



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCEG
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – CFP
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA – UNAGEO
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

JOÃO ROBERTO DANTAS BRAGA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE - PB,
ANTIGAS E NOVAS FUNÇÕES

Cajazeiras
2023

JOÃO ROBERTO DANTAS BRAGA

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE - PB,
ANTIGAS E NOVAS FUNÇÕES**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande como requisito parcial para obtenção do título de licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos.

**Cajazeiras
2023**

B813e Braga, João Roberto Dantas.
Estação ferroviário de São João do Rio do Peixe-PB, antigas e novas
funções / João Roberto Dantas Braga. - Cajazeiras, 2023.
42f.: il.
Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos.
Monografia (Licenciatura em Geografia) - UFCG/CFP, 2023.

1. Espaços urbanos. 2. Ferrovia - São João do Rio do Peixe-PB. 3.
Estação. 4. Espaço. 5. Urbanização. I. Vasconcelos, Santiago Andrade. II.
Título.

UFCG/CFP/BS

CDU - 911.3

JOÃO ROBERTO DANTAS BRAGA

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE - PB,
ANTIGAS E NOVAS FUNÇÕES**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande como requisito parcial para obtenção do título de licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos.

Defesa em 17 de fevereiro de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos, Presidente
Universidade Federal de Campina Grande – UFCG/CFP

Prof. Dr. Marcelo Henrique de Melo Brandão, Examinador
Universidade Federal de Campina Grande – UFCG/CFP

Prof. Me. Marcos Assis Pereira de Souza, Examinador
Universidade Federal de Campina Grande – UFCG/CFP

À minha família, em especial a minha avó/mãe,
dona Adalgisa, que me ensinou a ser íntegro e
acolheu-me nos momentos mais difíceis.

Dedico.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela vida, saúde e pela proteção. Sou grato por estar comigo em todos os momentos e nos planos que faço.

À minha família, minha avó, dona Adalgisa e meu irmão Kássio, que estão comigo todos os dias.

Ao Professor Doutor, Santiago Andrade Vasconcelos, meu orientador, por todo o suporte e empenho de me ajudar a concluir este trabalho.

A Professora Doutora, Luciana, pelas suas contribuições.

Aos camaradas de curso pelos bons momentos que compartilhamos.

A Rogério Lúcio, Beatriz Dantas, Cosmo Torquato e Tatiane Silva. É uma grande satisfação tê-los como amigos. A Geografia também serve para fazer amigos.

Aos professores que contribuíram e fizeram parte da minha formação acadêmica.

RESUMO

O presente trabalho visou investigar a influência da antiga estação ferroviária de São João do Rio do Peixe – PB, e o seu entorno, nos processos de urbanização, valorização e seletividade espacial. Inaugurada em 1925, a estação ferroviária e seus equipamentos, naquele contexto, possibilitaram uma nova alternativa de transporte de passageiros e mercadorias a bordo do trem. Antes da chegada da malha ferroviária, o transporte era realizado predominantemente no lombo de animais pelas estradas carroçais. Após a desativação da estação ferroviária da cidade, aquele espaço perdeu sua função de protagonismo, passando a ser marginalizado. A falta de manutenção do prédio e do seu entorno resultou em sua degradação. Foi necessário o engajamento de parte da população são-joanense e intervenção da prefeitura municipal para revitalizar e conferir novas funções a estação. Surge a campanha “Salve a Estação”, em 2017, com importante adesão popular, e com o objetivo de viabilizar as reformas no imóvel para fins de preservação e de nova funcionalidade. A intervenção do poder público municipal foi imprescindível. Após a revitalização, a prefeitura municipal passou a gerenciar o agora Espaço Cultural Estação das Artes, antiga estação ferroviária. Trataremos também neste trabalho de questões envolvendo diferentes temporalidades, mecanização do território, rugosidades, fixos e fluxos, antigas e novas funções. Agora a Estação das Artes possui funções diferentes, outro aparelhamento e uma nova valorização espacial configura-se nos arredores. Para a realização do trabalho foi feito um levantamento bibliográfico.

Palavras-chave: funções; ferrovia; estação; fixos; fluxos; espaço; urbanização.

ABSTRACT

The present work aims to investigate the influence of the old railway station of São João do Rio do Peixe - PB, and its surroundings, in the processes of urbanization, valorization and spatial selectivity. Inaugurated in 1925, the railway station and its equipment, in that context, provided a new alternative for transporting passengers and goods on board the train. Before the arrival of the railway network, transport was predominantly carried out on the back of animals on cart roads. After the deactivation of the city's railway station, that space lost its role as a protagonist, becoming marginalized. The lack of maintenance of the building and its surroundings resulted in its degradation. It required the involvement of part of the São João population and intervention by the municipal government to revitalize and give new functions to the station. The “Save the Station” campaign appears, with significant popular support, and with the aim of making renovations to the property feasible for the purposes of preservation and new functionality. The intervention of the municipal government was essential. After the revitalization, the municipal government started to manage the now Espaço Cultural Estação das Artes, a former railway station. In this work, we will also deal with issues involving different temporalities, mechanization of the territory, roughness, fixed and flows, old and new functions. Now the Estação das Artes has different functions, new equipment and a new spatial appreciation is configured in the surroundings. To carry out the work, a bibliographical survey was carried out.

Keywords: functions; railroad; station; fixed; streams; space; urbanization.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Estação ferroviária	33
Figura 2- Espaço Cultural Estação das Artes	34
Figura 3- Biblioteca municipal	35
Figura 4- Memorial	35
Figura 5- Praça de eventos	36
Figura 6- Quadra de futebol de areia	37
Figura 7- Parquinho para crianças	37

APRESENTAÇÃO

O interesse por esta pesquisa surgiu a partir de constatações de alterações importantes ocorridas na dinâmica espacial da antiga estação ferroviária de São João do Rio do Peixe – PB. Lembro-me que na infância e parte da adolescência, costumava jogar futebol em campos improvisados nos terrenos dos arredores da estação.

Naquela época, início dos anos 2000, já não se verificava o embarque e desembarque de passageiros, porém, era possível ver alguns trabalhadores ferroviários e a passagem de trens cargueiros pela ferrovia. Geralmente o trem costumava passar entre 16 e 17 horas, sendo possível ouvir o seu “apito” de uma longa distância.

Conforme o passar do tempo, os trens deixaram de transitar pela malha ferroviária do município. Com a efetiva desativação da estação ferroviária, uma nova organização espacial passou a configurar-se, atendendo aos outros interesses e desempenhando novas funções. Essas questões serão tratadas nos capítulos a seguir e, foi a partir delas que nasceu o interesse pela pesquisa. Por isso, serão melhor investigadas ao longo deste trabalho.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 MECANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E INTEGRAÇÃO	13
2.1 A IMPLEMENTAÇÃO DAS FERROVIAS NO NORDESTE BRASILEIRO	19
3 A FERROVIA E SEUS EQUIPAMENTOS NO ESPAÇO URBANO DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE	24
3.1 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DAS CIDADES	24
3.2 CARACTERIZAÇÃO DO LUGAR DE ESTUDO	26
3.3 A IMPLEMENTAÇÃO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE E VALORIZAÇÃO ESPACIAL.....	27
3.4 A INTERRUPTÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A DESATIVAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA - NOVA FUNÇÃO.....	30
4 RUGOSIDADES DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SEU ENTORNO	32
4.1 REVITALIZAÇÃO E NOVAS FUNÇÕES	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS	41

1 INTRODUÇÃO

A organização espacial atende a interesses econômicos fomentados pelo homem em diferentes contextos e períodos. Nesse processo, ocorre implementações de infraestruturas voltadas aos interesses daquela determinada sociedade implementadora. Conforme as necessidades passam a serem outras, novas estratégias de reorganização espacial começam a surgir.

O presente trabalho é uma abordagem a respeito da antiga estação ferroviária de São João do Rio do Peixe – PB, com a finalidade compreender esse objeto geográfico e sua importância para o desenvolvimento da cidade e de questões relacionadas a urbanização, valorização espacial, rugosidades, fixos e fluxos, funções, entre outras.

A problematização parte do interesse de compreender a estrutura explicativa da chegada da ferrovia, suas formas (objetos geográficos), funções e transformações ocasionadas na dinâmica espacial, principalmente urbana, de São João do Rio do Peixe - PB e suas transformações ao longo do tempo.

