enfraquecendo também seu papel importante histórico-cultural-social ao qual pertence. A Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB, representante de um dos seus equipamentos com maior influência no desenvolvimento da cidade, é um exemplo do processo de detrimento por parte de descaso dos setores público e privado, tendo seus prédios (tombados pelo IPHAEP) em ruína e sem pretensões de políticas públicas para amenizar e/ou reverter este processo. O objetivo deste trabalho é discutir sobre a importância e o papel estruturador da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB, como também debater sobre os aspectos históricos e formais que caracterizam sinais de abandono e como pode impactar nos usos e apropriações por parte dos seus usuários. Para sua realização foram necessárias etapas para coleta de informações, como: levantamento a campo; pesquisas bibliográfica e documental; revisão literária; bases na prefeitura entre outras formas de composição de dados. O presente artigo resultou num retrato dinâmico e compreensão cronológica do ápice da Estação Nova, desde sua inauguração até a decadência, através de expressões históricas, formais, sociais e patrimoniais pôde-se compreender em qual contexto a estação estava inserida e os processos vividos até o seu estado de deterioração atual.

**PALAVRAS-CHAVE:** Estação ferroviária. Abandono. Trilhos urbanos.

## 1 INTRODUÇÃO

As ferrovias exerceram papel essencial no desenvolvimento urbano e social de muitas cidades brasileiras, em grande escala o trem se tornou um componente importante no contexto histórico impactando em todo o território nacional nos aspectos sociais, políticos, econômicos e culturais. No município de Campina Grande-PB, localizado à 113km de distância da capital paraibana, a Estação Ferroviária Nova é uma das representantes de todo o avanço tecnológico e que projetou a cidade em um cenário regional; construída em 1957 em comemoração ao cinquentenário da chegada do trem no município e inaugurada em 1961. (TENÓRIO, 1996; ARANHA, 2001).

Mesmo a Estação Nova sendo inaugurada com o objetivo de reforçar e atender as demandas da época o país passava por uma intensificação da expansão rodoviária substituindo os trilhos. Não somente a tomada hegemônica das rodovias, havia constantes problemas envolvendo o sistema de transporte férreo, sucateamento dos trens, altas taxas, constantes greves dos maquinistas e funcionários, como também o Plano de Metas com a abordagem de industrialização e modernidade promovido pelo presidente Juscelino Kubitschek, culminando na decadência deste transporte e progressivo desuso. Após 1980 não resistindo a todo esse processo, as estações ferroviárias Nova e Velha de Campina Grande foram desativadas, sendo utilizadas apenas para transporte de cargas e esporádicos usos festivos em época junina.

Compreendendo a importância da memória dos edifícios históricos, sendo molde cultural e da identidade de um povo, há a preocupação com o estado físico e de sentido em que se encontra tais espaços, como estão sendo geridos e quais apropriações estão sendo expressas. O objetivo deste trabalho é discutir sobre a importância e o papel estruturador da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB, como também debater sobre os aspectos históricos e formais que caracterizam sinais de abandono e como pode impactar nos usos e apropriações por parte dos seus usuários. A pesquisa foi desenvolvida em três etapas principais: coleta de informações da história, economia, aspectos sociais e culturais que envolviam a estação; segunda etapa seria o levantamento a campo e por fim os resultados e discussões.

## **2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

O método utilizado no trabalho é o hipotético-dedutivo, que segundo Prodanov e Freitas (2013) está relacionado à procura de respostas científicas com base em hipóteses iniciais que vão servir de norteadores para a investigação da pesquisa. Em outras palavras, realiza-se uma pesquisa bibliográfica na qual, segundo Marconi e Lakatos (2003, p.225) é a procura por documentos ou bibliografias no método dialético, no qual faz ligações com bases existentes e possíveis técnicas a serem comprovadas.

A pesquisa bibliográfica na interpretação de Pádua (1996, p.29) é “[...] uma atividade de busca, indagação, investigação, inquirição da realidade, é a atividade que vai nos permitir, no âmbito da ciência, elaborar um conhecimento [...]” este tipo de pesquisa realizada no método dialético, relatado por Marconi e Lakatos (2003, p.102) permite que o assunto esteja sempre em discussão, uma vez que o ponto de partida da investigação denomina-se tese, que é uma proposição positiva; o resultado pode gerar opiniões contrárias, conceituada como antítese; que por sua vez também poderá resultar em uma posição antagônica, designada de síntese; ou seja, para a dialética nada está definido ou acabado, o objeto de análise está sempre em movimento.

