

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

GABRIEL LINCOLN LOPES CARVALHO

**TRILHANDO O ABANDONO: DISCUTINDO SOBRE O PROCESSO DE
DEGRADAÇÃO URBANA NOS ESPAÇOS DA ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA
GRANDE-PB.**

JOÃO PESSOA - PB

2023

GABRIEL LINCOLN LOPES CARVALHO

TRILHANDO O ABANDONO: DISCUTINDO SOBRE O PROCESSO DE
DEGRADAÇÃO URBANA NOS ESPAÇOS DA ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA
GRANDE-PB.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, na linha de pesquisa: Qualidade do ambiente construído, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Drº. José Augusto Ribeiro da Silveira.

JOÃO PESSOA - PB

2023

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

C331t Carvalho, Gabriel Lincoln Lopes.

Trilhando o abandono : discutindo sobre o processo de degradação urbana nos espaços da estação nova de Campina Grande-PB / Gabriel Lincoln Lopes Carvalho. - João Pessoa, 2023.
252 f. : il.

Orientação: José Augusto Ribeiro da Silveira.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT.

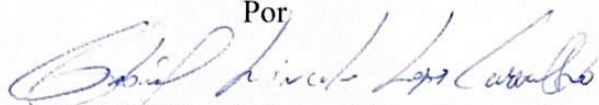
1. Arquitetura e urbanismo. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Estação ferroviária. 4. Memória. 5. Degradação urbana. I. Silveira, José Augusto Ribeiro da. II. Título.

UFPB/BC

CDU 72:711.4(043)

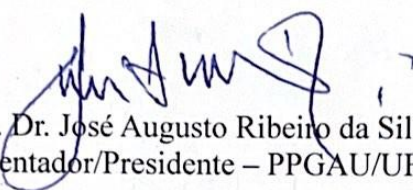
TRILHANDO O ABANDONO: DISCUTINDO SOBRE O PROCESSO DE
DEGRADAÇÃO URBANA NOS ESPAÇOS DA ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA
GRANDE-PB

Por

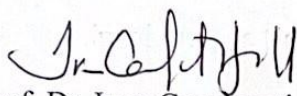


Gabriel Lincoln Lopes Carvalho

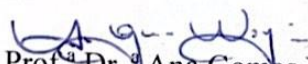
Trabalho de pesquisa aprovado em 29 de junho de 2023



Prof. Dr. José Augusto Ribeiro da Silveira
(Orientador/Presidente – PPGAU/UFPB)



Prof. Dr. Ivan Cavalcanti Filho
(Avaliador Interno – UFPB)



Prof.ª Dr.ª Ana Gomes Negrão
(Avaliadora Externa – UFPB)



Prof. Dr. Dimitri Costa Castor
(Avaliador Externo – UFPB)

Dedico este trabalho a minha mãe, Valéria
Lopes, minha companheira de vida e
conquistas, é pela senhora.

AGRADECIMENTOS

Ao longo desses anos de mestrado, marcados por intensos estudos e dedicação, gostaria de expressar minha profunda gratidão a todos aqueles que estiveram ao meu lado e foram essenciais para a concretização deste sonho. É com palavras sinceras que desejo destacar a importância que cada um teve e continua tendo nessa conquista, transmitindo-lhes meu mais sincero agradecimento.

Agradeço primeiramente a Deus, meu alicerce. Em especial, gostaria de agradecer ao meu orientador, professor Dr. José Augusto, pela sua dedicação, paciência e orientação ao longo de todo o processo de pesquisa. Seu conhecimento, expertise e apoio foram fundamentais para o desenvolvimento deste estudo. Sou grato pela oportunidade de aprender com um profissional tão competente e inspirador.

Agradeço também à Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba (FAPESQ) pelo apoio financeiro concedido por meio da bolsa de pesquisa. Essa bolsa foi fundamental para viabilizar os recursos necessários para a realização deste estudo e para minha dedicação à pesquisa. Expresso meu agradecimento especial a todo o corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPB. Suas aulas, orientações e discussões enriqueceram significativamente meu conhecimento e contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

Ressalto também a importância dos membros da secretaria e coordenação do PPGAU, que sempre estiveram disponíveis para auxiliar em todas as etapas do meu percurso acadêmico. O laboratório de pesquisa LAURBE foi essencial no meu processo de amadurecimento como pesquisador, os vínculos criados, as pesquisas desenvolvidas e o aprendizado adquirido me engrandeceram no meio acadêmico, profissional e pessoal.

Não poderia deixar de mencionar meus amigos e familiares, que estiveram ao meu lado durante todo esse período, me apoiando, encorajando e compreendendo as exigências e demandas dessa jornada acadêmica. Gostaria de agradecer de coração ao meu namorado pelo seu apoio incondicional, compreensão e encorajamento durante todo o processo. Sua presença e incentivo foram essenciais para minha motivação e bem-estar emocional ao longo desses anos de pesquisa. Vocês fazem parte da razão e do resultado.

Por fim, agradeço a todos os indivíduos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho. Expresso minha profunda gratidão a

todos os mencionados e àqueles que, porventura, não foram citados, mas que também tiveram participação relevante nessa trajetória. Este trabalho não teria sido possível sem o auxílio e apoio de cada um de vocês. Muito obrigado!

“A paisagem muda, as pessoas mudam, as necessidades se transformam, mas o trem segue adiante. A vida é o trem, não a estação.”

RESUMO

Para comemorar o cinquentenário da chegada do trem à cidade de Campina Grande-PB e atender às demandas do setor ferroviário, em 1957, iniciou a construção de sua segunda estação ferroviária, a "Estação Nova", da Rede Ferroviária do Nordeste, que contava com prédios, galpões de apoio e uma maior área de manobra. Após o apogeu ferroviário, houve uma somatória de processos e contextos negativos para as ferrovias que influenciaram em um gradativo declínio até a desativação. Seguindo o que ocorria no cenário nacional, Campina Grande desativou o transporte de passageiros na década de 1980; a Estação Velha foi tombada pela IPHAEP e hoje é utilizada como Museu do Algodão e tem sua estrutura física mantida, por outro lado, a Estação Nova não foi valorizada como patrimônio; foi esquecida pelo poder público e órgãos patrimoniais, sendo vítima do abandono material e de sentido, resultando em seu pátio ferroviário e prédios em estado de ruínas e deterioração, servindo atualmente como cenário de patologias sociais, teve também suas esquadrias surripiadas, prédios destelhados e acúmulo de lixo residuais. O objetivo principal deste trabalho foi realizar um estudo de caso nos espaços da Estação Nova de Campina Grande buscando analisar as causas e consequências do abandono em relação aos aspectos históricos, políticos, patrimoniais, de infraestrutura e sociais que transformaram o pátio ferroviário. Foi utilizado o método cartográfico, aliado à análise documental e revisão bibliográfica para seu desenvolvimento. Como resultados alcançados, foi construído um retrato dinâmico sobre o processo de transformação do pátio ferroviário, mediante análises históricas, patrimoniais, do ambiente construído e da sintaxe espacial. Foi gerada uma metodologia de análise para avaliar o abandono e no estudo de caso foi traçada a cronologia dos acontecimentos e os principais motivos que ocasionaram a desativação e fomentaram o estado atual de abandono e degradação. Esta pesquisa também desenvolveu uma análise aprofundada de equipamentos ferroviários correlatos, com a caracterização de exemplares nacionais e internacionais importantes e que tiveram períodos conflituosos/desativações. Com esta análise foi possível compreender correlações e processos que fizeram com que muitos equipamentos ferroviários estejam abandonados, e outros se reergueram com novos usos, o que complementou o estudo de estratégias e potenciais de reaproveitamento dos espaços da estação de Campina Grande desenvolvido.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário; Abandono; Estação ferroviária; Memória.

ABSTRACT

To commemorate the fiftieth anniversary of the arrival of the train to the city of Campina Grande-PB and to meet the demands of the railway sector, in 1957, construction began on its second railway station, "Estação Nova", of the Rede Ferroviária do Nordeste, which had buildings, support sheds and a larger maneuvering area. After the railway heyday, there was a sum of processes and negative contexts for the railways that influenced a gradual decline until deactivation. Following what happened on the national scene, Campina Grande deactivated passenger transport in the 1980s; the Old Station was listed by IPHAEP and today it is used as a Cotton Museum and its physical structure has been maintained, on the other hand, the New Station was not valued as a heritage; was forgotten by the government and heritage agencies, being a victim of material and sense abandonment, resulting in its railway yard and buildings in a state of ruins and deterioration, currently serving as a scenario of social pathologies, also had its frames pilfered, buildings roofed off and accumulation of residual waste. The main objective of this work was to carry out a case study in the spaces of Estação Nova de Campina Grande, seeking to analyze the causes and consequences of abandonment in relation to the historical, political, patrimonial, infrastructure and social aspects that transformed the rail yard. The cartographic method was used, combined with document analysis and bibliographical review, for its development. As results achieved, a dynamic portrait of the process of transformation of the railway yard was built, through historical, patrimonial, built environment and spatial syntax analyses. An analysis methodology was generated to evaluate the abandonment and in the case study the chronology of the events and the main reasons that caused the deactivation and fomented the current state of abandonment and degradation were traced. This research also developed an in-depth analysis of related railway equipment, with the characterization of important national and international examples that had conflicting periods/deactivations. With this analysis, it was possible to understand correlations and processes that caused many railway equipment to be abandoned, and others to be rebuilt with new uses, which complemented the study of strategies and potential for reuse of the spaces of the Campina Grande station developed.

Keywords: Railway heritage; abandonment; railway station; memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Assembleia no ginásio do Valério em Itabira – MG. Greve dos ferroviários de 1989.....	21
Figura 2 - Movimento dos grevistas nas ruas de Itabira-MG em 1989.	30
Figura 3 - Capa da edição do jornal O Cometa sobre a greve dos ferroviários de 1989.	31
Figura 4 - Representação esquemática da bitola dos trilhos.	32
Figura 5 - Mapa de localização: América Latina, Brasil, Paraíba, Campina Grande e Estações.....	34
Figura 6 - Feira livre de Campina Grande em 1928 - Rua Maciel Pinheiro. .	37
Figura 7 - Chegada da estação Great Western Brazil Railway em Campina Grande-PB.	38
Figura 8 - Selo comemorativo do prolongamento da linha férrea Campina-Patos de 1958.	39
Figura 9 - Área ferroviária da Estação Velha de Campina Grande-PB e galpões industriais.....	40
Figura 10 - Pintura da rua do Centro Histórico com acervo do Art Decó em Campina Grande.	41
Figura 11 - Mapa das ferrovias brasileiras da malha da RFN em 1954.....	42
Figura 12 - Imagens aéreas da área das estações de Campina Grande na década de 1950.....	43
Figura 13 - Estação Nova de Campina Grande-PB em funcionamento.....	44
Figura 14 - Expresso Asa Branca na Estação Nova de Campina Grande-PB em 1977.	46
Figura 15 - Exemplar de um componente do patrimônio ferroviário de Campina Grande-PB.	52
Figura 16 - Principais ferrovias no Brasil.	55
Figura 17 - Gráfico de densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000km ² de área terrestre).....	56
Figura 18 - Patrimônio Industrial protegido no âmbito estadual.....	60
Figura 19 - Patrimônio Ferroviário protegido no âmbito estadual brasileiro..	61
Figura 20 - Diagrama sobre as técnicas utilizadas nos objetivos da pesquisa.	77

Figura 21 - Exemplo de documento analisado na pesquisa. (Selo de trem comemorativo no mês junino).	80
Figura 22 - Exemplo de mapa temático - Mapa de mobilidade urbana em Campina Grande.	83
Figura 23 - Exemplo de mapa temático de condicionantes ambientais.	85
Figura 24 - Parte da malha viária atual de Campina Grande-PB.	87
Figura 25 - Representação Axial RM Campina Grande-PB.	90
Figura 26 - Mapa de Campina Grande dividido com suas zonas e bairros. .	94
Figura 27 - Mapa do Pátio Ferroviário da Estação Nova e seu entorno imediato.	95
Figura 28 - Recorte em que o pátio ferroviário da Estação Nova apresenta baixa lacunaridade.	96
Figura 29 - Mapa de habitantes por bairro em Campina Grande-PB.	97
Figura 30 - Mapa de faixa salarial dos bairros circunvizinhos a Estação Nova.	98
Figura 31 - Mapa de leitura do lugar - Pátio Ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB.	100
Figura 32 - Mapa cronológico do entorno do pátio ferroviário da Estação Nova.	103
Figura 33 - Mapa do recorte estudado, vista satélite. Invasão da faixa de domínio.	104
Figura 34 - Mapa de marcos referenciais e de mobilidade.	105
Figura 35 - Mapa de hierarquia viária da área estudada.	106
Figura 36 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: Integração. ...	110
Figura 37 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: NACH.	111
Figura 38 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: NAIN.	113
Figura 39 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: INCH.	114
Figura 40 - Mapa de leitura do lugar: Galpão de armazenamento.	116
Figura 42 - Colagem de fotos do interior do Galpão de armazenamento. ..	119
Figura 43 - Mapa de leitura do lugar: Escritório técnico.	120
Figura 44 - Imagens da leitura do lugar: Escritório técnico.	121
Figura 45 - Colagem de fotos do interior do Escritório Técnico.	123
Figura 46 - Mapa de leitura do lugar: Estação Nova.	124

Figura 48 - Colagem comparativa do saguão da Estação Nova nos anos de 2009 e 2022.	127
Figura 49 - Colagem de fotos do interior da Estação Nova.	128
Figura 50 - Mapa de leitura do lugar: Galpão de ferramentaria.	129
Figura 51 - Imagens da leitura do lugar: Galpão de ferramentaria.	130
Figura 54 - Imagens da leitura do lugar: Oficina de manutenção.	133
Figura 55 - Colagem de fotos do interior e entorno da Oficina de manutenção.	134
Figura 56 - Representação do abandono de sentido no galpão de armazenamento.	137
Figura 57 - Detalhes do abandono material e imaterial do escritório técnico.	138
Figura 58 - Percurso comprometido e trilhos sucateados.....	139
Figura 59 - Representação do abandono de sentido na Estação Nova.....	140
Figura 60 - Detalhes do abandono material e imaterial da oficina de manutenção.....	141
Figura 62 - Painel dos bens culturais de Campina Grande tombados.....	145
Figura 63 - Requerimento de reforma das estações, enviado pela Vereadora Fabiana Gomes e destinado ao Governador João Azevedo.	147
Figura 64 - Anexo do requerimento feito pela vereadora Fabiana Gomes.	148
Figura 65 - Museu do Algodão e antiga Estação Velha no estado atual. ...	152
Figura 66 - Parte interna do Museu do Algodão de Campina, com exposição.	153
Figura 67 - Locomotiva "Maria Fumaça" no pátio externo do Museu do Algodão.	154
Figura 68 - Estação Velha em estado de deterioração no início dos anos 2000.	155
Figura 69 - Área interna da Estação Velha em estado de deterioração no início dos anos 2000.....	156
Figura 70 - Mapa de localização das estações Velha e Nova de Campina Grande, escala municipal.	158
Figura 71 - Linha do tempo dos eventos ocorridos no processo de abandono da Estação Nova.	160

Figura 72 - Diagrama esquemático sobre o ciclo envolvendo o abandono da Estação Nova.	165
Figura 73 - Mapa síntese dos processos fomentadores ao estado de abandono atual da Estação Nova.	169
Figura 74 - Diagrama dos principais fatores do abandono.	170
Figura 75 - High Line antes do projeto de requalificação.	173
Figura 76 - High Line em estado de abandono, antes do projeto do High Line Park.	174
Figura 77 - High Line Park após projeto de reutilização para espaço público.	175
Figura 78 - Gare D'Orsay em Paris, localizado em frente ao Louvre e Jardin de Touleries.	177
Figura 79 - Fachada sul da Gare D'Orsay.	178
Figura 80 - Interior da Gare D'Orsay.	178
Figura 81 - Gare D'Orsay abandonada, interno e externamente.	179
Figura 82 - Corte transversal do projeto do Musée D'Orsay.	180
Figura 83 - Musée D'Orsay atualmente.	181
Figura 84 - Parte do trecho ferroviário abandonado no norte londrino.	182
Figura 86 - Parte da proposta do projeto do Camden High Line.	183
Figura 85 - Ilustração da implantação do projeto Camden High Line.	183
Figura 87 - Projeto do Camden High Line.	184
Figura 88 - Fachada da Estação de Santa Apolónia.	185
Figura 89 - Fachada da Estação de Tóquio.	186
Figura 90 - Fachada da Estação de Victoria em Londres.	187
Figura 91 - Estação de Canfranc abandonada.	189
Figura 92 - Estação de Canfranc se torna um luxuoso hotel.	190
Figura 93 - Parte do complexo ferroviário de Detroit.	192
Figura 94 - Situação atual da Michigan Central Station.	193
Figura 95 - Projeto com a proposta de um novo centro de mobilidade para a Ford.	194
Figura 96 - Estação Anhalter Bahnhof em funcionamento, antes de sua ruína.	195
Figura 97 - Estação Anhalter Bahnhof atualmente.	195
Figura 98 - Fachada principal da Estação Velha de Campina Grande-PB.	197

Figura 99 - Incêndio na Estação da Luz, SP em 2015.....	198
Figura 100 - Estação da Luz atualmente.	199
Figura 101 - Estação de Natal e sede da administração central da CBTU.	200
Figura 102 - Fachada da Estação Ferroviária de Campinas.	201
Figura 103 - Visita dos secretários municipais nos espaços abandonados da Estação de Corumbá.....	203
Figura 104 - Estação de Ligação, Mato Grosso abandonada.....	204
Figura 105 - Estação Ferroviária da Gameleira, MG deteriorada.	206
Figura 106 - Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul - RS abandonada.	207
Figura 107 - Critérios para verificar potencial de reaproveitamento com foco no turismo.....	212
Figura 108 - Seis etapas para o desenvolvimento de um projeto de turismo ferroviário.	213
Figura 109 - Etapas para um projeto de reaproveitamento de ferrovias abandonadas focando nos espaços públicos.....	215
Figura 110 - Procedimentos de análise de reutilização do patrimônio ferroviário.	218
Figura 111 - VLT na capital do estado paraibano, João Pessoa.	220
Figura 112 - Proposta de projeto com mudança do São João de Campina Grande em 2018.	225
Figura 113 - Proposta de projeto utilizando a Estação Velha para o São João de Campina Grande em 2018.	226
Figura 114 - Proposta de projeto do Grupal para a Estação Nova.	227

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Variação da quilometragem brasileira dos trechos ferroviários construídos através dos anos.....	22
Tabela 2 - Taxas de crescimento de setores no Brasil (1955-1961).	23
Tabela 3 - Plano de Metas (1957-1962): relação entre expansão prevista, resultados e o percentual.	26
Tabela 4 - Sequência de desestatização das malhas ferroviárias geridas pela RFFSA	27
Tabela 5 - Expansão da malha urbana de Campina Grande-PB.....	45
Tabela 6 – Dados por modal de transporte em Campina Grande-PB.	106

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Indicadores avaliativos do abandono da Estação Nova de Campina Grande-PB.	162
Quadro 2 - Síntese dos equipamentos correlatos internacionais que estão em uso.	172
Quadro 3 - Síntese dos equipamentos correlatos internacionais que estão em estado de abandono.....	191
Quadro 4 - Síntese dos equipamentos correlatos brasileiros que estão em uso.	196
Quadro 5 - Síntese dos equipamentos correlatos brasileiros que estão em desativados.	202
Quadro 6 - Possibilidades de reaproveitamento dos trilhos como transporte urbano.	211

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AEF	Associação de Engenheiros Ferroviários
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
AMUTREM RJ	Associação de Amigos do Trem do Rio de Janeiro
ANPF	Associação Nacional de Preservação Ferroviária
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APMCP	Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNTU	Companhia Brasileira de Transporte Urbano
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
DPHAN	Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
FAEF	Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários
FNTF	Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários
GWBR	Great Western Brazil Railway
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBPC	Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAEP	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MPF	Movimento de Preservação Ferroviária
MUF	Movimento de União dos Ferroviários
PIB	Produto Interno Bruto
PMCG	Prefeitura Municipal de Campina Grande
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RFN	Rede Ferroviária Nordeste
RJRU	Regime Jurídico de Reabilitação Urbana
SE	Sintaxe Espacial
SEPLAN	Secretaria de Planejamento

SINTEFEP	Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Estado da Paraíba
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPPF	Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

1	COMEÇO DA VIAGEM: UMA INTRODUÇÃO.....	15
1.1	TRAJETO PRETENDIDO: OBJETIVOS E JUSTIFICATIVA	18
2	PERCORRENDO SOBRE OS TRILHOS: CONTEXTUALIZAÇÃO.....	19
2.1	PÁTIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA GRANDE-PB.	34
3	HERANÇA FERROVIÁRIA: DISCUTINDO SOBRE O PATRIMÔNIO E O ABANDONO	49
3.1	ÓRGÃOS, LEIS E AÇÕES DE SALVAGUARDA AO PATRIMÔNIO	57
3.2	ABANDONADO, POR QUÊ?.....	63
4	O PERCURSO METODOLÓGICO.....	73
4.1.1	Estudo de caso.....	75
4.1.2	Análise documental	78
4.1.3	Método cartográfico.....	81
5	TRILHANDO O ABANDONO: RESULTADOS E DISCUSSÕES	93
5.1	ATUAL SITUAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E SUA SALVAGUARDA.....	143
5.2	DO AUGE DOS TRILHOS À INCÚRIA.....	159
5.2.1	Análise de equipamentos correlatos.....	171
5.2.2	Estratégias de reutilização do patrimônio ferroviário	208
5.2.3	Potencialidades de estratégias para o pátio ferroviário da Estação Nova em Campina Grande-PB.....	217
6	NÃO É O FIM DESSA VIAGEM: CONSIDERAÇÕES	229
	REFERÊNCIAS	234
	ANEXO A – PAINEL DE BENS TOMBADOS EM CAMPINA GRANDE ...	248

1 COMEÇO DA VIAGEM: UMA INTRODUÇÃO

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 na arquitetura e religião, transcendem contextos e épocas específicas.

A trajetória das estações ferroviárias brasileiras é um bem cultural essencial na construção da identidade de muitas cidades do país. É grande exemplo da característica mutável que o urbano detém e de quanto a contemporaneidade tem, em sua história, características "deixadas para trás". Para o novo vir, precisa existir o seu antecessor. Porém, o antecessor é elemento-chave que molda fundamentos atuais. Estaríamos nós, cidadãos e profissionais, lidando de forma responsável e coerente com a valorização do antigo?

Falar sobre estações ferroviárias no Brasil é falar do que, no século XIX, foi, segundo Hobsbawm (1986), a maior e mais significativa inovação tecnológica daquela época. Os trilhos foram elementos estruturadores de muitas cidades brasileiras, sua importância está relacionada não apenas no transporte de pessoas ou de cargas, mas, através dessas causalidades, sendo responsáveis pelo crescimento exponencial em diferentes vertentes.

As estações férreas eram pontos de encontro e permanência, ao mesmo tempo em que os trens expandiram as oportunidades de emprego, viabilizaram as trocas sociais, a expansão territorial e o crescimento econômico. O que antes só era possível através de transportes em muare ou carroças, possibilitou transportar além das pessoas, a informação, o novo, o que se era tendência em outros pontos do país e no mundo. O primeiro trecho ferroviário brasileiro foi no ano de 1854, a Estrada de Ferro Petrópolis, que foi inaugurada por D. Pedro II e que fazia conexão entre Porto Mauá à Frágoso-RJ tendo 14,5 km de extensão (IPHAN, 2010).

Um dos municípios que foram contemplados com a estação ferroviária e o papel importante destes equipamentos ferroviários, foi o município de Campina Grande, que está localizado no agreste paraibano e teve como importantes participantes na sua história e desenvolvimento as estações ferroviárias, que em recortes temporais distintos trouxeram inovação e maior potencial econômico para a

cidade. A Estação Velha de Campina Grande teve início de suas ações no ano de 1907 e representou um marco de prosperidade e avanço no município. A Estação Nova foi construída a partir de 1957 e inaugurada em 1961. Embora hoje o uso das estações esteja desativado, no entanto, a Estação Velha e a Estação Nova são elementos importantes no contexto histórico e social da cidade.

Carrion (1998), aponta que há 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 inicia-se pela compreensão do contexto arquitetônico, seu processo de desenvolvimento e sua ocupação, apresentando-se como parte importante para evidenciar o conceito do lugar, resultado das dinâmicas sociais, históricas, econômicas, políticas e culturais envolvidas.

A Estação Nova foi implantada com o objetivo de reforçar e atender as demandas da época, além de comemorar o cinquentenário da chegada do trem na cidade, entretanto, o país já passava por uma intensificação da expansão rodoviária, que ocasionou paulatinamente a substituição dos trilhos e influenciou no decaimento das ferrovias. Segundo Aranha (2001), os motivos para o declínio e desativação de várias estações ferroviárias vão além da tomada hegemônica das rodovias.

Desde 1930, houve uma queda do transporte férreo, com pouco crescimento ou crescimento nulo. Havia constantes problemas envolvendo o modal, tanto na parte de infraestrutura, como também na logística. Destacam-se como alguns dos motivos o sucateamento dos trens, o aumento de taxas, a falta de padronização da malha, as constantes greves dos ferroviários devido situações de trabalho inadequadas e o Plano de Metas com a abordagem de industrialização e modernidade promovido pelo presidente Juscelino Kubitschek.

Nesta conjuntura, culminou na decadência deste transporte e progressivo desuso. Após 1980, não resistindo a todo esse processo e refletindo o que ocorria no cenário nacional, as estações ferroviárias Nova e Velha de Campina Grande desativaram o seu uso de transporte de passageiros, sendo utilizadas apenas para transporte de cargas e esporádicos usos festivos em época junina¹ que posteriormente também foram findados.

¹ A cidade de Campina Grande-PB é conhecida com o título de “Maior São João do Mundo”. Seus festejos anuais atraem turistas e esquentam a economia em seus 30 dias de festa que ocorre nos meses de junho e julho.

O pátio ferroviário² da Estação Nova de Campina Grande, na Paraíba, é um importante patrimônio ferroviário da cidade, mas, atualmente é caracterizado como um espaço urbano vazio e residual, resultado da urbanização, do esquecimento por parte de sua gestão e das ações antrópicas. A falta de gestão patrimonial adequada levou a uma desvalorização do patrimônio ferroviário, que, outrora, foi um elemento estruturador da cidade, promovendo progresso em diversos segmentos. Agora, a área é vista como um espaço "invisível", propenso a problemas sociais e estruturais.

Além disso, a sua obsolescência funcional está ligada à desativação do transporte, como inúmeros conflitos e omissões por parte da gestão deste patrimônio, e isto resultou em impactos na caminhabilidade e sustentabilidade da área. A Estação Nova está em um bairro central, uma das áreas com maior densidade construtiva e com muitos habitantes nos bairros vizinhos. É preocupante a extensão inutilizável deste espaço e seu impacto na paisagem e na vida dos cidadãos.

O pátio ferroviário da Estação Nova e seus elementos construtivos apresentam sinais de abandono, como o acúmulo de resíduos sólidos, uma construção paisagística em ruínas, um percurso extenso e inóspito no leito natural, e um nível de mais de três metros abaixo da rua paralela principal. Esses problemas merecem a atenção de órgãos municipais, estaduais, federais, patrimoniais e culturais.

O patrimônio ferroviário que não se encaixou na nova estrutura urbana das cidades pós-industriais resultou em um equipamento com efeitos negativos no ambiente urbano. Há interferência em diferentes níveis envolvendo a cidade, estas questões influenciam no desenvolvimento urbano, no fluxo de tráfego, nos aspectos ambientais e ecológicos, nas dinâmicas sociais e consequentemente na qualidade de vida dos cidadãos.

De acordo Ma, Jiang e Bian (2015), este abandono ocasiona uma baixa qualidade do ambiente urbano e nas suas proximidades; em muitas cidades do mundo este patrimônio é literalmente ignorado e deixado estagnado, sem propostas, sem requalificações ou qualquer medida que objetive alterar o quadro de incúria. Em alguns casos extremos, como é o caso do pátio ferroviário da Estação Nova de

² O conceito de pátio ferroviário nesta pesquisa é utilizado com base no que defende a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (2022), que considera o pátio ferroviário como recorte espacial preparado para formação de trens, composto por edifícios, vazios, área de manobra, cruzamentos, estacionamento de veículos ferroviários entre outros fins envolvendo o modal.

Campina Grande, os equipamentos ferroviários abandonados são, segundo Ma, Jiang e Bian (2015), uma potencial força motriz da degradação urbana.

Os sintomas do abandono existentes nos espaços remanescentes da Estação Nova, também contam cronologicamente sobre a hostilidade envolvendo sua história pós-desativação, estas situações são responsáveis como barreiras e/ou incentivos do seu (des)uso. É importante entender a importância da memória dos edifícios históricos como parte da cultura e identidade de um povo. O estado físico e de sentido em que esses edifícios se encontram e como estão sendo geridos têm impactos diretos e indiretos na população.

Levando em consideração todos os aspectos envolvidos, há alguns questionamentos que integram a problemática da pesquisa, sendo eles: Como se deu o processo de abandono do pátio ferroviário da Estação Nova? Quais os aspectos que caracterizam e influenciam no estado atual de abandono do pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB e seu entorno imediato? Das interações trilho-população-cidade, qual destes participantes se encontra mais desfavorecido com os impactos da ociosidade e obsolescência funcional da área?

Portanto, visando responder estes questionamentos, o trabalho utiliza como método principal o estudo de caso, auxiliado pela análise documental, a cartografia e revisão bibliográfica, sendo as ferramentas necessárias para o desenvolvimento desta pesquisa

1.1 TRAJETO PRETENDIDO: OBJETIVOS E JUSTIFICATIVA

De acordo com o que foi apresentado anteriormente, este trabalho aborda vertentes importantes que envolvem as relações entre patrimônio ferroviário, cidade e sociedade. Além disso, preocupa-se com a influência social e morfológica negativa decorrente de vazios urbanos e áreas ociosas que não promovem o bem-estar e uso da população. Portanto, o objetivo geral deste trabalho é realizar um estudo de caso nos espaços da Estação Nova de Campina Grande e seu entorno imediato com a finalidade de analisar as causas e consequências do abandono em relação aos aspectos históricos, políticos, patrimoniais e sociais que transformaram o ambiente construído, sua morfologia e o uso dos espaços, para com isto, descobrir as características que favorecem e contribuem para a incúria e obsolescência funcional.

Utilizados para a construção e defesa da proposta da pesquisa, os objetivos específicos definem a sequência de pontos a serem alcançados para que contemple o produto final do trabalho, sendo norteadores e questionamentos essenciais na construção da pesquisa acadêmica. São eles:

- Gerar um retrato dinâmico sobre o processo de transformação envolvendo o pátio ferroviário até a situação atual, para esclarecer causas e consequências da sua incúria e obsolescência funcional.
- Identificar quais aspectos da forma do ambiente construído possam influenciar com maior ênfase no abandono das áreas remanescentes da Estação Nova e entorno imediato.
- Analisar quais órgãos e participantes são responsáveis pela salvaguarda do pátio ferroviário estudado e elucidar sobre como está sendo conduzida a forma de gestão patrimonial no recorte.
- Realizar análise de projetos correlatos de equipamentos ferroviários nacionais e internacionais importantes, buscando compreender e caracterizar os motivos que ocasionaram seu abandono e as estratégias adotadas para reutilização e/ou manutenção.
- Propor potenciais e diretrizes de reaproveitamento da área da Estação Nova de Campina Grande-PB de acordo com suas características e aprofundamentos realizados.

2 PERCORRENDO SOBRE OS TRILHOS: CONTEXTUALIZAÇÃO

Um dos resultados da Revolução Industrial foi o surgimento incipiente da primeira linha férrea na Inglaterra em 1830, marcando o início da "Era das Ferrovias". O trecho estabelecido conectava Liverpool e Manchester, gerando repercussões progressivas e inovações tecnológicas em nível mundial, proporcionando uma nova perspectiva para os modais terrestres e abrangendo diferentes níveis e escalas nas sociedades em todo o mundo (SOUKEF JÚNIOR, 2001). Esse modal representou um grande avanço tecnológico e gerou altas expectativas em diversas áreas, especialmente no setor capitalista, pois a conexão, seja territorial, intelectual ou social, serve como ponte para o progresso.

Desde o início das discussões sobre a inovação tecnológica em destaque na Europa no início do século XIX, havia interesse por parte do império brasileiro em inserir trechos ferroviários em seu território, o que foi comprovado pelo decreto assinado pelo então regente Diogo Antonio Feijó em 31 de outubro de 1835. A Lei nº 101, também conhecida como Lei Feijó, autorizava a construção das linhas férreas com o principal objetivo inicial, segundo Lanna (2005, p.8), de "fazer uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, com privilégio de uso garantido por 40 anos".

Entre a década de 1850 e a Primeira República, o café era o produto com maior incentivo de cultivo e exportação, juntamente com outros produtos que impulsionavam a economia brasileira, como o algodão, a borracha e o açúcar (SOUKEF JÚNIOR, 2001). Portanto, um dos motivos que incentivaram a inserção e expansão das ferrovias foi justamente atender à maior distribuição desses produtos e alcançar locais geográficos mais distantes em menos tempo de percurso. Além da obra-prima envolvida na construção das linhas férreas, a mão de obra com expertise necessária era predominantemente de origem europeia, principalmente inglesa.

O processo que ocorreu entre a Lei Feijó, que liberava a criação das companhias ferroviárias, e a concretização dos trechos férreos em solo brasileiro durou pouco mais de uma década, especialmente após a definição das zonas e da garantia de juros. Somente em 1854 a via ferroviária foi efetivamente instalada no Brasil, após discussões que tiveram como base principal os interesses políticos e capitalistas e acordos entre os setores público e privado para garantir incentivos à expansão dos lucros aos investidores (IPHAN, 2010). Um dos pontos que influenciavam as negociações para a implantação das ferrovias no Brasil era a concessão, que consiste na privatização contratual envolvendo parcerias com empreendedores responsáveis pela gestão das linhas ferroviárias.