Para a construção do trabalho, foi realizado um estudo e levantamento bibliográfico de obras imprescindíveis de autores de grande importância para a Geografia, como Milton Santos, Iná Elias de Castro, Roberto Lobato Corrêa, entre outros, que respondem a muitas das indagações da pesquisa. Além disso, foram utilizados trabalhos científicos, como teses, dissertações e artigos, documentos públicos, citações retiradas de órgãos governamentais, a Constituição Federal de 1988 e registros fotográficos.

Este trabalho está estruturado da seguinte maneira: o segundo capítulo trata da implementação das ferrovias no Brasil, destacando o contexto histórico dos meios de transporte da época e como o trem impactou na dinâmica de transportes e formação de núcleos urbanos.

No terceiro capítulo, será abordada a importância da estação ferroviária para a cidade de São João do Rio do Peixe, destacando a relevância das estações ferroviárias para o crescimento de cidades, aspectos econômicos, urbanização, e valorização espacial.

Já no quarto capítulo será tratado a respeito de reorganização espacial, rugosidades, seletividade espacial, revitalização e novas funções atribuídas a antiga estação ferroviária que hoje abriga o “Espaço Cultural Estação das Artes” e pelo seu entorno.

2 MECANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E INTEGRAÇÃO

Para entender questões pertinentes a nossa pesquisa é primordial fazer uma breve, porém imprescindível contextualização a respeito do surgimento das ferrovias no Brasil. Compreender o contexto e as necessidades em períodos distintos é essencial para o entendimento a respeito das funções desempenhadas pelas estações ferroviárias no passado e no presente.

A implementação das primeiras ferrovias no Brasil ocorreu durante a gestão imperial e foi caracterizada por incentivos e benefícios imperiais concedidos à iniciativa privada com o intuito de que os detentores do capital necessário para a realização do projeto se incumbissem na construção das estradas de ferro. A iniciativa formalizou-se com o Decreto nº 641, de 26 de 1852, “Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.” (BRASIL, 1852, p.1).

Por força do decreto, foram permitidas concessões às companhias interessadas na construção das ferrovias, concedendo aos investidores, entre as vantagens, o direito de desapropriar terras que estivessem no caminho dos trilhos ou onde seriam construídos os galpões, as estações e os armazéns.

Outro acontecimento de destaque na década de 1850, no Brasil, foi a proibição do tráfico de escravos. A partir disso houve maiores incentivos para a vinda de trabalhadores estrangeiros para o país. Nesse sentido, em relação a força de trabalho empregada na construção dos caminhos de ferro, o decreto imperial nº 641, de 26 de 1852, em seu § 9º estabelece que:

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos. (BRASIL, 1852).

Apesar dessa importante vitória contra o tráfico de escravos, a escravidão ainda não havia sido abolida. Essa prática cruel de submissão ao trabalho forçado perdurou até 1888, com a entrada em vigor da Lei n.º 3 353 de 13 de maio de 1888, a Lei Áurea, já próxima da derrocada da monarquia brasileira, oficializando a vedação do trabalho escravo.

Alguns dos mais abastados, donos de títulos importantes, assumiram a empreitada por terem poder de influência e capital financeiro para a construção da infraestrutura basilar. Destaca-se que foram concedidas vantagens devido ao decreto nº 641, de 26 de 1852, entre elas

a isenção de impostos e incentivos governamentais. Conforme informações disponíveis no site do Ministério da Infraestrutura:

No que se refere especificamente à construção de ferrovias no Brasil, o Governo Imperial consubstanciou na Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835, a concessão, com privilégio pelo prazo de 40 anos, às empresas que se propusessem a construir estradas de ferro, interligando o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2023, online).

Irineu Evangelista da Silva, o historicamente reconhecido como Barão de Mauá, foi o responsável pela construção do primeiro trecho ferroviário do Brasil, denominada “Estrada de Ferro Mauá”, no Rio de Janeiro, em 30 de abril de 1854, ligando a Baía de Guanabara a Petrópolis (VIEIRA, 2009). O Barão de Mauá foi um influente empresário, considerado defensor do liberalismo econômico e crítico do protecionismo imperial.

Nesse contexto da chegada das primeiras ferrovias, o Brasil se destacava pelo grande potencial agrícola, produzindo em grandes quantidades nos campos e necessitando de melhorias e de renovação dos meios de transportes para o escoamento da produção. Essa demanda crescia e o trem foi a alternativa escolhida.

Entre as fomentações da chegada dos trens nas terras tupiniquins estão os interesses privados dos empresários responsáveis pela construção das ferrovias, visto que alguns deles eram grandes produtores ou empresários que tinham como estratégia comercial exportar as suas mercadorias, vislumbrando o trem como mecanismo vantajoso para comportar grandes quantidades de cargas pesadas, transportando-as até os portos.

Interesse também fomentado pela política governamental, que buscava aprimorar e expandir o comércio de mercadorias destinadas à exportação. O Estado buscava expandir as relações de comércio e os investidores visavam a obtenção de maiores lucros a partir da exploração das ferrovias. O empenho do Estado em parceria com empreendedores viabilizou a construção das primeiras estradas de ferro.

Conforme De Paula

É a partir de 1850, que o Estado brasileiro passou a coordenar e a incentivar a expansão ferroviária com o objetivo de propiciar o crescimento da economia agroexportadora e de aumentar a entrada de investimentos estrangeiros no país, basicamente aqueles vindos da Inglaterra. (DE PAULA, 2001, p. 03).

Nessa conjuntura da implementação das primeiras ferrovias, o Brasil se destacava pelo grande potencial agrícola, com alta produção nos campos e necessitando de melhorias e alternativas referentes aos meios de transporte, aprimorando e propiciando maior mobilidade ao deslocamento de pessoas e mercadorias.

É conveniente abordar de maneira estratégica, o contexto dos meios de transporte disponíveis no Brasil na conjuntura da inserção das ferrovias no território nacional, abordagem importante para o entendimento de como a evolução dos meios de transporte, com realce para a inserção do trem, promoveu transformações no espaço geográfico.

Historicamente os meios de transporte foram parte de relevantes transformações nas relações sociais e econômicas em diferentes contextos. Com o início do século XIX, eventos transformadores no âmbito político e estratégico comercial ocorreram no Brasil. Costa (1998, p. 240) relata que “no início do século XIX a transferência da sede do governo português para o Brasil, a abertura dos portos em 1808, rompendo o sistema de monopólios até então em vigor, e finalmente a maior liberdade econômica criariam novas condições para o processo de urbanização”.

Essa fase incipiente de ocorrências do início do século propiciou novas possibilidades para se promover a urbanização e ampliação das relações de comércio internacional, visto que o Brasil se tornou autônomo, podendo a partir desse marco manter relações de comércio com outros países, não mais dependendo de intermediações de Portugal, abrindo os portos e novas possibilidades para o livre-comércio

De acordo com Costa

A integração do Brasil nas correntes internacionais de comércio, eliminada a mediação portuguesa, numa fase em que o mercado internacional se achava em plena expansão graças ao crescimento da população, à maior distribuição de riqueza e à melhoria do sistema de transportes, daria novo incentivo às funções comerciais dos núcleos urbanos, estimulando o desenvolvimento dos portos. (COSTA, 1998, p. 240).

A autora elucida o contexto em que a melhoria dos meios de transporte foi importante para atender à crescente demanda do mercado internacional, pois surge a maior necessidade de transportar maiores quantidades de mercadorias com maior praticidade, eficiência e melhor custo-benefício. Essa nova conjuntura também impactou na expansão de núcleos urbanos pelo território nacional.

Até o surgimento das ferrovias, o transporte de mercadorias era precariamente realizado, enfrentando estradas de chão, do local da produção até os portos. A expansão da rede ferroviária respondeu, economicamente, à necessidade de exportação do café, paralelamente a um programa de melhoria dos portos como o de Manaus, Belém do Pará e o do Rio de Janeiro.

Conforme De Paula

Até o surgimento das ferrovias, o transporte de mercadorias era precariamente realizado, enfrentando estradas de chão, do local da produção até os portos. A expansão da rede ferroviária respondeu, economicamente, à necessidade de

exportação do café, paralelamente a um programa de melhoria dos portos como o de Manaus, Belém do Pará e o do Rio de Janeiro. (DE PAULA, 2001, p. 02).

Porém, é na segunda metade do século XIX que se notabilizam acentuados avanços relacionados aos campos econômicos e sociais, e como parte dessas transformações também se evidencia o melhoramento da logística de transportes e o impulso dos processos de urbanização. “Todavia, a despeito da necessidade de tornar os meios de transporte mais modernos e da disponibilidade da nova tecnologia, desde a década de 1830, o processo de implantação de ferrovias no Brasil só seria realmente deflagrado no início da segunda metade do século 19”. (SIQUEIRA 2002, p. 171).