O trabalho se desenvolveu em três etapas principais: a pesquisa bibliográfica, para conseguir a construção cronológica e contextual dos acontecimentos envolvendo a Estação Nova, buscando em documentos de prefeitura, cartografias, regulamentações entre outros aspectos. A segunda etapa trata-se da visita à campo, para levantamento de dados e familiarização com a área de estudo, utilizando registros fotográficos e explorando o sítio estudado. Por fim, há a quantificação dos dados obtidos, rebatendo com conceitos utilizados e a descrição e sistematização do compilado de informações obtidas na somatória de todo o processo de pesquisa.

## **3 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DAS ESTAÇÕES FÉRREAS NO BRASIL**

O processo de inserção das malhas ferroviárias no Brasil se deu entre o século XIX e o século XX, tendo como influência a ótica europeia de progresso e a busca por incluir o que de mais moderno ocorria no mundo. A boa relação e as trocas econômicas que o país tinha com a Inglaterra também foi uma ponte para ter o conhecimento e familiarização com o modal por trilhos. (TENÓRIO, 1996).

Apesar da importância econômica, as primeiras linhas férreas tiveram conexões com áreas interioranas e trajetos de pequena extensão, que, tinha como objetivo diminuir a dependência e onerosidade do transporte por tropas de burros e muares, os substituindo. Vieira (2010, p.2) traz a discussão de outros objetivos além dos mercantis com relação a expansão dos trilhos no Brasil, para a autora era uma "forma de integrar os sertões brasileiros ao centro político e econômico, o sudeste do país, e garantir a realização do projeto de nação vislumbrado pelas elites brasileiras." Reforçando essa integração, Arruda discorre que:

O processo de transformação ou de “modernização” não se restringia ao Rio de Janeiro e às reformas urbanas. A idéia de “progresso” estava bastante generalizada no país e era anterior à própria república. Não se limitava ao eixo Rio-São Paulo ou à transformação urbana, mas através das construções de novos eixos ferroviários e de

telégrafos, pretendia interligar os interiores com a capital do país (ARRUDA, 2000, p. 103).

Tem-se como primeira tentativa de inserir os trilhos no território brasileiro a lei de nº 101, de 31 de outubro de 1835, que segundo Thomé (1983) apesar de não atrair empreendedores, era a primeira etapa voltada para a instalação do modal no país. Não garantia vantagens em um setor incipiente e sem conformação de resultados definida. Durante o governo Regente Feijó e pela falta de atratividade dos investidores privados com base na lei citada anteriormente, que não garantia vantagens aos empreendedores, no ano de 1852 surge uma nova lei com pontos reformulados objetivando atrair o interesse de empresários nacionais ou estrangeiros com maiores privilégios, garantias de juros e liberdade de construção e exploração por todo o país; porém, priorizando atenção às conexões entre as províncias de São Paulo e Minas (maiores centros produtores cafeeiros), condizendo com o estopim inicial da implantação das malhas ferroviárias naquele momento: a diminuição dos prejuízos na produção do café, tanto pela questão das estradas de rodagem estarem deterioradas como a dificuldade e demora no transporte à tração. (TENÓRIO, 1996).

A lei nº 641, instaurada em 26 de junho de 1852, também pode ter sido um fator atrativo para a inauguração do primeiro trecho ferroviário brasileiro. Após 2 anos da instauração da lei citada, há o planejamento e conseqüentemente a inauguração da Estrada de Ferro Petrópolis, sendo primeiro trecho inaugurado por D. Pedro II fazendo conexão entre Porto Mauá à Frágoso –RJ com extensão de 14,5km. (IPHAN, 2010).

Hobsbawn (1986, p.61) descreve sobre a chegada dos trens: “arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes” os trens refletiram durante muito tempo em o que havia de mais moderno e futurista, vislumbrando através do transporte o desbravamento de lugares com a rapidez almejada por muitos. Mesmo tangenciando fortemente a exportação de produtos primários, principalmente do setor agrícola, as implantações das estações férreas perpassam (conscientemente ou não) o foco em apenas transporte de cargas; dificilmente mensurável todos os aspectos que direta e indiretamente recebia influência dos trilhos.