A finalidade das ferrovias, inicialmente, tinha uma perspectiva limitada. O objetivo era fazer a ligação entre trechos de Petrópolis - a então capital de verão do Império, devido à sua temperatura - e o Rio de Janeiro. Esses objetivos tímidos eram decorrentes das limitações de execução e labor técnico da época. Segundo Boiteux (2014), a inauguração do primeiro trecho ocorreu em 30 de abril de 1854, ligando a Praia de Mauá à área de Frágoso, com extensão de 14 quilômetros e passando pela atual Piabetá. Paulatinamente, a linha foi crescendo e atingindo outras extensões.

Nas duas décadas seguintes à chegada dos trens ao Brasil, a principal base de investidores era de empresas inglesas, que tiveram maior incentivo de expansão nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco, com o intuito de potencializar a produção e exportação agrícolas. No acordo de 1852, constavam cláusulas que previam a concessão perpétua e juros garantidos por noventa anos, além de privilégios de zona em torno de 66 km, com a possibilidade de estatização da gestão somente após trinta anos do acordo firmado.

No ano de 1874, iniciou-se um novo processo de concessão temporária, que ainda garantia os juros e o privilégio de zona, agora reduzido para 60 km. Quatro anos após as últimas reformulações, houve uma alteração na questão dos juros, que passou a ser de apenas trinta anos, e a redução atingiu também o privilégio de zona, diminuindo para 30 km (LANNA, 2005).

Com o incentivo à expansão, houve a soma de mão de obra qualificada vinda de acordos europeus, juntamente com materiais e trabalhadores, e a mão de obra brasileira agiu massivamente para a instalação dos trechos no solo brasileiro. Sobre isso, Francisco Hardman fala sobre este momento:

[...] A história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita. Por toda a parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante (HARDMAN, 2005, p.150).

O transporte brasileiro e sua origem e expansão contam parte da história da população, representando mudanças significativas tanto territorialmente quanto socialmente. Na Tabela 1, é possível perceber a evolução histórica dos trilhos brasileiros em termos de quilometragem ao longo dos anos, com um crescimento progressivo no final do século XIX e atingindo o ápice na metade do século XX. A fase em que os trilhos estiveram em seu auge de crescimento coincide com o ápice do ritmo de industrialização brasileira, entre 1950 e 1970, apontando uma correlação entre o desenvolvimento industrial brasileiro e o investimento no modal ferroviário (BOITEUX, 2014).

Tabela 1 - Variação da quilometragem brasileira dos trechos ferroviários construídos através dos anos.

Ano	Quilometragem
1860	223
1870	745
1880	3.398
1890	9.973
1900	15.316
1910	21.326
1920	28.535
1930	32.478
1940	34.252
1950	36.681
1960	38.287
1970	32.102
1980	29.659
1990	29.833
1980	28.168
2003	29.706

Fonte: Boiteux (2014).

Bescorovaine (2019), associa o desenvolvimento dos núcleos urbanos à evolução dos meios de transporte, exercendo influência na localização, tamanho e características das cidades, incluindo até mesmo os hábitos dos moradores. A facilidade de deslocamento de indivíduos e bens na área urbana corresponde à mobilidade urbana, que é uma característica da cidade. Esse deslocamento é influenciado por fatores como dimensões do espaço urbano, disponibilidade de serviços de transporte, planejamento da cidade, dentre outros (PAPPA e CHIROLI, 2011).

Há reforço desta perspectiva de associação do transporte ao desenvolvimento econômico e social quando Silva Junior (2007, p. 20), afirma que "é por meio dos transportes que a economia opera e, por conta disso também, que o tema se relaciona à ideologia do crescimento econômico e desenvolvimento". O recorte entre 1950 e 1960 representa, além do ápice de industrialização brasileira e do aumento da

quilometragem, um significativo aumento nas taxas de crescimento da Indústria, do PIB e do setor de serviços brasileiro.

Como pode ser observado na Tabela 2, os anos de 1958, 1959 e 1960 representam o apogeu, resultados também do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek, citado anteriormente.

Tabela 2 - Taxas de crescimento de setores no Brasil (1955-1961).

Ano	PIB	Indústria	Agricultura	Serviços
1955	8,8	11,1	7,7	9,2
1956	2,9	5,5	-2,4	0
1957	7,7	5,4	9,3	10,5
1958	10,8	16,8	2	10,6
1959	9,8	12,9	5,3	10,7
1960	9,4	10,6	4,9	9,1
1961	8,6	11,1	7,6	8,1

Fonte: IBGE (2022).

A história e a identidade da sociedade são representadas por técnicas advindas dos resultados políticos, econômicos e sociais, influenciando de forma direta em seu território. Nesta pesquisa, quando se menciona território, considera-se a área territorial somada à identidade, que recebe influência também dos trilhos ferroviários, bem como de toda inovação tecnológica que tenha surgido.

A produção do espaço relaciona-se com a produção humana; portanto, novas estruturas condicionam e são condicionadas pelas dinâmicas sociais. Mesmo nas cidades que não receberam em sua extensão territorial as malhas ferroviárias, são atingidas de forma direta e indireta por suas consequências, sejam positivas ou não. Sobre isso, Santos (2012), considera que o movimento de uma parte corresponde a uma função advinda do todo, ressaltando as inter-relações existentes com maior ou menor abrangência.

Segundo Aranha (2003), as estações ferroviárias tornaram-se espaços de convergência com funcionalidades e interesses de ordens distintas em torno do seu aspecto comercial. Contribuíram, assim, por meio da reformulação e adaptação da paisagem de onde as estações se inserem, na necessidade de uma nova cartografia devido à mudança formal consequente desta nova tipologia arquitetônica.

Benévolo (1953), ressalta que em muitas cidades brasileiras, o surgimento e expansão destas esteve condicionado à origem dos trilhos ferroviários nestes recortes geográficos. Complementando, ainda afirma que as cidades começaram a existir após o modal de transporte ferroviário surgir, sendo que a célula principal deste surgimento e crescimento foi a estação ferroviária.

O cotidiano da população também se moldou com a chegada dos trens, como reforça Boiteux ao afirmar que:

"[...] há de se reconhecer que o Brasil viveu uma verdadeira civilização ferroviária, com profundas implicações políticas, sociais, econômicas e culturais sobre o país. A passagem dos trens, quando pontuais, durante muito tempo regulou a atividade cotidiana das populações por eles servidas" (BOITEUX, 2014, p.12).

A "Arquitetura do Ferro", como são chamadas as construções que surgiram após a Revolução Industrial e que têm o ferro como seu principal elemento de composição, exerceu forte influência na otimização dos processos construtivos, desempenhando papel importante na expansão da economia capitalista. A superestrutura e infraestrutura atingiram escalas em áreas com alto potencial de investimento e comercialização, como é o caso da construção de trechos ferroviários, estações, portos, pontes, galpões, pavilhões, áreas fabris, entre outros (BENÉVOLO, 1976). Segundo Silva (1987), o uso expressivo desse material tem algumas correlações:

[...] continuidade do fenômeno que se convencionou chamar de Revolução Industrial. O ferro era um material conhecido já havia milhares de anos e seu emprego em larga escala em construção, graças ao barateamento de seu custo de produção, foi uma estratégia de superação da crise [capitalista] de final do terceiro quartel do século XIX. (DA SILVA, 1987).

O ferro exerceu uma forte influência estrutural em diversas mudanças do ambiente construído, destacando-se as ferrovias, que conformaram uma base construtiva através do transporte de cargas e partes das construções civis, além de otimizar e agilizar a velocidade da construção das novas estruturas, elevando os lucros (BENÉVOLO, 1976).

Por isso, as ferrovias não estavam diretamente ligadas à composição arquitetônica, mas sim como uma instalação que facilitava o processo de conexão e acelerava a conclusão das obras. Essa característica que destoava o aspecto arquitetônico pode ser comparada a outras estruturas como pontes, galpões ou pavilhões, fábricas, entre outros componentes da arquitetura do ferro, voltados para

processos facilitadores, mas não necessariamente com o intuito da concepção final arquitetônica. (SILVA, 2011).

Com o passar do tempo, o sistema ferroviário começou a enfrentar dificuldades com os equipamentos e os trilhos que compunham o modal. Consequentemente, houve um grande investimento para evitar que seu funcionamento fosse desativado, o que gerou várias dívidas decorrentes da manutenção. As ferrovias geridas pela RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - foram as que tiveram menor investimento e, por consequência, sofreram mais com o sucateamento. Em 1980, o lucro do transporte de passageiros já não compensava mais os gastos com a manutenção, diminuindo e dificultando o interesse em investir em um sistema quase falido.

Como é possível perceber na Tabela 3, o Plano de Metas, instaurado no governo de Juscelino Kubitschek no ano de 1956, com a abordagem de modernidade e industrialização, foi um dos movimentos que marcaram o transporte ferroviário, mesmo que em seu detrimento. No quinto ano do governo, a construção e expansão do transporte rodoviário, juntamente com o aumento na produção de automóveis, impactou significativamente nas ferrovias. Tendo como exemplos que não atenderam às expectativas os setores de carvão e ferroviários, um dos fatores principais na situação foi a aposta massiva nas rodovias.

Apesar de o Plano de Metas mencionado prever o reaparelhamento do material rodante e a construção de mais 3.110 quilômetros de linhas, que é quase doze vezes menor do que a expansão das rodovias, o acréscimo em quilômetros das ferrovias foi apenas 32% do prometido, como pode ser observado na Tabela 3. Isso contribuiu para um dos motivos da queda do protagonismo ferroviário (ORENSTEIN e SOCHACZEWSKI, 1989).

Tabela 3 - Plano de Metas (1957-1962): relação entre expansão prevista, resultados e o percentual.

Setor	Previsão	Realizado	Percentu
Energia elétrica (1.000 kW)	2.000	1.650	82
Carvão (1.000 ton)	1.000	230	23
Produção de petróleo (1.000 barris/dia)	96	75	76
Refino de petróleo (1.000 barris/dia)	200	52	26
Ferovias (1.000 km)	3	1	32
Rodovias-construção (1.000 km)	13	17	138
Rodovias-pavimentação (1.000 km)	5	-	-
Aço (1.000 ton.)	1.100	650	60
Cimento (1.000 ton.)	1.400	870	62
Carros e caminhões (1.000 unid.)	170	133	78
Nacionalização de carros (%)	90	75	-
Nacionalização de caminhões (%)	95	74	-

Fonte: Orenstein e Sochaczewski (1989).

Na década de 1950, uma das alternativas perante a crise financeira relacionada aos trilhos foi o encerramento de ramais que estivessem mais deteriorados e menos lucrativos, desestruturando sua malha. Segundo Lanna (2005), o que era em torno de 37.000 km de extensão hoje possui 29.000 km de linhas férreas. Na década de 1984, surgiu a Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU), assumindo a gestão da malha urbana e substituindo a RFFSA. Não tendo resultados positivos com as

mudanças administrativas, a partir de 1990 começa a desestatização e progressivamente as malhas foram privatizadas, seguindo a ordem exposta na Tabela 4.

Tabela 4 - Sequência de desestatização das malhas ferroviárias geridas pela RFFSA

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da operação	Extensão (Km)
Oeste	05/03/1996	Ferrovia Noroeste S.A.	01/07/1996	1.621
Centro-Leste	14/06/1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01/09/1996	7.080
Sudeste	20/09/1996	MRS Logística S.A.	01/12/1996	1.674
Tereza Cristina	22/11/1996	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01/02/1997	164
Nordeste	18/07/1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01/01/1998	4.534
Sul	13/12/1998	Ferrovia Sul-Atlântico S.A. / atualmente ALL - América Latina Logística S/A	01/03/1998	6.586
Paulista	10/11/1997	Ferrovias Bandeirantes S.A	01/01/1999	4.236
Total				25.895

Fonte: CNT (2015).

Com a desestatização, o objetivo principal do governo era diminuir os valores gastos no setor ferroviário, proporcionando aumento dos investimentos, redução dos preços de fretes e, conseqüentemente, desonerando o orçamento, que estava em situação complicada para manter. Ao mesmo tempo em que o governo imaginava ser uma alternativa de reforço e extremamente necessária, havia pontos negativos na desestatização das ferrovias, pois muitas das companhias privadas compravam grande parte dos equipamentos necessários no mercado internacional. Antes de privatizar, o principal incentivo era a compra em empresas de âmbito nacional, tendo

como consequência a diminuição do desenvolvimento industrial e pouco crescimento no setor brasileiro (SILVEIRA, 2003).

No Brasil, houve o auge da Era Ferroviária e posteriormente a sua decadência. No entanto, Boiteux (2014), argumenta que isso pode ter ocorrido em alguns outros países, mas boa parte dos que tiveram uma alta adesão - principalmente os países industrializados - e investimento no modal ferroviário, não permitiram que o transporte chegasse à negligência, houve/há a atuação e interação dos transportes de acordo com sua área de melhor eficácia. Maia (2009), aborda a memória dos ferroviários que estavam atuando na época em que ocorreu a diminuição das malhas. Um deles, chamado Ivan Rodrigues, fala sobre o processo de desativação:

“O processo de liquidação com a ferrovia - que eu posso dizer isso, isso começou com o Brasil optando pela indústria automobilística. Eles arrumaram um déficit para a ferrovia. Um déficit artificial, um déficit contável. A ferrovia dava lucro! A basear no conceito deles, antigamente tinha o caixa pagador e o caixa recebedor no banco. O caixa pagador devia ser fechado, porque dava prejuízo e o caixa recebedor dava lucro” (MAIA, 2009, p. 146).

Dos resultados negativos da desativação da malha, destaca-se o grande número de desempregos dos ferroviários na época. Esse movimento também afetou algumas cidades que ficaram desertas, sem conexões por um determinado período, com os trilhos sendo retirados. As estações progressivamente ficaram sucateadas, os trens e trilhos enferrujados, causando um consequente impacto na identidade cultural e formal dessas populações.

Ao depararmos com equipamentos ferroviários abandonados, normalmente não refletimos sobre os movimentos ocorridos até tal ponto. Contudo, as ações de transformação são voláteis, e dinâmicas ocorreram simultaneamente. Neste trabalho, discute-se perspectivas políticas, econômicas, territoriais e de memória. Para os ferroviários que estavam no local, vivenciando o gradativo sucateamento, há um ponto de vista na prática sobre o ocorrido. Raimundo Nunes, um dos ferroviários que acompanhou a influência da gestão do presidente Juscelino Kubitschek, também expressa sobre o que acontecia nas ferrovias:

“Num determinado tempo a Rede passou a ser esquecida... Não sei a época certa, mas eu ainda era novo no trabalho... Eu lembro quando eles trouxeram as leitorinas para melhorar o transporte aqui, as máquinas a álcool. Não chegou nem a fazer viagem aqui... Fizeram uma experiência, depois as encostaram aqui... Depois vieram as elétricas, essas dieséis que estão aqui hoje... Uma máquina a vapor dava para manter 10 de diesel trabalhando... A administração foi fracassando... A partir do presidente da república, que eu não me recordo qual é o que estava lá... Quando estragava uma máquina aqui...eles tiravam peça de uma outra que estava aí encostada

e punha nela. E assim foi chegando ao ponto que chegou hoje... Sem reposição, a maior parte das peças eles paravam uma para retocar outra, e veio essa decadência que nós vemos ai hoje, ao ponto disso aqui... Passava quase que de hora em hora tanques de combustível, o dia inteirinho... Hoje, quando passa uma locomotiva, ai a gente estranha, acha esquisito... Assusta..." (MAIA, 2009, p. 146).

Paralelamente ao que ocorria, no final do século XX, já somavam-se várias reivindicações de direitos por parte dos ferroviários e seu sindicato, que muitas vezes não ia ao encontro dos objetivos dos operários. Houve diversas assembleias e greves, principalmente em prol de condições mínimas de trabalho e valorização salarial.

Um dos movimentos grevistas mais conhecidos foi o da campanha de 1989, voltado para reajuste salarial, organizado e liderado pelo Movimento de União dos Ferroviários. Segundo Maia (2009), os ferroviários alegavam que o sindicato adotava uma postura muito conivente com as empresas que administravam as ferrovias e que a direção do sindicato beneficiava mais a empresa do que os operários, e o MUF (Movimento de União dos Ferroviários) não estava de acordo. Isso caracteriza um sindicato com assistências pontuais e que não tinha a postura política necessária para as reivindicações de seu grupo.

Figura 1 - Assembleia no ginásio do Valério em Itabira – MG. Greve dos ferroviários de 1989.



Fonte: Cruz (2019).

Em 2 de abril de 1989, a diretoria do sindicato ferroviário de Itabira, no interior de Minas Gerais, aconselhada pelo sindicalista e à época deputado federal João Paulo

Pires, propôs que a assembleia ocorresse em local fechado e, caso aprovado pelos ferroviários, a greve iniciaria no mesmo local onde tivessem acordado o início do movimento. A assembleia ocorreu no ginásio do Valério e a greve durou cinco dias, tendo a produção da Vale do Rio Doce em Itabira fechada durante esse período (CRUZ, 2019).

Figura 2 - Movimento dos grevistas nas ruas de Itabira-MG em 1989.



Fonte: Cruz (2019).

A greve na estatal Companhia Vale do Rio Doce foi a segunda greve do setor ferroviário com maior destaque, sendo a primeira a que ocorreu em 1946. A greve de 1989 é destacada neste trabalho pela importância em termos de objetivos, as causas que incentivaram o movimento e pelas alterações de retorno posteriores. Teve tanta repercussão que participaram deste movimento os metalúrgicos, rodoviários e os ferroviários, somando forças contra a repressão e arrocho salarial da época. Salienta-se que, além disso, o país enfrentava um período de progressiva inflação, influenciando no poder de compra e qualidade de vida dos cidadãos. A greve influenciou trabalhadores de outros territórios, para além de Itabira, sendo uma conquista trabalhista e social (CRUZ, 2019).

Figura 3 - Capa da edição do jornal O Cometa sobre a greve dos ferroviários de 1989.



Fonte: Cruz (2019).

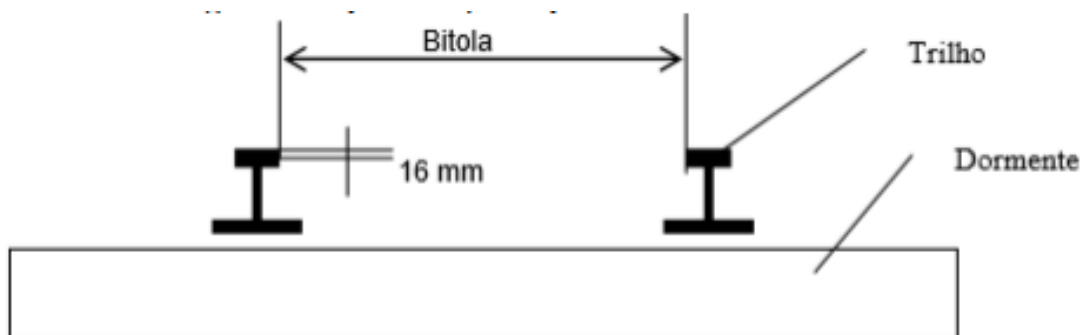
Uma das ações dos grevistas foi o impedimento do funcionamento das ferrovias, interditando os trilhos ferroviários, o que incomodou a empresa, acionando

assim a equipe de choque da Polícia Militar. Segundo Cruz (2019), a população de Itabira-MG foi uma aliada importante para que a ação permanecesse e os resultados positivos viessem, auxiliando com alimentação, suporte e dispersão. No dia 8 de abril encerra-se a greve com alguns ajustes, houve o aumento salarial de 60,1% (de aumento real, 39,15%, devido à soma da alta inflação e nenhum reajuste) e adicional de turno com 2% a mais do que recebiam.

Foi a única greve que parou completamente a produção de minério na cidade, sendo um marco e demonstrando o poder da união dos trabalhadores perante a repressão sofrida. Como já citado, houve inúmeras greves, sendo também conhecidas a de 1914 dos ferroviários da Noroeste, a de 1917 que teve a paralisação geral iniciada em São Paulo (abrangia operários da indústria e construção civil, não apenas ferroviários), a de 1946 que foi bastante repreendida pelas empresas. Mesmo iniciando em estados e cidades distintas, os movimentos grevistas vão sendo dispersados pelos noticiários nacionais e incentivando outros ferroviários a aderirem em busca de seus direitos e segurança laboral.

Uma outra característica que limitou a expansão ferroviária brasileira pode ser atribuída à diversificação de bitolas. Ou seja, não houve padronização das distâncias na face interna dos trilhos, pois cada empresa responsável pela administração determinava um gabarito específico. Isso se dava pela estratégia de dificultar a unificação, a fim de não favorecer a concorrência das outras empresas nas zonas em que estavam sendo instaladas. Bitola, neste contexto, é definida por Borges Neto (2012) como a distância entre as faces internas das fileiras de trilhos, medida 16 mm abaixo do plano de rodagem, como apontam Moreira et al. (2020).

Figura 4 - Representação esquemática da bitola dos trilhos.



Fonte: Borges Neto (2012).

Conforme mencionado anteriormente, parte da matéria-prima utilizada na implantação das malhas ferroviárias brasileiras era comprada no mercado internacional, dificultando a padronização da malha devido às diversas empresas responsáveis pela administração e concessão das linhas. De acordo Moreira et al. (2020), o que impacta principalmente nesta irregularidade da bitola é a capacidade de carga e velocidade específica de cada empresa, sendo necessário entender o peso médio do vagão, o que, com as variações, torna difícil universalizar. Portanto, quanto maior a diversidade, maior a desintegração das malhas entre si, inviabilizando a expansão do modal.

O processo de instauração dos trechos ferroviários é de longo prazo e seria inviável para as empresas iniciarem do zero, mesmo se tivessem os direitos detentores das zonas que precisavam das linhas. Tendo ciência disto, a variedade de bitolas utilizadas nas malhas férreas é um dos pontos que impactaram no desenvolvimento do transporte ferroviário, somado a outros que limitaram o investimento no setor.

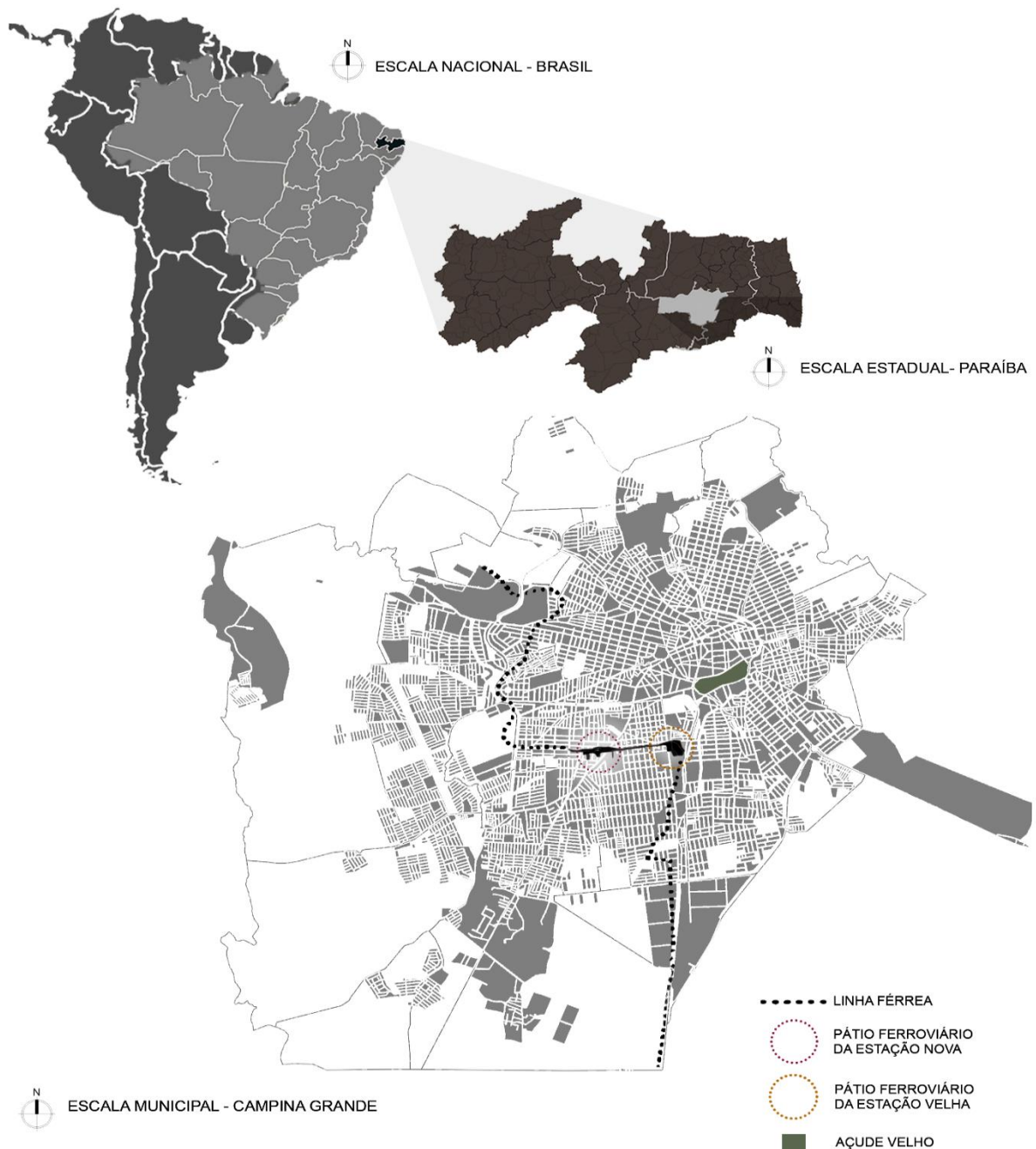
Há uma soma de motivos propulsores e ocasionadores do processo de desativação do transporte de passageiros em estações ferroviárias brasileiras, influenciando consideravelmente sua incúria, deterioração e abandono. Os principais discutidos incluem o baixo crescimento econômico após os incentivos do transporte rodoviário e sua expansão, as constantes greves envolvendo o setor, a ausência de integração da malha devido à falta de padronização das bitolas, o sucateamento do equipamento ferroviário e a negligência em sua manutenção, além do Plano de Metas desenvolvido no governo do então presidente Juscelino Kubitschek em 1956.

Foram discutidos os principais motivos que impactaram, para além da economia e do desenvolvimento territorial, nas vidas cotidianas das pessoas que utilizavam o transporte como principal meio de locomoção. Os usuários principais do modal ferroviário na época (hoje tendo como maior foco o transporte de cargas nos trilhos em funcionamento) e a interferência desses acontecimentos na dinâmica social. Muitos dos cidadãos guardam na memória todos os ocorridos, alguns sendo familiares dos operários e outros tendo os trens como transporte principal para trabalhar e se conectar. Não esquecendo da influência no entorno imediato das estações e das áreas lindeiras aos trilhos, que são afetados por alguns processos que serão discutidos nesta pesquisa posteriormente.

2.1 PÁTIO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA GRANDE-PB

O município de Campina Grande-PB é uma cidade de porte médio e uma das mais populosas do estado da Paraíba, com mais de 400 mil habitantes, segundo o IBGE (2022), e uma área territorial de 591,658 km².

Figura 5 - Mapa de localização: América Latina, Brasil, Paraíba, Campina Grande e Estações.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A cidade de Campina Grande-PB é uma das mais populosas do estado da Paraíba, situada na mesorregião do Agreste Paraibano, na Zona Centro Oriental da Paraíba, no planalto da Borborema, como pode ser verificado na Figura 5. A cidade é composta por 61 bairros e 3 distritos, sendo que, pelo menos um quarto dessas áreas possui a presença da linha férrea cortando seu território (IBGE, 2023).

Desde sua fundação, a economia de Campina Grande foi voltada para a produção agropecuária, o que a tornou, segundo Silva (2008), um entreposto comercial que posteriormente intensificou a produção algodoeira e sua comercialização. A estruturação da malha viária da cidade é definida como radiocêntrica, uma vez que o processo de desenvolvimento urbano teve origem no centro da cidade e se expandiu progressivamente para as áreas periféricas. Sobre o desenvolvimento urbano da cidade, Silva acrescenta que:

“Seu papel está associado a sua localização geográfica. Situada entre o Sertão e a Zona da Mata, a cidade servia de parada para quem percorria essa rota. A pecuária, como também a agricultura, fizeram-se presentes nesse processo, abastecendo tanto a cidade como as localidades em sua proximidade, configurando uma área de influência tanto urbana como rural” (SILVA, 2014, p 04).

Silva (2014), afirma que a ocupação territorial de Campina Grande teve grande importância devido à sua localização e relações sociais, sendo uma expansão surgida para atender demandas econômicas, como objetos e ambientes criados para os mesmos fins. Sua localização é um dos pontos norteadores no processo de consolidação e crescimento, salientando que, em uma época em que os meios de transporte não eram mecanizados, as rotas estratégicas para atender pontos específicos eram essenciais aos viajantes, que utilizavam lombo de burros e gados como meio de locomoção e muitas vezes com os produtos comercializados. Esses comerciantes eram denominados de tropeiros. Costa (2005), fala do surgimento de Campina, explicando que:

"Campina Grande originou-se em 1697, quando o capitão-mor Teodósio de Oliveira Ledo advindo da Bahia seguindo as margens do Rio São Francisco, onde alcançou o Rio Moxotó e posteriormente o Rio Paraíba, conduziu os índios Ariú, provenientes do vale do rio Piranhas, e fixou-os no sítio das Barrocas, local onde hoje se encontra a rua Vila Nova da Rainha (um de seus nomes, quando em 1790 foi elevada a categoria de vila)" (COSTA, 2003, p.19 apud RIOS, 1963, p.9).

A população de Campina Grande, ao transformar a produção de subsistência em atividade comercial, destacou-se por suas movimentadas feiras, como a feira de gado e a feira de farinha de mandioca, proveniente das casas de farinha que foram

aparecendo no entorno do vilarejo, acompanhando a evolução do espaço urbano, mesmo com oscilações de ascensão (CÂMARA, 1988). Como lembra Andrade (1986, p. 123), "já em 1774 [...] à margem dos caminhos de penetração: Campina Grande, centro de comércio do gado, era como a porta de penetração para o sertão paraibano, para o Cariri [...]".

A produção de cereais não só caracterizou o comércio do semiárido nordestino, como também abastecia os tropeiros, que tiveram papel essencial na história da cidade e foram homenageados em alguns pontos específicos (COSTA, 2003). Cardoso (2000, p. 34), complementa, discorrendo que "sua fixação foi fruto do trabalho humano, materializado pelas atividades dos tropeiros, boiadeiros, tangerinos e mascates, na busca de encontrar um sítio que tivesse condições de alimentação, água e pouso, além de ligar-se estrategicamente o litoral com o sertão".

Ao atrair muitos comerciantes e uma parcela da população ser formada por eles, influenciou no isolamento regional das famílias dos colonizadores, que, neste momento, tinham preferência pelo distanciamento em relação às pessoas com condições financeiras menos favoráveis, como os viajantes e boiadeiros. Nessa perspectiva hierárquica, há também a contribuição da influência da relação entre Campina Grande e Recife-PE (CÂMARA, 1999). O autor ainda diferencia o cidadão campinense dos outros cidadãos de municípios interioranos quando discute que:

"Em contato direto com os sertões - comércio de farinha - e com o Recife - comércio de gado - o campinense perdia qualquer traço de afinidade com a gente do mato, com o matuto propriamente dito; ao passo que estruturava um tipo social heterogêneo, uma mistura de especuladores pobres e mamelucos, com maneiras sertanejas e idéias recifenses" (CÂMARA, 1999, p.32).

Embora não atendesse às características funcionais importantes de uma cidade, devido à sua boa visibilidade e crescimento econômico, em 11 de outubro de 1864, Campina Grande foi elevada à categoria de cidade pelo deputado Irineu Joffily, segundo Silva (2000). Barbosa (2004), discorre que a cidade já possuía a feira de gado e cereais mais importante do interior nordestino, sendo considerada o núcleo econômico de Campina, conforme Joffily:

"(...) Na segunda metade do século XIX, Campina Grande já estava com quarenta casas de comércio das quais 14 lojas de fazenda (tecido), uma farmácia, e duas boticas. Entre os melhores estabelecimentos comerciais, nota-se o de Cristiano Lauritzen, (um dinamarquês que além de comerciante, torna-se um dos principais chefes políticos do local) recentemente aberto e que tendo de fundo avultado capital. Além de feiras de gêneros alimentícios no sábado e de gado nas quintas feiras de cada semana aumentando-lhe

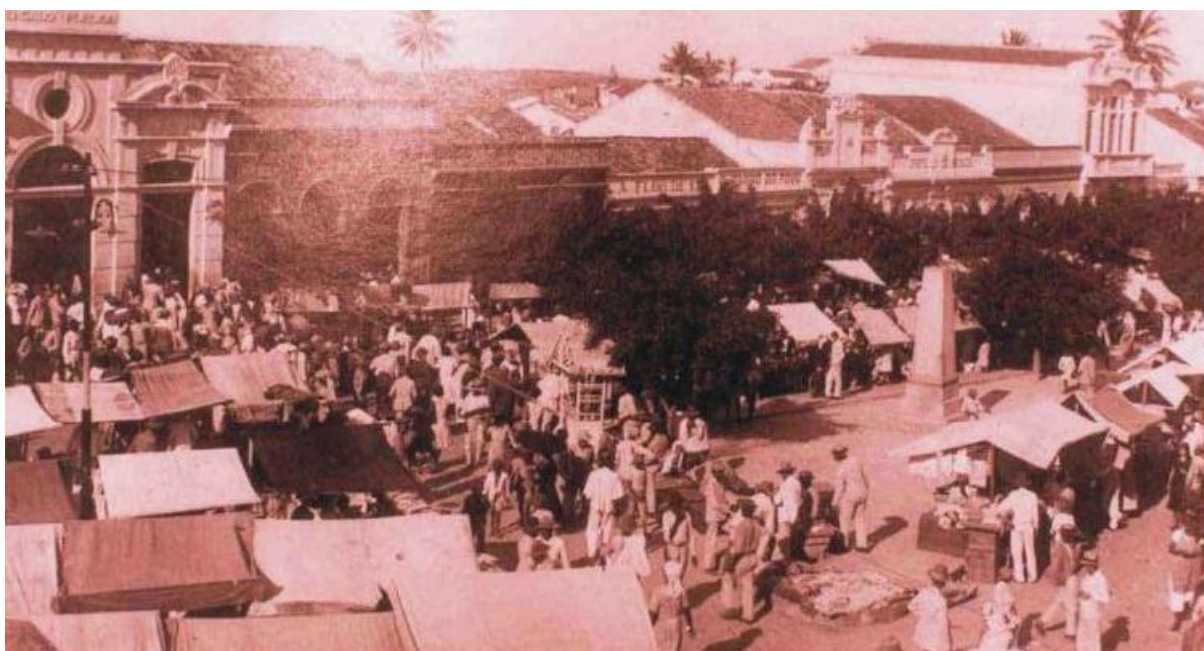
consideravelmente sobre as demais cidades do interior o seu movimento comercial". (JOFFILY,1977).