Emília Viotti Da Costa, em sua obra: *Da Monarquia à República: momentos decisivos*, publicada em 1998, aponta três eventos que impactaram na estruturação econômica e social, pois contribuíram para o melhoramento do mercado interno e incentivando a urbanização. De acordo com a autora:

Primeiro, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre: a cessação do tráfico em 1850, a abolição em 1888 e a entrada de numerosos imigrantes no sul do país. Em segundo lugar, a instalação da rede ferroviária, iniciada em 1852 e que no final do século atingiria mais de nove mil quilômetros construídos e quinze mil em construção. Finalmente, as tentativas, bem-sucedidas, de industrialização e o desenvolvimento do sistema de crédito. (COSTA, 1998, p. 251).

Os acontecimentos relatados pela autora incluem a implementação das ferrovias como parte de novas estratégias, modernizando os meios de transporte em um cenário de alterações expressivas das relações de trabalho, com destaque para o “trabalho livre”, o aumento populacional, impulsionado pela chegada de trabalhadores imigrantes, e o processo de industrialização.

Conforme Costa

O aperfeiçoamento do sistema de transportes (substituição do transporte em lombo de burro e carro de boi pelas ferrovias, a generalização do uso do navio a vapor, na segunda metade do século XIX) coincide com a demanda crescente de café pelo mercado internacional, acarretando uma especialização crescente da produção cafeeira. (COSTA, 1998, p. 252).

Ao passo que as ferrovias foram se espraiando pelos territórios, diversos núcleos urbanos, de variadas proporções, surgiram às margens dos caminhos de ferro e das estações, colaborando, em alguns casos, com o crescimento de grandes centros, como no caso da cidade de São Paulo. “O crescimento da cidade de São Paulo, no fim do século, liga-se em parte ao fato de se ter tornado um centro para onde convergiam as ferrovias”. (DA COSTA, 1998, p. 256).

Nesse sentido, para enfatizar a importância das ferrovias na segunda metade do século XIX, de acordo com Fici (2007, p. 5) “as ferrovias possibilitaram a ampliação das fronteiras para a formação de novas cidades e serviram de suporte econômico para a produção agrícola e atividades pecuárias...”, principalmente no cultivo do café, que foi base da economia brasileira até meados da década de 1930.

A implementação das ferrovias viabilizou novas perspectivas de desenvolvimento regional. O Estado de São Paulo investiu na implementação do maior parque ferroviário do Brasil, que se tornou o mais importante economicamente no âmbito nacional, notabilizando-se por ser o primeiro a adotar o trabalho assalariado, adequando-se estrategicamente ao sistema capitalista. (FICI, 2007).

São Paulo, localizada no sudeste brasileiro, destacou-se na produção de café no âmbito nacional. O desenvolvimento de um vasto território, como no caso de São Paulo, sofreu influência de novas estratégias comerciais, expansão da mão de obra e da capacidade de melhoramento dos meios de transporte, aproveitando-se da alta demanda do mercado.

No âmbito da evolução brasileira dos meios de transporte e de comunicação na segunda metade do século XIX, o estabelecimento de importantes centros urbanos demandava, ressalvadas as proporções, que para ocorrer o “progresso”, tais centros tivessem de certa maneira, atrelados à implementação de novas tecnologias de comunicação, como no caso do telégrafo, e sobre a influência da malha ferroviária, privilegiando os lugares de maior convergência.

Conforme Costa

Nem todas se beneficiaram igualmente desse processo. Nas regiões mais distantes onde não chegaram o telégrafo nem as ferrovias, o ritmo de vida não se alterou. Os benefícios do progresso concentraram-se nos grandes centros que se modernizaram rapidamente, acentuando-se a diferença entre este e os núcleos do interior. (COSTA, 1998, p. 257).

Em uma abordagem a respeito dos fluxos ferroviários relacionados ao transporte de cargas e expansão das ferrovias entre as décadas de 1970 e 1990, Santos e Silveira (2006) apontam que:

De 44.846 toneladas em 1970, os fluxos passaram a 235.105 toneladas em 1990, isto é, houve um aumento de 5,2 vezes. Em 1994 eram 256.365 toneladas. A natureza da carga transportada varia no tempo e no espaço. Nos albores da década de 1970, as ferrovias paulistas transportavam sobretudo milho, trigo e café, além de cimento, madeira, açúcar, adubos e fertilizantes. (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 175).

A maior capacidade de comportar cargas dos mais variados tipos, ampliando as possibilidades de deslocamento de mercadorias, influenciou na maior utilização do transporte ferroviário e conseqüente expansão das vias férreas, atendendo às crescentes demandas econômicas e expandindo os “fluxos ferroviários” para demais regiões.

No que diz respeito à implementação das vias férreas e expressividade da “fluidez”, Santos e Silveira (2006) apontam que:

A produção da fluidez é resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios, entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos. A participação dos governos mundiais (organismos internacionais financeiros) é permanente, viabilizando os empreendimentos por meio de créditos ou impondo os próprios projetos de engenharia. E os fluxos ferroviários decorrem dessas dinâmicas que são sempre datadas. (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 175).

A difusão das redes ferroviárias e os “fluxos ferroviários” para atender a demanda do transporte de cargas foi possível devido a “colaboração” necessária dos detentores de interesses particulares e a conveniência de interesses governamentais. Esse fomento fez com que a utilização de ferrovias ganhasse maior projeção.

O propósito de expandir a malha ferroviária não se restringiu apenas para servir ao transporte de cargas, visto que o transporte de passageiros também aumenta a circulação de pessoas. “Entre 1970 e 1994 o número de passageiros cresceu 3,5 vezes, passando de 329,64 mil para 1.163.034 pessoas.” Santos e Silveira (2006, p. 176).

Os processos de “modernização” das dinâmicas espaciais, sociais e econômicas, não se estabelecem de maneira uniforme, pois ao passo que o “progresso” se ressalta em determinadas regiões, houve contrariamente a esse desenvolvimento, disparidades, sobretudo em regiões mais ao interior, que não tiveram interferência expressiva da “infraestrutura moderna”.

A construção dos imponentes caminhos de ferro trouxe consigo um conjunto de mecanismos e estruturas que promoveram alterações significativas e importantes na dinâmica econômica e na organização espacial, influenciando com maior ou menor intensidade na arquitetura, nas relações de trabalho e no desenvolvimento das cidades.

A implementação de uma estação ferroviária atraía para o seu entorno novas infraestruturas, como armazéns, fábricas e moradias, visto que promovia a valorização do lugar onde foi implementada. Promovendo também em conseqüência de sua funcionalidade uma nova reorganização espacial, assim como influência na dinâmica territorial de onde se instalava. Nesse sentido, tratando-se da configuração territorial, Milton Santos esclarece que:

Seja qual for o país e o estágio de seu desenvolvimento, há sempre nele uma configuração territorial formada pela constelação de recursos naturais, lagos, rios, planícies, montanhas e florestas e também de recursos criados: estradas de ferro, e de

rodagem, conduto de toda ordem, barragens, açudes, cidades, o que for. (SANTOS, 2014, p. 84).

O pensamento de Santos permite entendermos as ferrovias, seus mecanismos e funcionalidade como parte integrante desse conjunto de elementos naturais e artificiais que se organizam, formando aquilo que o autor chama de “constelação de recursos”. A organização em um grande arranjo de todas as coisas naturais e aquelas criadas pelo homem, ou seja: artificiais, formam sistemas que estão integrados na formação da configuração territorial (SANTOS, 2014).

O crescimento e o desenvolvimento de uma cidade são resultantes das políticas e estratégias adotadas pelos gestores e de como se estruturou o comércio local, de como foi organizado o espaço urbano, e quais foram às estratégias e soluções adotadas para o seu desenvolvimento. Nesse sentido, no contexto do Brasil, a chegada das ferrovias promoveu contribuições importantes na dinâmica de organização espacial, uma vez que propiciou a interligação de lugares diversos com maior dinamicidade, trazendo a bordo do trem o “progresso”.

No período de 1870 a 1930 o transporte ferroviário foi fundamental para o escoamento da produção agrícola brasileira, principalmente para o transporte de um dos produtos mais importantes naquele momento: o café. As ferrovias foram o mecanismo escolhido com a perspectiva de conferir modernidade, pois surge como um meio de transporte mais moderno do que os utilizados antes de sua implementação.