O autor supracitado definiu também a chegada dos trens como a maior e mais significativa inovação tecnológica do século XIX. Era o sinônimo de prosperidade e modernidade naquele momento, moldando comportamentos, materiais, informação e as dinâmicas sociais naquele contexto. As cidades realizavam eventos de inauguração com a presença de figuras importantes para a sociedade, políticos, jornalistas e os empresários da região. As estações não serviram apenas como local de embarque e desembarque, de partida e chegada, mas sim locais de permanência, de trocas interpessoais entre os cidadãos que frequentavam tal equipamento.

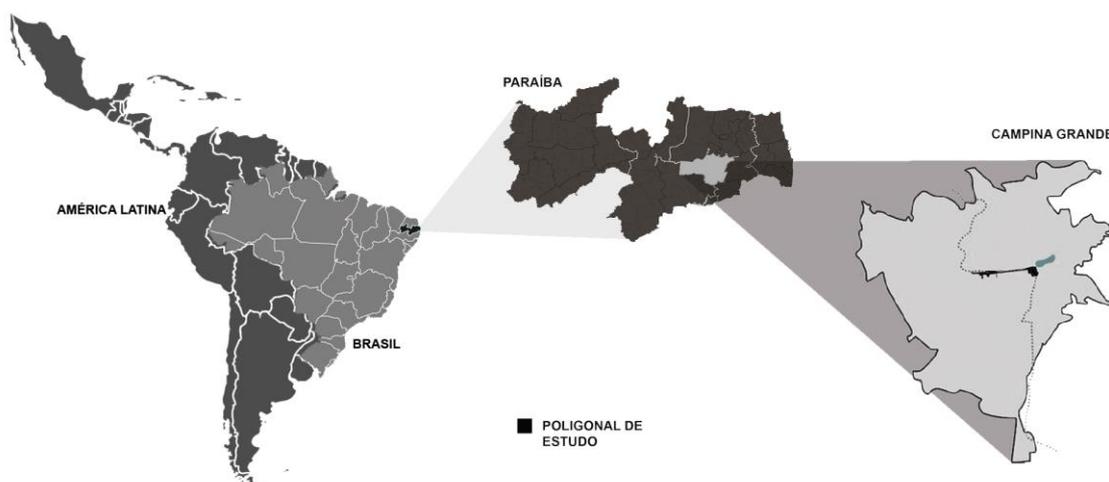
Segundo Silveira (2002) entre os anos de 1930 e 1995 há uma diminuição da importância das ferrovias no período capitalista industrial brasileiro, passando pela fase de baixo crescimento ou crescimento nulo e posteriormente pela fase de decadência. Teve também como estopim as alterações propostas pelo governo do presidente Juscelino Kubitschek, que tinha o Plano de Metas com a abordagem de industrialização e modernidade. Com relação ao setor de transporte e seus respectivos recursos, sabendo que estava havendo a expansão das ferrovias, uma das decisões dos responsáveis pelas linhas ferroviárias foi a troca do carvão pelo diesel, um considerável progresso em termo de melhoramento do uso de recursos ambientais

e otimização econômica do trem. Porém, não o suficiente para competir diretamente com os transportes rodoviários que se apresentaram como proposta de agilidade, praticidade e economia no quesito de locomoção, sendo um competidor massivo. O enfraquecimento dos usos do trem na década de 1980 ocasionou no encerramento dos transportes de passageiros em muitas estações no País, após essa época a função principal dos trens se tornou transporte de cargas de materiais e produtos em grande quantidade (SANTOS, 2019).

#### **4 DO ÁPICE À DECADÊNCIA: ESTUDO DE CASO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOVA DE CAMPINA GRANDE-PB**

O município de Campina Grande é uma cidade de porte médio e uma das mais populosas do estado, que, segundo o IBGE (2013) tem mais de 400 mil habitantes e com 591,658km<sup>2</sup> de área da unidade territorial. Situa-se na mesorregião do Agreste Paraibano, na Zona Centro Oriental da Paraíba no planalto da Borborema como pode ser verificado na Figura 1. O município é dividido em 52 bairros, tendo 7 distritos, onde desse total, pelo menos um quarto tem a presença da linha férrea cortando sua área.