É importante ressaltar que a cidade não teve seu crescimento baseado somente na atividade comercial, mas também em outras atividades econômicas, como a produção de algodão, que trouxe grande destaque e influência para Campina Grande. Segundo Silva (2000), a produção de algodão teve seu início em 1873, mas somente a partir de 1892 que se tornou uma das principais atividades econômicas da cidade, transformando-a em um dos maiores produtores de algodão do Nordeste.

A produção de algodão trouxe novas oportunidades de negócios e investimentos para a cidade, atraindo novos moradores e fortalecendo o comércio local. No entanto, a atividade algodoeira sofreu uma grande crise em meados do século XX, devido à concorrência de outras regiões produtoras e à instalação de indústrias têxteis em outros locais. (SILVA, 2000).

A origem da Feira Livre de Campina Grande pode estar relacionada com a própria fundação da cidade, tendo surgido no aldeamento do povo Ariú, pertencente à nação dos Kariri. De acordo com o IBGE (2022), a feira foi considerada a maior ao ar livre do Brasil nos anos 70, devido à sua diversificação e extensão, e atualmente é uma das maiores feiras ao ar livre do Nordeste.

Figura 6 - Feira livre de Campina Grande em 1928 - Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: IBGE (2022).

Após a fundação de Campina Grande e a potencialização de suas feiras, a primeira estação ferroviária chegou em 1907. Em consonância com a produção

algodoeira e suas trocas de bens e produtos, esta chegada viabilizou a maior mudança das dinâmicas multi-setoriais que a cidade já tinha presenciado. A produção do algodão e sua simbiose com as linhas férreas permitiram a articulação mercantil intermunicipal, somando também a comercialização entre outros portos.

Segundo Aranha (1993), duas ruas da cidade, a rua dos Armazéns e a rua da Estação, tinham caráter de feira permanente do algodão. Eram fardos e mais fardos vendidos no local com um visual semelhante a uma feira livre. Barbosa (2004) ressalta que a praça algodoeira de Campina Grande, além de atender às demandas produtivas locais, ainda recebia algodão produzido em outras cidades, como a cidade de Mossoró, no Rio Grande do Norte.

Figura 7 - Chegada da estação Great Western Brazil Railway em Campina Grande-PB.



Fonte: Oliveira (2018).

A implantação da Estação Ferroviária em Campina Grande ocorreu logo após a chegada dos primeiros transportes ferroviários brasileiros. Em 1907, a cidade recebeu o primeiro trem da Great Western Brazil Railway, conforme pode ser observado na Figura 7. Esse evento, juntamente com todo o crescimento baseado na

produção de cereais e principalmente na produção de algodão, foram responsáveis por uma mudança radical na malha urbana e no contexto social do município (COSTA, 2003).

Na Figura 7, é possível observar a movimentação no evento de inauguração da Estação Velha de Campina Grande. Foi um marco para a cidade receber tamanho equipamento em nível tecnológico e de transporte. No momento registrado na figura, estavam, segundo Aranha (1993), a imprensa do município, representantes políticos e componentes da alta sociedade campinense, prestigiando o evento que teve queima de fogos de artifício no início de funcionamento da estação.

Figura 8 - Selo comemorativo do prolongamento da linha férrea Campina-Patos de 1958.



Fonte: Oliveira (2018).

Aranha (1993), complementa que a implementação da estação ferroviária em Campina tornou possível potencializar a comercialização, tornando-a um dos maiores polos do mundo. Mello (1995, p. 162), discorre sobre a relevância 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".

O ramal, com seus primeiros trechos, fazia a ligação entre a Estação de Itabaiana, que conectava Recife e Natal. No sertão paraibano, Souza fazia a ligação com Crato e Fortaleza. Esse trecho ferroviário de Souza foi expandido, atendendo até Patos. Posteriormente, no ano de 1958, essa mesma linha ferroviária atendeu a Campina Grande, com um trecho de 164km entre Campina e Patos.

A Figura 8, exemplifica o selo comemorativo do prolongamento da linha, concretizando a ligação do Nordeste Oriental ao Ocidental. Consequentemente, a linha conectada ao Ceará possibilitava o acesso às demais linhas brasileiras (OLIVEIRA, 2018). As alterações da cidade, influenciadas pelas ferrovias, vão além da expansão territorial, interferindo na forma do ambiente construído.

Na metade do século XX, toda a perspectiva de progresso e modernidade trazidas com a chegada dos trens, endossada pelo retorno econômico na comercialização e exportação do algodão, permitiu uma reforma urbana no então centro histórico. Essa reforma resultou na demolição de exemplares construtivos do ecletismo para que pudessem "reconstruir" prédios com a linguagem Art Decó, por volta de 1936, na gestão do prefeito Vergniaud Wanderley.

Figura 9 - Área ferroviária da Estação Velha de Campina Grande-PB e galpões industriais.



Fonte: Oliveira (2018).

O foco era modernizar a maior produtora de algodão brasileira e a segunda maior praça algodoeira mundial, mediado por leis sanitárias e urbanistas. A reforma não tinha o objetivo de adaptar, compreender e valorizar a cultura, mas sim liquidar

os traços que predominavam no centro da cidade e, de forma impositiva, remodelar na linguagem arquitetônica que estava em seu ápice internacional.

A reforma urbana em Campina Grande teve um caráter radical com a história e a cultura do município. Tudo isso em prol de acompanhar o ritmo nacional e de influência europeia em busca do que era considerado atual e moderno. Embora hoje seja um dos maiores acervos Art Decó na América Latina, a reforma é considerada uma ação que dificultou a identificação de características pioneiras e originais da composição construtiva da cidade, além de destruir parte da história e apagá-la do cenário campinense (Figura 10).

Figura 10 - Pintura da rua do Centro Histórico com acervo do Art Decó em Campina Grande.



Fonte: Afonso (2015).

Na década de 1950, o Brasil passou por transformações urbanas profundas, principalmente no segmento populacional, com uma expansão exponencial em um curto período de tempo. Segundo o IBGE (2006), o número de população urbana passou de 36% para 45% em apenas uma década e, em 1970, a população urbana

principalmente a melhoria nos serviços ferroviários prestados à população, o aumento da margem de lucro e em comemoração ao cinquentenário da chegada do trem à cidade.

Quatro anos após o início da construção, em 1961, a Rede Ferroviária Nordeste (RFN) inaugurou o pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB. Havia a necessidade de maior adequação às demandas exigidas, como uma maior área para manobras, melhores recursos para seus usuários e edifícios específicos para apoio e maquinário, além de 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.

Como pode ser observado na Figura 12, o local escolhido para a inserção da Estação Nova tinha localização próxima à área da Estação Velha, otimizando e aproveitando os caminhos dos trilhos.

Figura 12 - Imagens aéreas da área das estações de Campina Grande na década de 1950.



Fonte: Acervo da Fundação Getúlio Vargas. Adaptado pelo autor (2022).

Aranha (1993), distingue a chegada e inauguração das duas estações em épocas diferentes. Enquanto a Great Western Brazil Railway teve uma recepção marcante e calorosa por boa parte da cidade e seus respectivos representantes em

1907, a Estação Nova da RFN foi inaugurada de forma mais sutil, com menos festejos e pouca participação da alta sociedade, como ocorreu na anterior.

Deve-se levar em consideração que, neste período, já estava em alta a expansão rodoviária e o início de sua hegemonia. Na Figura 13, é possível visualizar um dos trens em funcionamento no pátio ferroviário, observando também a barreira lateral proporcionada pelo desnível em comparação com a rua principal paralela e, ao fundo, um dos galpões de apoio à estação.

Figura 13 - Estação Nova de Campina Grande-PB em funcionamento.



Fonte: Oliveira (2018).

A Estação Nova está localizada na Zona Oeste de Campina Grande. O pátio ferroviário é composto pelos seguintes edifícios: Edifício 1, usado como depósito de transbordo/triagem (hoje encontra-se destelhado); Edifício 2, edificado somente na década de 1970 e projetado para abrigar o setor de engenharia e administração (8ª residência), onde trabalhavam os técnicos, tais como engenheiros, topógrafos e o setor de segurança; Edifício 3, é o edifício destinado à estação nova - prédio em linguagem arquitetônica 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).

De acordo com a Tabela 5, Costa (2015), destaca, com base nas informações coletadas pela prefeitura municipal de Campina Grande, o impacto após a inserção das estações na expansão territorial. A tabela apresenta o acréscimo percentual da

malha urbana, ou seja, os anos posteriores a 1907 e 1964 (respectivas datas de inauguração das estações Velha e Nova) mostram uma discrepância percentual no desenvolvimento urbano do município. Reforçando assim o impacto do transporte ferroviário na expansão urbana e nas características de aumento populacional.

Tabela 5 - 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 ²	410	-	-
1907	1,3 Km ²	731	0,5 Km ²	162
1930	3,5 Km ²	7.069	2,2 Km ²	269
1945	4,2 Km ²	13.259	0,7 Km ²	120
1964	10,9 Km ²	21.640	6,7 Km ²	243
1980	45,3 Km ²	42.120	34,3 Km ²	416
2005	100 Km ²	85.000	54,7 Km ²	201

Fonte: Costa, 2015 apud PORTO, 2017.

Compartilhando o argumento de Araújo e Sousa (2015), deve-se concordar que os fatores de logística e infraestrutura são aliados no desenvolvimento de uma cidade e foram aqueles que contribuíram para Campina Grande exercer um papel de destaque em seu crescimento econômico.

Apesar das expectativas de que Campina continuasse atendendo às demandas mercantis, houve, no entanto, uma fadiga na produção industrial devido à incapacidade de atender aos valores agressivos de exportação e transporte dos produtos, ao comparar com locais que atribuíam maiores investimentos no setor. Com todas essas oscilações e estratégias necessárias, agregadas à falta de investimentos no município, Campina Grande não acompanhou a competitividade e sua presença nesta área foi perdendo espaço.

Mesmo com a diminuição dos usuários dos trens, foram implantadas estratégias para estimular o uso do transporte. Na década de 1970, surgiu o Trem Asa Branca, que realizava o percurso de Recife-Fortaleza-Recife, como pode ser visto na Figura 14, com diferenciais em entretenimento agregadores aos seus usuários.

Composto por pintura chamativa e representando glamour, era equipado com restaurante, apresentações musicais, garçons, assentos mais confortáveis e percursos com consbiderável redução do tempo comparado aos trens tradicionais. Foi um dos últimos exemplares e tentativas de persistência dos transportes de passageiros no modal ferroviário.

Figura 14 - Expresso Asa Branca na Estação Nova de Campina Grande-PB em 1977.



Fonte: Oliveira (2018).

Na década de 1980, não resistindo a todos os acontecimentos envolvendo o transporte ferroviário e o processo de detrimento da permanência e crescimento, ocorreu com as estações de Campina Grande o que acontecia em estações ferroviárias brasileiras desde 1935: o encerramento dos transportes de passageiros. Até o ano de 2019, havia movimentação nos trilhos apenas nos transportes de carga, e em época junina, o Trem do Forró fazia o trajeto Campina Grande-Galante (distrito da cidade) ao som de muito forró. O Trem do Forró é um dos componentes da movimentação do São João da cidade, sendo um elemento marcante e tradicional.

No dia 10 de julho de 2022, a cidade recebeu o título de Maior Festa Junina do País, pelo Instituto Ranking Brasil. O reconhecimento foi feito na última noite do festejo do ano mencionado. É uma festa que expressa fortemente a cultura do município e aquece a economia local, atraindo cerca de 2 milhões de pessoas para a sua estrutura no famoso “Parque do Povo”, local principal que recebe as mais de 500 atrações durante os trinta dias da festa tradicional que ocorre anualmente, lotando hotéis, restaurantes, bares, lojas e demais segmentos.

É importante destacar a existência de uma terceira estação no município, a Estação de Galante, chamada anteriormente de “Estação Ferroviária Álvaro Machado”. Foi inaugurada também em 1907 (no mesmo ano que a Estação Velha) no dia 2 de outubro. A estação está situada em Galante, distrito do município de Campina Grande, e integrava o ramal que partia da Great Western e que conectava Recife à Natal na época em que foi inserida.

A desativação do transporte de cargas ocorreu em 1997, considerando que a desativação do transporte de passageiros das estações do município ocorreu em 1980. Até o ano de 2019, a Estação de Galante era um dos principais pontos do Trem Ferroviário, ou Trem do Forró, que realizava o trajeto entre Campina e Galante com trios de forró tocando em seus vagões. No ano de 2019, devido ao sucateamento da linha férrea, um dos vagões saiu dos trilhos, ocorrendo um acidente que não deixou feridos. Porém, devido à escassez de manutenção e prevenção aos riscos existentes, o ramal foi desativado para este fim. Não se sabe se a desativação foi permanente ou temporária (OLIVEIRA, 2018).

A Estação de Galante não é objeto das análises deste trabalho, devido a abrir margens para interpretações subjetivas. Ela está situada cerca de 20 km de distância das outras duas estações e destoa do foco voltado para a análise do abandono no recorte estudado. Por se tratar de outro perfil de gestão, população e características de uso, salienta-se a sua importância na cultura campinense e no seu valor para o transporte terrestre.

No entanto, as análises principais desta pesquisa estão voltadas para a Estação Nova, que representa maior dano social devido ao seu estado de incúria. Por consequência da sua proximidade geográfica e correlação direta de usuários, as análises abordam também a Estação Velha, em segundo plano, mas totalmente importante no contexto da pesquisa.

A Estação Velha foi tombada pelo IPHAEP em 2001, através do Decreto de Tombamento nº 22.082, de 03/08/2001, proporcionando uma nova definição de uso para a estação e influenciando, ao menos, em sua manutenção. Atualmente, a Estação é utilizada como Museu do Algodão, o produto que teve maior relevância e importância econômica para a cidade. Unem-se, portanto, dois marcos no desenvolvimento e importância cultural da cidade: o Algodão e a Estação Velha. Sua pintura e estrutura recebem manutenção e, em seu interior, encontra-se o acervo com parte da história algodoeira. Aos sábados, ocorre uma feira-livre em seu entorno, não impactando, porém, no fluxo de pessoas da estação propriamente.

Por mais que o pátio ferroviário da Estação Nova tenha sido inaugurado 54 anos após o da Estação Velha, também fazendo parte da história cultural e econômica da cidade, as situações das estações destoam consideravelmente. Seus prédios e galpões encontram-se parte deles destelhados, esquadrias surripiadas, pichados, vegetação rasteira, acúmulo de resíduos sólidos, mau cheiro em seus interiores, trilhos e estruturas deteriorados.

Há uma enorme discrepância entre o estado físico das duas estações, mesmo estando em localizações geográficas muito próximas. Ambas com representatividade no desenvolvimento da cidade, há nuances de vertentes distintas e progressivamente, nesta pesquisa, há o foco em esclarecê-las sobre os apontamentos do estado de abandono da Estação Nova.

3 HERANÇA FERROVIÁRIA: DISCUTINDO SOBRE O PATRIMÔNIO E O ABANDONO

Muitos vazios urbanos e resquícios da herança ferroviária no Brasil, por estarem em localizações estratégicas, são vistos como áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, transformando a obsolescência funcional em pontos comerciais, culturais, ou até mesmo com objetivos de interesse político intrínsecos em algumas tomadas de decisões. O que é de fato preocupante é a atual situação de abandono e ruína em alguns pátios ferroviários e o seu estado de deterioração, um indício alarmante de alto risco para a desvalorização da identidade coletiva e da herança cultural de uma tipologia que expressa tamanha importância no contexto histórico da cidade.

Há várias discussões sobre o conceito de patrimônio, com muitas definições e perspectivas distintas, influenciando a abordagem dos pesquisadores e autores com suas particulares vertentes. Na perspectiva de Mendes (2009), a formação cultural é composta por aspectos que fazem parte do patrimônio, sendo formadores tangíveis e intangíveis da sociedade atual.

Pela vastidão abrangida dos bens culturais, sendo eles materiais e imateriais, dificulta-se definir um conceito universal, mas pode-se relacionar o patrimônio cultural às experiências, criações, construções, expressões, conhecimentos transmitidos pelos ancestrais, englobando também componentes como a natureza e a paisagem que envolvem este ambiente e sua relação com o social. Engloba também o compartilhamento de sentidos por meio da consciência humana, não apenas como existência.

Os efeitos da desindustrialização, como defendido por Bluestone e Harrison (1982), foram o estopim para debates e pesquisas sobre as correlações entre tecnologia e economia e os primeiros discursos internacionais relacionados ao patrimônio industrial. Progressivamente, vem sendo mais comum o aprofundamento sobre a valorização da memória coletiva e dos "lugares de memória" no sentido da essencialidade dos espaços, ambiente construído e objetos que compõem a construção da identidade de uma sociedade. De acordo com Nora (1984), esta atenção e crescimento neste âmbito se deu principalmente após a definição das categorias de monumentos históricos na França, no ano de 1837, sendo base propulsora para discussões envolvendo elementos importantes em nível internacional.

É possível abordar diferentes motivos que fundamentaram pesquisas sobre o estudo do patrimônio industrial, em particular no que se refere à segurança e funcionalidade de bens e edifícios públicos. Outros aspectos que chamaram a atenção para o tema foram algumas deteriorações e destruições de equipamentos e espaços decorrentes da industrialização, como o exemplo da Estação Euston em Londres em 1960, e a situação de deterioração do Mercado Central de Paris nos anos 1970 (BUCHANAN, 1982).

De acordo com Oliveira (2011), a discussão relacionada à preservação do patrimônio industrial começou na Inglaterra na década de 1950, a partir do interesse em objetos e estruturas remanescentes da revolução industrial. Em uma de suas pesquisas, Buchanan (1982), um dos pesquisadores que faz parte dos levantamentos relacionados aos "vestígios industriais", apontou que regiões portuárias, fábricas, minas, indústrias e estações ferroviárias formavam a lista dos resultados pós-revolução, levantamento este feito pelo Conselho Nacional de Arqueologia. Oliveira (2011, p.2), destaca que este "esforço preservacionista cresce vinculado aos estudiosos de história da engenharia, da tecnologia e aos museus de ciência e tecnologia nos Estados Unidos, Inglaterra, Espanha e Alemanha".

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi a primeira denominação do órgão federal de proteção ao patrimônio cultural brasileiro. Foi este órgão que, em 1937, deu início à proteção de um patrimônio nacional pelo Estado, bem como aprofundou os conceitos advindos do exterior, explorando nomenclaturas e definições como "bens culturais" e "patrimonialização", entre outros. No entanto, o primeiro tombamento envolvendo o patrimônio industrial foi realizado no distrito de Iperó, em São Paulo, tombando a infraestrutura da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema no ano de 1964.

Houve um aumento de discussões no Brasil após a implantação do comitê do *The International Committee for the Conservation of The Industrial Heritage* (TICCIH) no Brasil, em 2004, localizado em São Paulo, fomentando a produção técnica e científica da área. O objetivo principal, de acordo com o TICCIH Brasil, é "pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro".

Ao retratar o patrimônio ferroviário, compreende-se todos os componentes complexamente estruturados dos equipamentos das linhas férreas, envolvendo desde sua área territorial onde estão inseridos os galpões, edifícios, a estação, como

também os próprios trilhos, área de manobra, infraestrutura e superestrutura, além das ferramentas e maquinarias presentes.

É importante salientar que esta definição também engloba características intangíveis, como a tecnologia aplicada, método laboral e memória ferroviária, através dos usuários diretos, dos ex-funcionários e da sociedade. Essa linha de raciocínio para a definição do que faz a ligação ao conceito tem correlação com a Carta de Nizhny Tagil.

A Carta de Nizhny Tagil é um documento elaborado pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) em 2003, durante a Assembleia Geral deste órgão na cidade russa de Nizhny Tagil. A carta estabelece princípios e diretrizes para a preservação do patrimônio industrial em nível internacional, reconhecendo a importância histórica, cultural e social dos bens patrimoniais relacionados à indústria.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil, o patrimônio industrial deve ser preservado como parte da memória coletiva da humanidade, valorizando a relação entre o homem e a tecnologia e promovendo a educação e a conscientização da sociedade sobre este tema. A carta também destaca a importância da integração do patrimônio industrial com outras áreas do patrimônio cultural e a necessidade de uma abordagem multidisciplinar na sua preservação. (ICOMOS, 2003)

Embora seja comum encontrar o termo "arqueologia industrial" relacionado ao patrimônio, ou até mesmo "arqueologia ferroviária" em relação ao patrimônio ferroviário, alguns pesquisadores são contrários a esse uso da palavra "arqueologia", porque ela remete a uma das técnicas tradicionais de estudos arqueológicos, como a escavação, e não necessariamente se utiliza de tal método ao discutir patrimônios industrial e ferroviário.

Apesar de haver controvérsias, o assunto foi abordado, investigado e discutido inicialmente por arqueólogos ingleses. Ao pensar no patrimônio ferroviário, pode ser que imediatamente venha à mente qualquer coisa relacionada ao material ferro, sem uma imagem formada, ou até mesmo à vegetação rasteira que cobre os trilhos abandonados e aos maquinários sucateados, focalizando apenas no resultado atual desses bens. No entanto, é importante que a perspectiva seja revertida e que se compreenda todo o processo de industrialização e tecnologia que foi inserido e utilizado por muito tempo nesses locais e elementos.

Figura 15 - Exemplar de um componente do patrimônio ferroviário de Campina Grande-PB.



Fonte: Acervo pessoal (2019).

Em muitas cidades brasileiras, os trilhos influenciaram na sua expansão, na criação de novos distritos administrativos, na construção com maior agilidade e no povoamento do entorno imediato das estações, tanto para os funcionários e ferroviários quanto para a população (TENÓRIO, 1996). É imprescindível valorizar o patrimônio utilizando a perspectiva do processo envolvido, da identidade e cultura expressa antigamente, resultando em fatores que afetam, de certo modo, a contemporaneidade e a forma de experienciar a urbe daquela população específica.

Silva (2006), contribui, desmistificando o patrimônio ferroviário como algo morto, que se limita apenas ao passado, a resquícios sem utilidade e maquinários obsoletos. Porém, unindo a perspectiva do autor com a ótica de Tenório (1996), é

possível formular um dos papéis principais do patrimônio ferroviário como uma área investigativa viva, que não se limita apenas a sítios arqueológicos industriais, mas abrange todo o processo envolvido, como as técnicas laborais de uma população em um determinado recorte temporal e o conhecimento tecnológico aprimorado com a experiência nesses espaços.

Além disso, o patrimônio ferroviário pode nos fornecer informações sobre a forma de produzir, partindo das máquinas ou do trabalho humano, e toda a transmissão cultural e de conhecimento que ocorre continuamente na sociedade.

O Brasil possui uma população estimada em 215,3 milhões de habitantes e é o quinto país com maior extensão territorial do mundo, além de ser o maior país da América do Sul. Apesar de sua grande extensão, a malha ferroviária brasileira é relativamente pequena se comparada com outros países do mundo, representando 28,9% do total, segundo a CNT (2015). No entanto, o transporte ferroviário é o segundo modo de transporte mais utilizado no Brasil, atualmente focado principalmente no transporte de cargas. O transporte rodoviário é o modo mais utilizado no país, como destacado pelo IBGE (2022).

As concessões das malhas ferroviárias brasileiras por parte de investidores privados foram uma das estratégias para ampliar o capital de implantação dos trechos iniciais desde 1854. Porém, paulatinamente, houve as desativações por parte de diversas empresas devido a crises financeiras, gerando a nacionalização. De acordo com a CNT (2015), para otimizar e realinhar os componentes do setor, teve origem em 1957 a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, tendo como objetivo gerir e manter as ferrovias, bem como atender o propósito de expansão das malhas, tudo isso através dos investimentos estatais.

A CNT (2015, p. 19), discorre que eram "18 ferrovias controladas pelo Governo Federal, com uma extensão total aproximada de 37 mil quilômetros". Permanecendo até o início da década de 1980, os objetivos da RFFSA não foram atingidos (devido à degradação da infraestrutura e superestrutura, à crise internacional do mercado de empréstimos em 1982, ao predomínio e expansão das rodovias e à inconstância no setor ferroviário), tendo por consequência a desestatização, com o objetivo de desonerar o Estado e ter possíveis melhorias no setor.

No final do século XIX, havia claramente a falta de conexão adequada nas malhas ferroviárias brasileiras, pouco interligadas, mesmo sendo um dos objetivos do Estado brasileiro a conexão entre os planos viários e seus eixos mais integrados. De

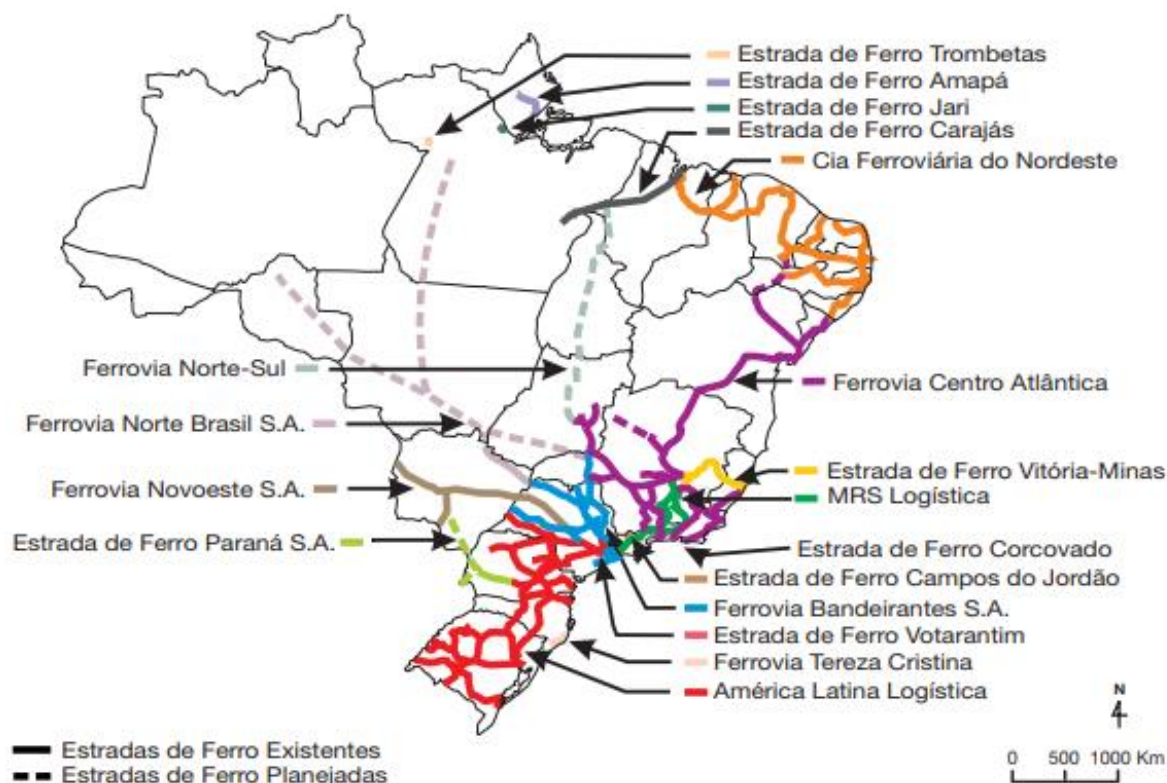
acordo com Cavalcanti Neto et al. (2012, p. 2), a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi criada com a finalidade de "administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o transporte ferroviário das ferrovias a ela incorporadas". A RFFSA foi instaurada através da necessidade da responsabilização do Estado em definir maior atenção e desenvolvimento das diversas linhas ferroviárias.

Silveira (2002), aponta que entre os anos de 1930 e 1995, houve uma constante diminuição da importância do transporte ferroviário brasileiro, com baixo crescimento ou nenhum, devido à sua decadência por alguns motivos já apontados neste trabalho. Após esse período, teve uma queda no interesse do governo em destinar verbas para investir no setor ferroviário, tanto para sua expansão quanto manutenção, resultando no repasse da concessão das ferrovias para o setor privado. A privatização teve início em 1996, e após uma década, foi observado um crescimento no uso deste modo de transporte, de 23% para 25% (SANTOS, 2011; SANTOS et al., 2018).

Devido à constante diminuição de investimento no setor ferroviário, há pouca participação ou nenhuma em algumas áreas do país que abrangem a malha ferroviária, conforme pode ser observado na Figura 16. Alguns pontos nas regiões norte, nordeste e centro-oeste não possuem interligação. Conforme Biasi e Magnoni Junior (2014), a privatização representou um suporte relevante no reposicionamento deste modal, porém, os investimentos financeiros se deram principalmente priorizando alguns vagões e locomotivas, mas no percurso representado pelos trilhos muitos deles culminaram na incúria, por falta justamente da manutenção dos mesmos.

Mesmo com a concessão das ferrovias, não foi desvinculada a responsabilidade do Estado no desenvolvimento e expansão das linhas férreas brasileiras (SETTI, 2008). Como pode ser observado na Figura 16, há baixa integração entre o próprio sistema ferroviário, somando com o sucateamento dos trilhos e por serem antigos, influencia diretamente na baixa eficácia das linhas férreas.

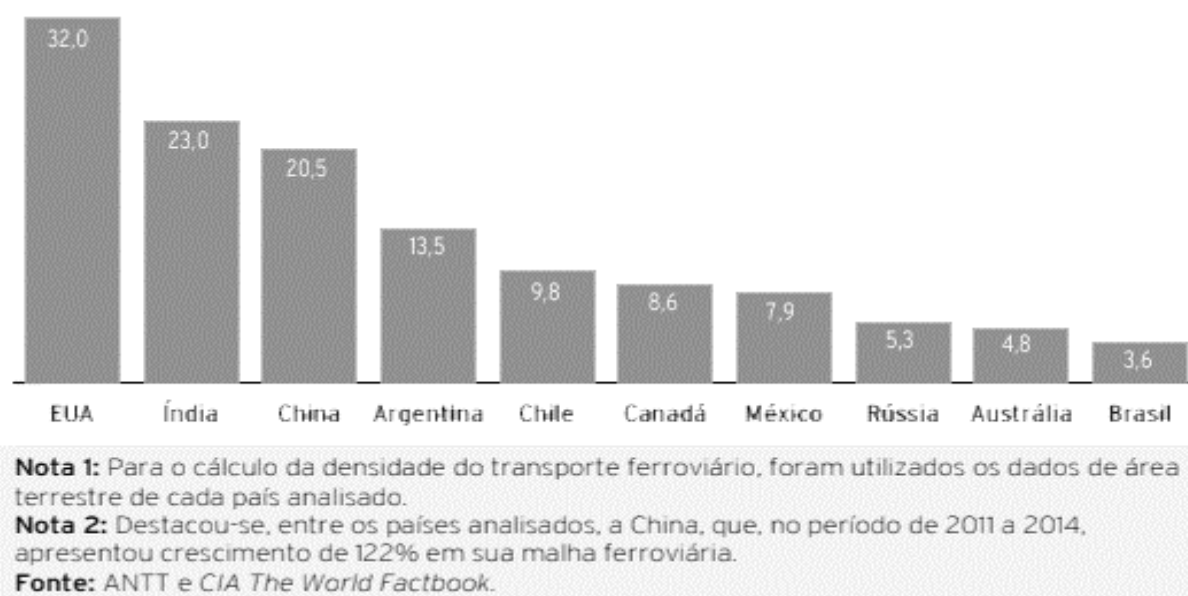
Figura 16 - Principais ferrovias no Brasil.



Ao comparar com outros países, observa-se uma grande discrepância na densidade do transporte ferroviário no Brasil, conforme pode ser visto na Figura 17. A CNT (2015) utilizou dados de área terrestre de cada país avaliado para calcular a densidade do transporte ferroviário, e os Estados Unidos foram os que apresentaram a maior densidade.

Por outro lado, a China teve um crescimento exponencial no período de 2011 a 2014. A CNT (2015, p.132), em suas análises sobre a malha ferroviária brasileira, considerou como um dos parâmetros o investimento dos setores público e privado. A pesquisa apontou que o setor público investiu R\$ 12,93 bilhões na expansão da malha e na solução de entraves entre os anos de 2006 e 2014, com uma média anual de R\$ 1,44 bilhão. Esse valor representa 67,5% do total de R\$ 19,16 bilhões autorizados. No mesmo período, o setor privado investiu quase três vezes mais, R\$ 33,51 bilhões, em infraestrutura, material rodante, sinalização, telecomunicações, oficinas, capacitação, entre outros.

Figura 17 - Gráfico de densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000km² de área terrestre).



Fonte: CNT (2015).

Ao desativar o transporte de passageiros, houve um impacto social por justamente deixar de haver as interações dos usuários neste modal. Com relação a isso, Regato (2010), pontua:

De fato, trem de carga passa e não cria vínculos de afeto com as comunidades por onde trafega; já o trem que transporta gente, esse, sim, leva sonhos, traz conquistas; deixa saudade, leva vontade de voltar; promove encontros e despedidas; provoca tristezas e alegrias. (REGATO, 2010, p.27).

A RFFSA foi extinta conforme estabelecido pelo Decreto nº 3.277/1999 e a Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007, posteriormente convertida na Lei nº 11.483 e regulamentada pelo Decreto nº 6.108 em 22 de janeiro de 2007. Após a extinção, os contratos de arrendamento e informações importantes para a gestão foram transferidos para a ANTT. A ANTT criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), que conta com 591 bens inscritos em sua última atualização em 29 de abril de 2022, de acordo com o IPHAN (2022).