2.1 A IMPLEMENTAÇÃO DAS FERROVIAS NO NORDESTE BRASILEIRO

No contexto da Região Nordeste, as ferrovias implementadas tiveram forte influência de capital estrangeiro para viabilizar a construção. Destacou-se nesse cenário de atuação estrangeira investindo na ideia de desenvolvimento da Região “puxado” pela locomotiva.

Foi uma iniciativa bastante ambiciosa e que demandou elevados investimentos para se materializar. As companhias além de buscarem capital estrangeiro, também gozaram de incentivos e isenções governamentais para que pudessem implantar as infraestruturas demandadas. Não foge das estratégias nacionais de promoção do desenvolvimento: o governo assegura benefícios para que os investidores façam os seus empreendimentos no Brasil.

De acordo com Siqueira (2002)

Em 1854, a primeira estrada de ferro era inaugurada por Mauá no Rio de Janeiro e, em 1858, abriu-se ao tráfego a segunda do país e primeira do Nordeste, a Recife to

São Francisco Railway, que ligava Recife à cidade do Cabo, em Pernambuco, realizando a comunicação entre uma área produtora de açúcar com o principal porto de escoamento da produção para os principais mercados consumidores do país e do exterior. (SIQUEIRA, 2002, p. 172).

O transporte ferroviário no Nordeste teve como um de seus objetivos ampliar o escoamento de mercadorias com destino aos portos, realizado em grande parte pelo transporte fluvial, com destaque para a importância do Rio São Francisco nesse contexto. As estradas de ferro e a locomotiva surgem como meios de ampliação e modernização dessa logística de locomoção.

A infraestrutura viária capaz de atender com maior eficiência e praticidade foi sendo inserida gradativamente em concorrência ou cooperação com as alternativas existentes. “Em 1885, as barcaças ainda levavam 40,6% do total de açúcar transportado para Recife, e os animais carregavam 6,1%. Até o final da década, o transporte por barcaças e animais foi responsável por quase 50% do total de carregamentos”. (LAMOUNIER, 2012, p. 50).

O interesse pelo rápido escoamento da produção agrícola também no caso do Nordeste, intensificado pela alta demanda ao passo que os ramais ferroviários fornecem maior fluidez no deslocamento das mercadorias. Enquanto a Região Sudeste se destaca pelo cultivo de café, na fase inicial de operação das primeiras ferrovias, o Nordeste produzia açúcar. “Até as primeiras décadas do século XIX, o açúcar, cultivado especialmente nas províncias nordestinas, permaneceu como o principal produto de exportação”. (LAMOUNIER, 2012, p. 49).

Conforme os projetos de expansão das malhas ferroviárias progrediram, formaram-se em algumas regiões estruturas parecidas com “teias de caminhos de ferro”, feitas com os trilhos. Arranjo que pode ser compreendido como conexões objetivando maior integração ferroviária. A estrutura de interligação com trilhos ampliou a conexão e o acesso a diferentes lugares a partir das ferrovias.

Nesse sentido, os caminhos de ferro foram estratégicos para promover o escoamento da matéria prima do campo, dos engenhos e indústrias até os portos, de onde embarcavam para os Estados Unidos e países da Europa. A malha ferroviária também adentrou em direção ao interior, promovendo novas formas de ocupação e organização do território interiorano e os sertões.

O investimento necessário para a construção das ferrovias e os seus complementos, como armazéns e estações, demandava alto emprego de capital, que não dava retorno a curto prazo. Para manter os serviços ferroviários em operação o Estado concedeu juros maiores e menor prazo para recuperar o investimento.

Nesse sentido, conforme Siqueira (2002) ao tratar dos investimentos em ferrovias, aponta que:

O aumento da garantia de juros para 7% sobre os capitais investidos em ferrovias, confirmado pela Lei 2.450, estimulou os investimentos no setor, que passou a contar com um prazo de cerca de 11 anos para recuperar seus recursos. Essa medida foi importante porque, embora existissem companhias ferroviárias nordestinas lucrativas, como eram os casos da Recife to São Francisco Railway e da Great Western, que não dependiam exclusivamente do apoio do governo para garantir a rentabilidade do capital investido, várias delas não conseguiam obter lucros por longos períodos, como eram os casos das estradas de ferro Sul de Pernambuco, Natal a Nova Cruz e Conde d'Eu. (SIQUEIRA, 2002, p. 174).

A inserção descentralizadora partindo dos locais de maior produção ou de influência econômica em direção ao interior ampliou o transporte ferroviário de cargas e passageiros a lugares mais remotos e de difícil acesso pelas estradas de chão batido.

A malha ferroviária pode ser compreendida ainda como “braços” articulados com o propósito de expandir o deslocamento sobre trilhos, interligando regiões, estados e municípios por onde essa articulação se alastrou, modernizando o transporte e possibilitando novas formas de exploração dos benefícios característicos do transporte ferroviário.

Com o início do século XX um novo ciclo das ferrovias nordestinas se estabelece. Companhias ferroviárias passaram a ficar a cargo da União. O país enfrentava dificuldades econômicas devido ao agravamento da dívida interna no final do século XIX e aumento da inflação. “O agravamento da dívida externa entre 1890 e 1897 contribuiu para a aceleração da inflação e a geração de constantes déficits orçamentários do governo central, levando a uma moratória ao final da década. ” (SIQUEIRA, 2002, p. 174). Esse revés estabeleceu mudanças nas estratégias de gerenciamento das ferrovias.

Mais tarde um novo “regime” de gerenciamento das ferrovias entraria em vigor por meio da realização de contratos de arrendamentos. Nessa nova etapa observou-se um aumento da quantidade de ferrovias em atividade no Nordeste, aumentando a concentração de vias férreas em operação na região. (SIQUEIRA, 2002, p. 174).

A expansão das estradas de ferro ganhou novo impulso por conta da vigência dos contratos de arrendamento, atraindo com isso mais ainda a iniciativa privada, destacando-se investimentos de companhias estrangeiras do Reino Unido e da França na construção das infraestruturas ferroviárias.

A partir dessa reestruturação das relações de exploração do transporte ferroviário, a expansão das malhas ferroviárias ganha mais terreno, concentrando-se em algumas regiões. Entretanto, o processo de distribuição das ferrovias nordestinas se caracterizou pela baixa

conectividade entre as vias, visto que muitas delas eram rotas que se dirigiam de cidades litorâneas a cidades do interior, sobretudo as que produziam produtos para exportação. (SIQUEIRA, 1991).

A falta de comunicação entre as redes de viação, evidenciando que os investimentos nos sistemas de transporte ferroviário se efetivaram conforme os interesses econômicos vigentes. A malha ferroviária se estabelecia estrategicamente por onde fosse mais vantajoso.

Outro problema foi a falta de padronização das bitolas ferroviárias, dificultando o melhor aproveitamento das conexões entre as ferrovias. Como não havia fidelidade a uma padronização específica, as bitolas eram colocadas ao critério das companhias. A inexistência de padronização resultou na falta de coesão entre as malhas ferroviárias. Existem no Brasil bitolas diferentes, sendo elas a bitola padrão de 1, 435 m, a bitola estreita de 1, 000 m, a bitola larga de 1, 600 m. (TAMAGUSKO, 2013).

A respeito do espraiamento da malha regional nordestina, Siqueira (2002) aponta que:

As maiores taxas de crescimento da extensão das linhas férreas nordestinas foram observadas na primeira metade da década de 1880 (após a Lei 2.450, que elevou a garantia de juros para 7%), entre 1916 e 1920 (inclusive durante a Primeira Grande Guerra), na primeira metade da década de 20 e na primeira metade da de 30 (após a depressão de 1929). No restante do período, a malha ferroviária considerada apresentou baixa expansão da quilometragem construída. (SIQUEIRA, 2002, p. 175).

Destacou-se no contexto do nordeste brasileiro a companhia Great Western entre os anos de 1881 e 1900, respondendo apenas pela operação Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco. Numa nova etapa, entre 1901 a 1940, passa a controlar nove ferrovias, ao todo, 1.750 km de linhas férreas, correspondendo aos Estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. (SIQUEIRA, 2002).

Conforme novas rotas foram sendo criadas, novas formas de organização espacial foram se configurando ao longo dos trilhos e ao entorno das estações ferroviárias. Novos mecanismos, formas, funções e organização social foram se impondo. Nesse sentido da organização do espaço, de acordo com Santos (1985).