**Figura 1 – Mapa de localização, América Latina, Brasil, Paraíba, Campina Grande e Estações ferroviárias.**



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Logo após o surgimento dos primeiros transportes ferroviários brasileiros, no ano de 1907 houve um evento importante na história de Campina Grande, a cidade recebe o primeiro trem *Great Western Of Brazil Railway*, (a Figura 2 apresenta este momento) que juntamente com todo o crescimento com base na produção de cereais e principalmente na produção algodoeira, foram responsáveis pela radical mudança na malha urbana e no contexto social do município. (COSTA, 2003). Mello (1995, p.162) discorre com a relevância da implementação das linhas férreas afirmando que “nenhuma cidade paraibana (...) beneficiou-se tanto do transporte ferroviário quanto Campina Grande. Convertida no mais importante centro urbano de todo o

interior nordestino comporia com o algodão, comércio e via férrea, o tripé responsável pelo progresso”.

Com a implementação da estação ferroviária em Campina, que já havia destaque por sua localização estratégica e por sua produção e exportação do algodão (um de seus principais produtos), foi possível potencializar a comercialização se tornando um dos maiores polos no mundo. (ARANHA, 2001).

Em 1957 foi construído o prédio da Estação Nova em Campina Grande buscando a melhoria nos serviços ferroviários e em comemoração ao cinquentenário da chegada do trem a cidade. Foi inaugurada em 1961 pela Rede Ferroviária Nordeste – RFN. Havia a necessidade de maior adequação as demandas exigidas, como maior área para manobras, melhores recursos para seus usuários e com edifícios específicos para apoio e maquinário; como também conectar a RFN com a Rede Viação Cearense, que segundo Oliveira (2015) era uma das propostas do plano de nacionalização das linhas férreas na malha da RFFSA pelo plano nacional desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubitschek.

**Figura 2 –Chegada da Great Western of Brazil Railway em 1907.**



Fonte: OLIVEIRA, 2020.

De acordo a tabela abaixo, Costa (2003) com base nas informações coletadas pela prefeitura municipal de Campina Grande, destaca o impacto após a inserção das estações em expansão territorial representando na tabela em acréscimo percentual da malha urbana, ou seja, os anos posteriores à 1907 e 1964 (respectivas datas de inauguração das estações Velha e Nova) apresentam uma discrepância percentual no desenvolvimento urbano do município.

Tabela 1 – Expansão da malha urbana de Campina Grande-PB.

Ano	Área urbana	Número de edificações	Acréscimo da malha urbana	Acréscimo em percentual
1790	0,8 Km <sup>2</sup>	410	-	-
1907	1,3 Km <sup>2</sup>	731	0,5 Km <sup>2</sup>	162
1930	3,5 Km <sup>2</sup>	7.069	2,2 Km <sup>2</sup>	269
1945	4,2 Km <sup>2</sup>	13.259	0,7 Km <sup>2</sup>	120
1964	10,9 Km <sup>2</sup>	21.640	6,7 Km <sup>2</sup>	243
1980	45,3 Km <sup>2</sup>	42.120	34,3 Km <sup>2</sup>	416
2005	100 Km <sup>2</sup>	85.000	54,7 Km <sup>2</sup>	201

Fonte: Costa, 2003 apud PORTO, 2007.

Embora as estações se encontrem hoje desativadas, a Estação Velha e a Estação Nova são componentes importantes no contexto do município. Carrion (1998) aponta que há a associação entre os pontos históricos dos espaços e suas origens com a valorização do patrimônio cultural e do passado das cidades. Portanto, a análise dialógica da arquitetura se inicia pela compreensão do contexto arquitetônico, seu processo de desenvolvimento e sua ocupação; apresentando-se como parte importante em evidenciar o conceito do lugar resultado das dinâmicas sociais, histórias, economias, políticas e aspectos culturais envolvidos. (SALCEDO *et al.* 2015).

Na década de 1980, não resistindo ao crescimento e predominância dos transportes rodoviários há o encerramento dos transportes de passageiros nas estações campinense; atualmente há movimentação nos trilhos apenas nos transportes de carga e em época junina, o trem do forró faz o trajeto Campina Grande-Galante (distrito da cidade) ao som de muito forró. Os prédios tanto da Estação Velha quanto da Estação Nova foram tombados pelo IPHAEP em 2001, na Estação Velha há o Museu do Algodão (valorizando o produto que teve maior relevância comercial para o crescimento da cidade na época) e embora a Estação Nova tenha sido implantada mais recentemente, seus prédios encontram-se visivelmente deteriorados, alguns destelhados, sem uso, propiciando uma ociosidade com impacto negativo aos seus usuários (RODRIGUES, 2009).