A LPCF é uma ferramenta criada pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF) para proteger o patrimônio ferroviário, incluindo aqueles que não constam no Livro do Tombo. Galvão Jr (2006, p. 1), destaca que o patrimônio ferroviário é "um dos fenômenos históricos fundadores da modernidade industrial no

Brasil, portanto merecedor de maior participação no universo dos bens culturais a preservar”.

O patrimônio artístico, cultural e histórico relacionado ao setor ferroviário brasileiro é regulamentado pela Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2008, e é uma das principais responsabilidades do IPHAN, conforme atribuições definidas pelo Governo Federal. Sobre as semelhanças entre o Livro do Tombo e a inscrição na LPCF, Santos *et al.* (2021) elenca:

“A necessidade de um documento legal que reconheça os valores dos bens, no caso seria, o livro do tomo e a lista; necessidade de um processo administrativo que avalie a real importância da preservação do bem e, por fim, a avaliação de uma comissão que irá aprovar a inserção do bem no livro ou na lista” (SANTOS *et al.* 2021, p. 301).

Com relação as diferenças entre os dois processos, Santos *et al.* (2021), aponta:

“O objeto de aplicação do instrumento; a transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, com relação aos bens móveis valorados pela portaria e, aplicação de penalidades e intervenções, que não é abordada pela Lei nº 11.483/2007 e nem pela Portaria nº 407/2010” (SANTOS *et al.* 2021, p. 301).

3.1 ÓRGÃOS, LEIS E AÇÕES DE SALVAGUARDA AO PATRIMÔNIO

Ao discutir o patrimônio ferroviário, surgem questionamentos, e um dos principais, além do estado em que se encontra, é qual a regulamentação, órgãos e políticas públicas responsáveis por sua preservação. Para construir uma cronologia sobre esse debate, é importante saber como surgiram os primeiros alertas e discussões sobre a temática.

As Cartas Patrimoniais são documentos estabelecidos internacionalmente que norteiam estudos voltados para a salvaguarda do patrimônio, atingindo nível de conhecimento mundial com seus direcionamentos conceituais e técnicos. Inicialmente, as cartas lidavam com atributos monumentais e as áreas ao redor dos monumentos, mas posteriormente passaram a abranger questões urbanísticas, hierarquia entre as interfaces, conceitos de restauro, diferentes nuances arqueológicas (preservação, restauro e comercialização), colaborando assim com um setor que para muitos era invisível.

Essas Cartas Patrimoniais Internacionais subsidiam regulamentações importantes em nível federal, estadual, municipal e institucional, incentivando a

preservação através de ações promovidas por órgãos responsáveis pela valorização e preservação da memória coletiva e individual. Um exemplo de documento e posicionamento ligado ao patrimônio ferroviário brasileiro é o PRESERVE, um projeto elaborado pelo Ministério dos Transportes em 1980, voltado para a preservação da memória dos transportes no Brasil.

Após algumas questões de cunho político-econômico, o PRESERVE foi transformado no PRESERFE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, sediado no Rio de Janeiro, na Administração Central da RFFSA. Segundo Carmo (2014, p. 53), o PRESERFE era composto por núcleos e centros de preservação da história ferroviária em todo o território brasileiro.

O PRESERFE ainda possibilitou, em 1986, o acesso da população a um acervo contendo informações importantes sobre a memória ferroviária, além de ser uma base de dados para pesquisadores que trabalham nessa temática. Com relação aos planos de ação para preservação e valorização, Rufioni (2009) afirma que:

A preservação e a restauração de áreas estratégicas como sítios industriais reclamam a elaboração de estudos aprofundados sobre suas especificidades materiais e imateriais, sua dinâmica evolutiva e integração com o tecido urbano envoltório, fundamentos que deveriam respaldar ações conscientes de tutela e de intervenção. (RUFIONI, 2009, p. 147)

No ano de 1997, foram iniciadas discussões mais aprofundadas sobre o resgate da memória das ferrovias, com o objetivo de manter, valorizar e revitalizar o patrimônio ferroviário. Esse movimento ficou conhecido como Movimento de Preservação Ferroviária (MPF), originado no Rio de Janeiro, mas com ações de escala nacional. Em 2003, o MPF foi formalizado e gerou, entre outras atuações, seminários de preservação ferroviária (TARGINO, 2010).

Em suas análises, Carmo (2014, p.53), apontou associações com o objetivo de preservar, resgatar e difundir o patrimônio ferroviário, como a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), a Associação Nacional de Preservação Ferroviária (ANPF), a Associação de Engenheiros Ferroviários (AEF), a Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários (FAEF), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), a Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários (FNTF), a Associação de Amigos do Trem do Rio de Janeiro (Amutrem RJ), a Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária, a Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (APMCP), o Grupo de Amigos GWBR Great Western Brazil Railway, entre outros.

As concessionárias também são responsáveis pelo investimento na redução dos riscos associados às interferências das ferrovias no urbanismo. Mesmo que não esteja estabelecido junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as concessionárias atuam em intervenções independentes para a solução de alguns conflitos urbanos. No contrato de concessão, não está claramente definido como lidar com esses apontamentos a serem tratados.

Com o intuito de dar continuidade às ações do PRESERFE, instituído pelo Ministério dos Transportes e pela antiga RFFSA, o IPHAN foi atribuído os compromissos e deveres de zelar, manter e preservar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, conforme definido no artigo 9º da Lei nº 11.483/2007 (RFFSA, 2014). Logo após assumir essa responsabilidade, o IPHAN iniciou inventários por meio de empresas terceirizadas contratadas pela extinta RFFSA, com o objetivo de sistematizar e fundamentar o instituto com dados norteadores para sua atuação.

O IPHAN surgiu em 1937, através da Lei nº 378, com a nomenclatura de Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, tendo como objetivo promover nacionalmente a conservação, tombamento, enriquecimento e conhecimento do patrimônio histórico e artístico brasileiro. Além do SPHAN, o órgão foi nomeado como Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - DPHAN em 1940 e como Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 1970.

Independentemente da administração e nomenclatura, o IPHAN sempre atuou juntamente com a Fundação Nacional Pró-Memória. Em 1990, o então presidente Fernando Collor de Melo criou o IBPC (Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural), que em 1994 voltou a ser denominado pela sigla de IPHAN.

Em sua pesquisa, Oliveira (2018) utilizou o método de busca para identificar os bens industriais protegidos pelo IPHAN e constatou que existem no Brasil 50 desses bens, dos quais 9 são bens ferroviários. Conforme apresentado na Figura 18, desde o início da preservação, foram identificados 275 bens patrimoniais protegidos pelo IPHAN, e desses, 100 são representados por bens ferroviários, como pode ser observado na Figura 5.

Apesar de muitas estações estarem abandonadas, formando grandes vazios urbanos, algumas foram demolidas ou tiveram seus usos originais modificados. Museus, mercados públicos, departamentos culturais e rodoviárias são os usos mais

comuns dados a esses equipamentos para preservá-los, atribuindo-lhes funcionalidade e garantindo sua manutenção.

Figura 18 - Patrimônio Industrial protegido no âmbito estadual.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor, dados do IPHAN (2022).

Algumas estações ferroviárias, por serem ícones da memória e participantes da identidade das cidades, foram tombadas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e representam, segundo Oliveira (2018), a maioria dos bens industriais protegidos pelo órgão. Foram protegidos 276 bens industriais em vários estados do Brasil, sendo 100 deles bens ferroviários, que incluem 62 estações férreas e conjuntos edificados e edifícios de operação relacionados, como pode ser visto na Figura 19.

A manutenção das estações ferroviárias e todos os seus componentes é um ponto crítico com relação ao patrimônio ferroviário, assim como os conflitos urbanos que afetam a gestão e a ocupação desses equipamentos. Segundo a CNT (2015), há cerca de 355 invasões de faixas de domínio (que são aglomerações no entorno imediato das ferrovias, resquícios da gestão da RFFSA). Além disso, foram identificadas 279 passagens em nível críticas, gerando riscos à segurança dos cidadãos.

É importante destacar que a gestão adequada desses bens patrimoniais requer ações que visem à sua conservação e valorização, bem como à garantia de sua funcionalidade e integridade física. É preciso que haja políticas públicas efetivas de preservação e restauração das estações ferroviárias, de forma a garantir sua manutenção e seu papel como patrimônio cultural e histórico do país.

Figura 19 - Patrimônio Ferroviário protegido no âmbito estadual brasileiro.



Fonte: Mapa elaborado pelo autor, dados do IPHAN (2022).

Com relação ao tombamento municipal, na década de 1980, já havia discussões sobre a necessidade de definir o uso, manutenção e as funções do conjunto arquitetônico do patrimônio ferroviário. Atualmente, o Ministério dos Transportes ainda busca alternativas viáveis para a reinserção do transporte ferroviário de passageiros, porém com finalidade turística, por meio de um programa oficial de recuperação e valorização do patrimônio histórico (GALVÃO JR, 2006).

No entanto, os centros de preservação e núcleos históricos administrados pela RFFSA, segundo Carmo (2014), não receberam tratamento diferenciado, expondo-os a uma situação altamente vulnerável. A Portaria IPHAN nº 407/2010 definiu critérios de preservação do Patrimônio Ferroviário oriundos da RFFSA:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico (IPHAN, 2010, p.2).

O processo de tombamento pode ser iniciado por qualquer cidadão, não necessariamente por um órgão ou empresa. A pessoa física deve escrever ao órgão responsável pelo patrimônio no recorte geográfico específico, que pode ser o IPHAN, o instituto estadual, o Conselho Estadual de Cultura, a Secretaria de Estado da Cultura ou até mesmo o órgão cultural e patrimonial do município. Na solicitação de tombamento, devem constar os dados do proprietário, endereço e detalhamento urbano, informações documentais e históricas e as expressões culturais, econômicas e políticas relacionadas ao bem em questão.

Após a solicitação de abertura do processo de tombamento, ocorre a avaliação preliminar expedida pelos órgãos responsáveis. Caso o bem atenda aos critérios adotados pela equipe técnica, o proprietário é notificado para que não haja ações que descaracterize o bem até a efetivação do tombamento. Posteriormente, há a inscrição no Livro do Tombo, envolvendo a prefeitura, os proprietários e o cartório de registro (SECULT, 2008).

O zelo e a manutenção do patrimônio ferroviário brasileiro são em prol do coletivo, da identidade e cultura da sociedade, e são responsabilidade de todos. No entanto, é importante destacar que há órgãos com leis e atributos que demandam a responsabilidade de não apenas realizar tombamentos, mas também fiscalizar, direcionar usos e proporcionar uma hierarquia harmônica entre o patrimônio, a cidade e seus usuários. O Ministério Público, os órgãos municipais, estaduais, federais, patrimoniais e culturais são detentores da responsabilidade de prever instâncias e ações focando na conservação e restauro, para que não ocorra a fragmentação da história do contexto em que as ferrovias fazem parte.

3.2 ABANDONADO, POR QUÊ?

É difícil perceber e compreender os abandonos em áreas urbanas em sua completude, principalmente quando se coloca em prioridade a perspectiva capitalista em detrimento de sua preservação. A valoração do mercado muitas vezes sobrepõe a obsolescência e inatividade de áreas históricas, ofuscando a reflexão de que há um abandono a se discutir.

Mediante a abrangência teórico-conceitual da palavra abandono, ela atrela diversos significados. Os principais vistos fazem ligação do abandono de alguém ou de algum objeto, possibilitando uma característica polissêmica da palavra. Os caminhos do conceito oscilam entre as áreas da literatura, arquitetura, psicologia, filosofia e dinâmicas sociais, entre outros. No contexto do planejamento urbano tradicional, é comum o foco estar no crescimento e não no abandono das áreas e equipamentos da cidade.

O planejamento urbano moderno surge no século XIX e preocupa-se em solucionar problemas habitacionais para a alta demanda de expansão populacional, enquanto os reflexos da vida citadina resultavam em áreas com impacto na funcionalidade dos cidadãos e na composição da paisagem urbana, que envolvem áreas em abandono.

Rocha (2010), define que há o abandono em dois sentidos essenciais, sendo como o ato de deixar alguma pessoa, coisa, lugar, função ou também esquecer de algo até o abandono disto. Somos abandonados e abandonamos. Em seus estudos, arquiteturas do abandono e abandonos da arquitetura fazem a inversão das palavras, mas com dois significados distintos.

Sobre a arquitetura em estado de abandono, Eduardo Rocha fala sobre o decrescimento da importância inicial das áreas até o estado de esquecimento, áreas que não são tão úteis quanto já foram. O autor expressa isso ao dizer que:

“nos cenários contemporâneos, surgem, aparecem, nascem as arquiteturas abandonadas, lugares (des)ocupados com tempos esquecidos. São ruínas, que perderam seus atributos, seus encantos. Restos de construção, desmoronados, explodidos, incendiados, destruídos”. (ROCHA, 2006, p.203).

Alguns autores se concentram na definição de abandono exclusivamente pela composição formal e saúde estrutural da arquitetura. Villaça (2007), define áreas abandonadas como aquelas que não são edificadas (abandonadas/em ruínas) e que remetem ao esquecimento. Essas áreas podem ser espaços com baixa taxa de ocupação e dimensão territorial ociosa, mal planejados, ou até mesmo resultados de patologias sociais associadas ao vandalismo.

Normalmente, áreas pós-industriais, como é o caso do objeto desta pesquisa, encontram-se deterioradas e esquecidas, com galpões sem uso, como é o caso de estações ferroviárias, locais portuários, fábricas desativadas, entre outros. Isso se deve ao fato de essas áreas não terem valor mercadológico e estarem localizadas em zonas periféricas. Esses espaços são escolhidos por pessoas que são afetadas pelo processo de gentrificação, que ocorreu principalmente nos anos iniciais do século XXI.

Esse processo tem como principal característica a "substituição" do perfil populacional de uma região, havendo alteração das dinâmicas que ali acontecem, impulsionada pela valorização imobiliária de áreas urbanas e interferência direta na comunidade com renda e classe social "inferior" situada em áreas com perspectivas de crescimento econômico ou com metro quadrado mais lucrativo (SPOSITO, 1983; VIEGAS e VECCHIATO, 2013; HARVEY, 2014).

Metodologicamente, ocorria uma remoção ou migração da população com menor poder econômico desses espaços, e a ocupação de representantes de classe social com maior poder aquisitivo ou de empresas. Isso se dava tanto através da compra dos imóveis desses moradores quanto pelo aumento dos bens e serviços, consequentemente elevando o custo de vida e interferindo no poder de compra dos moradores com faixa de renda menor (SPOSITO, 1983; VIEGAS e VECCHIATO, 2013; HARVEY, 2014).

É importante ressaltar esse fenômeno, pois há reflexos do perfil de usuários em vários bairros periféricos ou insalubres que são expressões na

contemporaneidade mediante este histórico. Essa realidade da gentrificação, segundo Smith (2006), foi identificada localmente nas grandes cidades do capitalismo avançado (tendo como exemplo Nova Iorque, Londres, Paris, Sidney). Curiosamente, essa hierarquia foi propagada por cidades no mundo todo, podendo ser identificada também em Campina Grande-PB.

Nos últimos trinta anos, houve uma crescente discussão em torno de áreas históricas por parte de planejadores urbanos, gestores e, principalmente, por pesquisadores da área. Espaços antes vistos como ociosos e sem vida, em um novo contexto de planejamento estratégico - sendo espaços potenciais no desenvolvimento das cidades, dependendo da perspectiva utilizada - tornaram-se pontos cruciais para a aplicação da regeneração urbana. Este último termo, segundo Vilares (2003, p. 100), é "o processo que ocorre em um organismo vivo quando este demonstra a capacidade de reconstituir um tecido danificado".

A regeneração urbana envolve níveis hierárquicos para a tomada de ações e planejamento morosos, aumentando a espera por requalificações de áreas abandonadas. Ao discutir sobre arquiteturas abandonadas, é essencial compreender os tipos de abandono existentes na arquitetura. Paralelamente, a arquitetura abandonada é uma produção do espaço e das transformações sociais ocorridas, produzindo o espaço constantemente. É o resultado das ações antrópicas em consonância com o tempo passado.

Em um de seus textos que flui entre a arquitetura e filosofia, Rocha (2010, p.49), aborda a simbiose poética entre o "estado" ou a "situação" quando se expressa: "Uma fábrica abandonada ou uma fábrica que abandonou muitos, uma enorme massa construída, onde o trabalho parou, onde se sente ainda o movimento dos operários, o som das máquinas. Das máquinas enferrujadas que não produzem mais nada". O autor defende que estamos a todo momento sendo abandonados ou abandonando algo/alguém, seja a rotina, a infância, um objeto e, no caso desta discussão, um patrimônio.

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, palpável 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. Rocha (2010, p.49) complementa que o "abandono imaterial é do campo dos sentidos, dos desejos ou das sensações. Só há abandono material, porque há abandono imaterial, um se alimenta do outro".

Para identificar uma arquitetura, seja em escala de edifício ou urbanística abandonada, é mais fácil identificar o abandono material, pois se trata do que é expresso e palpável. De acordo com Rocha (2006, p. 49), "abandonamos materialidades, prédios, ruínas, restos, objetos, coisas, tudo o que possamos tocar, roubar, quebrar ou assassinar, tudo muito elementar, muito óbvio". O abandono de sentido é algo imaterial. Quando transitamos por um espaço em que não há conexão de significado ou ausência de usuários que o utilizem, há a ligação com o conceito de abandono de sentido (ROCHA, 2006). Até mesmo um sentimento de angústia que este espaço desperta pode contribuir para a sua falta de uso.

É interessante refletir que um tipo de abandono é resultado do outro, e há interdependência entre eles. As ruínas só se tornam ruínas se, em um determinado momento, a sua manutenção foi negligenciada. As áreas obsoletas com perfis ociosos só estão assim por falta de uso. Portanto, há uma conexão direta entre o abandono imaterial e o material. No entanto, o caminho inverso não se repete obrigatoriamente. Há casos em que os edifícios, praças e espaços públicos são dotados de características e qualidades que permitem seu uso, com passeios públicos preservados e fachadas pintadas, mas são invisíveis para a população, caracterizando um abandono de sentido e não necessariamente um material.

Se denominarmos algo como abandonado, seja por seus sinais morfológicos ou pelas experiências dos usuários, estamos falando que alguém ou algo o abandonou. É importante perceber que essas áreas antigas estão inseridas em um contexto, podendo tanto o contexto ser resultado deste processo e do tipo de equipamento, ou também, a situação do equipamento ser resultado do contexto.

Reafirmando o que Portas (1985), diz, não necessariamente as áreas antigas estão situadas nos centros das cidades. Elas podem fazer ligação com as estações, e muitas delas estão bem localizadas e centralizadas, como no caso do pátio ferroviário de Campina Grande. No entanto, há casos de estações se localizarem em áreas periféricas do município, o que também influencia nas dificuldades de seu uso.

O que podemos afirmar é que estas áreas interferem no contexto geográfico e social dos usuários diretos e indiretos, bem como em seu entorno imediato. Com relação a isso, Jacobs (2000, p. 177), aponta que "as zonas desvalorizadas e

decadentes que encontramos ao lado das linhas férreas nos municípios parecem afetar tudo o que se encontre dentro delas". Essa área extensa de um só propósito pode se tornar um local morto, com poucos frequentadores, indo totalmente contra o que a autora defende em sua obra: ambientes com diversidade de usos, usos ininterruptos que possibilitam os olhos da rua trazerem dinâmicas distintas e sensação de segurança aos seus usuários.

Assim como as ferrovias auxiliaram na formação de muitos centros urbanos, seu declínio desestabilizou a economia e a configuração urbana de muitas cidades brasileiras. A funcionalidade deste modal perdeu sua importância em termos de transporte de passageiros e cargas, assim como no quesito de interações sociais, movimentação de bens e serviços, mas, de certa forma, continuou impactando nas características urbanísticas.

Os equipamentos remanescentes do modal ferroviário e principalmente os que estão em estado de abandono influenciam consideravelmente nas características urbanas das cidades. Jacobs (2000), defende a ideia de costuras ao invés de barreiras criadas por essas interfaces das estações. A forma como a autora preconiza que ocorra é justamente toda a essência de sua obra: trazer vitalidade aos espaços através de seus usos, inserindo áreas de lazer, planejando usos distintos em todos os horários e para faixas etárias diferentes, para que isso não culmine em áreas sem vida e que venham a restringir a locomoção e apropriação dos espaços pelos seus usuários.

Portanto, endossa a perspectiva de que o uso (ou a ausência dele) também é um conformador que pode definir a situação dos espaços abandonados. As características de identidade do grupo em que pertencem áreas abandonadas permitem direcionamentos promissores das funcionalidades que atendam à realidade dos usuários, servindo como propulsão ao seu uso.

William Whyte, em seu livro "The Social Life of Small Urban Spaces" de 1980, também defendia a qualidade dos espaços para sua apropriação. É essencial que haja a ocupação das áreas urbanas para que aumente a qualidade dos espaços e influencie nas trocas sociais e vitalidade urbana. O autor ainda discute a questão de que todo o grupo social tem por necessidade entender que a cidade ocorre através de suas dinâmicas e que é preciso apropriar-se dos espaços para que haja maior qualidade de vida.

Baseando-se na importância da participação popular, vale salientar o poder dos cidadãos em reivindicar mudanças no quadro atual dos bens culturais em estado de incúria. Ao lidarmos com áreas patrimoniais e/ou tombadas, é tendencioso o pensamento de equipamentos patrimoniais estáticos, sem renovação, tendo a manutenção em pinturas e sem qualquer dinâmica diferente do que outrora ocorria.

Porém, são espaços que foram palcos para acontecimentos e usos nada estáticos. Nuno Portas (2005, p. 158), discorre sobre a reabilitação da cidade como "renovação contínua das estruturas existentes na construção passo a passo e no desenvolvimento das suas próprias potencialidades, encontrando para cada caso a solução mais adequada e não uma solução genérica preconcebida". O Regime Jurídico de Reabilitação Urbana, DR nº 206, define que:

"a reabilitação urbana assume-se hoje como uma componente indispensável da política das cidades e da política de habitação, na medida em que nela convergem os objetivos de requalificação e revitalização das cidades, em particular das suas áreas mais degradadas, e de qualificação do parque habitacional, procurando-se um funcionamento globalmente mais harmonioso e sustentável das cidades e a garantia, para todos, de uma habitação condigna". (RJRU, DRnº 206, 2009).

Ademais, é importante considerar que a reabilitação urbana deve ser vista como um processo de desenvolvimento contínuo e não como uma intervenção pontual. O envolvimento dos cidadãos na definição das políticas públicas de reabilitação é fundamental para garantir que as ações sejam adequadas às necessidades e expectativas da população. O patrimônio cultural e edificado deve ser visto como um elemento vivo da cidade, capaz de gerar dinâmicas e identidades próprias, e não como um objeto estático e sem vida.

A compreensão do processo cronológico e sociocultural da formação dos espaços, desde sua forma incipiente até sua composição nos dias atuais, é um desafio para se obter uma visão sistêmica das características das cidades. Ao estudarmos equipamentos e recortes geográficos que participaram do início da construção e crescimento de uma população, lidamos simultaneamente com valores históricos e culturais.

Nos estudos de memória coletiva, Halbwachs (1990, p. 143), afirma que "o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem, uma à outra, [...]". Com relação à significância das memórias e do processo histórico para uma sociedade, Foucault (1926) contribui afirmando que:

“a história contínua é o correlato indispensável à função fundadora do sujeito: a garantia de que tudo que lhe escapou poderá ser devolvido; a certeza de que o tempo nada dispensará sem reconstituí-lo em uma unidade recomposta; a promessa de que o sujeito poderá, um dia – sob a forma da consciência histórica –, se apropriar, novamente, de todas essas coisas mantidas a distância pela diferença, restaurar o seu domínio sobre elas e encontrar o que se pode chamar sua morada.” (FOUCAULT, 1926-1984, p.15)

Brito-Henriques et al. (2017, p. 38), ao discutirem sobre os ciclos urbanos e suas diferentes etapas, dividem-nas em três: "decrescimento (urbanização), apogeu (suburbanização) e declínio (desurbanização)". No entanto, não há padronização que imponha de forma determinística os ciclos da cidade, visto a dinamicidade e peculiaridade em sua composição. Essa teoria teve repercussão e debates maiores sobre a regeneração urbana, almejando inverter a situação e recuperar áreas proporcionando o uso e crescimento urbano.

Ao trabalhar sobre abandono e os processos profundos envolvidos, torna-se pertinente relacioná-lo com a memória, seu conceito e o quanto o abandono de áreas antigas impacta na memória coletiva. Meneses (2012), explica a memória como o que a mente assimila do que se vive diariamente e compreende de forma particular, formando a partir disso significados à vida. Ela pode ser correlacionada com as experiências do passado e o que propulsiona a tomada de decisões e ações com base na recordação, construindo sua história individual atrelada à memória existente.

Como toda história contínua, pode haver a resignificação da memória. Halbwachs (1990), é um autor pioneiro nas discussões sobre memória coletiva, esclarecendo-a como a ligação entre o passado e a atualidade de determinado grupo social, dividindo lembranças e reconstruindo-as. A memória coletiva está presente incipientemente à existência da sociedade, a partir do momento em que se criam conexões entre indivíduos de um mesmo grupo mediante características de um contexto temporal específico, permitindo a ligação entre os cidadãos e o sentimento particular de pertencimento a um grupo.

Estar inserido numa esfera social, de acordo com Dencher (2012), é simultaneamente garantir a veracidade do passado com base nas vivências de cunho político e urbano. Pela intrínseca relação entre compreender o passado, preservando a memória, protege-se os significados da história da sociedade, influenciando, portanto, na preservação das histórias individuais e das preexistências. Sendo assim, a valorização cultural é estritamente necessária como base de ações protecionistas

para a população, agindo como ferramenta de resistência necessária para criticar, investigar, questionar e requisitar os direitos devidos.

A valorização cultural está intrinsecamente ligada à existência humana, uma vez que compreender e enaltecer os resultados sociais significa reconhecer a cultura como parte essencial da humanidade. Os bens culturais não se limitam apenas àqueles que possuem riqueza e beleza, como frequentemente é visto em esculturas e definições de patrimônio, mas sim aos resultados herdados da diversidade social, incluindo produção humana, técnica, religiosa, sotaques, literatura, linguagem, entre outros (SECULT, 2008; ZANDONADE, 2012).

Silva e Silva (2009, p.86), reforça que "é por meio da herança cultural que os indivíduos podem se comunicar uns com os outros". Uma das razões para o abandono e a consequente ruína de patrimônios culturais é a falta de sua função inicial na cidade. Muitos espaços são representantes de indústrias com maior influência, o que resulta em áreas e edifícios ociosos, com traços de abandono, funções desativadas e substituídos por demandas que apagam as características da história social.

Ao refletir sobre os espaços e equipamentos abandonados, podemos verificar correlações dessa discussão no trecho de Solà-Morales (1996, p. 120), que diz: "[...] áreas desabitadas, inseguras, improdutivas, lugares estranhos ao sistema urbano, exteriores mentais no interior físico da cidade que aparecem como contra imagem da mesma, tanto no sentido de sua crítica como no sentido de sua possível alternativa".

Apesar de os órgãos municipais, estaduais, federais, culturais e patrimoniais terem a responsabilidade de preservar os edifícios tombados e/ou que englobam bens culturais, os sintomas de abandono e descaso são também resultado da forma como esses lugares são apropriados e ocupados, conformando a atual situação e identidade dos mesmos, não apenas a sua função propriamente dita.

Enquanto alguns planejadores urbanos se preocupam com áreas de valorização mercadológica que estão abandonadas, há pesquisadores patrimonialistas preocupados com os danos culturais das áreas em ruínas, não somente na extensão imobiliária estática sem retorno lucrativo. Paralelamente a isso, profissionais ecólogos evidenciam em seus trabalhos que espaços abandonados e não edificadas podem trazer mais-valia ecológica para a cidade, promovendo a conservação da biodiversidade.

Um dos cerne da questão é o usuário dos espaços abandonados e seu entorno. A paisagem urbana é palco de interações sociais dinâmicas que impactam a

vida e a história de sua população. Portanto, vazios urbanos ou áreas inóspitas promovidas pela obsolescência funcional e falta de apropriação da população contribuem ainda mais na ociosidade e patologias sociais, principalmente se o objeto tratado for um bem cultural e histórico, especialmente se estiver inserido em um contexto residencial.

É importante também lidar com os limites que a materialidade dos espaços oferece. É difícil se apropriar dos espaços ou tomá-los como seus quando o mesmo está em ruínas ou não oferece o mínimo de atributos necessários para seu uso. Na obra de Fernando Fuão (2008), sobre cidades fantasmas, pode-se perceber a ausência da apropriação dos usuários como parte da discussão das arquiteturas abandonadas e a importância da participação popular na problemática:

Agora podemos ver as fotografias de arquitetura não só como parte de uma cidade fantasma, abandonada, como uma metáfora do abandono da cidade tradicional moderna, conforme sugeriu Flusser, mas podemos também imaginar que as pessoas não abandonaram a cidade, continuam lá, só que dentro de suas casas, dentro das fotografias, metidos e entretidos dentro da "rede" (FUÃO, 2008, p. 4).

Paradoxalmente, é necessário que um espaço possua as qualidades necessárias para ser utilizado, mas também é preciso utilizá-lo para que ele possa manter essas características ou, pelo menos, chamar a atenção da gestão para as questões comportamentais relacionadas a esses espaços abandonados. Cairns e Jacobs (2014, p.32), abordam a estrutura desses espaços e afirmam que "A duração de vida de um edifício depende de uma série de ações realizadas após sua construção. Isso pode incluir incorporar ou compensar tais fatos, bem como regimes e processos de manutenção para manter as coisas literalmente como e a que se destinavam".

A percepção do abandono pode ir além da simples observação visual e transcender a experiência física, tornando-se uma comunhão indissociável do significado com a experiência corpórea. É um campo onde é possível aproveitar o subjetivo para exemplificar as diversas vivências em um único espaço, que pode representar tanto ruínas destelhadas quanto o imaginário de uma estação que era palco de diversas trocas sociais cotidianas. De forma poética, mas fiel à singularidade da percepção do abandono, Rose Macaulay se aprofunda:

[...] no começo só é a ruína; uma massa de livros de orações rasgados e carbonizados espalhados pelo chão de pedra; as estátuas, caídas de

seus nichos, invadiram peças; vigas e escombros se amontoam até os joelhos. Mas muitas vezes a ruína apresenta, em seu caos catastrófico e embriagado, um novo encanto bizarro. O que foi na semana passada a casinha monótona tornou-se um lance íngreme de escadas serpenteando ao ar livre entre paredes de cores alegres, banheiros ladrilhados, interiores claros e íntimos como um quadro holandês ou um cenário; a escada sobe e sobe, sem se intimidar, até o cume sem telhado onde encontra o céu. A casa apresentou melodrama; as pessoas param para olhar; aqui está uma cena doméstica aberta para que todos possam desfrutar. Amanhã ou à noite, os contempladores sentem, sua própria casa pode ser assim. Na noite passada, a casa estava linda; chamas saltando para o céu; hoje é sórdido e sombrio, mas em seu abandono ostenta as bandeiras do que sobrou (MACAULAY, 1996, p.453 apud. SOUZA, 2021, p.97).

A experiência vai além de um passo e outro, ou do processamento da imagem até uma mensagem cerebral. Há estudiosos que definem o sentimento perceptivo de abandono urbano para além da solidez morfológica, como Alice Tepedino (2016), que em seus trabalhos cita a metafísica na arquitetura, tudo o que perpassa da dimensão física, fugindo da instantaneidade da apreciação física no espaço arquitetônico e indo de encontro aos significados da urbe que ocorrem individualmente; ou seja, a ideia do que aquela forma e materialidade traz consigo.

O fato de muitos urbanistas contemporâneos se preocuparem com a vitalidade urbana não é estritamente uma noção ideológica ou planejamento estético, muito menos uma visão utópica da cidade ideal. Pelo contrário, trata-se de uma tentativa de trazer vitalidade e menos vazios urbanos para as cidades, o que pode ser uma solução potencial para inúmeros problemas complexos, como é o caso dessas áreas das estações em estado de abandono, e contínuos da sociedade, que envolvem bem-estar social, economia, sustentabilidade ambiental, gestão urbana, dentre outros (SPECK, 2016).

Neste capítulo, foram discutidos conceitos e debates pertinentes à área do abandono, podendo-se observar alguns motivos que influenciam o estado de arquiteturas abandonadas. Podemos elencar acontecimentos políticos, características econômicas, contextos históricos e apontamentos morfológicos envolvidos. A falta de uso é uma característica que contribui para a existência/permanência do abandono, sendo vital a destinação de função dos espaços para que haja apropriação devida.

O abandono em áreas patrimoniais faz o elo entre população, gestão e o urbano, além de tratar assuntos essenciais, como a importância da Educação Patrimonial e da valorização da memória coletiva. "Espaços do abandono, além de dados estatísticos ou documentos de acumulação, revelam-se como algo a explorar,

desprovido de qualquer atadura adormecida" (ROCHA, 2010, p. 53). Sendo assim, a pesquisa sobre o abandono é contínua, e o campo social precisa estar inserido com o que lhe pertence.

4 O PERCURSO METODOLÓGICO

Neste capítulo, discutem-se as técnicas e os métodos utilizados para a construção do conhecimento, visando compreender e responder às indagações iniciais que norteiam esta pesquisa. Evidencia-se a importância da definição do método, pois este define o caminho percorrido, as formas e as limitações para que a experiência na busca de respostas e o acréscimo à ciência sejam exitosos. O trabalho tem caráter quali-quantitativo, com abordagem exploratória e descritiva, apresentando-se como um estudo de caso. Aliado às técnicas de análise documental e revisão bibliográfica.

Esta pesquisa utiliza diversos campos e procedimentos metodológicos para a construção cronológica da história a ser contada. Com uma perspectiva diacrônica, permeia a análise de leis, regulamentações e decretos. Além disso, complementa com outra linha de pensamento, interpretando as transformações sociais e dinâmicas envolvendo o espaço urbano. Inicia com conceituações envolvendo os campos das ciências humanas e sociais aplicadas e, simultaneamente, aprofunda-se em cenários políticos e os reflexos dos mesmos na forma do ambiente construído. Nessa união de óticas e formas de construir conhecimento, utiliza-se da cartografia e levantamento de dados *in loco*, não somente para analisar, mas para construir as informações em campo.