O espaço impõe sua própria realidade; por isso por isso a sociedade não pode operar fora dele. Consequentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender a sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço. (SANTOS, 1985, p. 49).

A produção do espaço é também resultado das intervenções sociais em diferentes épocas e contextos, conferindo forma, significado e funções a todo um conjunto de objetos geográficos.

Nesse sentido, as funções de uma ferrovia ou estação ferroviária foram conferidas para atender as necessidades da sociedade da época de sua implementação.

Em alguns lugares onde as estações não desempenham mais a sua função originária: embarque e desembarque de passageiros e atividades administrativas, as formas e estrutura física passou a ser utilizada para novas funções, conforme os interesses sociais contemporâneos.

Milton Santos (1985), ao tratar de “forma e significação social” afirma que

Se a forma é primariamente um resultado, ela é também um fator social. Uma vez criada e usada na execução da função que lhe foi designada, a forma frequentemente permanece aguardando o próximo movimento dinâmico da sociedade, quando terá toda a probabilidade de ser chamada a cumprir uma nova função. (SANTOS, 1985, p. 55).

Na cidade de São João do Rio do Peixe – PB, nota-se que a estrutura física da estação ferroviária da cidade permanece preservada e atualmente é utilizada para novas funções. Verifica-se mudanças significativas no estorno da ferrovia, modificando e conferindo uma nova organização espacial. Essas questões serão a bordadas à frente.

3 A FERROVIA E SEUS EQUIPAMENTOS NO ESPAÇO URBANO DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE

Antes, é importante compreender o impacto que uma estação ferroviária causa ao ser implementada em uma cidade. Essa questão será abordada a seguir, e posteriormente a abordagem se dedica para o contexto de São João do Rio do Peixe – PB.

3.1 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DAS CIDADES

A chegada da linha férrea trouxe consigo um conjunto de transformações que promoveram alterações significativas na dinâmica territorial e organização espacial, influenciando diretamente ou indiretamente na economia, na arquitetura, nas relações de trabalho e no desenvolvimento das cidades.

Para a colocação dos trilhos necessitava-se da mão de obra apropriada, e em sua maior parte, o trabalho era feito de modo braçal. Em muitos casos, parte da população empregada nas obras dependia desse trabalho como meio de renda para assegurar o seu sustento

Em um contexto de uma cidade pequena, com baixo desenvolvimento econômico, população com pouca instrução educacional/técnica ou de formação, somando-se a isso poucas oportunidades de emprego, as oportunidades de trabalho bem remunerado e com pouco esforço físico são escassas.

Ainda sobre essa característica, não era cobrado do trabalhador o conhecimento a respeito do manuseio de ferramentas modernas ou máquinas sofisticadas, já que o trabalho manual na construção das ferrovias exigia o domínio de ferramentas como pás, enxadas, marretas e picaretas. “No Nordeste, assim como no Sudeste, os empreiteiros encontraram uma força de trabalho que podia ser recrutada localmente e que podia ser rapidamente treinada para desempenhar tarefas semiespecializadas.” (LAMOUNIER, 2012, p. 57).

A demanda gerada por causa do empenho de recursos materiais e a necessidade da mão de obra atrai pessoas para próximo das infraestruturas. Isso ocorre devido ao desejo de buscar melhores condições de vida, ou ao menos garantir o sustento, e novas oportunidades de trabalho.

Conforme aponta Vieira (2010)

Os estudos acerca das ferrovias implantadas na região nordeste do país abordam as imagens e representações desse meio de transporte associada à calamidade da seca,

sendo denominadas no período imperial de “ferrovias da seca”, por ser nesses campos de trabalho adotado a mão-de-obra de retirantes de regiões assoladas pela estiagem, sobretudo o Ceará. (VIEIRA, 2010, p. 5).

Essa migração de pessoas do campo para a cidade, e de mão de obra retirante contribuiu para o aumento populacional nas cidades, gerando como consequência a construção de novas habitações para abrigar o novo contingente populacional. Influenciando com isso na ocupação de territórios do interior dos estados.

Muitos dos trabalhadores da linha férrea moravam em vilas ou bairros próximos ao local de trabalho. Essas moradias modificaram a arquitetura do lugar e atraíram pessoas para perto, seja em busca de emprego ou para poder morar nas proximidades da ferrovia e tirar algum proveito dessa localização privilegiada.

Por outro lado, também ocorria debandada dos postos de trabalho nos períodos de plantio e manutenção das lavouras. “Com o a grande maioria dos trabalhadores era recrutada localmente, eles lutaram para manter seus laços com seus lotes de subsistência, abandonando as obras das ferrovias durante o tempo do plantio e da colheita.” (LAMOUNIER, 2012, p. 57).

Um bom exemplo de como tirar algum proveito do transporte ferroviário foi a construção de usinas de beneficiamento de algodão ou de outros produtos agrícolas, e armazéns, estratégia utilizada para melhor aproveitar o transporte ferroviário, aproximando o produto ao meio de transporte, e com isso facilitando a logística.

É improvável implementar uma estrutura imponente como uma estação ferroviária, levando em consideração também a extensão da malha ferroviária, sem de alguma forma impactar a economia local. Como forma de melhorar a logística de transporte de pessoas e de mercadorias com maior capacidade de carga, o trem se sobressai se comparado a outro transporte terrestre.

Produtos do campo e outros do setor primário passaram a ter a partir do funcionamento das ferrovias maior facilidade no deslocamento, chegando a lugares mais distantes do local de produção ou extração.

Nesse contexto, com a possibilidade de se utilizar o transporte ferroviário, o produtor rural pôde vender as suas mercadorias a compradores de outras regiões, aproveitando-se da extensão da malha ferroviária para alcançar novos consumidores.

O comércio de uma cidade sofre influência da construção ou até mesmo revitalização de infraestruturas que de alguma forma ofereçam melhorias ou novas possibilidades para os negócios. Para ser eficiente, é fundamental que sejam competentes e tragam algum benefício.

No que diz respeito às melhorias, as infraestruturas de maior impacto econômico atraem para perto de se estruturas e serviços que de algum modo se aproveitam delas. Não é por acaso

que as cidades concentram grande parte dos serviços essenciais no centro, estrategicamente próximos uns dos outros.

Nesse sentido, conforme Santos e Silveira (2006)

É num Brasil integrado pelos transportes e pelas necessidades advindas da industrialização que vão nascer importantes cidades do interior. Estas decorrem do crescimento populacional, da elevação dos níveis de vida e da demanda de serviços em número e frequência maiores que anteriormente. (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 44).

O desenvolvimento de uma cidade pode ser influenciado pela maneira de como se estruturou o seu comércio, os sistemas de engenharia e de como foi organizado o espaço urbano, e também conforme as estratégias e soluções adotadas pela gestão pública.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DO LUGAR DE ESTUDO

Situado na Mesorregião do Sertão Paraibano, na Região Intermediária Sousa-Cajazeiras e Região de Cajazeiras, São João do Rio do Peixe, também conhecido como Antenor Navarro, tem população estimada em 18026 habitantes e uma área territorial de 476.238 km. (IBGE 2022).

São João do Rio do Peixe comemora a sua emancipação política no mês de outubro, especificamente no oitavo dia do mês. Fica distante cerca de 500km da capital, João Pessoa. O nome São João do Rio do Peixe foi escolhido por causa do Rio do Peixe, curso de água que passa pelo território do município. O rio surge na Serra do Padre, localizada no município de Bernardino Batista. É um rio intermitente, se mantém com água apenas nos períodos chuvosos e secando na estiagem. (IBGE, 2022).

O Rio do Peixe é um afluente do Rio Piranhas, e destaca-se que em sua bacia foram encontradas algumas das pegadas de dinossauros que fazem parte do “Parque dos Dinossauros”, localizado em Sousa - PB, município vizinho. Apesar da ação dos fatores naturais e da ação antrópica, as pegadas dos dinossauros registradas em alguns lugares ao longo do Rio do Peixe, ainda são observáveis e atraem visitantes.

O município registra pluviosidade sazonal concentrada durante o verão e déficit de precipitações durante o restante do ano, somando-se a isso as altas temperaturas anuais. A vegetação é típica da caatinga, bioma exclusivamente brasileiro, muito presente na região nordeste. (IBGE, 2022).

A caatinga tem vegetação adaptada ao clima semiárido, é rica em biodiversidade, e adaptada a solos áridos, com plantas que perdem sua folhagem para poupar nutrientes e

sobreviverem durante a estiagem. Geralmente possuem espinhos que as protegem de predadores. Essas são características climáticas típicas dessa região.