A Estação Nova está localizada na Zona Oeste de Campina Grande. O pátio ferroviário era composto pelos seguintes edifícios: Edifício 1 - era usado como depósito de transbordo/triagem (hoje encontra-se destelhado); Edifício 2 - edificado somente na década de 70, e foi projetado para abrigar o setor de engenharia e administração (8ª residência), onde trabalhavam os técnicos tais como engenheiros, topógrafos, setor de segurança; Edifício 3 - é o edifício destinado à estação nova - prédio em estilo Art Dèco, onde se realizavam os embarques e desembarques de passageiros, e de pequenas mercadorias; Edifício 4 - galpão da via permanente, ferramentaria (trilhos, dormentes, grampos), oficina, posto de abastecimento(o edifício mais antigo dentre todos).

Como pode ser observada na Figura 3, são cinco construções que compõem o contorno da área onde está inserida a estação e suas atribuições com relação às funções, Afonso (2017) definiu como:

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, e 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 Dèco, 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. (AFONSO, 2017, p.4).

Compartilhando com o argumento de Araújo e Sousa (2015), há de se concordar que os fatores de logística e infraestrutura são aliados no desenvolvimento de uma cidade e foram os que contribuíram para Campina Grande exercer papel de destaque por seu crescimento econômico. Mesmo com as expectativas para que Campina continuasse atendendo as demandas mercantis, no entanto, houve uma fadiga na produção industrial por conta da incapacidade de atender aos valores agressivos de exportação e transporte dos produtos ao se comparar com locais que atribuíam maiores investimentos no setor. Com todas essas oscilações e estratégias necessárias, agregando a falta de investimentos no município, Campina Grande não acompanhou a competitividade e sua presença nesta área foi perdendo espaço.

Figura 3 –Vista superior de satélite da área da estação nova.



Fonte: Google maps, adaptado pelo autor, 2022.

Apesar da diminuição dos usuários dos trens, foram implantadas estratégias para estimular o uso do transporte, na década de 70 surgiu o Trem Asa Branca (que realizava o percurso de Fortaleza e Recife), com diferenciais em entretenimento agregadores aos seus usuários; era equipado com restaurante, apresentações musicais, garçons, assentos mais

confortáveis e percursos com redução do tempo comparado aos trens tradicionais. Acompanhando a troca das rodovias pelos trilhos por consequência de aspectos mencionados anteriormente, em 1980 culminou no encerramento dos transportes de passageiros nas estações campinense. Após essa época, competiam aos trens o transporte de cargas de materiais e produtos em grande quantidade. (SANTOS, 2019). Devido a sua importância econômica e cultural para o Estado, as estações ferroviárias foram tombadas em 03/08/2001 com decreto de tombamento de nº 22.082 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba.

#### **4.1 Situação atual da Estação Nova: resultados e discussões**

Um dos grandes desafios na vivência da cidade contemporânea é percebê-la no sentido amplo e sistêmico, considerando seu passado para reinventar o futuro a partir do entendimento do presente. O objetivo de preservar a memória, partindo do pressuposto de que a história com seus significados tem muito a nos oferecer, pode alcançar novos (re)significados na urbe contemporânea. Reinventar a simbiose entre o passado e o presente é uma tarefa que exige do urbanismo atual uma sensibilidade no trato do uso, dos fluxos e da paisagem. Nesse sentido, compreender a maneira diversa da apropriação socioespacial no território é uma pista ambiental para o ato de desenhar o espaço capaz de corresponder as preexistências do lugar.

As memórias da cidade exercem função estruturadora na identidade de um povo, suas características sejam no processo de formação cultural, social, ou até mesmo a arquitetura e religião transcendem contextos e épocas específicas. A Estação Nova localiza-se no bairro Jardim Quarenta, um dos 52 bairros do município e encontra-se numa área residencial e entornada por pontos marcantes da cidade, tem relação direta com bairros como: Centenário, São José, Liberdade, Estação Velha que são predominantemente residenciais. Diferentemente de outras estações que são utilizadas as áreas para outros usos adaptados (praças, mercados públicos, rodoviárias, tendo um dos exemplos mais conhecidos o Parque High Line – Nova Iorque) a estação está centralizada, mas se assemelha a um vazio urbano, com construções invisíveis e o não aproveitamento de uma área com cerca de 48.945m<sup>2</sup>.