A pesquisa também faz correlações entre os dados de configuração espacial e dados demográficos e censitários, representando a soma de esforços para o resultado complexo e necessário que é o estudo de caso dos espaços que englobam o pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande.

A diferença principal entre o método quantitativo e o qualitativo, segundo Minayo (2009), é quanto à natureza e não à hierarquia. A análise qualitativa também tem a característica de utilizar documentos distintos, principalmente se utiliza da técnica de análise documental, podendo ser revistas, jornais, figuras, decretos, pronunciamentos, leis, entre outros, que servirão para análise. Sobre o método qualitativo, Creswell (2007), fundamenta:

“[...]a investigação qualitativa emprega diferentes alegações de conhecimento, estratégias de investigação e métodos de coleta e análise de dados. Embora os processos sejam similares, os procedimentos qualitativos se baseiam em dados de texto e imagem, têm passos únicos na análise de dados e usam estratégias diversas de investigação” (CRESWELL, 2007, p. 184).

A forma de obtenção dos dados a serem analisados vai depender do objetivo da pesquisa, visando identificar a melhor forma de buscar as informações. Por se utilizar da análise de fenômenos e relações sociais, o emprego da pesquisa qualitativa é bastante comum na área das Ciências Sociais. De acordo com o pensamento de Tuzzo e Braga (2016), a abordagem qualitativa se apresenta da seguinte forma:

[...] enquanto exercício de pesquisa, não se apresenta como uma proposta rigorosamente estruturada, permitindo que a imaginação e a criatividade levem os investigadores a propor trabalhos que explorem novos enfoques, sugere que a pesquisa qualitativa oferece ao pesquisador um vasto campo de possibilidades investigativas que descrevem momentos e significados rotineiros e problemáticos na vida dos indivíduos. Os pesquisadores dessa área utilizam uma ampla variedade de práticas interpretativas interligadas, na esperança de sempre conseguirem compreender melhor o assunto que está ao seu alcance (TUZZO; BRAGA, 2016, p.142).

A natureza quantitativa, que também é abordada neste trabalho, segundo Diehl (2014), faz uso da quantificação. Na parte da coleta e da sistematização dos dados, utiliza-se de técnicas mensuráveis, dados estatísticos que objetivam fugir da aleatoriedade ou, através da sua "precisão", reduzem as distorções analíticas e interpretativas, aumentando a margem de segurança das informações.

Nesta pesquisa, une-se o quantitativo ao qualitativo para realizar o estudo de caso, que, segundo Yin (2001):

(...)permite uma investigação para se preservar as características holísticas e significativas dos eventos da vida real - tais como ciclos de vida individuais, processos organizacionais e administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de alguns setores (YIN, 2001, p.29).

A definição do método, técnicas, abordagens e natureza da pesquisa é uma etapa crucial no meio acadêmico, pois colabora no andamento do trabalho e é o caminho e a maneira a serem percorridos durante o desenvolvimento. Identificar qual meio otimiza o processo e validação do conhecimento almejado é parte do planejamento da pesquisa, que, no caso deste trabalho, o método cartográfico e todas as técnicas que o compõem são o norteador das investigações.

4.1.1 Estudo de caso

O estudo de caso é uma metodologia de pesquisa que visa aprofundar a compreensão de um fenômeno em um contexto específico. De acordo com Yin (2001, p. 13), um estudo de caso é uma "investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos". Segundo Stake (1995), o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que pode ser utilizada em diversas áreas do conhecimento, como a educação, ciências sociais, a psicologia, a administração, entre outras.

Essa metodologia tem como objetivo principal entender as complexidades do objeto de estudo, explorando suas múltiplas dimensões e interpretando suas relações com o ambiente em que está inserido. Para Yin (2001), o estudo de caso é uma das principais metodologias de pesquisa qualitativa, que pode ser aplicada em diversas situações. Segundo o autor, essa metodologia é particularmente útil quando se busca compreender "como" e "por que" algo acontece em um contexto específico, ou seja, quando se deseja explorar os detalhes e nuances de um fenômeno.

No caso específico do Pátio Ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB, o método escolhido para gerar o diagnóstico foi o estudo de caso. Entender o porquê do abandono e como transformou o pátio ferroviário mediante acontecimentos históricos, políticos e administrativos, precisa de uma metodologia que aprofundasse nestes âmbitos.

Foi necessário determinar prioridades e técnicas a serem utilizadas no decorrer da pesquisa, seguindo uma sequência de aprofundamento teórico sobre as questões iniciais. Através do conhecimento técnico inicial, foi possível traçar os passos metodológicos a serem executados. Após a revisão bibliográfica da literatura com as temáticas envolvendo Campina Grande, Estações ferroviárias, trens, Patrimônio Ferroviário, Abandono, Órgãos patrimoniais e aspectos urbanos, "amarrando" os eixos temáticos citados, possibilitou definir melhor as técnicas a serem utilizadas.

Essas técnicas foram: análise documental, que expressa a cronologia e a história dos acontecimentos através de documentos, regulamentos, leis, imagens e mapas; cartografia urbana, que envolve mapeamentos urbanos e diagramas expressando aspectos climáticos, demográficos, de mobilidade urbana, entre outros; configuração espacial, que envolve mapas do ambiente construído, resultando em mapas sintáticos

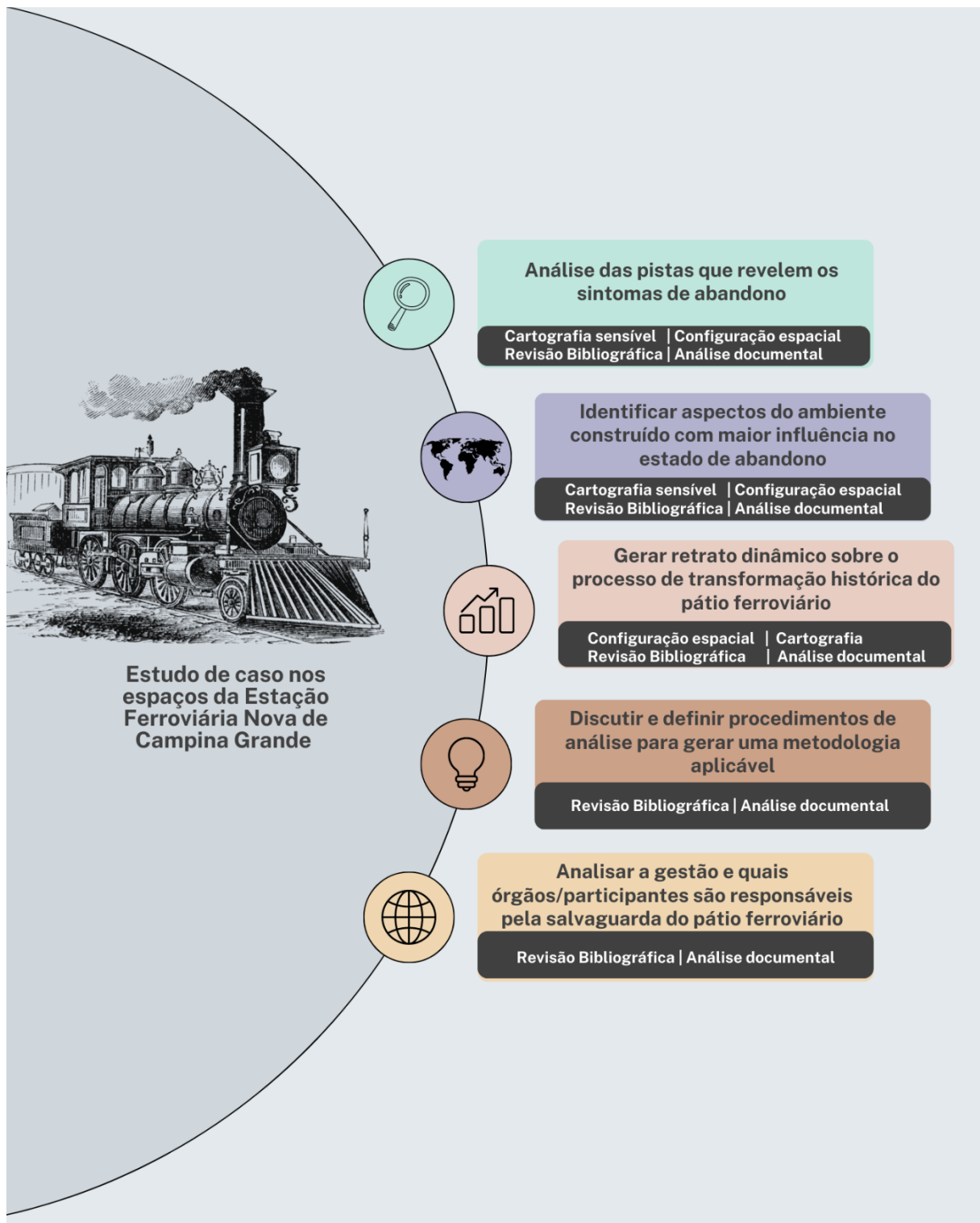
que discutem sobre as possibilidades e restrições da malha viária. Desenvolve também a elaboração de análise de correlatos, que caracteriza os equipamentos ferroviários que estão ou estiveram em estado de abandono, contando sua história, motivos de sua ascensão e declínio, como também quais estratégias de requalificação abordada. A escolha em utilizar dos correlatos analisados e gerar discussões de possíveis estratégias de reaproveitamento do equipamento ferroviário norteia para possíveis caminhos a serem tomados a partir da caracterização da situação da Estação Nova e seus espaços.

Esta pesquisa não utiliza o método APO (Avaliação Pós-Ocupação) porque pretende explicitar as transformações do espaço urbano através dos acontecimentos históricos, políticos e patrimoniais. Quando se utiliza a APO, privilegia-se a visão dos ocupantes, e é imprescindível ter esse tipo de abordagem para proposições futuras. Entretanto, o estudo de caso desta pesquisa contempla aspectos e dados escassos na academia, como também conta a história do processo de abandono através das análises documentais, configuracionais e históricas.

Outro fator que limitou a aplicação de entrevistas e a compreensão da percepção dos usuários sobre o espaço público foi a pandemia Covid-19. A pandemia trouxe mudanças significativas na vida de todos, incluindo na pesquisa científica. Com a necessidade de distanciamento social para conter a propagação do vírus, muitas pesquisas que envolviam entrevistas presenciais foram afetadas. No caso de estudos sobre o espaço público, por exemplo, muitos pesquisadores se viram impedidos de realizar entrevistas em campo devido ao estado de quarentena e ao risco de serem vetores da doença. Segundo o Ministério da Saúde (2023), houve milhares de mortes no mundo todo, e no Brasil foram mais de 700 mil pessoas mortas pela doença.

Como pode ser observado na Figura 21, o esquema proposto para os objetivos específicos pode haver coincidência entre alguns métodos nos objetivos. No entanto, algumas técnicas podem contribuir mais para um objetivo e menos para outro. Neste ponto, entra o direcionamento necessário do pesquisador para definir os caminhos em cada eixo temático.

Figura 20 - Diagrama sobre as técnicas utilizadas nos objetivos da pesquisa.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Como já mencionado nesta pesquisa, o recorte geográfico estudado é o pátio ferroviário da Estação Nova no município de Campina Grande-PB. Em alguns momentos das análises, como é o caso da análise documental através dos parâmetros históricos, políticos e socioeconômicos, foi analisado o contexto com

maior amplitude, na escala da cidade e dos acontecimentos relacionados às ferrovias. Porém, nas análises referentes ao ambiente construído, aos prédios dos espaços da estação e aspectos da configuração espacial, se detém tanto à poligonal do pátio como também a uma distância de 500m da Estação.

Josef Barat (2009), estuda relações de transporte e uso do solo, o autor comenta que a evolução dos transportes no Brasil considera que na interface do transporte ferroviário e uso do solo, as intervenções neste modal tem amplitude de influência em 500m do entorno imediato. De acordo Schank (2003), a distância de influência das intervenções em transporte, como estações ferroviárias, tem uma amplitude de 500 metros no entorno imediato. O autor destaca que essa distância é normalmente fixada pelos planejadores de transporte como a máxima distância que as pessoas normalmente aceitam percorrer a pé até a estação do sistema de transporte.

Giuliano e Small (1991) também discute sobre a distância entre as interfaces do transporte e regiões lindeiras, os autores destacam o valor de 500 metros para as direções laterais a partir do centro estudado. Ao detalhar sobre abandono material e caracterizar a situação atual dos equipamentos remanescentes, precisa de uma ampliação que não abrange os 500m, mas, ao analisar a conectividade das vias, a hierarquia viária, questões sociodemográficas entre outros parâmetros abordados nesta análise, se utilizou destas referências como base.

4.1.2 Análise documental

Frequentemente utilizado em estudos das mais variadas áreas, a análise documental é uma proposta metodológica que pode ser usada em métodos quantitativos e qualitativos, cujo objetivo principal é a busca investigativa de dados concretos por meio de diversos documentos-chave do trabalho acadêmico. Segundo Silva et al. (2009, p.5), é "um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para a apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos". É muito utilizado em pesquisas das Ciências Sociais, que, de acordo com Minayo (2009, p.14), "abordam o conjunto de expressões humanas constantes nas estruturas, nos processos, nas representações sociais, nas expressões da subjetividade, nos símbolos e significados".

No caso deste trabalho, ampara na construção da relação entre o objeto analisado e sua função na identidade cultural. Nesta pesquisa em questão, a análise documental é um caminho metodológico fundamental, visto que um dos objetivos da pesquisa se propõe à construção do estudo de caso, que contém o intuito de traçar um retrato cronológico sobre o pátio ferroviário, englobando transformações sociais distintas em um recorte temporal, precisando constantemente da base documental para auxiliar no fio condutor definido.

Portanto, para contar a história proposta, é necessária a união de métodos cartográficos, mas também da representação contextual de forma mais sensível. O documento analisado não precisa ter um padrão rigoroso, podendo ser um escrito antigo ou histórico ou com texto não verbal. Godoy (1995), lista algumas possibilidades:

[...] os materiais escritos (como, por exemplo, jornais, revistas, diários, obras literárias, científicas e técnicas, cartas, memorandos, relatórios), as estatísticas (que produzem um registro ordenado e regular de vários aspectos da vida de determinada sociedade) e os elementos iconográficos (como, por exemplo, sinais, grafismos, imagens, fotografias, filmes). Tais documentos são considerados “primário” quando produzidos por pessoas que vivenciaram diretamente o evento que está sendo estudado, ou “secundários”, quando coletados por pessoas que não estavam presentes por ocasião da sua ocorrência (GODOY, 1995, p. 21-22).

A análise documental pode ser empregada como técnica exploratória, aberta a possibilidades de aprofundamento sobre os problemas identificados. Essa ferramenta permite a correlação com outros documentos, como imagens, mapas, cartas e entrevistas, complementando as informações coletadas e desvendando questões-problema iniciais. Sobre essa etapa e quais documentos devem ser analisados, Kripka et al. (2015) afirmam que:

[...] consiste em delimitar o universo que será investigado. O documento a ser escolhido para a pesquisa dependerá do problema a que se busca uma resposta, portanto não é aleatória a escolha. Ela se dá em função dos objetivos e/ou hipóteses sobre apoio teórico. É importante lembrar que as perguntas que o pesquisador formula ao documento são tão importantes quanto o próprio documento, conferindo-lhes sentido (KRIPKA et al. 2015, p. 245).

Portanto, ao explorar um documento, é necessário utilizar a “lente” adequada para a questão em questão. Não se trata apenas de identificar os fatos, mas de interpretá-los para buscar a compreensão do problema em questão. É um processo

de indagação contínua, buscando alcançar o máximo de êxito e limite de dados que possam ser extraídos da análise.

Figura 21 - Exemplo de documento analisado na pesquisa. (Selo de trem comemorativo no mês junino).



Fonte: Oliveira (2018).

Considerando a parte subjetiva da interpretação, pode ocorrer que um mesmo documento, através de diferentes óticas ou até mesmo com pesquisadores distintos, seja explorado em caminhos interpretativos completamente diferentes. Após identificar as informações importantes para a pesquisa, quem está analisando pode realizar interferências nos documentos em seu trabalho pessoal, dando ênfase em algum dado, contestando as intenções ideológicas de algum outro ponto, codificando para clarear sua pesquisa.

Nesta pesquisa, a análise documental foi utilizada principalmente na investigação histórica da Estação Nova, caracterizando o processo de fundação do município de Campina Grande, suas informações pertinentes ao crescimento e expansão, até explicar os motivos que levaram a receber os trilhos ferroviários. Foi continuado o método de investigação documental, que foi a melhor forma de extrair informações de mais de um século passado, para que assim elucidasse o que ocorreu com a cidade, entorno e pátio ferroviário após a chegada do trem, clareando e conformando a história do pátio até a situação atual.

Para isso, foram analisados livros, mapas históricos, entrevistas da época, notícias de jornais, imagens, os sucessivos decretos, regulamentações e leis, bem como as análises e discussões patrimoniais. Sobre a importância dos documentos analisados, Cellard (2008) discorre:

[...] o documento escrito constitui uma fonte extremamente preciosa para todo pesquisador nas ciências sociais. Ele é, evidentemente, insubstituível em qualquer reconstituição referente a um passado relativamente distante, pois não é raro que ele represente a quase totalidade dos vestígios da atividade

humana em determinadas épocas. Além disso, muito frequentemente, ele permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente (CELLARD, 2008, p. 295).

4.1.3 Método cartográfico

Embora, quando se discute cartografia, haja uma ligação direta com mapas, que fazem parte do dia-a-dia de profissionais que analisam e estudam temáticas urbanas envolvendo arquitetura e urbanismo, engenharias, geografia, história, entre outros, podemos fazer a ligação da implementação da cartografia em consonância com a política, história e ideologia de populações, expressando informações de contextos singulares.

De acordo com Harley (2001), a cartografia também é um exercício de reflexão política e de poder, que carrega juízo de valor e tem uma dinâmica por trás das imagens e paisagens morfológicas que expressam para além da inércia dos levantamentos, sendo assim, uma forma de dialogar contextual e historicamente sobre uma população e os atributos que a envolvem. A cartografia é a forma de representar informações sem distorções, com clareza e que não tenha cunho simplesmente ilustrativo. É um caminho lógico que pode nortear o trabalho científico acrescentando posicionamentos, críticas, contextos, situações que vão além do produto estático.

A cartografia é uma prática de pesquisa amplamente utilizada, mas também é frequentemente confundida como estritamente um método de pesquisa utilizado apenas para mapear países, estados, continentes, entre outros. Neste contexto de pesquisa, trabalha-se a cartografia mais objetiva e de mapeamento com o auxílio e complementariedade da cartografia elaborada por Gilles Deleuze e Félix Guattari, filósofos franceses que inseriram uma nova forma de praticar a pesquisa, bem como de analisá-la. Os autores citados publicaram sua obra, que traduzida é "Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia", discutindo a cartografia em seus cinco livros publicados.

O que ocorre nesta pesquisa é a união de métodos mensuráveis mais objetivos com a aplicação do pensamento da realidade, na ótica que quebra o padrão dos discursos de análise científica que põem o pesquisador como formador e criador dos dados e da realidade analisada. Salienta-se a liberdade de definição do método que venha a responder o que foi perguntado de forma que fuja da aleatoriedade e tenha respaldo conceitual. Por isso, é importante saber e formular quais questionamentos a

cartografia irá auxiliar na análise do objeto, que, antecipando o que será exposto posteriormente, terão respostas direcionadas ao processo da criação dos dados, não somente da análise do que se está vendo e sistematizando.

É importante compreender o acréscimo que a cartografia se aplica no trabalho, pois ao tratar questões de abandono juntamente com o estudo de caso, une-se as análises voltadas para a configuração espacial e o acompanhamento de processos com prática investigativa, que não só tem resultados determinísticos e conclusivos, mas acompanha o processo em si.

Comumente nos deparamos com a análise da cartografia voltada para o que está sendo representado nas imagens, desenhos ou mapas. No entanto, segundo Cosgrove (1998), não podemos separar o espaço urbano do cartográfico em suas análises sobre os mapas urbanos. O autor propõe que os mapas também formulam e moldam as cidades, além de representá-las, servindo como instrumento que cria e registra, podendo estar presente previamente à fundação das cidades e até mesmo caso alguma deixe de existir. A partir do mapeamento da cidade, pode-se inclusive reformular sua disposição, reconstituir e/ou regenerar os espaços que a conformam. Para exemplificar este processo, Cosgrove discorre

Conceitualmente, o mapa tem tanto precedido a presença física da cidade quanto servido para regular e coordenar a sua continuidade. São Petersburgo, Washington D. C., Nova Délhi, Brasília, incontáveis fortalezas e cidades coloniais existiram no papel antes de terem qualquer expressão material. Paris, Roma, Viena, Amsterdã, Jerusalém – virtualmente, toda grande cidade – foram construídas ou expandidas por meio de um plano desenhado. E, além da extensão física de reconstrução do espaço urbano, o mapa registrou e determinou incontáveis aspectos da vida urbana e da cidadania (COSGROVE, 1998, p. 293, apud NUNES, 2016, p. 102).

Os mapas são uma forma de leitura espacial que possibilita a representação das potencialidades e fragilidades dos espaços urbanos por meio de recursos gráficos e visuais. Foi definido o mapeamento como instrumento de pesquisa para buscar o esclarecimento das informações necessárias. Pretende-se, por meio dos mapas temáticos, estabelecer a comunicação entre as questões iniciais a serem respondidas e as informações expressas nesse material, que auxiliam a elucidar tais problemáticas.

Zacharias (2008), define o mapeamento como "representações, em superfície plana, das porções heterogêneas de um terreno, identificadas e delimitadas. Um mapa permite observar as localizações, as extensões, os padrões de distribuição e as

urbana, demonstrando quantos com os raios em quilômetros específicos qual modal é o que normalmente utiliza e quais os pontos principais de referência.

Nesta pesquisa, preconiza-se utilizar o mapeamento temático para proporcionar ao leitor a construção lógica da informação, o que facilita o uso do recurso visual como suporte e auxilia nos detalhamentos e análises. Segundo Fonseca e Oliva (2013, p.10), o mapa é uma "projeção intelectual que ocupa um espectro que vai desde as atividades mais funcionais até papéis de significados políticos e simbólicos diversos".

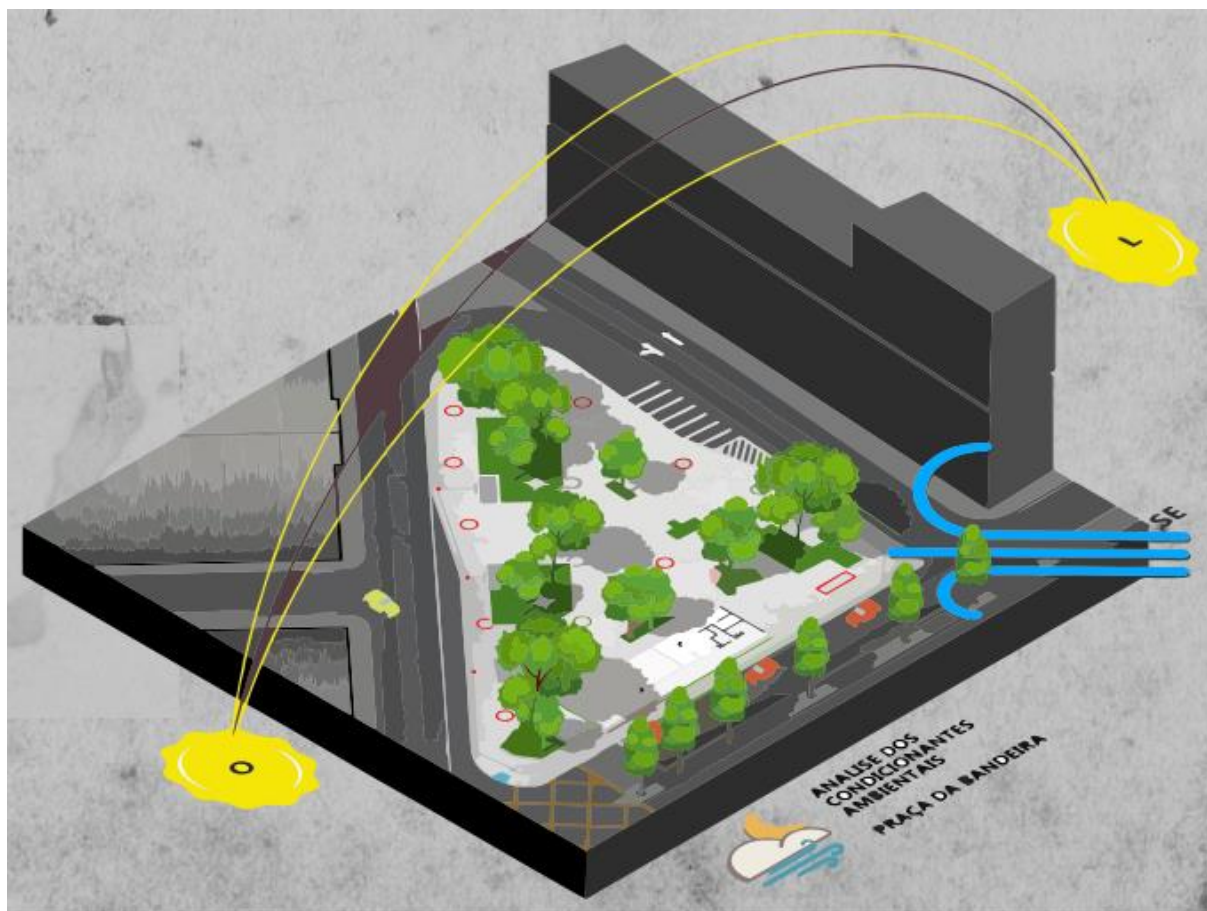
Os mapas amparam principalmente as atividades humanas com forte componente espacial. O mapeamento é inerente à sociedade, e desde os primórdios existem expressões artísticas com cunho informativo feitas pelo povo da antiguidade, que podem deixar marcado o trajeto que faziam, o que comiam, os motivos que entravam em batalha, entre outras características que explicavam a realidade em um determinado contexto. Sobre isso, Harley (2001) comenta:

"Os mapas sempre existiram, ou, pelo menos, o desejo de balizar o espaço sempre esteve presente na mente humana. A apreensão do meio ambiente e a elaboração de estruturas abstratas para representá-lo foram uma constante da vida em sociedade, desde os primórdios da humanidade até os nossos dias" (HARLEY, 2001, p.5).

No mapeamento, podem ser utilizados elementos de pintura, colagens e representações em três dimensões, como pode ser observado na Figura 23, que ilustra alguns dos condicionantes ambientais em uma praça de Campina. Esse exemplo demonstra as possibilidades de representação que podem ser extraídas para enriquecer a pesquisa com informações analisáveis por meio de mapas. Estabelecendo um critério para viabilizar a melhor qualidade no mapeamento, Silva e Verbicaro (2016), afirmam:

No procedimento de mapeamento com base cartográfica é necessário ter vários mapas base da área estudada, em branco e impressos, para a coleta de diversas informações de sobreposição posterior, com a digitalização e vetorização em software de geoprocessamento. Se a técnica utilizada for o mapeamento com a carta-imagem, devem-se procurar imagens de sensores óticos (coloridas), que apresentem cores e tonalidades percebidas próximas do real, ao contrário de imagens de sensores de micro-ondas (radar), que informam tons de cinza. (SILVA e VERBICARO, 2016, p.11).

Figura 23 - Exemplo de mapa temático de condicionantes ambientais.



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Os mapas representam conteúdos importantes para registros documentais e de representação gráfica. Eles constroem uma narrativa social e histórica, pois trazem discurso e informação, permitindo que o mapa expresse também parte da identidade de um povo. Segundo Harley (2001), para os historiadores, a definição do que é um mapa seria "uma construção social do mundo expressa por meio da cartografia".

A representação do que se vê e ocorre está intrinsecamente ligada às ações humanas. Raisz (1953), aponta que os mapas são a forma mais antiga de expressão que existe, utilizada para a busca de terras, conhecimento, dominação e planejamento de espaços. Portanto, é uma ação antiga que situa a contemporaneidade em determinadas situações e gerações futuras, com respaldo de conhecimento histórico e temporal.

Kraak e Ormeling (1996, p.84), apontam algumas possibilidades do mapeamento, discorrendo que é "...um método ou processo que permite a representação de um fenômeno, ou de um espaço geográfico, de tal forma que a sua

estrutura espacial é visualizada, permitindo que se infira conclusões ou experimentos sobre esta representação".

O intuito em utilizar o mapeamento como uma das técnicas é atender a pontos que se torna mais viável explicar em forma de mapas e diagramas. Alguns dos exemplos importantes a serem apresentados nesta pesquisa são: mapa de localização, mapa de hierarquia viária, mapa de leitura do lugar, mapa de fluxos, mapa de cheios e vazios, entre outros mapas. Somados aos mapas sintáticos e aos mapas elaborados pela cartografia, conseguem contar a história do trabalho, cujo fio-condutor é a interface ferroviária-urbana-usuário e suas dinâmicas sociais.

A Configuração Espacial e Morfologia abordadas nesta pesquisa referem-se à abordagem de Sintaxe do Espaço ou Teoria da Lógica Social do Espaço, que se concentra no estudo da forma, seus significados e as dinâmicas socioespaciais inseridas no contexto urbano. É utilizada para confirmar se a poligonal avaliada está mais integrada ou segregada com o sistema viário da cidade, como também se tem conectividade e possibilidade para a escolha da mobilidade pedonal entre outros pontos essenciais no detalhamento relacionado à malha viária e acessibilidade topológica.

É uma abordagem relacional que considera as formas de uso do espaço e a influência do ambiente construído nesses usos e usuários. Estudos desenvolvidos por Bill Hillier, Julienne Hanson e colaboradores na University College London na década de 1970 resultaram na Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe Espacial) (HILLIER; HANSON, 1984).

A Sintaxe Espacial surgiu da observação do ambiente urbano juntamente com sua integração aos aspectos físicos e às diversas relações que são expressas em seus limites. Leva em consideração as relações espaciais associadas a outras relações no sistema e considera a configuração da malha viária como determinante nos movimentos urbanos (HILLIER, 1996).

Através da Sintaxe Espacial (SE), é possível medir os efeitos da malha viária e do ambiente urbano, relacionando-os ao movimento e acessibilidade (RAFORD et al. 2007). É justamente por lidar com a relação entre escolhas, possibilidades, restrições e potenciais urbanos que há uma ligação direta da Teoria da Lógica Social do Espaço em estudos de diagnóstico urbano, analisando a qualidade de determinados meios em serem favoráveis ou não aos usuários.

Contextualizando com a pesquisa, a importância de utilizar os trabalhos produzidos por Hillier é utilizar o conjunto de diálogos capazes de complementar a leitura do espaço avaliado. Ou seja, quando se aplica, entre várias representações possíveis, estudos de escolha, acessibilidade viária, conectividade, integração, segregação da via, unindo a outros aspectos dos vazios urbanos, é possível ter discussões mais amplas da realidade existente.

Figura 24 - Parte da malha viária atual de Campina Grande-PB.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022), dados obtidos de Gurgel (2016).

Sobre a forma urbana, Gentil (2015), discorre que:

A forma da cidade ou forma urbana resulta da maneira como as partes se estruturam, de modo que a configuração são as relações entre as partes constituintes e do desenho urbano impresso pelo homem. As características físicas do espaço urbano conformam a materialização da forma da cidade (GENTIL, 2015, p.3).

De acordo com Holanda (2002), há a proposição e o uso de diversas metodologias de análise testadas desde o surgimento da Sintaxe Espacial, com categorias que podem ser quantificadas ou avaliadas qualitativamente. O método da Sintaxe Espacial utiliza medidas matemáticas de axialidade e convexidade, que, segundo Holanda (2002), auxiliam na compreensão analítica da arquitetura da cidade. Há uma divisão para analisar o sistema urbano em duas óticas principais: os espaços axiais e os convexos. Os espaços convexos são uma série de espaços abertos que cobrem o sistema público urbano. Segundo Nogueira (2004), eles podem ser subdivididos em quantas unidades forem possíveis.

O mapa com as linhas axiais é elaborado pela interseção de segmentos de linhas desenhadas sobre o sistema viário da base cartográfica do sítio analisado. As linhas percorrem todo o espaço convexo e conectam-se entre si. Como pode ser observado na Figura 24, que representa a cidade de Campina Grande sem a utilização dos espaços convexos, sem distinguir lotes, edifícios e quadras, ou seja, apenas com as linhas axiais conectando-se (HILLIER; HANSON, 1984).

Em relação à configuração espacial, Tenório (2012), aponta os principais objetivos quando correlacionados com a Sintaxe Espacial:

A configuração de um lugar, sintetizada num sistema de permeabilidade e barreiras que cria um campo de possibilidades ou restrições à circulação de pessoas (conteúdo social do espaço), e um sistema de transparências e opacidades à visão, tem forte relação com as maneiras pelas quais encontros e esquivanças entre os indivíduos (conteúdo espacial da sociedade) são gerados e controlados (TENÓRIO, 2012).

Como mencionado anteriormente, os estudos sobre o meio urbano e a Teoria da Lógica Social do Espaço podem seguir caminhos diversos, analisando campos distintos e explorando a convexidade e a axialidade dos espaços. Nesta pesquisa, serão utilizadas algumas das medidas sintáticas existentes, limitando-se, neste momento, a utilizar as análises de mapas axiais sobre o contexto do vazio urbano.

O mapa axial, como mostrado na Figura 26, é composto por linhas axiais que, segundo Hillier e Hanson (1984), são as maiores linhas retas capazes de cobrir todo

o sistema de espaços abertos de um recorte específico. Elas são capazes de medir a acessibilidade topológica entre seus eixos e fazer comparações matemáticas entre as linhas e o sistema completo no qual estão inseridas. Nos programas utilizados, há o cálculo do número de vezes que uma linha axial intercepta a outra, e a partir disso, surgem as medidas sintáticas.

As medidas sintáticas utilizadas neste trabalho serão Integração, Conectividade e Escolha (Choice). A medida de Integração é considerada a principal da Sintaxe Espacial e é importante em estudos que buscam compreender o fluxo de veículos e pedestres, bem como a lógica de localização do uso e ocupação dos espaços urbanos, o que se encaixa positivamente nesta pesquisa.