No território onde se ergueu a cidade existia uma grande fazenda de criação de gado pertencente ao Capitão João Dantas Rothea. Em 28 de novembro de 1863 foi criado o distrito com a denominação de São João do Rio do Peixe, pela lei provincial n.º 96, de 28/11/1863, subordinado ao município de Sousa. O distrito passou a ser vila pela lei provincial n.º 727, de 08-10-1881, sendo desmembrada de Sousa. Trinta anos depois, em 1911, foi constituído o distrito sede. (IBGE, 2022).

No ano de 1932 a mudança do nome São João do Rio do Peixe para Antenor Navarro, mudança que merece destaque e que ocorreu por força do decreto-lei estadual n.º 50, de 26/05/1932, aprovado pelo decreto estadual n.º 284, de 03/06/1932.

Essa mudança de nome deu-se em homenagem a Antenor de França Navarro após ter a sua vida ceifada em um acidente aéreo ocorrido em 26 de abril de 1932, no estado da Bahia. Nascido em 31 de agosto em 1899 na cidade de Paraíba, atualmente João Pessoa-PB, Navarro foi engenheiro geógrafo, líder de grupo de combatentes civis durante o ataque ao 22º Batalhão de Caçadores no dia 4 de outubro de 1930, secretário-geral da Paraíba no governo de José de Américo e liderança política.

Outra informação importante sobre Antenor Navarro diz respeito ao fato de ele ter sido interventor da Paraíba, nomeado por Getúlio Vargas. Sua gestão foi muito breve, de 1930 até a sua morte devido a um acidente aéreo, no litoral baiano, em 1932. Essa alteração do nome do município perdurou por quase 57 anos até voltar ao nome original de São João do Rio do Peixe, em conformidade com o que foi estabelecido com a promulgação e de acordo com as disposições da Constituição Estadual da Paraíba de 05 de outubro de 1989. (IBGE 2022).

3.3 A IMPLEMENTAÇÃO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE E VALORIZAÇÃO ESPACIAL

A implementação da Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe foi um evento importante que contribui para a ocorrência de alterações na dinâmica de organização territorial, bem como contribuindo para novas possibilidades das relações de comércio e transporte da cidade.

A construção do prédio foi iniciada em 1923, e já teve a sua inauguração dois anos depois, precisamente no dia primeiro de junho de 1925, com a função de servir para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias (GALVÃO, 2015). Com a construção da

infraestrutura ferroviária pronta os deslocamentos passaram a ocorrer com maior fluidez sobre os trilhos.

De acordo com o Milton Santos:

A análise dos fluxos é às vezes difícil, pela ausência de dados. Mas o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, por meio dos objetos localizados: agências de correios, sucursais bancárias, escolas, hospitais, fábricas. Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. (SANTOS, 1988, p. 78)

Nessa perspectiva, a Estação também se caracteriza como um fixo e a função de transporte de pessoas e mercadorias realizadas pelas locomotivas seriam os fluxos. Essa relação intrínseca dos fixos e fluxos evidencia a estruturação feita pela força de trabalho, predominantemente braçal, alteração na paisagem, localização geograficamente estratégica, entre outros fatores para atender as necessidades do momento.

A malha ferroviária de São João do Rio do Peixe conectava-se com a Rede de Viação Cearense – RVC. De acordo com Viana (2019)

Mesmo não possuindo a complexidade das malhas ferroviária de outras regiões do país, a R. V. C. foi responsável por interligar uma área de centenas de quilômetros entre as províncias do Ceará, Paraíba e Piauí, possibilitando que essas regiões acessassem os litorais de Fortaleza e Camocim. (VIANA, 2019, p. 132).

A área onde a estação ferroviária foi implementada passou a ser valorizada. Novas construções começaram a surgir nas proximidades, sobretudo moradias, armazéns e usinas. Em relação a seletividade espacial e conseqüente valorização do espaço, Corrêa (2000) afirma que

No processo de organização de seu espaço o homem age seletivamente. Decide sobre determinado lugar segundo este apresente atributos julgados de interesse de acordo com os diversos projetos estabelecidos. A fertilidade do solo, um sítio defensivo, a proximidade da matéria-prima, o acesso ao mercado consumidor ou a presença de um porto, de uma força de trabalho não qualificada e sindicalmente pouco ativa, são alguns dos atributos que podem levar a localizações seletivas. (CORRÊA, 2000, p. 36).

A afirmação de Corrêa permite o entendimento de que a construção de uma ferrovia ou estação ferroviária, por exemplo, bem como a configuração espacial ao seu entorno está condicionada a atender a critérios de seletividade espacial para atender ou corresponder aos interesses projetados.

Em 1925, o transporte ferroviário em São João do Rio do Peixe foi considerado moderno para os padrões vigentes, sendo mais eficiente devido a sua capacidade de carga, e também por ser mais rápido. A malha ferroviária superou em qualidade tráfego feito pelas estradas carroçais.

As atividades econômicas eram principalmente realizadas no campo com a produção agrícola de subsistência e para a comercialização, caracterizando assim uma economia predominantemente rural, pois os produtos agrícolas serviam para o consumo e também para comércio, destacando-se cultivo do algodão como um meio de obtenção de renda.

Nesse sentido, de acordo com Galvão (2015, p. 58-59) entre 1930 a 1978, instalaram-se na cidade cinco usinas de beneficiamento de algodão, com destaque para a usina Anderson Clayton, que segundo o autor, pertencia a uma multinacional norte-americana.

A produção do algodão foi muito importante economicamente para o sertanejo pela sua procura para a indústria. O trem teve bastante utilidade por ser uma das melhores alternativas na época para otimizar o escoamento da produção. Não é por acaso que algumas das usinas de beneficiamento da fibra branca ficavam próximas a estação ferroviária.

A indústria começava a surgir na cidade. O campo produzia algodão para atender a demanda das fábricas, que compravam a matéria prima produzida em São João do Rio do Peixe e região. Esse processo foi de relevante importância para a economia local e regional, tendo em vista que atribuía uma função comercial para a cidade. “A atividade industrial, quer diretamente através do abastecimento e dos trabalhos nas fábricas, quer indiretamente, através da acumulação que provoca e da massa salarial que distribui, gera, em parte, a função comercial.” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p.55)

A produção do algodão foi muito importante economicamente para o sertanejo pela sua grande procura para a indústria. O trem teve bastante utilidade por ser uma das melhores alternativas na época para otimizar o escoamento da produção. Não é por acaso que algumas das usinas de beneficiamento da fibra branca ficavam próximas a estação ferroviária.

Nesse sentido, de acordo com Viana (2019)

Além de ser uma via de mão dupla entre mercadorias vindas de outras praças e matérias primas do interior, os trilhos da R. V. C. foram responsáveis por fomentar o desenvolvimento de vários núcleos urbanos ao longo dos trilhos, suas funções eram para servir de apoio logístico as atividades da ferrovia e entrepostos. (VIANA, 2019, p. 133).

O trem funcionou como alternativa para o transporte de pessoas, da produção agrícola e outras mercadorias. Destaca-se também que como consequência da chegada da “modernidade” que o setor imobiliário sofreu importante ampliação, já que foram construídas várias residências, muitas delas habitadas por operários e trabalhadores da linha férrea, nas imediações da Estação, incluindo-se também a construção de algumas das usinas de beneficiamento de algodão conforme foi mencionado anteriormente.

De acordo com o que já foi mencionado anteriormente podemos concluir que a implementação da ferrovia foi vantajosa para o município. A respeito das funções de enriquecimento, “podem fazer-se acompanhar por fluxos de mercadorias ou de pessoas, mas a sua manifestação essencial é a de criar mais-valia e a de acumular uma certa massa monetária”. (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 54.).

3.4 A INTERRUPÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A DESATIVAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA - NOVA FUNÇÃO

O processo de evolução dos meios de transportes e estratégias governamentais fez com que a utilização dos trens para transporte de pessoas e mercadorias perdesse espaço no setor de transportes gradativamente. Com a perda da sua função principal: transportar pessoas e mercadorias, o transporte ferroviário foi sendo desarticulado e, conseqüentemente, deixou de ser uma opção para a população de São João do Rio do Peixe.

A estação ferroviária foi inaugurada em 1925 e desativada em 1964, 39 anos depois. Esteve vinculada a Rede de Viação Cearense/RVC e posteriormente a Companhia Ferroviária do Nordeste/CFN, tornando-se patrimônio em preservação pelo tombamento/IPHAEP N. 21.434 de 31 de outubro de 2000. (IPHAN, 2023).