Em alguns casos de estações desativadas, a sua não apropriação por parte dos moradores ou desuso por parte da gestão administrativa se dá pela falta de conexão com o contexto social e a inserção na malha viária se apresentar segregada, mas no Mapa de Marcos Referenciais observado na Figura 4 é possível perceber que o pátio que abriga a estação é entornado por equipamentos e serviços importantes para a cidade, como Parques, Terminal de Integração, Açude velho, Teatro, Museus entre outros.

**Figura 4 – Mapa de Marcos referenciais do entorno imediato da Estação Nova.**



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Há alguns espaços nas cidades que independente da sua conformação estrutural, pode servir como barreiras, sendo estas impostas por limitações físicas ou sociais. Em muitos casos alguns tipos de expressões sociais fomentam um papel segregador e de ociosidade nas áreas públicas, em outros, a própria forma pode ser considerada um limite. Lynch (2006) exemplifica como barreiras físicas: rios, estradas, viadutos ou outros equipamentos/elementos que ocasionam uma quebra da continuidade. Esse tipo de interface defendida pelo autor supracitado influencia na permeabilidade e fluxo dos espaços; o autor considera as ferrovias como um exemplo de limite nas cidades, definindo como interface de elementos lineares não usados, porém, dependendo da perspectiva e uso também pode ser costuras e linhas que conectam duas regiões.

Existe um paradoxo envolvendo o tombamento de bens patrimoniais de uma sociedade, ao mesmo tempo que inicia tal regulamentação para valorizar um importante símbolo cultural, inúmeros casos ocorrem semelhante a Estação Nova de Campina, não há acompanhamento e recursos destinados objetivando manter tal equipamento urbano, tendo por consequência do descaso e também da falta de uso e apropriação dos cidadãos uma progressiva deterioração. (SILVA, 2019; PMCG, 2020). Não somente o tombamento ou restauro está em questão, mas como esses bens vão ser disponibilizados e usufruídos pela sociedade, a autora Viollet Le Duc (2006, p.64) disserta que “Uma vez que todos os edifícios que se restauram têm uma utilização, são destinados para um serviço, não se pode negligenciar este aspecto de utilidade, para fechar-se inteiramente no papel de restaurador de antigas disposições fora de uso.”

Forneck e Rocha (2020) classificam que há duas formas de abandono, o abandono material, referente a toda expressão de descaso e deterioração das edificações, lacunas, fissuras, destelhamento, rachaduras, mofos, ou seja, tudo visível e explicitamente passível à

ruína; e o outro tipo de abandono é o de sentido, sutilmente notado, mas intensamente sentido, por mais que materialmente o local esteja com pouco ou nenhum dano, mas é uma área invisível, sendo esquecida e ignorada. Não necessariamente um tipo de abandono está relacionado ao outro. No caso da Estação Nova é nitidamente capaz de observar ambos tipos classificados pelos autores, invisível para a gestão pública, para os cidadãos que por ali passam, como também expressivamente abandonado em seus sintomas formais e estruturais. A figura 7 exemplifica em ângulos distintos a situação atual de deterioração da área, tanto pela vegetação rasteira envolvendo os prédios, o acúmulo de lixo, o interior dos prédios depredados e pichados, como também alguns dos galpões ao ponto de ruir.

Como pode ser percebido na figura 5, os componentes do que antes era o apogeu do avanço tecnológico, com prédios em arquitetura no estilo art decó e protomoderna, hoje estão sem nenhuma manutenção, esquadrias quebradas, resíduos acumulados, paredes fissuradas, prédios destelhados, com paredes vandalizadas e sendo um imenso palco para patologias sociais; tal situação interfere de forma direta no seu entorno imediato e consequentemente na sociedade.

Não há integração social com entorno e talvez muitos usuários que transitam um pouco próximo até prefiram não ter, por toda ociosidade e deterioração que o espaço representa. Há a escassez de normas e definições de recursos voltados para a manutenção e preservação dos prédios tombados existentes. Não há regulamentações com obrigatoriedade do uso e destinação financeira para a conservação destes bens.