Por meio da Integração, pode-se entender os espaços como mais "rasos" e "profundos" no sistema analisado. No entanto, essa conceituação está relacionada à distância topológica, que difere da distância métrica. Cada linha conectada a outra em seu eixo está a um passo topológico dela.

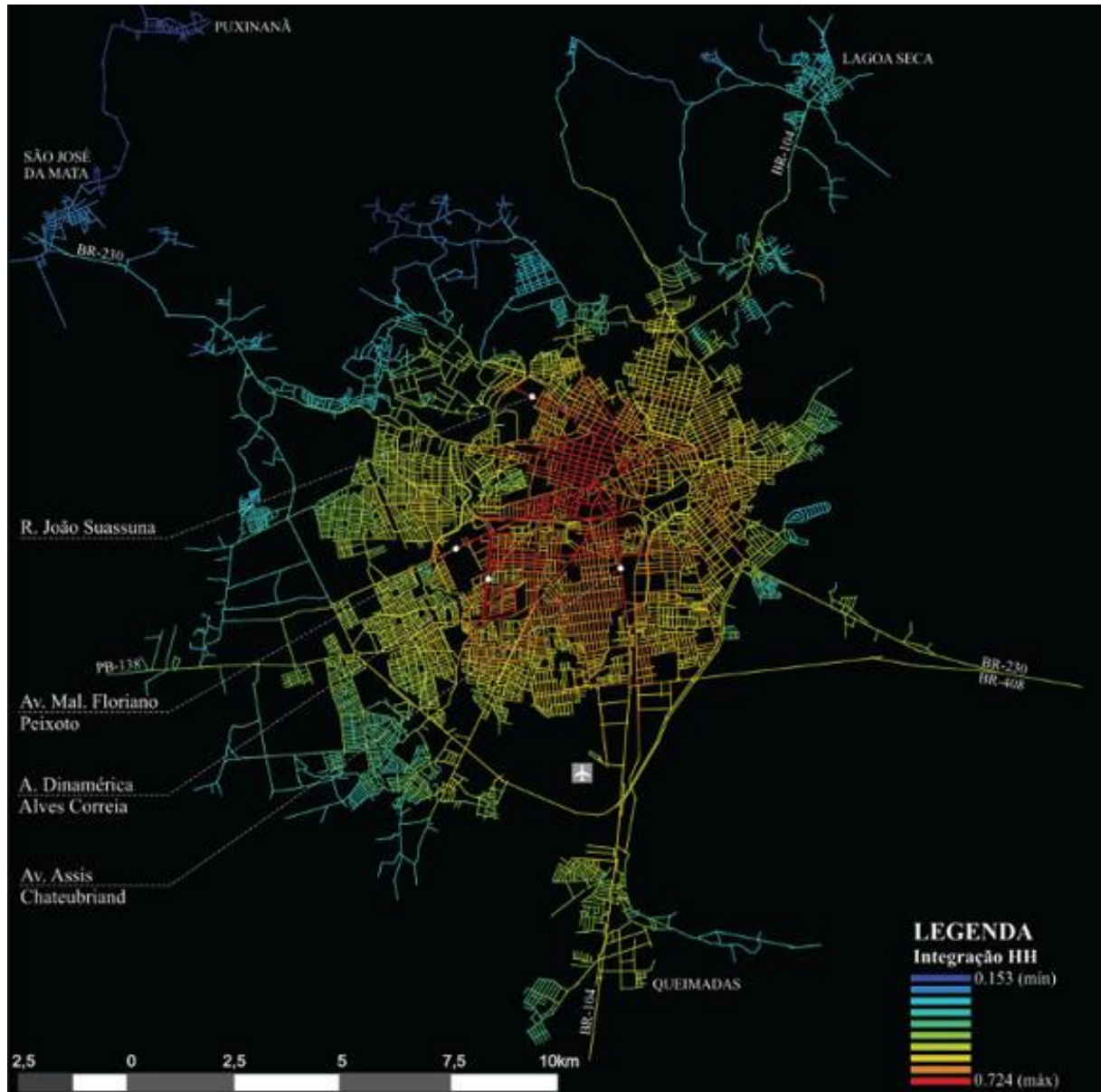
Pode-se interpretar, portanto, que quanto maior for a quantidade de passos topológicos de uma linha comparada a outra e ao sistema, mais segregado este eixo estará. Quanto menos passos topológicos tiver uma linha em relação à outra, mais integrado estará. Saboya (2017), esclarece que, ao tratar da profundidade em relação à distância topológica, utiliza o mesmo raciocínio: "a profundidade média de uma linha axial (MD) é obtida pela somatória das profundidades de todas as linhas axiais em relação a ela, dividida pelo número total de linhas menos um". As vias mais rasas estão mais próximas umas das outras, enquanto as vias mais profundas se caracterizam como mais segregadas, pois encontram-se a mais passos topológicos do seu eixo.

Na Figura 25, temos um exemplo da escala cromática utilizada nos mapas da SE. As cores frias caracterizam os espaços mais segregados, como pode ser observado nas áreas periféricas de Campina Grande, que se encontram neste padrão de cor. Quanto mais quentes as cores forem, mais integrados serão os espaços, como é possível perceber no centro, no núcleo do mapa, onde há o maior número de vias mais integradas.

A conectividade da linha axial está relacionada à quantidade de linhas que a intercepta. Linhas com maior conectividade normalmente são vias que representam uma importância maior para o sistema viário. Gurgel (2016), enfatiza que elas

promovem potencialmente acesso a um grande número de outras linhas axiais. Sendo assim, quanto mais interseções uma linha axial tiver, mais conectada ela será.

Figura 25 - Representação Axial RM Campina Grande-PB.



Fonte: Gurgel (2016).

Um exemplo em Campina Grande-PB seria a Avenida Marechal Floriano Peixoto, por ser a via mais extensa da cidade no sentido Leste-Oeste e uma das avenidas principais (se não a principal). Há um número maior de ruas que se conectam a ela, influenciando em sua conectividade. Segundo Castro (2016, p.1), a medida sintática Choice (escolha) é baseada na centralidade de atravessamento (betweenness).

A medida calcula a probabilidade de se atravessar um determinado segmento a partir de todos os outros pontos de origem e destino. Através desta medida, pode ser extraída a característica de maior potencial de escolha e menor potencial de escolha. Para a execução destas análises axiais, são necessários softwares específicos.

O software mais utilizado nas avaliações de medidas sintáticas dos trabalhos estudados é o DepthMap, desenvolvido na UCL (University College London) para elaboração de análises espaciais. Este programa computacional possibilita modelar o sítio estudado e quantificar as relações interdependentes entre os componentes do sistema, proporcionando melhor leitura dos dados numéricos do DepthMap. Após a investigação das questões dos sistemas estudados, há a conversão dos valores numéricos em uma escala cromática, facilitando a leitura dos resultados.

Outro software que está sendo abordado constantemente nas pesquisas envolvendo sintaxe do espaço é o QGIS. O QGIS é um software gratuito utilizado principalmente por estudantes e profissionais das áreas de urbanismo, geografia, agronomia e arquitetura. Trata-se de uma ferramenta de geoprocessamento baseada no Sistema de Informação Geográfica (SIG) e compatível com diversos sistemas operacionais conhecidos, tais como Windows, Linux, Mac OSX, Android, entre outros (CASTRO, 2022). Com este software, é possível criar mapas georreferenciados, realizar análises com imagens de satélite, utilizar bases de dados georreferenciadas, categorizar análises urbanas, bem como implementar vetores, dentre diversas outras funções disponíveis na ferramenta.

O software QGIS também permite a instalação de plugins que podem explorar parâmetros complementares, envolvendo análises urbanas, como as ferramentas (plugins) Space Syntax Toolkit e Place Syntax Tool. Além disso, os arquivos produzidos pelo software DepthMap são compatíveis com o SIG. Ao utilizar estudos que envolvam a estrutura urbana na pesquisa, torna-se importante elucidar os principais fatores que facilitam ou limitam a situação de abandono na Estação Nova, com base na sua inserção no contexto urbano.

Portanto, a localização e as características da malha viária são fatores essenciais a serem investigados. Se o objeto de estudo estiver inserido em uma área totalmente desconectada e segregada do sistema viário municipal, isso pode ser um dos motivos propulsores para a não utilização do espaço. Porém, se, ao inferir o parâmetro de conectividade e de integração no sistema do recorte, nas análises

constar a integração junto à malha da cidade, há uma ruptura na hipótese inicial, fomentando questionamentos que devem ser respondidos em conjunto com outras análises, utilizando técnicas semelhantes ou diferentes.

É justamente a correlação entre mapas sintáticos e outros dados da área em abandono que torna agregadora a união destas técnicas, viabilizando a discussão de correlações entre os resultados obtidos. Isso contribui com apontamentos mensuráveis no espaço viário da cidade, estudando a disposição de seus componentes morfológicos, como as vias, espaços livres, edifícios, loteamentos, entre outros, avaliando a composição formal e os atores da transformação e produção do espaço urbano.

5 TRILHANDO O ABANDONO: RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste capítulo há a exposição e discussão dos resultados da pesquisa, construídos e sistematizados a partir da aplicação metodológica explicada anteriormente. Para melhor compreensão o capítulo foi dividido em quatro tópicos principais que envolvem os sintomas do abandono material e imaterial, além destes há o capítulo discutindo sobre a análise da situação patrimonial e sua gestão, como também o capítulo de potencialidades e diretrizes. Os tópicos principais são divididos em subtópicos, podendo haver correlação de dados de uma perspectiva metodológica fazendo ligação com outra distinta, pois, trata-se de um objeto com interações complementares e conectadas.

Ao discutir o abandono, que já teve sua conceituação abordada, esta pesquisa apresenta duas etapas principais: o abandono envolvendo os danos e características da forma do ambiente construído, como ruínas, aspectos morfológicos e sinais característicos do abandono estrutural; e o abandono imaterial, relacionado às sensações subjetivas geradas inconscientemente. Neste último caso, pode-se incluir também a ausência de uso e visibilidade perante os usuários ou não usuários.

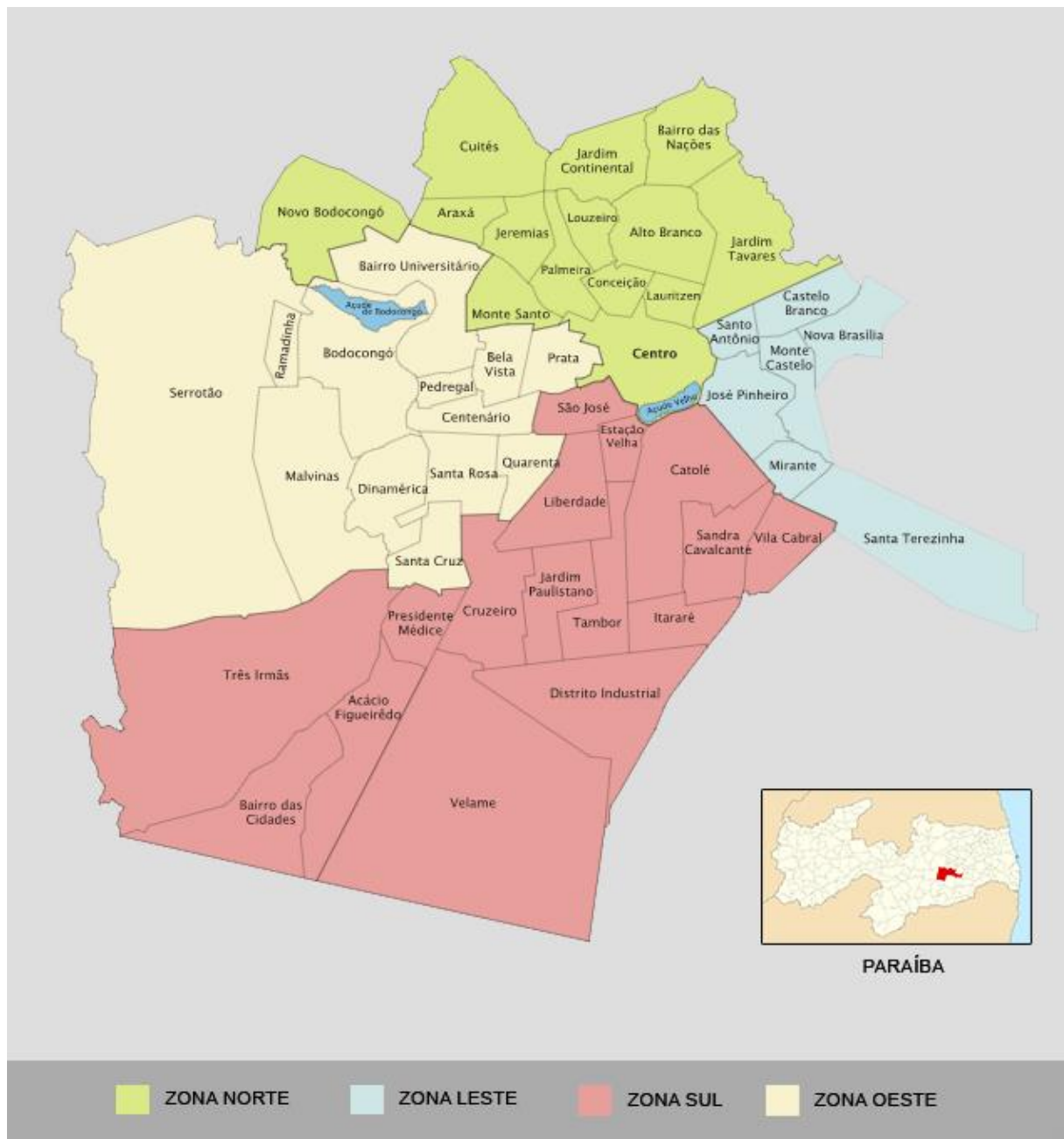
O termo "sintoma" é utilizado por fazer referência ao conceito de Arquiteturas do Abandono, do pesquisador Eduardo Rocha (2010), o qual aborda discussões filosóficas e intertextualidades com vários campos do conhecimento. Segundo Germaine Guex (1973), em seus estudos, ele fala sobre os sintomas característicos do abandono.

“destaca duas manifestações características do abandono, dentre tantas outras possíveis: a angústia e a agressividade. É sobre um tripé que a angústia de um abandono desperta, da agressividade que a faz nascer e da consequente não-valorização de si próprio que se edifica toda uma sintomatologia” (GUEX, 1973, p. 29).

Ao demonstrar, nos capítulos anteriores, parte da análise documental que corrobora na construção histórica do Pátio Ferroviário abordado, é possível conectar as transformações ocorridas com as que serão expressas nas discussões. O Pátio Ferroviário da Estação Nova de Campina Grande, Paraíba, está situado no bairro quarenta, nas intermediações das ruas Av. Professor Almeida Barreto nº 37, R. Valdy Araujo Gama e a Tv. Almirante Barroso. Na Figura 26, há o mapa de Campina Grande dividido entre suas zonas e setores.

O bairro quarenta, onde está situado o pátio ferroviário, localiza-se na Zona Oeste e tem como bairros circunvizinhos o Centenário, São José, Liberdade, Cruzeiro e Santa Rosa. Segundo o IBGE, os três últimos citados estão entre os nove bairros mais populosos de Campina Grande. A área dos bairros conectados é caracterizada por densidade populacional relevante para a cidade, identificando a influência do desenvolvimento radiocêntrico e a proximidade do Quarenta ao bairro do Centro.

Figura 26 - Mapa de Campina Grande dividido com suas zonas e bairros.



Fonte: Elaborado pelo autor, dados extraídos da PMCG (2022).

Segundo o IBGE (2021), Campina Grande tem uma densidade demográfica de 648,31 hab/km², sendo a segunda cidade interiorana mais populosa do Nordeste. A primeira posição é ocupada por Feira de Santana, localizada na Bahia. Esses índices de alta população influenciam diretamente na densidade construtiva do município. Devido à alta densidade demográfica da cidade e à presença de bairros com grande número de habitantes, a característica da poligonal na qual o pátio está inserido apresenta alta densidade construtiva e baixa lacunaridade, como pode ser observado na Figura 27 com o mapa satélite da área.

Figura 27 - Mapa do Pátio Ferroviário da Estação Nova e seu entorno imediato.



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado do Google Street View (2022).

Em seus estudos sobre lacunaridade intra-urbana, Barros Filho *et al.* (2016) avaliaram a distribuição dos espaços vazios em um padrão espacial na cidade de Campina Grande. Foram avaliados parâmetros de densidade, empacotamento, dispersão e permeabilidade da estrutura geométrica espacial. Foi constatada a reprodução do modelo centro-periferia, que ocorre nos bairros mais próximos ao centro, como é o caso do bairro quarenta, onde se situa o objeto de estudo desta pesquisa. Os bairros circunvizinhos apresentam valores de lacunaridade mais baixos

do que os bairros da borda do perímetro urbano. Um dos exemplos citados no trabalho é um recorte que inclui o pátio ferroviário da Estação Nova, que representa uma lacunaridade muito baixa, caracterizando o alto adensamento da região do bairro quarenta e a formação por pequenos lotes e edificações. A Figura 28 representa um dos resultados da análise e mostra que as áreas vazias são predominantemente a faixa de domínio do pátio ferroviário, um campo de futebol e as vias coletoras existentes.

Figura 28 - Recorte em que o pátio ferroviário da Estação Nova apresenta baixa lacunaridade.



Fonte: Barros Filho et al. (2016).

Com estas informações, corrobora-se a inquietação em relação à obsolescência funcional existente na área. Mesmo com grande extensão territorial em um contexto de baixa lacunaridade e alta densidade construtiva, não foi gerada a atenção devida dos órgãos responsáveis para que a área não se torne um limite ocioso e inóspito.

A situação de um vazio urbano sendo uma ruptura que inviabiliza a homogeneidade entre o pátio e seu entorno gera danos não só à identidade cultural, que serão discutidos posteriormente, mas também à negligência da importância em gerar áreas qualificadas e que propiciem segurança, locomoção e proveito para a população.

No Mapa de Habitantes por bairro, na Figura 29, destaca o bairro e trecho onde está situado o complexo ferroviário, apesar de não ter um número alto na somatória de habitantes, é entornado por bairros que têm taxas populacionais mais densas, influenciando no número de pessoas que estão correlacionadas com a área em questão. Isso reforça que a estação se insere no contexto urbano com fluxo intenso e com maior adensamento. Não ocorre o processo de migração populacional no recorte

estudado, mas o que influencia em ter um número menor, comparado aos circunvizinhos, é principalmente a extensão territorial do bairro, que é menor e, consequentemente, atende a um número reduzido de moradores.

Figura 29 - Mapa de habitantes por bairro em Campina Grande-PB.



Fonte: Elaborado pelo autor, dados IBGE (2022).

Segundo o IBGE (2010), o município de Campina Grande é classificado como cidade média e possui a nomenclatura de Capital Regional B19. Este dado representa uma influência expressiva na dinâmica regional. Os critérios levantados nesta descrição estão relacionados à gestão territorial, níveis de centralidade dos poderes executivo e judiciário, qualidade e quantidade de equipamentos públicos e serviços urbanos, além da comercialização e implantação de empresas.

Maia (2014), em suas discussões, explora o processo de urbanização brasileira e remete à setorização espacial como um divisor de classes sociais de acordo com a valorização do solo em que residem. Segundo a autora, a expansão é marcada pelos loteamentos oficiais destinados à população com maior faixa salarial, e, consequentemente, os loteamentos irregulares, clandestinos ou com baixa valorização mercadológica destinados à população de baixa renda.

Esse é um dos motivos da periferização da cidade produzida pelo Estado. Unindo ao que já foi discutido anteriormente sobre o processo de gentrificação, que incitou/incita parcela da população com faixa salarial mais baixa a ser o perfil que reside em regiões portuárias, antigas fábricas, indústrias e estações abandonadas, é possível notar essas características ocorrendo com os cidadãos residentes no entorno imediato do pátio ferroviário da Estação Nova.

De acordo com o IBGE (2022), a faixa salarial predominante no bairro do Quarenta em Campina Grande é de 1 a 3 salários mínimos no máximo, como pode ser conferido no Mapa de faixa salarial da Figura 30. Enquanto isso, em alguns bairros circunvizinhos, parte dos residentes têm média salarial de até 6 salários. Apesar da proximidade com o bairro do Centro, que tem um dos metros quadrados mais caros de Campina Grande, a média da poligonal da população é de faixa salarial mínima, o que é preocupante.

Portanto, pode-se fazer a correlação existente entre as áreas de baixo interesse e a classe social pertencente. Isso possibilita inferir que a característica atual do pátio ferroviário pode ser um condicionador do padrão social dos usuários que residem em seu entorno imediato. Visto que as áreas de baixo interesse, por conta de motivos instigadores distintos, influenciam na escolha de moradia de pessoas com faixa salarial menor.

Figura 30 - Mapa de faixa salarial dos bairros circunvizinhos a Estação Nova.



Fonte: Elaborado pelo autor, dados IBGE (2022).

Referente ao processo de formação através de setores com população de baixa renda, Bonduki (1998) discorre:

[...]. A habitação, principalmente dos setores de renda mais baixa, deixou de ser produzida em moldes tipicamente capitalistas, passando a ser considerada uma questão social, esfera da ação do Estado, ou produção doméstica, a cargo do morador. Este processo foi fundamental para a formação das periferias, vale dizer da maior parte das cidades brasileiras contemporâneas, com todos seus dramáticos problemas. (BONDUKI, 1998, p. 316-317).

Em muitas cidades brasileiras, as estações situam-se em sua borda periférica, como exemplos podemos citar as estações de Jaguarão, no Rio Grande do Sul, a Estação Engenheiro Bacelar, a de Cachoeira e a de Amparo, localizadas em São Paulo, e também a de Itaipu, em Minas Gerais. No entanto, as estações de Campina Grande estão localizadas na gênese urbana e geram impacto em sua malha, além de influenciarem na composição paisagística e nos fluxos de seus usuários ao se depararem com a barreira causada pelo pátio da Estação Nova.

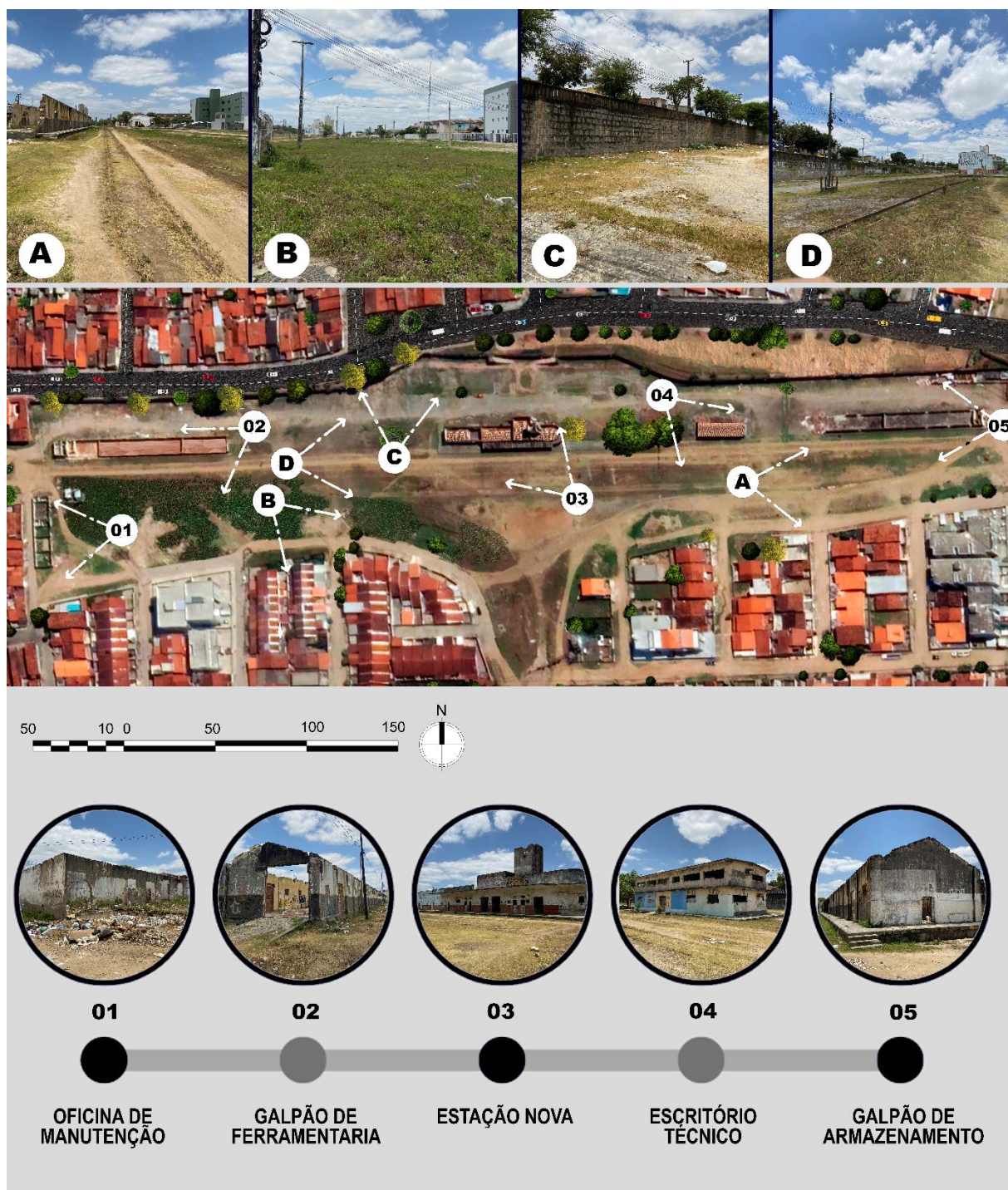
A obsolescência funcional e o vazio urbano auxiliam no processo de produção do espaço de forma espontânea e descontrolada, havendo construções que ignoram códigos de obras e regulamentações construtivas, fomentando ainda mais assentamentos espontâneos com baixo padrão construtivo, muitas vezes gerando riscos para seus próprios moradores. Sabendo disso, dá-se continuidade às discussões para melhor compreender os elementos que caracterizam essas inquietudes.

Sobre o abandono material, Forneck e Rocha (2020, p.17), caracterizam como "as marcas do abandono na própria edificação, uma mutilação, retaliação. Está explícito o processo de arruinamento, de deterioração da obra". É notável que as características citadas são encontradas em todos os componentes do pátio da Estação Nova.

No entanto, para definir esses componentes como abandonados, é preciso que os sintomas do abandono sejam verificados e expressos, confirmando o abandono suposto. Para iniciar a caracterização do abandono material, é importante fazer uma leitura do lugar, o que é conferido na Figura 31 e nas próximas discussões que caracterizam os espaços que compõem o complexo ferroviário.

O pátio ferroviário tem uma área aproximada de 48.945m², essa extensão que forma o pátio faz divisa entre os bairros do Quarenta e Centenário. Como pode ser observado na Figura 31, o vazio urbano composto pela área de manobra, havia em sua composição duas praças: Praça da Estação e a praça da 8 residência), que, permitiam trocas sociais em épocas que o espaço era usufruído pela população.

Figura 29 - Mapa de leitura do lugar - Pátio Ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

As imagens e ângulos de visão auxiliam na compreensão da dimensão do espaço e de seus componentes. Na Figura 31, podemos observar os edifícios e galpões que compõem o pátio, como o Galpão de Armazenamento, o Escritório Técnico, a Estação Nova, o Galpão de Ferramentaria e a Oficina de Manutenção.

O Galpão de Armazenamento, construído no final da década de 1950, era originalmente utilizado como almoxarifado e transbordo de mercadorias que passavam pela Estação Nova, situado na extremidade leste do pátio e apresenta características formais de pavilhão (MELO *et al.*, 2022).

O Escritório Técnico, o segundo componente do complexo ferroviário no sentido Leste-Oeste, identificado na Figura 31 com numeração 04, era responsável pelas demandas da gestão do pátio ferroviário e tinha caráter administrativo do setor de engenharia e negócio da área.

A Estação Ferroviária Nova de Campina Grande, o elemento mais importante do complexo, situada centralmente no pátio e identificada na Figura 31, era o ponto de partida e chegada dos trens que passavam pelo complexo, com espaços para bilheteria, banheiros, salas de apoio e a plataforma de acesso aos vagões.

O Galpão de Ferramentaria, destacado na Figura 31 como 02, tinha como principal função o armazenamento de ferramentas e suporte para os maquinários, incluindo a responsabilidade de guardar e produzir ferramentas. Na memória de Raimundo Nunes, um dos ferroviários, segundo (Maia, 2009, p.146), é mencionado que "Quando estragava uma máquina aqui...eles tiravam peça de uma outra que estava aí encostada e punha nela" e era justamente no Galpão de Ferramentaria que ocorria esse processo logístico de troca, adaptação e manutenção das ferramentas, além da produção.

A Oficina de Manutenção, com a menor área construída do pátio ferroviário, tinha como função principal o suporte técnico e logístico, destinada à manutenção dos componentes do equipamento urbano como os trens, trilhos, vagões e parte destes. As características do pátio ferroviário conferem também os portes que as estações são definidas, podendo ser de pequeno, médio ou grande porte, de acordo com os espaços e equipamentos existentes. Sobre essa definição de porte, a RFFSA caracteriza:

No caso das estações, podemos classificá-las em pequeno, médio e grande porte". Geralmente o programa básico de uma estação de pequeno porte inclui a sala do agente, a do telégrafo, a sala de espera ou hall, onde se encontram a bilheteria e o armazém. Algumas delas possuem seu corpo a

residência. As estações de médio porte construídas em polos ferroviários importantes, além das áreas citadas anteriormente para as estações de pequeno porte, possuem o bagageiro e o pavimento superior onde se encontra a casa do agente ou escritório. Em alguns casos o armazém de cargas funciona em prédio independente. As estações de grande porte, em geral construídas nas capitais, não necessariamente como estações terminais, abrigam a administração da ferrovia. (RFFSA, 1991, p.21)

Seguindo a definição da RFFSA (1991), e considerando os equipamentos que compõem o pátio ferroviário, a Estação Nova é classificada como de grande porte. Esses dados indicam que, apesar de não ser uma capital, Campina Grande possui um polo ferroviário complexo e completo, que desperta grande potencial econômico e estratégico.

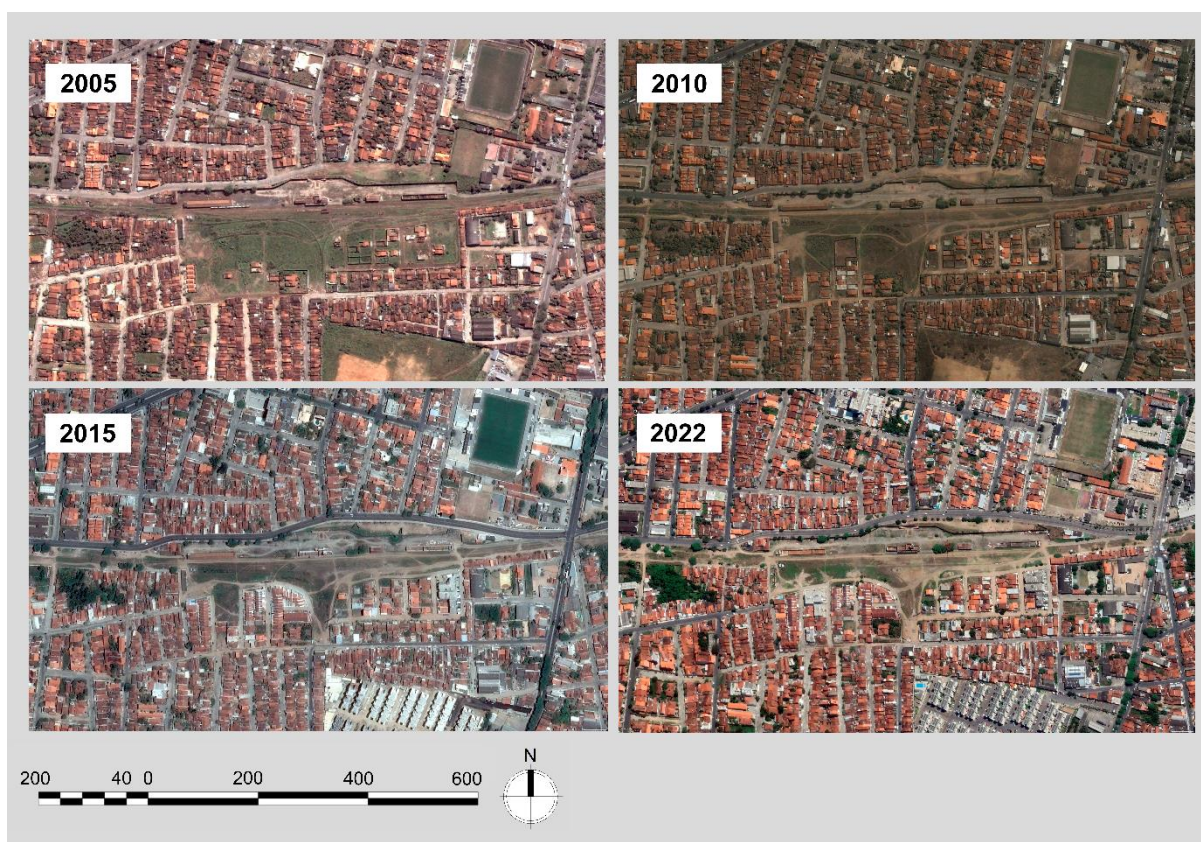
Configuração espacial do Pátio Ferroviário de Campina Grande-PB.

Os estudos da forma urbana podem ser considerados como pontes entre o espaço e as interações sociais que o mesmo produz ou é produzido. O uso da morfologia é capaz de desvendar investigações de diferentes variantes. Nesta pesquisa, a forma do ambiente construído é apresentada através de mapas temáticos e sintáticos que expressam características ambientais, formais, urbanas e sociais.

Isso acrescenta uma abordagem sistêmica para compreender as características que tangem o pátio ferroviário da Estação Nova e seu estado de abandono, utilizando a lente do espaço como condicionador de algumas possibilidades e limitações que corroboram ou não no estado atual do objeto analisado. A Figura 32 representa o mapa cronológico da poligonal analisada e seu entorno imediato entre os anos de 2005, 2010, 2015 e 2022. É possível perceber, principalmente nas proximidades da Estação Nova, o progressivo aumento construtivo ao longo dos anos.