Restou como registro do passado as estruturas ou formas que permaneceram em bom estado de conservação apesar do passar dos anos e das intempéries e ação antrópica. Durante o período em que o prédio da estação ferroviária permaneceu desativado, sem que houvesse atividades operacionais, aquele espaço ficou vulnerável, sofrendo vandalismo. Ao passar por perto era possível ver lixo acumulado e sentir o forte odor de dejetos dos indivíduos que utilizavam o lugar para fazer suas necessidades fisiológicas.

A marginalização está atrelada a valorização, ou melhor, a desvalorização do espaço, ou seja, o espaço marginalizado é desvalorizado, deixando de ter a influência de antes. Conforme Corrêa (2000, p. 40) “o valor atribuído a um dado lugar pode variar ao longo do tempo. Razões de ordem econômica, política ou cultural podem alterar a sua importância e, no limite, marginalizá-lo, deixando-o à margem da rede de lugares que se vinculava”.

A estação ferroviária, nesse contexto, pode claramente ser compreendida como um objeto geográfico que passou a ser marginalizada, perdendo valor durante o período que esteve fechada, visto que a sua importância para o transporte ferroviário declinou. O espaço geográfico, nesse contexto, passa a ser marginalizado, implicando na desvalorização da área. A

organização espacial se configura de uma maneira diferente. Sem operação, a estação e o seu entorno passam a ser um “espaço de ninguém”, sem função econômica ou social relevante.

Durante esse período a estação ferroviária e o seu entorno passou por uma transformação em relação a suas funções, visto que já não era mais utilizada para as funções de antes da desativação. A forma perde a sua função de atender as atividades de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e passa a ser usada para funções “marginais”, tendo em vista que passa a ser local de despejando lixo, dejetos e sofrer pichações.

Nesse sentido, devido marginalização ocorre um afastamento de parte da população, que evitava passar pelo local, principalmente à noite, por medo de sofrer algum tipo de violência. Era urgente que fosse encontrada uma solução para revitalização da estação ferroviária, bem como seu entorno, para preservação do patrimônio histórico, “salvando” da marginalização e conferindo-lhe novas funções.

A importância de preservar o patrimônio cultural tem ganhado cada vez mais repercussão com a difusão da informação e a conscientização voltada para a reflexão sobre preservar para o futuro, garantindo que o registro de um período anterior permaneça “vivo”.

Porém, apenas as tentativas de conscientização sem algo mais efetivo não são suficientes para assegurar a conservação e “sobrevivência” de um patrimônio cultural. Por isso é preciso a atuação de forças normativas, fiscalizadoras e protecionistas que atuem com essa finalidade. Nesse sentido, é imprescindível destacar a atuação do IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Com relação ao patrimônio ferroviário, de acordo com o IPHAN:

A [Lei 11.483, de 31 de maio de 2007](#), atribuiu ao Iphan 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), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta [RFFSA](#), quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. (IPHAN, 2023, online).

Nesse intuito, foi criada a campanha denominada de “Salve a Estação”, em 2017, para alertar a população sobre a importância da preservação da estação ferroviária e arrecadar dinheiro para realização da reforma. O engajamento popular foi muito importante para o sucesso da campanha. A intervenção do poder público municipal foi imprescindível para conseguir viabilizar a revitalização e posteriormente manter o prédio (forma) operacional, com novas funções.

4 RUGOSIDADES DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SEU ENTORNO

Inaugurada em 1925, a estação ferroviária de São João do Rio do Peixe foi uma das construções, ou melhor: objeto geográfico, como diria Milton Santos, mais imponentes da cidade, permanecendo edificada até o momento, e próximo de completar o seu centenário, em 2025.

Embora não seja mais utilizada para as funções de quando foi construída, a sua estrutura, ou seja, a forma, permanece a mesma. O que mudou do passado para o presente foram as suas funções. Em outras palavras as “rugosidades” permanecem.

Ao tratar de rugosidades, Milton Santos afirma que “as rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço” (SANTOS, 2004, p. 173). A permanência da estação ferroviária até os dias atuais é um testemunho de um tempo passado, e que segue como parte da paisagem, claramente uma rugosidade.

Essa constatação é imprescindível para corroborar com a afirmação da existência das antigas e das novas funções atribuídas a estação ferroviária, já que a forma permanece a mesma, porém, as funções são outras. A rugosidade guarda registros de uma outra construção espacial, e se mantém na atual conjuntura de organização espacial, “fixada” na paisagem.

Conforme Santos (2004)

o espaço, portanto, é um testemunho; ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. Assim o espaço é uma forma, uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas pré-existentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas. (SANTOS, 2004, p. 173).

Conforme esse entendimento, a antiga estação ferroviária de São João do Rio do Peixe pode ser compreendida como um objeto geográfico, um fixo e uma rugosidade. Porém, as funções de quando a estação foi implementada, de quando foi desativada, e numa nova etapa após a revitalização, passaram a ser outras.

4.1 REVITALIZAÇÃO E NOVAS FUNÇÕES

O processo para a revitalização do prédio da antiga Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe foi demorado e laborioso, contando com a fundamental colaboração da sociedade,

regulamentação pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico - IPHAN, e interferência do poder público municipal para ser realizado.

Em 2017, surge a iniciativa da campanha e projeto “Salve a estação - nos trilhos da restauração”, coordenada pelo professor e historiador Wlisses Estrela e pelo escritor Rogério Galvão. O principal objetivo era a reforma e utilização daquele espaço para que pudesse ser “salvo” do abandono, das intempéries e o vandalismo, voltando a ser funcional para os interesses da população.

Apesar do objetivo de colaborar para preservação, mantendo-se um registro importante do desenvolvimento da cidade, e de atribuir a aquele espaço um novo propósito, de nada adiantaria toda a mobilização sem a aprovação IPHAN, autorizando as intervenções. A construção e permanência do prédio da antiga estação ferroviária pode ser caracterizada como uma das formas “simbólicas espaciais”, visto que, conforme Corrêa (2007)

As formas simbólicas tornam-se formas simbólicas espaciais quando constituídas por fixos e fluxos, isto é, por localizações e itinerários, apresentando, portanto, os atributos primeiros da espacialidade. Palácios, templos, cemitérios, memoriais, obeliscos, estátuas, monumentos em geral, shopping centers, nomes de logradouros públicos, cidades e elementos da natureza, procissões, desfiles e paradas, entre outros, são exemplos correntes de formas simbólicas espaciais. (CORRÊA, 2007, p. 8-9).

Destaca-se que a intervenção do poder público municipal foi essencial para a viabilização da reforma e principalmente para a manutenção das edificações. Por meio do ofício GAPRE 1235/2007 de 21 de novembro de 2007, encaminhado a superintendência regional do IPHAN/PB-RN, a prefeitura passa a fazer a gestão do imóvel. (IPHAN, 2022).

Apesar da prefeitura municipal se responsabilizar legalmente pela gestão do imóvel, passou muitos anos sem realizar intervenções significativas para restauração e funcionamento do prédio da antiga estação ferroviária. No ano de 2013, a prefeitura municipal por meio do ofício N° 025/ 2013, encaminha termo de compromisso manifestando interesse no uso e ocupação dos terrenos dos arredores da estação ferroviária, por meio de concessão junto ao IPHAN. (IPHAN, 2022).

Inclusive, compete também ao Poder Público e a sociedade a preservação do patrimônio. Conforme a Constituição Federal de 1988, Art. 216. § 1º “o Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”. (BRASIL, 1988, art. 216, § 1º).

Em 2022, após anos de tratativas e cumprimento de prazos processuais, entre a prefeitura e o IPHAN, a área correspondente ao entorno da estação passou a ser gerida pela prefeitura por meio de cessão em conformidade com as determinações do IPHAN. (IPHAN, 2022).

Conforme os acordos foram se formalizando, foi manifestada a intenção de instalar, após a reforma, um “Espaço Cultural”, gerenciado pela prefeitura municipal. Após inúmeras vistorias, ajustes, e outras formalidades, como as burocracias envolvendo documentações, o IPHAN autorizou as intervenções. Novas atividades passariam a existir naquele espaço, gerenciadas pela prefeitura municipal.

Com o intuito de arrecadar fundos para custear os trabalhos de restauração foram realizados eventos como festivais de sorvete, jogos beneficentes de futebol, divulgação da campanha em emissoras de rádio e sites, confecção de banners, doações feitas por alguns comerciantes e populares. Além desses meios de arrecadação foi disponibilizada uma conta bancária para depósito e transferência de recursos. Como cidadão são-joanense testemunhei e participei de algumas dessas iniciativas. A figura 1, a seguir, mostra a estação ferroviária antes da revitalização, quando o site “diário do sertão” fez uma matéria sobre a campanha.