É importante enfatizar que ao lidar com áreas que obtiveram transformações ocorridas em épocas distintas, todas as modificações ao longo de décadas também são influenciadas pelo comportamento social dos cidadãos; são contextos históricos distintos e expressões com formas de usos também distintas. O processo mutável contínuo fez com que as estações não permanecessem com seu uso original, Morales (2002) conceitua justamente esse tipo de áreas e equipamentos que se tornaram obsoletos, com condições duplas, onde há a dificuldade da união entre o passado e presente, definindo o que o autor chama de "Terrain Vague".

Este conceito não remete apenas a configuração espacial, os vazios, a invisibilidade dos edifícios e espaços que outrora foram essenciais para o seu contexto, mas o conceito denomina também a discrepância da identidade de um povo, a memória de uma sociedade, áreas que trabalham a imaginabilidade do que ocorreu e conectou-se com nossa história. Terrain Vague pode ser aplicado em exemplos como os telégrafos, espaços residuais, linhas férreas desativadas ou subutilizadas, prédios em ruínas. (MORALES, 2002).

**Figura 5 – Situação atual dos prédios que compõem a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB.**



Fonte: Acervo pessoal, 2021.

Viegas e Vecchiato (2013) também discorrem sobre esse processo de transformação social que interferem numa determinada área advindos de sua nova forma de usos, (principalmente em áreas envolvendo trabalhadores da indústria e similares) classificando como gentrificação, eles remetem as transições principalmente numa escala social, onde a base capitalista, os interesses comerciais são os norteadores da valorização de uma determinada área. Pela estação Nova ter seus prédios tombados e por carecer de políticas públicas que lhe revitalize com novos usos e custeie e incentive sua manutenção, tal patrimônio padece por não serem atrativos ao interesse privado, por ser tombado e precisar de burocracias necessárias, como também pelo fato de ser um resultado dessa gentrificação com a realidade dos atuais usuários alterada por conflitos de interesse.

**Figura 6 – Situação atual dos prédios e entorno que compõem a Estação Nova.**



Fonte: Acervo pessoal, 2021.

## **5 CONSIDERAÇÕES**

Com este trabalho foi possível traçar cronologicamente o processo de ascensão da Estação Nova de Campina Grande e sua inserção no contexto nacional desta época, bem como os motivos de sua desativação. Foi possível também compreender a substituição das ferrovias e a inativação da sua função. É importante enfatizar a essencialidade de um povo em valorizar a sua memória, o patrimônio apesar de poder ser perpassado pela história e gerações é necessário também ações que mantenham bens tão importantes para a sociedade, como é o exemplo da estação, uma das responsáveis pela gênese urbana da cidade campinense.

É interessante refletir que um tipo de abandono é resultado do outro, tem uma interdependência, as ruínas só se tornam ruínas se em um determinado momento a sua manutenção foi negligenciada, as áreas obsoletas com perfis ociosos só assim estão, por falta

de usos, portanto, há a conexão direta do abandono imaterial no material. Estas negligências não estão relacionadas a sociedade, no contexto do patrimônio tombado, mas sim aos gestores urbanos que têm por obrigação nortear e equiparar tais elementos de usos e manutenções devidas. Os órgãos (municipais, estaduais, federais, patrimoniais e culturais) detêm da responsabilidade de criticar e direcionar a situação atual para que beneficie ou minimamente não prejudique os usuários (não usuários) destes vazios urbanos e seu entorno. Para usufruir de espaços e equipamentos públicos, a população precisa de que o mesmo dote do mínimo de qualidade necessária, atributos que configurem o caminhar, segurança, conforto e iluminação, por isso soma como debate crítico pesquisas e posturas que cobrem destes órgãos ações primordiais para a valorização do bem público e a não dissociação da cultura paulatinamente.

Preconiza-se a importância de regulamentações e instâncias que prevejam a destinação de verbas com a finalidade de restaurar e manter as estruturas existentes, bem como adequar para novos usos que beneficiem os seus usuários. Este trabalho visa contribuir como alerta para que os profissionais tenham discernimento, os planejadores, urbanistas, arquitetos, historiadores entre outros, da representatividade histórica e do quanto a lacuna funcional existente, neste “vazio urbano” extenso corrobora para patologias sociais e segregação. Nós, todos os cidadãos devemos ter a perspectiva de valorização da nossa memória prospectando evoluções urbanas e sociais que não anulem o percurso trilhado. Não somente compreender, mas buscar avanços que alterem estas realidades alarmantes.