Há um salto considerável em termos de adensamento entre os anos de 2005 e 2022, mas a diferença principal pode ser percebida no recorte temporal 2010-2015. A Figura 32 complementa os dados de lacunaridade anteriormente expostos. Ocorre uma questão paradoxal: apesar do vazio urbano acrescido de prédios em ruínas e estado de deterioração por sua extensão de aproximadamente 700m de comprimento, ao invés desses fatores de abandono e incúria criarem repulsa e influenciarem em menor densidade construtiva, justamente pelo fato dessa situação não oferecer qualidades ambientais convidativas, ocorre o caminho inverso.

Figura 32 - Mapa cronológico do entorno do pátio ferroviário da Estação Nova.



Fonte: Google Street View, adaptado pelo autor (2022).

Ao mesmo tempo, apesar de haver densidade construtiva, no relato de experiência dessa pesquisa confirma que as pessoas evitam caminhar pelo percurso do pátio. Independente do contexto problemático, houve aumento considerável do uso do solo lindeiro ao espaço da estação e dos equipamentos ferroviários. Como se dá a rotina desses usuários não se sabe, porém, já foi inferido que os cidadãos deste recorte se encontram na faixa salarial de até 3 salários mínimos.

A Lei nº 6.766/79 estabelece em suas regulamentações os limites das faixas de domínio ferroviária, rodoviária e dutoviária. Além desses limites, ela estabelece que a distância mínima necessária entre os trilhos e área não edificada deve ser de no mínimo 15 metros. A fiscalização de invasão da faixa de domínio e descumprimento do que é estabelecido na lei é de responsabilidade municipal. Utilizando o mapeamento por meio do software Google Earth Pro, foi possível identificar três áreas invadidas na faixa de domínio do pátio ferroviário da Estação Nova, destacadas na Figura 33 por uma área pontilhada em amarelo.

Figura 33 - Mapa do recorte estudado, vista satélite. Invasão da faixa de domínio.



Fonte: Google Earth Pro, adaptado pelo autor (2022).

Embora o transporte de passageiros esteja desativado, os órgãos responsáveis ainda não se pronunciaram sobre a flexibilização da construção ou da área edificada próxima à faixa de domínio. Este tipo de invasão põe em risco a integridade física das pessoas que moram ou transitam na região. Este é um problema que ocorre em outros pontos do Brasil. Lang (2007), explica como uma questão semelhante foi solucionada no Rio de Janeiro:

“na Favela do Arará, uma das maiores invasões da faixa de domínio, no acesso ao Porto do Rio de Janeiro. Nessa comunidade, por meio de uma parceria entre a MRS Logística, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (SMH), Ministério das Cidades e a Cia Docas do Rio de Janeiro está sendo possível revitalizar o acesso ferroviário ao porto do Rio de Janeiro. Foram removidas 380 construções irregulares, construídos muros de concreto e duas passagens inferiores” (LANG, 2007, p.56).

Seria mais compreensível se um vazio urbano formado por construções deterioradas estivesse em um contexto escasso de equipamentos públicos e de serviços. Há a questão patrimonial, conflito de posse do equipamento e negligência da gestão como fatores deste paradoxo.

Como é possível verificar no Mapa de Marcos Referenciais e Mobilidade Urbana da Figura 34, em suas intermediações e nas dos bairros circunvizinhos situam-se: o Museu do Algodão (antiga e primeira estação ferroviária campinense); o Parque Açude Novo, uma área com espaço bastante arborizado; o Terminal de Integração (para embarque e desembarque de ônibus de rota municipal); e o Parque da Criança (uma área livre pública voltada para o lazer dos campinenses). Além dos já citados, há próximo à estação: o Museu, hospitais, centro comercial, empresariais e o Açude Velho (conhecido como o cartão postal da cidade).

Figura 34 - Mapa de marcos referenciais e de mobilidade.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

No mapa de hierarquia viária, é possível compreender, nas intermediações do entorno, quais são as vias arteriais, coletoras e locais. Juntamente com essa informação, a Figura 35, através da iconografia, destaca onde estão situadas as paradas de ônibus do entorno das estações.

É possível inferir que a população residente das intermediações da estação precisa caminhar de 200 a 600 metros para uma parada de ônibus mais próxima, a depender do destino pretendido. A zona sudoeste é a menos favorecida no que se trata da quantidade de paradas de ônibus existentes.

Figura 35 - Mapa de hierarquia viária da área estudada.



Fonte: Elaborado pelo autor, dados SEPLAN- Campina Grande (2023).

Costa (2015) em suas análises com dados obtidos da Prefeitura Municipal de Campina Grande e a Secretaria de Planejamento, obteve como resultado alguns dados proporcionais dos usos de modais e seu percentual como pode ser observado na Tabela 6.

Tabela 6 – Dados por modal de transporte em Campina Grande-PB.

Modal	Viagens/dia	Percentual
A pé	241.774	43.8
Ônibus	144.575	30.8
Automóvel	97.739	20.6
Bicicleta	23.970	1.6
Taxi	4.664	2.4
Outros	34.625	0.8
Total	547.346	100

Fonte: Costa (2015) adaptado pelo autor.

Utilizando ambos os recursos, o mapeamento e a tabela, podemos considerar que o ônibus se configura como o segundo principal meio de transporte no município de Campina Grande. O modal a pé, por sua vez, encontra-se na primeira posição de uso. Entretanto, observa-se um déficit na quantidade de paradas de ônibus, visto que

muitas pessoas precisam transitar por uma distância relativamente longa para chegar ao ponto de ônibus mais próximo. Isso pode ser especialmente desafiador para aqueles que possuem alguma limitação física ou possuem horários restritos para trabalhar. A caminhada longa até o ponto de ônibus, nesses casos, pode configurar-se como um obstáculo significativo.

Outro dado analisado é o percurso a pé. Os residentes das casas do entorno imediato ao complexo ferroviário saem prejudicados no contexto de sua situação. Se analisarmos que 43% da população campinense (incluindo os usuários do entorno) utiliza predominantemente o modal a pé como forma de transporte, podemos ver que as áreas circundantes à estação têm baixa ou nenhuma caminhabilidade, pelos motivos aqui discutidos: dificuldade de acesso para parada de ônibus, ausência de calçada ou calçadas com barreiras físicas ao transitar, acúmulo de lixo durante o percurso do leito natural e próximo aos prédios do pátio ferroviário, iluminação pública insuficiente, ambiente ocioso e palco de patologias sociais.

A caminhabilidade citada acima é um aspecto essencial do meio urbano, como um "termômetro" da qualidade no caminhar proporcionada pelos espaços por onde os seus usuários transitam. Ela deve assegurar tanto estímulos sociais e atividades quanto ausência de barreiras e clareza estrutural no cotidiano da população, englobando assim funcionalidade, contemplação e outros condicionantes importantes da/na mobilidade pedonal (LYNCH, 1998; GEHL, 2015).

Uma cidade caminhável, segundo o ITDP (2023), deve ser desenhada colocando o pedestre como protagonista, com espaços, calçadas e travessias que tenham rotas conectadas e mais diretas, viabilizando maior conforto e praticidade ao se caminhar pela cidade, com fácil acesso aos equipamentos urbanos e transporte público, dentre outros serviços e comércio.

Para fundamentar as correlações possíveis da Sintaxe Espacial e as análises do ambiente construído, Santos (1998, p.32), afirma que é "um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento". Para melhor compreender a influência da malha viária, foram aplicadas análises sintáticas da malha de Campina Grande-PB através do software DepthMap e Qgis. Isso possibilitou elaborar mapas de integração global, mapa de escolha normalizada - NACH, mapa de integração normalizada - NAIN e o mapa que une ambas medidas sintáticas, o INCH, que se mostra em alguns casos mais

completo. A base dos mapas com as linhas axiais traçadas e corrigidas foi extraída do estudo de Renato Saboya e Ana Paula Gurgel sobre Campina Grande-PB.

No resultado do mapa de integração, foi possível inferir quão integrado ou segregado está o recorte de estudo em relação a todo o sistema da malha de Campina Grande. A maneira como o complexo ferroviário se distribui pelo espaço intraurbano retrata aspectos favoráveis ou conflitantes para a acessibilidade topológica na malha viária, bem como para a sua possibilidade de integração com outros componentes do espaço urbano. No mapa de integração e no mapa de integração normalizada, é possível observar a acessibilidade topológica de um determinado sistema viário. Juntamente com a medida Choice, é a medida mais utilizada na Sintaxe do Espaço para a compreensão da acessibilidade urbana.

O mapa sintático de segmentos representado na Figura 58 identifica, com os valores máximo e mínimo, respectivamente, os segmentos mais integrados e os mais segregados em relação a todos os outros do sistema. Na ampliação elucidada na imagem, é possível confirmar, com o padrão de cor, que as vias interligadas ao pátio ferroviário apresentam alta integração com o sistema viário campinense. É uma área com alta acessibilidade topológica e com os sistemas mais rasos, facilitando o seu acesso. Ressalta-se que a medida sintática NACH é a medida de escolha normalizada.

Os resultados expressam a probabilidade de atravessar determinado segmento. Quanto maior forem as possibilidades de escolha, o índice de NACH identifica no mapa as tonalidades quentes (vermelho/laranja). Quanto menos possibilidades determinado segmento tiver, a partir de todos os outros pontos de origem e destino do sistema, menos possibilidades de escolha ele detém. Consequentemente, os segmentos com essas características ficam na tonalidade fria (azul).

Segundo Sposito (2006), são indispensáveis as discussões em torno do centro/centralidade urbana ao tratar do crescimento territorial e do processo de transformações urbanas. A análise do todo, como ele se configura, permite compreender de forma mais completa as facetas e diversas nuances. Até aproximadamente a década de 1970, as cidades brasileiras possuíam, segundo a autora supracitada, um centro único e monopolizador, que predominava nas atividades de comércio e serviços. Em cidades maiores, havia "representantes" deste centro, divididos em outras áreas da cidade, chamados subcentros. Os subcentros

não possuíam as mesmas características e dimensões do centro principal, mas tinham funcionalidade e demanda similares.

Holanda et al. (2015), ao viabilizarem a compreensão dos aspectos do centro/centralidades, conforme explicado sua importância nos estudos de Maricato (2006), realizam a caracterização de três conceitos de centro. Segundo os autores, as cidades possuem o centro funcional, o centro demográfico e o centro morfológico.

“O centro funcional é também denominado como o Centro de Comércio e Serviços (CCS), é ponto em torno do qual se concentra a maioria dos empregos e serviços na escala da cidade.

O centro demográfico é o ponto que minimiza a distância métrica per capita média para os habitantes da cidade, ou seja, é o centro com maior densidade populacional, principalmente residencial.

O centro morfológico é o ponto mais acessível topologicamente da cidade, ou seja, aquele que chegamos com menos inflexões de percurso (conversões), em média, a partir de todos os demais pontos da cidade, considerando o sistema viário, conceito de acessibilidade a partir da Teoria da Sintaxe Espacial” (Holanda et al. 2015, p.17).

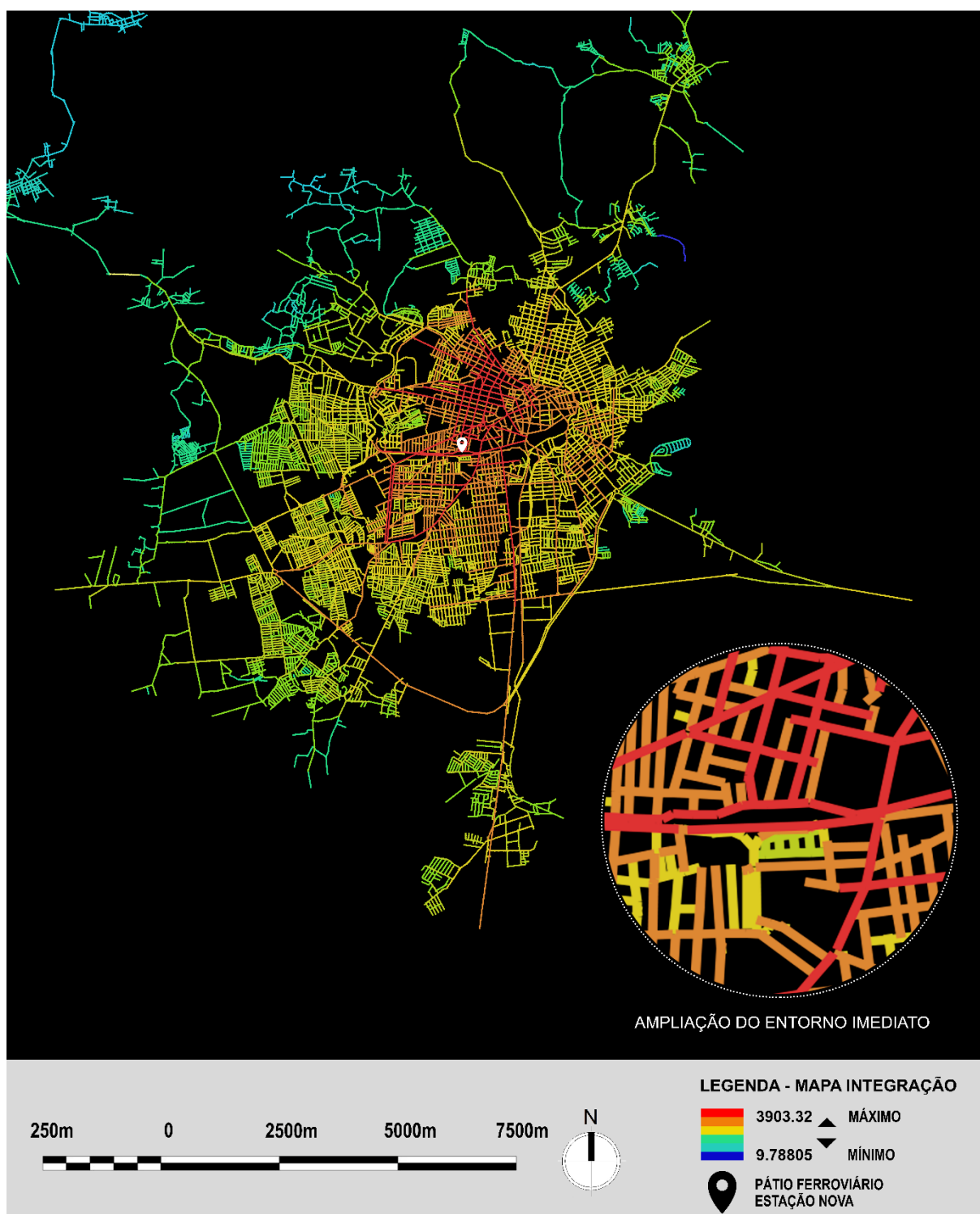
O centro morfológico é o ponto mais acessível topologicamente do sistema, segundo Holanda et al. (2015, p.17), “aquele a que chegamos com menos inflexões de percurso (conversões), em média, a partir de todos os demais pontos da cidade, considerando o sistema viário (conceito de acessibilidade a partir da Teoria da Sintaxe Espacial)”. Portanto, nas análises realizadas com os mapas INCH, NACH, NAIN, é inferido que a Estação Nova de Campina Grande está localizada numa área central próxima ao centro morfológico, centro funcional e centro histórico de Campina Grande-PB.

De acordo com Holanda et al. (2015), podemos observar algumas correlações além do fato da Estação Nova está numa posição espacial integrada e acessível, como por exemplo o centro morfológico estar comumente associado ao núcleo de origem da cidade, ao Centro antigo. Segundo Villaça (2001) e Holanda et al. (2015), o centro antigo é comumente o primeiro centro existente no âmbito urbano de um município. É nele que se encontra o berço da cidade e sua progressiva expansão. Nesse centro, há a presença dos primeiros comércios e de edificações importantes.

Diante do exposto, é essencial ressaltar que a malha viária e posição espacial permite e potencializa as características de proximidade ao local de trabalho, tendo em vista que o pátio estudado está próximo ao centro funcional, como também tem um número relevante de conectividade com outras vias, configurando boa

acessibilidade ao espaço. A área tem ligações ao centro histórico campinense, permitindo refletir sobre os processos de abandono envolvido na Estação, mas com outros componentes patrimoniais próximos e que estão conservados estruturalmente, como é o caso da Estação Velha.

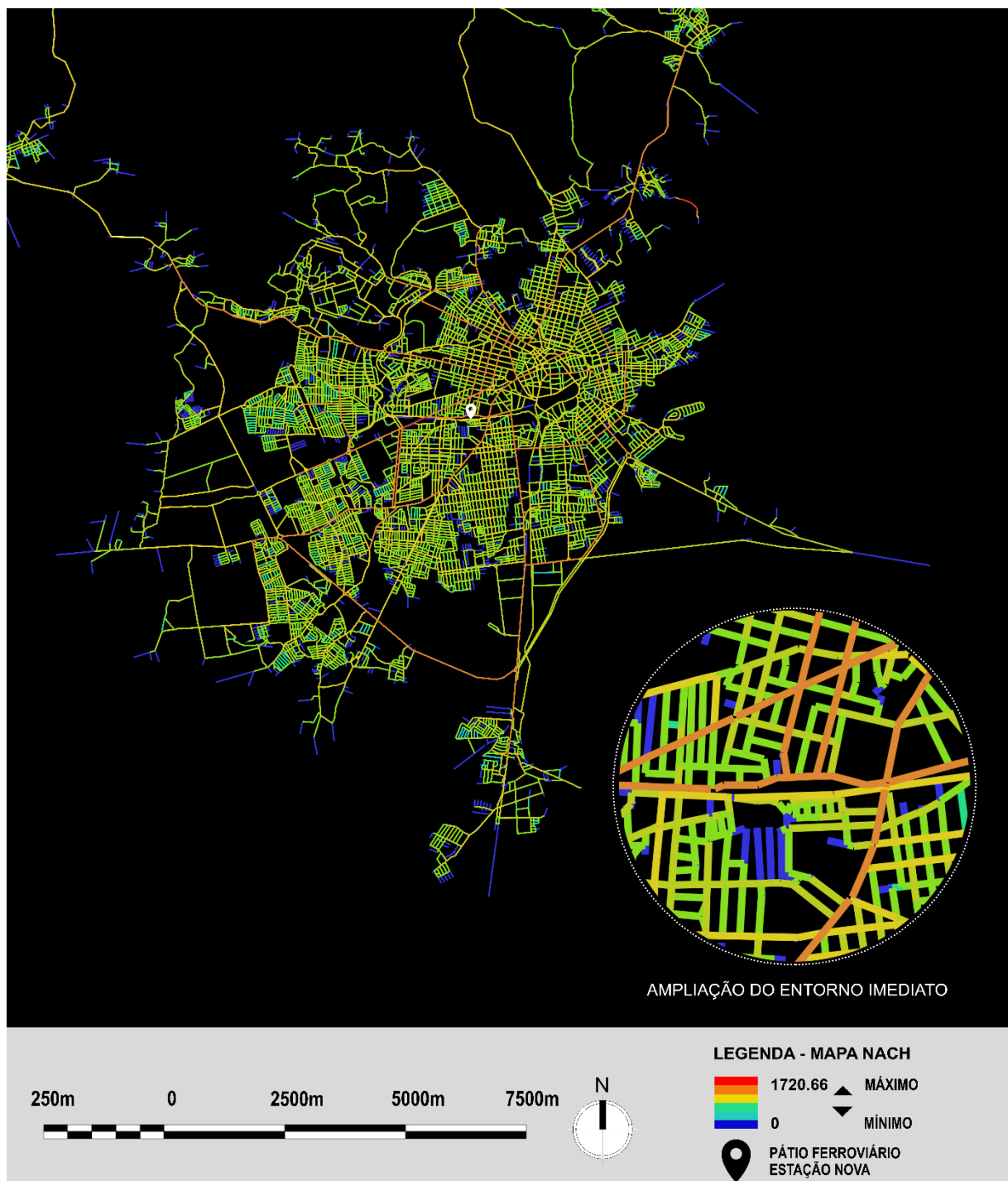
Figura 36 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: Integração.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Nas análises do mapa sintático de segmento NACH, é possível visualizar uma variedade de cores. Contudo, como esperado, os segmentos periféricos que se encontram mais distantes topologicamente em relação ao centro urbano estão destacados no mapa com tonalidades frias, como um azul escuro. O índice zero representa a menor possibilidade de escolha, como uma rua sem saída, em que o ponto de origem e destino é o mesmo.

Figura 37 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: NACH.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

No mapa de escolha normalizada (NACH), expressa a probabilidade de se atravessar um determinado segmento a partir de todos os outros pontos de origem e destino, o que permite extrair características de maior potencial de escolha e menor potencial de escolha.

A área ampliada permitiu identificar que as vias principais que circundam a área da estação estão nas tonalidades mais quentes, comparadas a todo o sistema viário. Por estar no núcleo urbano, demonstra boa localização da área e é possível inferir que se o espaço não é utilizado pelos cidadãos, há pouca ou nenhuma responsabilidade da acessibilidade da malha viária para esta questão, conforme é possível visualizar, o segmento tem alto número de possibilidades de atravessamento.

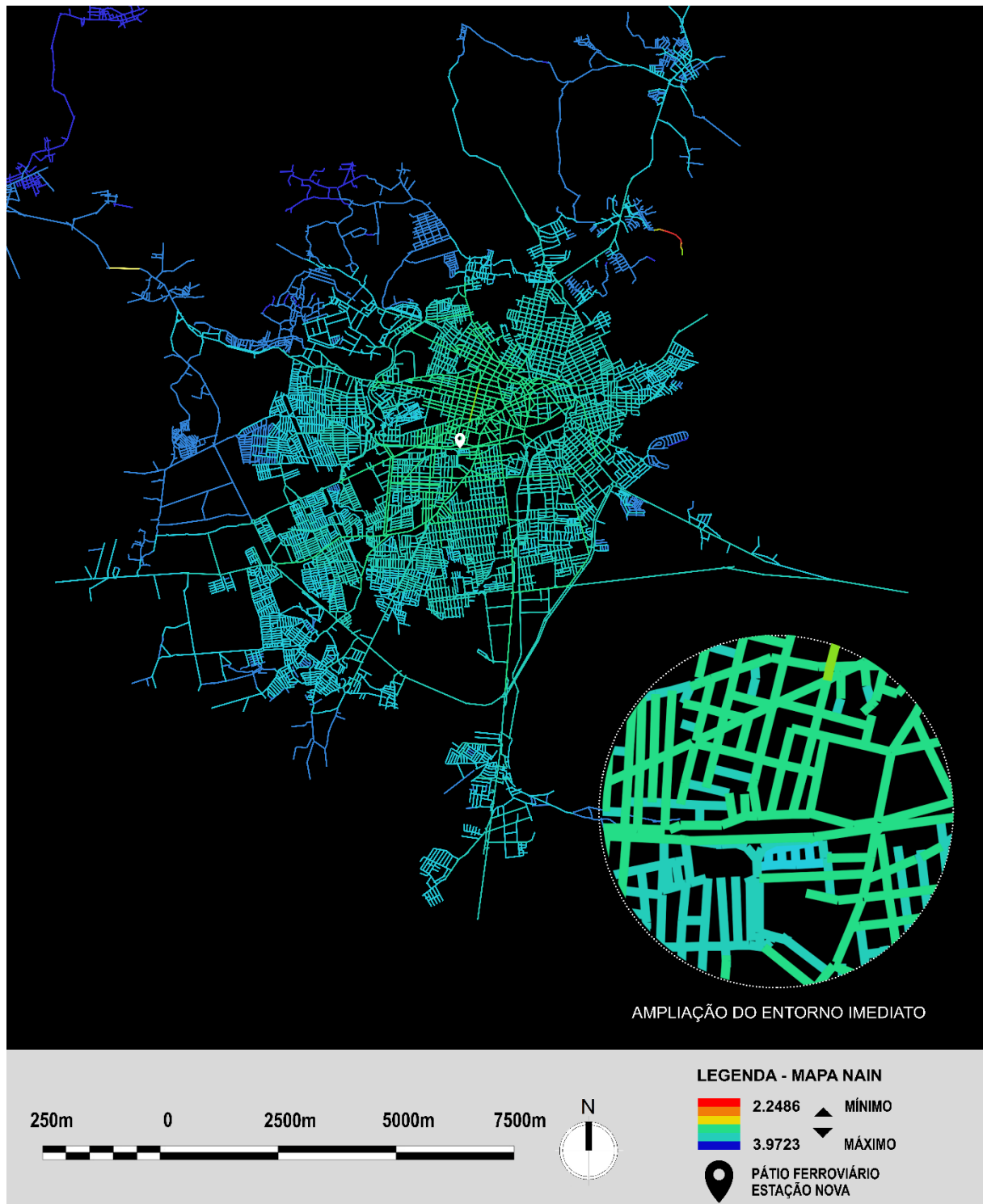
A análise da sintaxe do espaço é um importante instrumento para a tomada de decisões em políticas públicas de transporte e planejamento urbano. Estas informações podem ser utilizadas posteriormente neste trabalho no momento de identificar as potencialidades e indicar diretrizes com base nos dados sistematizados. Tanto para sugestões de novos usos, de requalificação e de reaproveitamento precisa verificar estas questões de configuração do sistema e o perfil que a poligonal possibilita.

De acordo com Hillier e Hanson (1984), as medidas sintáticas do espaço é fundamental para a compreensão das dinâmicas que ocorrem no espaço urbano, pois a forma da cidade influencia diretamente o comportamento humano e as relações sociais. Por exemplo, na área do pátio ferroviário da estação nova, o mapa NACH demonstrou alta possibilidade de escolha para atravessamento. No entanto, é importante destacar que essa análise da malha viária não condiz com a situação do objeto de estudo, pois o espaço encontra-se desterritorializado e, portanto, essa possibilidade de escolha não está ocorrendo na prática.

A utilização dos espaços públicos depende não apenas da acessibilidade física e da malha viária, mas também da apropriação e da percepção que as pessoas têm da área. Se o ambiente é inóspito, com pouco fluxo e sensação de insegurança, as pessoas tendem a evitar o local, independentemente de sua acessibilidade. Portanto, estas análises sintáticas tem como intuito uma outra forma de visualizar a área estudada para descartar ou confirmar se a malha viária poderia ser um fator do ambiente construído determinante no estado de abandono do pátio ferroviário da Estação Nova. Devido a essencialidade de avaliar outros critérios para maior

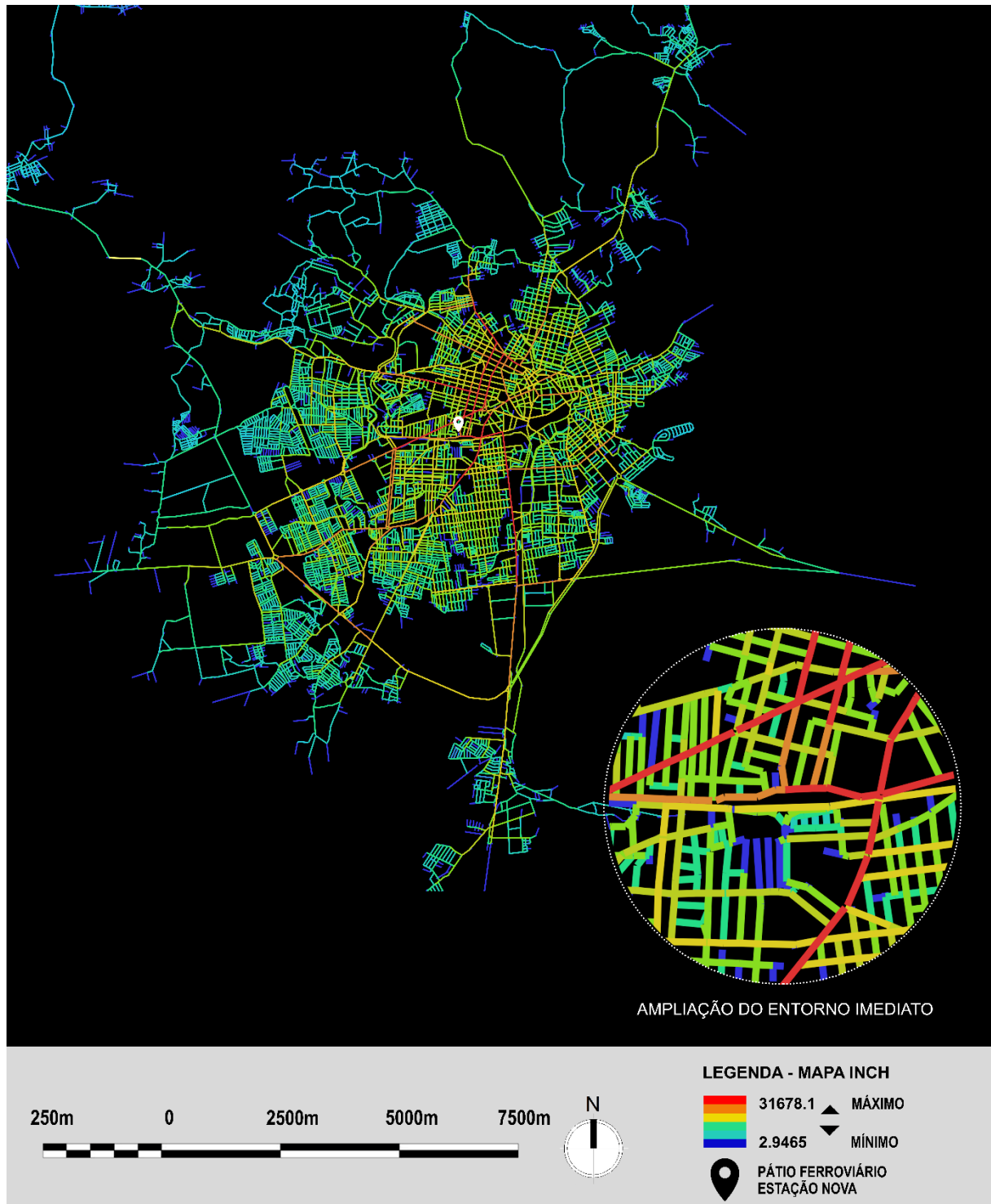
compreensão, este trabalho expõe também a questão da gestão, dos aspectos construtivos atuais e dos aspectos históricos.

Figura 38 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: NAIN.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Figura 39 - Mapa sintático de segmentos, medida sintática: INCH.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

O mapa sintático de segmentos que avalia a medida sintática INCH é considerado um dos mais completos, pois faz uma correlação entre os dados de escolha normalizada e de integração normalizada, resultando em uma análise sistêmica da acessibilidade voltada para o atravessamento e suas possibilidades, bem

como a acessibilidade em termos de quão conectado e raso (uma via integrada) ou quão profundo e desconectado é um sistema, sendo este último um segmento segregado do sistema. Dessa forma, foi possível identificar no mapa da Figura 39 a localização estratégica em que se situa o complexo ferroviário da Estação Nova de Campina Grande.

As travessas presentes no seu entorno imediato em sua borda sul estão caracterizadas no mapa como áreas com dificuldade de atravessamento e, considerando toda a lógica matemática, estas ruas estão segregadas do sistema. No entanto, as ruas paralelas à estação encontram-se bem situadas. Com isso, pode-se constatar que a localização geográfica e a acessibilidade da malha viária contribuem para que o pátio ferroviário seja usufruído, permeado e acessado.

O caráter de abandono expresso pode ser relacionado a outros condicionantes, como a saúde da forma construída, a baixa ou nula caminhabilidade e da falta de gestão e negligência do poder público em relação ao patrimônio ferroviário. Este é um ponto que será analisado e debatido no tópico que envolve a caracterização dos dados sobre o patrimônio do pátio e as nuances envolvidas.

Leitura do lugar

É interessante discutir a atenção dada pelos cidadãos e órgãos públicos aos equipamentos que, em determinado recorte temporal, nos são úteis, atendendo aos interesses pessoais e coletivos, e, portanto, merecedores de atenção, manutenção e valorização. Porém, o que ocorreu com os trens e equipamentos ferroviários reforça a característica efêmera das coisas e dos espaços, enquanto o significado é dado.

O que se discute com estas reflexões não é manter-se preso ao passado e ser limitador do progresso, mas sim a maneira dos posicionamentos tomados, ignorando o contexto social e histórico do patrimônio da sociedade. Carili e Vale (2014, p. 10), acrescentam que, após os equipamentos ferroviários não serem mais úteis, eles ficaram "à mercê da sorte, sem dono, abandonados de suas funções, fechados e a maioria sofreu com vandalismo e deterioração pelo abandono e o tempo". Este vandalismo e deterioração caracterizam o abandono material, que vem sendo explanado por etapas neste trabalho. Nesta linha de raciocínio, Lynch (2005), discorre:

"Enfrentamos a morte com má vontade e nos aborrecemos com a decadência. Desejaríamos que as coisas fossem puras e durassem para sempre. Escolhemos o consumo como medida do bem-estar, mas não

gostamos das suas consequências, enfatizamos a criação e depreciamos coisas e lugares degradados” (LYNCH, 2005, p. 51).

Seguindo a sequência de caracterização dos prédios que fazem parte do patrimônio ferroviário da Estação Nova, as Figuras 40 e 41 apresentam o Galpão de Armazenamento, um edifício com cerca de 493,78m², sendo o de maior comprimento com aproximadamente 82 metros. Seu uso inicial era para almoxarifado e transbordo de mercadorias.

Figura 40 - Mapa de leitura do lugar: Galpão de armazenamento.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

A situação do galpão, que é possível perceber mais precisamente na Figura 41, é de alto nível de deterioração. Parte da sua alvenaria está em ruína, com o seu perímetro incompleto devido às paredes terem caído. Somado a isso, é um dos

exemplares com destelhamento, o que propicia ainda mais a exposição às intempéries e aumenta a velocidade de degradação do edifício. Segundo Lynch (2005), ele considera como degradado:

o que não tem valor ou não se usa para uma finalidade humana. É a diminuição do que não tem resultados úteis, é a perda e o abandono, seu declive, separação e morte. É o material gasto e sem valor que se deixa depois de algum ato de produção ou de consumo, porém pode também referir-se a qualquer coisa usada: resíduos, lixo, papéis, móveis velhos, impurezas e sujeira. Há coisas degradadas, paisagens degradadas, tempo degradado e vidas degradadas (LYNCH, 2005, p. 11).