Figura 1 - Estação ferroviária



Fonte: diário do sertão.

Ficou acordado junto ao IPHAN, que seriam implementados banheiros, sala de recepção, espaço para atividades de artesanato, danças e outras manifestações artísticas, uma sala memorial e uma biblioteca. Posteriormente a secretaria de cultura do município foi instalada no antigo prédio da estação ferroviária. “Os objetos geográficos aparecem em localizações correspondendo aos objetivos da produção em um dado momento e, em seguida, por sua própria presença, eles influenciam os momentos subsequentes da produção”. (SANTOS, 2004, p. 174).

O início das obras de revitalização ocorreu em outubro de 2017 e teve a conclusão dois anos depois, em outubro de 2019. Após décadas sem ser utilizada para qualquer atividade de interesse social, durante o período que ficou desativada, a estação passou por uma reforma que possibilitou a utilização de sua estrutura e seu entorno para outras funções. A antiga estação ferroviária passou a ser chamada de “Espaço Cultural Estação das Artes”. A figura 2, a seguir, mostra estação ferroviária atualmente - 2023.

Figura 2 – Espaço Cultural Estação das Artes



Fonte: autoria própria.

Conforme o que foi acordado, antiga estação passou a abrigar a Biblioteca Municipal Professora Rosilda Cartaxo, o Memorial e a secretária de cultura, além de uma área destinada para apresentações culturais, e auditório. As figuras a seguir mostram esse novo aparelhamento. Na figura 3, é possível ver a biblioteca municipal.

Figura 3 - Biblioteca municipal



Fonte: autoria própria.

Nesse ambiente, além de livros para pesquisas, os visitantes têm computadores a disposição com acesso à internet. Existe também um espaço infantil com livros e outras ferramentas pedagógicas para crianças. Na figura 4, podemos observar parte do espaço onde está instalado o Memorial.

Figura 4 - Memorial



Fonte: autoria própria.

O memorial guarda objetos históricos, e fotografias de épocas distantes. Assim como a biblioteca, é aberto ao público para visitas.

Na área correspondente ao entorno da “Estação das Artes”, também passou por transformações. Surge uma nova organização espacial com a construção de quadras de futebol e de vôlei, praça de eventos, instalação de aparelhos de ginástica e parquinho para crianças, conforme pode ser visto nas imagens a seguir. Na figura 5, podemos ver a praça de eventos.

Figura 5 - Praça de eventos



Fonte: autoria própria.

A praça de eventos é uma área correspondente ao pátio da estação, possuem um amplo espaço e utilizada para festividades, celebração de datas comemorativas e outros eventos. Existe um projeto de dança que utiliza o local para as aulas. Na figura 6, podemos observar a quadra que foi construída para a prática do futebol de areia.

Figura 6 - Quadra de futebol de areia



Fonte: autoria própria.

A quadra foi construída também no entorno da estação ferroviária. O lugar é bastante frequentado pelos praticantes de esporte que busca se divertir entre amigos jogando futebol. Ao lado foi construída uma quadra de vôlei. Na figura 7, podemos observar o parquinho construído no também na área de influência da estação.

Figura 7 - Parquinho para crianças



Fonte: autoria própria.

É possível observar pais e filhos se divertindo enquanto brincam ou passeiam, outras pessoas caminhando, praticando esportes ou sentadas nos bancos naquele novo local de convivência. Moradores de outros bairros da cidade também costumam frequentar aquele espaço, evidenciando que é atrativo e que readquiriu valorização.

Com parte da população frequentando a Estação das Artes e seus equipamentos no entorno, novas atividades econômicas surgiram. O pipoqueiro, os vendedores de lanches, de algodão doce, de açaí passam a perceber novas oportunidades de venderem os seus produtos aos frequentadores daquele espaço.

Livrando-se da marginalização, a antiga estação ferroviária agora desempenha outras funções, passando a adquirir valorização e contribuindo para novas possibilidades de reorganização do espaço e das relações de trabalho e interação social. Onde antes se ouvia o apito do trem, agora se ouve o riso das crianças. Por onde passavam os passageiros/viajantes agora passam praticantes de atividades físicas, como caminhada e corrida.

De fato, verifica-se que houve importantes transformações na dinâmica espacial, na valorização e utilização do espaço e na efetiva mudança de funções. A forma, a rugosidade, os fixos permanecem, mas as funções, nesse recorte espacial, são outras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o que foi verificado no decorrer da construção deste trabalho, podemos compreender a importância da estação ferroviária para a cidade de São João do Rio do Peixe em diferentes temporalidades. A implementação da estação contribui e ainda contribui para a urbanização nas áreas ao seu redor, ou seja, sobre a sua influência.

Verificou-se uma valorização espacial, posteriormente uma marginalização e por fim uma nova valorização devida as novas funções que são desempenhadas no Espaço Cultural Estação das Artes e seus equipamentos instalados no entorno.

Graças a preservação, a forma permanece, a rugosidade está fixada na paisagem como testemunho de um outro tempo, de uma outra maneira de organização espacial. As novas atividades ou funções conferem novamente a estação protagonismo do ponto de vista operacional.

O engajamento da população, intervenção do poder público municipal e tratativas com o IPHAN, foram imprescindíveis para a estação recuperar a sua função social de destaque. Nesse sentido, é imprescindível zelar pela manutenção daquele espaço em construção.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. A invenção da locomotiva. **Ministério da Infraestrutura**, 17/12/2009. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Disponível em: [Histórico — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes \(www.gov.br\)](#) . Acesso em: 10 de jan. de 2023.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; DE BRITO, Raquel Soeiro. **Geografia urbana**. 1997. BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: [Constituição \(planalto.gov.br\)](#). Acesso em 10 de jan. de 2023.
- BRASIL. **Decreto n. 641, de 26 de jun. de 1852**. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em: [HTTPS://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO/HISTORICOS/DPL/DPL641-1852.HTM](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/Historicos/DPL/DPL641-1852.htm) . Acesso em: 02 de jan. de 2023.
- CASTRO, I. E; GOMES, P. C. C; CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e temas**. 2 ed. Rio de Janeiro: BCD União de Editoras S.A, 2000. 352 p.
- CORRÊA, R. L. **Formas Simbólicas e Espaço - Algumas Considerações**. 2007. 18 p. Trabalho apresentado na Aula Inaugural do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF-Niterói, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.
- DA COSTA, Emília Viotti. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. Unesp, 1998. DE PAULA, Dilma Andrade. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: **Actas del II Congreso de Ferrocarriles. Aranjuez**. 2000.
- FICI, Ricardo Petrillo. **As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o centro-oeste**. 2007. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- GALVÃO, Rogério Cândido Ramalho. **São João do Rio do Peixe: retratos de uma história**. Gráfica Santa Marta, 2015.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/> . Acesso em 12 de jan. de 2023.
- IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **História das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609> . Acesso em 11 de jan. de 2022.
- LAMOUNIER, M. L. **Ferrovias agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX**. História Econômica & História de Empresas, v. 3, n. 1, 19 jul. 2012.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Livraria Nobel S.A, 1985. 81 p.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova - Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6 ed. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2004. 232 p.

SANTOS, M; SILVEIRA, M, L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2006. 301 p.

SANTOS M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. 6. ed. 2. reimp. São Paulo: Edusp, 2014. Acesso em

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte e logística: as ferrovias no Brasil**. *Geosul*, v. 17, n. 34, p. 63-86, 2002.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway**. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v.9, n.17, p. [169]-219, jun. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/17000>. Acesso em 05 de dez. de 2022.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e estagnação do transporte ferroviário no Nordeste brasileiro no período 1858-1940**. Recife (PE): CME/Pimes, 1991.

SUMMERHILL, William R. **Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913**. Livros de Safra, 2018.

TAMAGUSKO, Tiago Barreto. **Custo da falta de padronização das bitolas ferroviárias no Brasil**. Florianópolis, 2013.

VIANA, Antônio Kinsley B. Entre os trilhos, a estação e as memórias: o papel da estrada de ferro para o desenvolvimento da cidade de Cedro-CE. *Para Onde!?*, v. 12, n. 1, p. 130-140, 2019.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. *Revista brasileira de História & Ciências sociais*, v. 2, n. 4, 2010.