Por representar a evolução de ações humanas com atribuições de significados e representações, a valorização e conservação da nossa história reflete e direciona nossas ações na urbe contemporânea. Em seu texto "A urbanidade como Devir do Urbano" Netto (2012) correlaciona justamente que as urbanidades amalgamadas servem de experiência da alteridade e urbanidades passadas refletidas no presente e responsabiliza o devir do urbano para a sociedade futura; criando o elo entre a experiência, vivência e responsabilidade.

## REFERÊNCIAS

- AFONSO, Alcilia. **Pátio Ferroviário da Estação Nova de Campina Grande e movimento ocupa estação**. [Campina Grande], 13 de mar. 2017. Blogspot; Disponível em: <http://arquiteturaelugarcg.blogspot.com/2017/03/patio-ferroviario-da-estacao-nova-de.html>. Acesso em: 01 jun. 2022.
- ARANHA, Gervacio. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. (Tese de Doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. 2001, p. 461.
- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Bauru, SP: EDUSC, 2000.
- CARRION, Fernando Mena. **Conceptos, realidades y mitos de los centros históricos: el caso de Quito**. Texto apresentado na Shelter as Revitalization of Old and Historic Urban Center. Havana, 1998.
- COSTA, Antônio Albuquerque da. **Sucessões e Coexistências do Espaço Campinense na sua inserção ao Meio Técnico científico-informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo**. (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco. Recife-PE, 2003.
- FORNECK, Vanessa.; ROCHA, Eduardo. **Abandono de estações férreas: cartografia nas cidades de fronteira molhada Brasil-Uruguay**. In: ENPOS, 21, 2019, Pelotas. **Anais eletrônicos**. Pelotas: UFPE, 2019. Disponível em: [https://cti.ufpel.edu.br/siepe/arquivos/2019/SA\\_03737.pdf](https://cti.ufpel.edu.br/siepe/arquivos/2019/SA_03737.pdf). Acesso em 26 de maio de 2022.

HOBBSAWN, Eric. **A era das revoluções, 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de Jaguarão**. Ministério da Cultura: IPHAN, Porto Alegre, 2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Mapa ferroviário**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/map-ferro-evolucao-pdf>. Acesso em 15 de maio de 2022.

MORALES, Solà Ignasi de. **Territórios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, Douglas e M. NETTO, Vinicius (Orgs). Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

OLIVEIRA, Thomas Bruno. **Retalhos históricos de Campina Grande**. Blogspot. Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com/2020/01/estacao-nova-mais-um-patrimonio.html#.YqJIGKjMLIU>. 2020. Acesso em: 10 de maio de 2022.

PÁDUA, E. Metodologia da pesquisa Abordagem teóricoprática. Campinas: Papirus, 1996.

PEREIRA, J. FARIAS, A. SACCO, C. MATTA, C. Estação Ferroviária em Campina Grande-PB. Estações ferroviárias do Brasil., 2006. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/campina.htm>> . Acesso em:30 de junho de 2022.

PRODANOV, Cleber Cristiano. FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo - Rio Grande do Sul: Feevale, 2013.

SALCEDO, Rosio Fernandez; et al. Arquitetura Dialógica no Contexto do Centro Histórico: o Método. 2015.

SANTOS, Jessica Kaline. **Memórias dos Trilhos: construção e vivências da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande-PB (1957-1988)**. (Trabalho de Conclusão de Curso em História). Universidade Estadual da Paraíba. 2019.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio ferroviário: a questão do uso**. (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 2019.

SILVEIRA, Márcio. **A importância econômica das ferrovias para o Brasil**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP. Ano 24 - 2002.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMÉ, Nilson. Trem de Ferro A ferrovia no Contestado. Editora Lunardelli, Florianópolis, SC 2ª edição, 1983.

VIÉGAS, José Gustavo; VECCHIATO, Maria Cecília. **Cidades factuais: As fronteiras urbanas e suas relações com a violência urbana**. Estudo de caso da cidade de Rio Claro/SP. (Doutorado em Geografia). UNESP, São Paulo, 2013.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais. Vol. 2 Nº4. 2010, p.2.

VIOLLET-LE-DUC, E.E. **Restauração**. Cotia, SP : Ateliê Editorial, 2006.