Figura 41 - Imagens da leitura do lugar: Galpão de armazenamento.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

O Galpão de armazenamento apresenta um alto nível de deterioração, como é possível perceber na Figura 41. Parte da sua alvenaria está em ruínas, com o seu perímetro incompleto devido às paredes terem caído. Além disso, o prédio está destelhado, o que propicia ainda mais a exposição às intempéries, aumentando a velocidade de degradação do edifício. Somado a isso, há um acúmulo excessivo de resíduos, o que influencia na leitura visual de angústia em relação à situação do prédio. Em seu estado atual, o Galpão de armazenamento se torna incapaz de apresentar alguma utilidade para a população.

Nas figuras é possível identificar a presença de pichações por toda a construção, desde o piso até áreas mais altas. Na Figura 42, pode ser observado na lateral do edifício um local, possivelmente destinado à criação de porcos e outros animais, formando um curral de criação. Além disso, há destroços como roupas, objetos e vegetação desordenada, proporcionando a imagem de descaso e sujeira. Em seu livro *Echar a perder: un análisis del deterioro*, Kevin Lynch (2005, p.8), destaca a importância de se preocupar com espaços abandonados e em estado de incúria. Buscar compreender e tratar das possibilidades que possam alterar o estado de abandono é, segundo o autor, “uma tentativa de frear o caminho autodestrutivo em que a sociedade está se direcionando

Figura 42 - Colagem de fotos do interior do Galpão de armazenamento.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

O Escritório Técnico, construído na década de 1970, possui características formais de térreo somado a um pavimento superior, com função original voltada para as demandas de gestão do complexo ferroviário. Com aproximadamente 250m² por pavimento e linguagem arquitetônica protomoderna, apresenta uma leitura formal diferente dos demais, com técnicas mais recentes (MELO et al., 2022). Era o local que atendia os funcionários da RFFSA, do setor de engenharias e negócios, que trabalhavam no espaço ferroviário, incluindo administradores, engenheiros, topógrafos e seguranças.

Figura 43 - Mapa de leitura do lugar: Escritório técnico.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

Figura 44 - Imagens da leitura do lugar: Escritório técnico.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

O caráter da composição formal dos prédios, sendo mais simples, também tem como influenciador o tempo de entrega cobrado na época. Targino (2001), explica:

“Ocupando espaços restritos, a construção das estações ferroviárias do Estado da Paraíba obedeceu a um estilo simples, sem qualquer sofisticação, fruto, talvez, da rapidez exigida para a conclusão das obras, tendo em vista a extrema necessidade do serviço. Os armazéns, os depósitos e as casas de mestres de linha, quando existiam, acompanhavam os mesmos traços do prédio central” (TARGINO, 2001, p.70).

Apesar de não estar destelhado como três dos outros prédios no pátio, o Escritório Técnico está em um ritmo crescente de degradação. O espaço apresenta indícios de uso, com alguns materiais como colchão, engradados e roupas rasgadas em seu interior, sugerindo ter sido utilizado recentemente.

Sua estrutura apresenta um forte indicador negativo, com a presença de infiltrações, além de estar totalmente pichado e com as esquadrias furtadas. O pavimento superior encontra-se em melhor estado do que o pavimento térreo. Melo et al. (2022), relatam a ocorrência de um assassinato com carbonização de corpos no interior do edifício, alertando para os tipos de uso que o estado atual desses prédios está permitindo, destacando a preocupação com a patologia social existente e expondo os moradores do entorno a riscos distintos.

O espaço abandonado é um produto do vandalismo e, ao mesmo tempo, um palco para o mesmo. Benjamin (1987, p. 237), comenta que "o caráter destrutivo não vê nada de duradouro (...) mas eis precisamente porque vê caminhos por toda a parte (...) o que existe ele converte em ruínas, não por causa das ruínas, mas por causa do caminho que passa através delas". São as lacunas abertas que proporcionam a deterioração dos ambientes e seu abandono. A falta de atenção, manutenção e gestão abre espaço para ações de vandalismo e destruição. Berman (1982), complementa:

"Tudo que é sólido" – das roupas sobre nossos corpos aos teares e fábricas que as tecem, aos homens e mulheres que operam as máquinas, às casas e aos bairros onde vivem os trabalhadores, às firmas e corporações que os exploram às vilas e cidades, regiões inteiras e até mesmo as nações que as envolvem – tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo o processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre, sob formas cada vez mais lucrativas" (BERMAN, 1982, p. 123).

É coerente com a realidade quando Lynch (2005, p.21) diz que "quando um espaço cai em abandono, imediatamente é ocupado", ocupado pelas patologias estruturais e sociais, pelos resíduos, pelas expressões destrutivas, ocupado imediatamente pelo descaso.

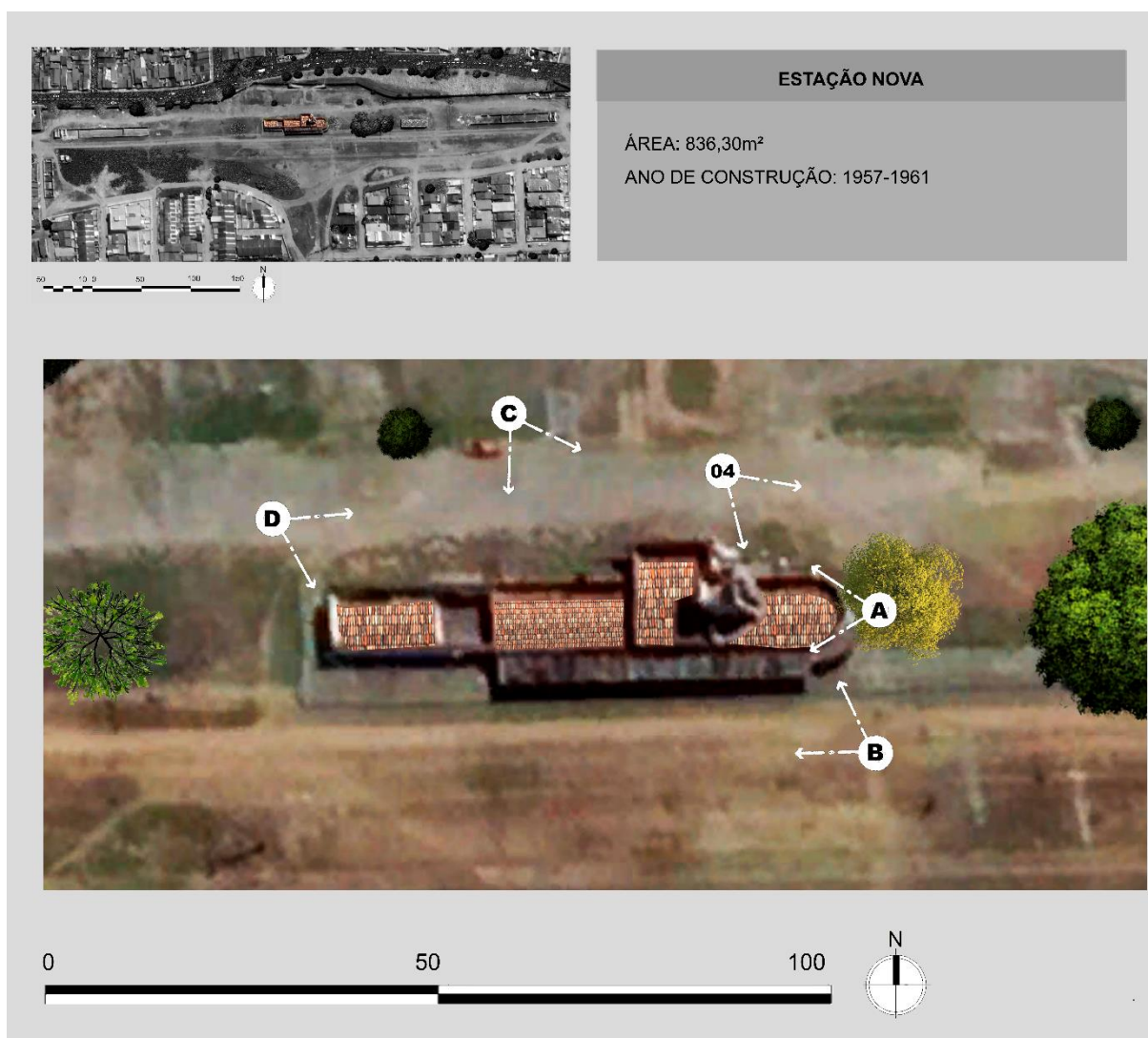
Figura 45 - Colagem de fotos do interior do Escritório Técnico.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

A Estação Nova é o prédio de maior importância, sendo o cerne das discussões sobre os espaços de embarque e desembarque, encontros e desencontros, onde havia movimentação dos usuários e paradas das locomotivas. O prédio tem como característica principal a linguagem arquitetônica Art Decó, situando-se no centro do pátio ferroviário, com fácil acesso à Avenida Professor Almeida Barreto, através da escadaria em frente ao seu saguão que ajuda a superar o desnível topográfico do terreno em comparação com a avenida. Como mencionado anteriormente, a função do prédio era fazer a ponte entre os vagões e os passageiros. No seu interior, havia bilheterias, sala de apoio e banheiros.

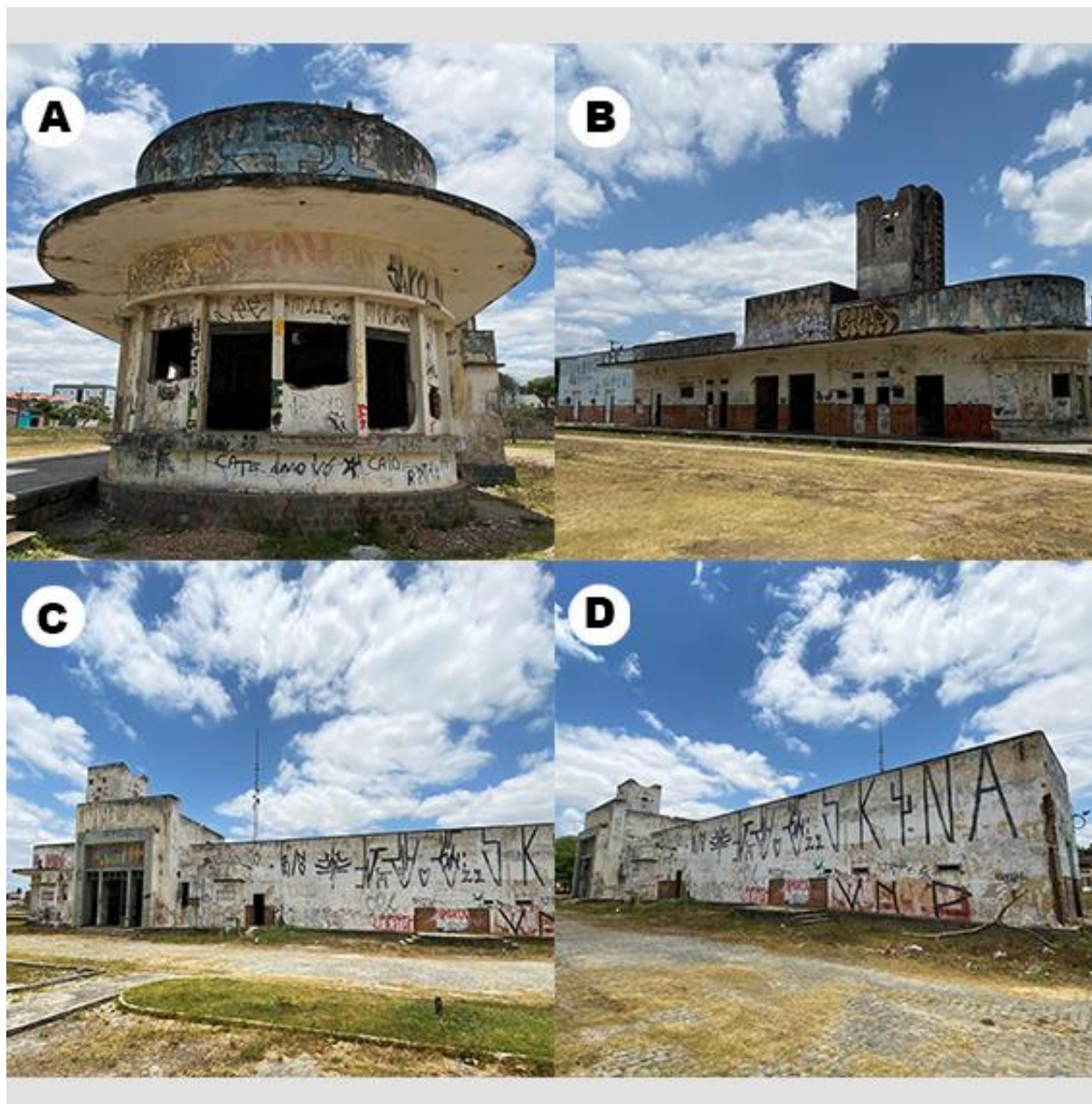
Figura 46 - Mapa de leitura do lugar: Estação Nova.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

Em sua fachada, há um painel decorativo assinado por Paulo Neves que retrata a vida ferroviária de 1960. No entanto, atualmente, o painel está pichado e se vandalizado.

Figura 47 - Imagens da leitura do lugar: Estação Nova de Campina Grande.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

A cobertura da Estação Nova é estruturada em concreto armado, assim como seus pilares, possibilitando uma durabilidade maior que parte de suas estruturas. O que antes era ponto de encontro, hoje é um espaço que se encaixa perfeitamente em cenários desertos, como é o caso da estação. A arquitetura original da estação tem um nível maior de detalhamento do que os demais prédios e galpões do complexo.

Reis Filho (2000), atribui isso ao fato de as ferrovias serem uma conexão não só para os passageiros, mas também para as novidades construtivas e culturais expandidas por outras cidades brasileiras e internacionais. O autor aponta o emprego de novas técnicas e materiais para as soluções arquitetônicas, permitidas pela presença dos trilhos férreos. A conexão das linhas férreas permitiu que tipologias que antes não eram construídas no interior paraibano pudessem ser desenvolvidas.

Embora a temporalidade seja um fator condicionante ativo na existência humana em todas as suas instâncias, segundo Lynch (2005), a sensação da degradação e mau uso de espaços com valor cultural abala progressivamente a memória social e coletiva de um povo. Embora imaginemos um processo lento e progressivo de arruinamento, a Estação Nova, em um recorte temporal de cerca de 13 anos, alterou drasticamente a sua situação formal.

A Figura 48 apresenta um comparativo do saguão principal da estação em 2009 e, abaixo da imagem, sua situação em 2022. Piso deformado, vidros quebrados, partes da esquadria surrupiada e paredes totalmente pichadas são as transformações danosas ocorridas nesse período relativamente curto. Melo et al. (2022), afirmam que essa descaracterização teve um intervalo menor que o da Figura 481, pois em uma das ações de incentivo à revitalização e uso do espaço, em 2016, a área que teria sido temporariamente palco para oficinas e participação popular ainda tinha, em alguns dos componentes, as suas esquadrias, pintura razoavelmente conservada e o espaço não estava em um alto nível de vandalismo como está atualmente.

A descaracterização formal ocorre simultaneamente com a descaracterização da história do espaço, apagando aos poucos o significado e imaginário do ambiente. O que é possível constatar ao analisar a Estação Nova são diversos tipos de abandono, para além do abandono material. Há, em vários pontos do prédio, indícios de infiltrações, principalmente em sua cobertura. Apesar da laje ser de concreto armado, as telhas que a sobrepõem estão prestes a caracterizar o destelhamento.

É notório que as condições físicas da edificação são sintomas incontestáveis do abandono material. No entanto, simultaneamente, há o abandono de função, o abandono de uso da estação e também o abandono do sentido. É possível inferir isso nas imagens comparativas.

As interpretações de um mesmo objeto em anos e situações totalmente distintas criam a percepção de dois objetos de análises diferentes. Sobre esses equipamentos, Jardim (2012), refere-se a eles como:

“São espaços expectantes, mais ou menos abandonados, mais ou menos delimitados no coração da cidade tradicional, ou mais ou menos indefinidos nas periferias difusas. São manchas de “não-cidade”, espaços ausentes, ignorados ou caídos em desuso, alheios ou sobreviventes a quaisquer sistemas estruturantes do território” (JARDIM, 2012, p.47).

Figura 48 - Colagem comparativa do saguão da Estação Nova nos anos de 2009 e 2022.



Fonte: Oliveira (2018) adaptado pelo autor (2022).

Conforme a Figura 49, há a ausência de parte da cobertura da estação, bem como a presença de infiltrações e mofo no que restou dela. As alvenarias encontram-se em parte destruídas, não existem esquadrias e o piso encontra-se completamente desconfigurado.

Figura 49 - Colagem de fotos do interior da Estação Nova.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Figura 50 - Mapa de leitura do lugar: Galpão de ferramentaria.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

O Galpão de ferramentaria, que poderia ser facilmente confundido com o Galpão de armazenamento, possui 918m² e era destinado à produção e armazenamento de ferramentas utilizadas na manutenção dos equipamentos ferroviários. Em relação à sua forma, desde sua construção, apresenta um volume simples, semelhante ao de um pavilhão, com poucos adornos e mais focado na dimensão e funcionalidade. Portanto, o galpão apresenta um padrão de construção mais rápido. Sobre este assunto, Targino (2001), discorre:

“Os edifícios das estações ferroviárias situadas no Estado da Paraíba se caracterizam principalmente pela simplicidade de sua volumetria. [...] a arquitetura dessas estações não teve maiores ambições plásticas, contemplando, ao nível de organizações físicas, apenas as expansões imprescindíveis para atender adequadamente os passageiros” (TARGINO, 2001, p. 71).

Figura 51 - Imagens da leitura do lugar: Galpão de ferramentaria.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Assim como todos os componentes do pátio ferroviário, o Galpão de ferramentaria apresenta um grau alarmante de degradação. Suas ruínas estão a ponto de tornarem-se inexistentes devido à situação estrutural presente. Estranhamente, este galpão e o Escritório técnico têm parte de suas aberturas vedadas com esquadrias, o que vai em sentido oposto ao que está ocorrendo em seu perímetro.

Os sinais de abandono material são evidentes: esquadrias furtadas, destelhamento, acúmulo de lixo residuais, possibilidade de desmoronamento da estrutura, pichações por todo o prédio e ausência de parte da alvenaria. O piso encontra-se deteriorado e com objetos jogados por sua extensão. Com a colagem

comparativa do galpão, expressa na Figura 52, há quase que completa descaracterização do prédio. Apesar de, em 2009, já estar interditado e sem ser utilizado, sua integridade física era mantida, bem como as esquadrias e seu telhado.

Figura 52 - Colagem comparativa do Galpão de ferramentaria nos anos de 2009 e 2022.



Fonte: Oliveira (2018) adaptado pelo autor (2022).

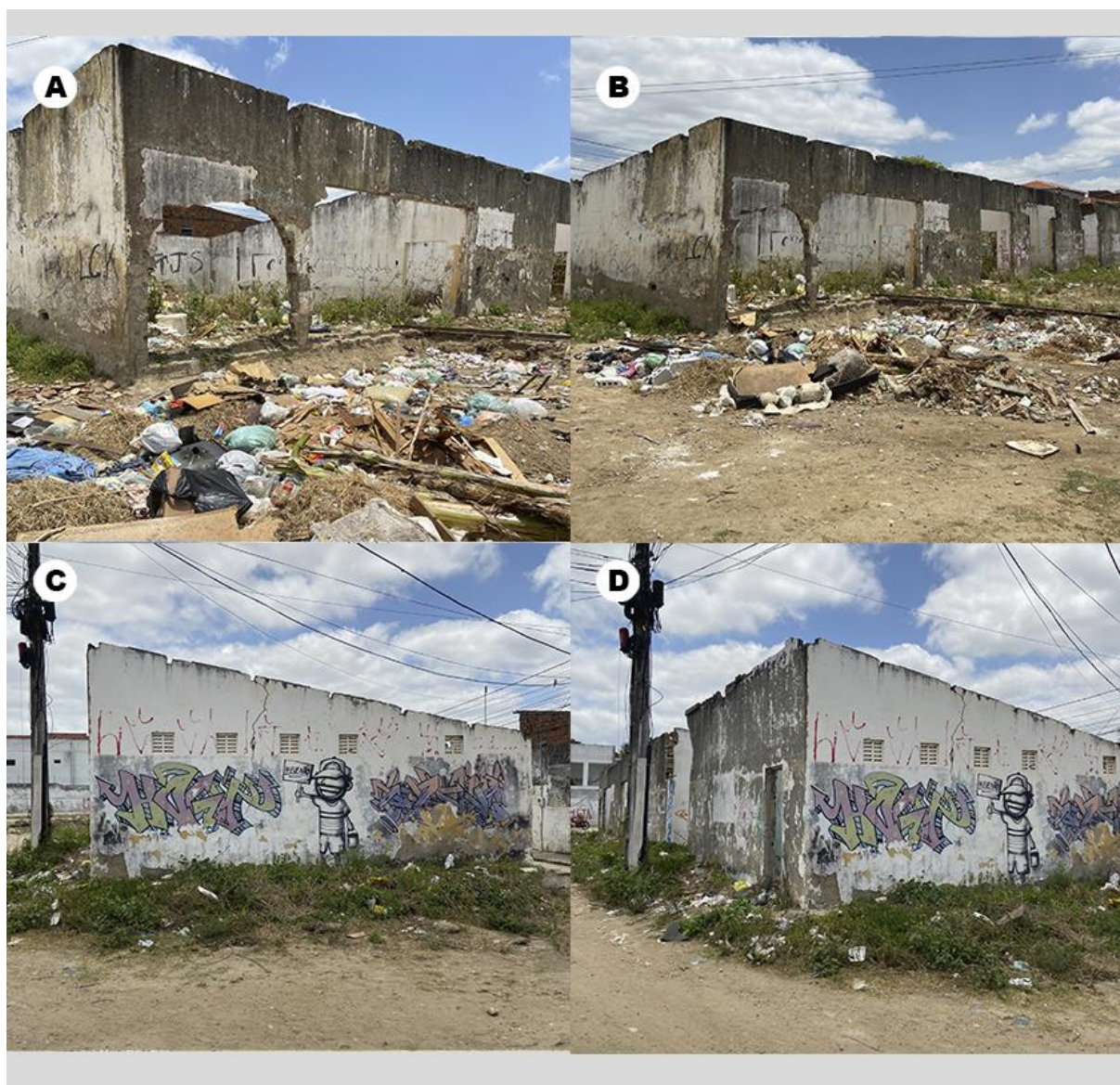
Figura 53 - Mapa de leitura do lugar: Oficina de manutenção.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

Nesta etapa de caracterização do abandono material do complexo ferroviário, finaliza-se com a Oficina de manutenção, o menor edifício do pátio, porém muito importante - principalmente nos anos finais do funcionamento da estação - devido ao progressivo sucateamento do equipamento, aumentando, portanto, as demandas de manutenção feitas no interior da oficina, com reparos e suporte técnico. Sua estrutura é simples, com construção tradicional e seguindo o padrão da maioria dos prédios do pátio ferroviário. Suas subdivisões internas facilitavam as delegações para cada demanda específica, fazendo manutenção de trilhos, trens, vagões, maquinários, entre outros elementos.

Figura 54 - Imagens da leitura do lugar: Oficina de manutenção.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Ao situar-se próximo de três esquinas principais das ruas próximas e estar na borda leste do pátio ferroviário, a Oficina de manutenção torna-se o ponto de maior acúmulo de lixo de toda extensão desta análise. Em seu interior, os livros se amontoam, assim como ocorre externamente. Suas características formais iniciais eram simples e atualmente encontra-se destelhada, sem a presença de nenhuma quadra e com as paredes em ruínas. A vegetação invade e cria barreira por todo o seu perímetro. A quantidade acumulada de lixo residual inviabiliza o passeio público em seu entorno e, conseqüentemente, utilizar ou até mesmo transitar internamente torna-se uma tarefa complicada.

Figura 55 - Colagem de fotos do interior e entorno da Oficina de manutenção.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Com estas análises, foi possível identificar inúmeros problemas de níveis distintos e completamente alarmantes. Ao caracterizar em uma macro escala e, progressivamente, ir desvendando os prédios individualmente, possibilitou-se realizar um percurso gradual sobre a situação física e estrutural desses prédios de forma minuciosa. Além dos sintomas do abandono material, foram descobertas patologias estruturais graves, que descaracterizam e podem até inviabilizar possíveis ações de restauro e qualificação.

A memória do patrimônio ferroviário da estação encontra-se em processo de deterioração física, paisagística e cultural. Elementos que faziam parte da história do ápice de expansão e projeção nacional da cidade hoje são “abrigos” de lixo residuais. Ao imaginar que, para o usuário atravessar ruas paralelas entre o pátio ferroviário, é necessário percorrer cerca de 700 metros de escombros e ruínas, pode-se compreender que se trata de vários problemas em um objeto de análise só: níveis de riscos sanitários, riscos sociais, riscos à integridade física, ausência de mobiliários e elementos que dotem o espaço de qualidades necessárias para o caminhar, além da ruptura da paisagem, como também a memória coletiva do local ser pejorativamente danificada.

Sintomas do abandono imaterial

Em contrapartida às ferramentas aplicadas anteriormente neste trabalho, propõe-se, com o relato de campo neste tópico, uma maneira complementar de analisar o pátio da Estação Nova, que possibilita experimentar novas formas de análise urbana. Pode ser associada à Filosofia da Diferença, que, segundo Gilles Deleuze (2011), propõe uma nova ótica do pensamento dando voz à diferença e permite verificar outras perspectivas e realidades através da experiência.

Esta pesquisa é uma união de análises e informações e permite compreender desde dados objetivos, históricos, políticos, da forma do ambiente construído, como também aspectos da memória, patrimoniais e culturais. É necessário pontuar as limitações de relato de experiência em campo, tendo ciência de sua particularidade. O relato de experiência, apesar de o investigador já conhecer o espaço e ter proximidade com a pesquisa, trata de momentos específicos e não propicia a totalidade ou certeza. Este não é o objetivo desta análise em específico.

O sintoma do abandono imaterial é percebido na subjetividade na maioria das vezes. Portanto, para avaliar esse tipo de sintoma no objeto da pesquisa, é importante trazer uma ferramenta metodológica adequada. A visita tem como intuito aproximar o pesquisador do objeto cartográfico, unindo aspecto prático à teoria já aprofundada.

No dia 12 de outubro de 2022, o tempo estava ensolarado, sem riscos de chuva. Era interessante a sensação de ir visitar um espaço onde já havia passado inúmeras vezes no caminho de casa para o trabalho, área que muitas vezes tinha ouvido "nem ouse passar por ali, só se quiser ser assaltado", agora, indo com o objetivo de investigar mais sobre o espaço. Quando criança, já tinha tido contato com um trem e uma estação, mas não a de Campina Grande. Desde que tenho discernimento, sempre a vi fechada e ociosa. Hoje em dia, já conheço alguns dos motivos para isso.

Durante o início do percurso, começa a sensação de enclausuramento, ou como se tivesse em uma área sem saída caso acontecesse algo. Isto porque estava em um nível abaixo das ruas principais. Os carros que passavam na avenida principal não conseguiam visualizar quem estivesse por ali. Não havia ninguém na área em que eu estava, os moradores das casas lindeiras não tinham movimentação até o momento.

O cenário era constituído por uma barreira visual causada pelo muro que dividia a avenida principal da área das estações. Os trilhos estavam em boa parte cobertos por gramas rasteiras e algumas vegetações maiores. Havia algumas casas próximas, quase todas com um padrão construtivo baixo, sem acabamento, sem reboco, com fiações à mostra, e outras com as calçadas interrompidas por barreiras. O único local que destoava das demais construções era um prédio esteticamente recente, com garagem para carros e revestido por azulejos. Para os demais, não havia padronização ou seguimento de normas nas construções.

Após quase uma hora do início do percurso, apareceram duas pessoas indo de um extremo (início do pátio) ao outro (fim do pátio). Alguns poderiam fazer isso devido ao fato de que a avenida lateral tinha um fluxo intenso e de alta velocidade de carros, e parte do percurso nessa avenida não possuía calçadas às margens do pátio ferroviário.

Figura 56 - Representação do abandono de sentido no galpão de armazenamento.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Os "prédios" estavam literalmente em ruínas. O primeiro, o galpão de armazenamento, estava destelhado e acumulava roupas, lixo, resíduos de drogas. As paredes que ainda estavam de pé (algumas já não estavam mais) tinham um estado de pintura deplorável e estavam cobertas por pixações. Foi possível notar na lateral deste primeiro prédio uma "cabana" que provavelmente pertencia a uma pessoa em situação de rua, e o prédio tinha um cercado improvisado, que poderia ser para a criação de algum animal.

O segundo prédio, o escritório técnico, localizado antes da estação, que se situava no centro dos galpões e da área completa, era o que se encontrava em melhor situação. Não havia paredes destruídas, porém todas as esquadrias tinham sido saqueadas. Ele tinha mais de um pavimento e por toda sua construção havia pixações. No seu interior, por ser mais de um pavimento, gerou um receio em entrar por não saber o que poderia encontrar ou se haveria algum conflito no seu interior. O mau cheiro predominava.

Figura 57 - Detalhes do abandono material e imaterial do escritório técnico.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Havia saído notícias nos jornais de que era um dos principais pontos de venda de drogas no horário noturno e que ali teria sido despejado um corpo e carbonizado. Neste mesmo prédio, o único com um pavimento superior, teriam executado mais pessoas, segundo os noticiários. Havia roupas jogadas, sapatos velhos, um colchão em pedaços, como se alguém utilizasse em algum momento como abrigo. O teto estava totalmente infiltrado, podendo a qualquer momento vir a desabar.

A vista do pavimento superior permitia ver o primeiro galpão e as casas distantes. Havia uma grande árvore com bom espaço sombreado, mas que também estava com acúmulo de lixo no seu entorno. No caminho para a estação, uma

distância de quase cem metros entre este segundo prédio, passou um morador aparentemente de meia-idade indo da avenida para a sua casa, que se encontrava próximo à estação. O mesmo estranhou alguém “passeando” por ali.

Figura 308 - Percurso comprometido e trilhos sucateados.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

Na estação, não havia mais o portão da frente. Era uma área espaçosa ao entrar. Na sua parte principal, onde havia a compra de bilhetes, tinham paredes derrubadas. O prédio depredado, sem janelas, toda pichada por dentro e externamente também. Por ter outros espaços internamente, a sensação era de um labirinto. Na parte posterior da estação, não tinha teto, havia lacunas nas paredes e muito acúmulo de roupas e lixos.

Apesar de saber que a estrutura da estação e do segundo prédio citado anteriormente poderia ser reaproveitada, naquele momento, na ociosidade do espaço,

parecia que não tinha vida alguma. Realmente não aparentava ter sido um espaço de interação social. A parte da estação que ainda estava com telhado tinha infiltrações. No momento de saída do interior da estação para ir ao próximo galpão, passa um senhor de idade, descalço, e pede dinheiro. Neste momento, ele avisa que ali “não era canto pra tá andando não”. Durante mais de três horas de pesquisa de campo, foram vistas poucas pessoas transitando na área.

Figura 5931 - Representação do abandono de sentido na Estação Nova.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

O quarto galpão estava sem cobertura e também sem esquadrias. Era apenas um grande retângulo com vegetação dentro e completamente pichado, não aparentando ter tido alguma função em seu interior. Foram encontrados mais vestígios

de uso de drogas, como seringas, latas com furos e muitos resquícios de cigarros artesanais. Não havia muito o que analisar, era um espaço vazio, destelhado e com muitos resíduos sólidos acumulados. Já se aproximando das 12h do dia, no caminho para o próximo componente do espaço, uma mãe com sua filha apareceram e utilizaram a área mais distante, na lateral do pátio, para fazer o percurso de ligação. Como o espaço possuía mais de 600 metros, induzia alguns moradores a terem que passar por essa área para fazerem seus percursos.

Figura 60 - Detalhes do abandono material e imaterial da oficina de manutenção.



Fonte: Acervo pessoal (2022).

O quinto e último prédio, a oficina de manutenção, talvez seja o que estivesse em situação mais complicada. Próximo a algo que parecia um gerador, era o espaço da estação - talvez por ser o mais próximo da borda com as moradias - com maior acúmulo de lixo. Os entulhos e restos das paredes formavam montes que dificultavam a entrada na área, apesar de ser o menor dos prédios. Teria que passar por cima da vegetação e dos materiais jogados para acessá-lo. Neste momento, um morador desta extremidade jogou mais dois sacos de lixo na lateral.

Durante o período investigado, foi possível notar que poucas pessoas passam pelo local e ninguém permanece nele. É provável que a realidade do lugar seja diferente em outros horários e dias da semana, mas nesta experiência, a sensação predominante foi de insegurança e angústia, ao percorrer uma área extensa com a possibilidade de pisar em lixo, seringas e também de ter seus bens roubados, assim como foram as esquadrrias dos prédios abandonados.

O local não parece servir como palco comportamental para crianças ou moradores, e o abandono é evidente, tanto pelo abandono material que é visível, como pela escassez de pessoas que utilizam o percurso para ligação das ruas paralelas. O abandono imaterial do pátio ferroviário da Estação Nova é expresso tanto nas sensações descritas, quanto na falta de ação por parte da gestão.

Destaca este abandono invisível na morosidade dos processos, na falta de propostas de requalificação ou, pelo menos, de limpeza do espaço. Também está presente na ausência de apropriação do local, o que é difícil de acontecer devido à sua situação atual, que apresenta graves patologias estruturais e sociais. Não há como nos apropriarmos de uma área que apresenta essas condições.

Uma arquitetura do abandono é angustiante, pode iniciar de um simples mal-estar ao se deparar com um edifício abandonado, ou pelo sentimento de solidão, de ausência de amor que ele provoca. Podemos nos arriscar a dizer que uma arquitetura abandonada revela-se a partir da angústia que causa ao arquiteto, ao passante que se afeta pelo abandono. Como na angústia que um edifício histórico abandonado provoca num defensor do patrimônio cultural.

“Os vazios urbanos consistem em espaços abandonados ou subutilizados localizados dentro da malha urbana consolidada, em uma área caracterizada por grande diversidade de espaços edificados, que podem ser zonas industriais subutilizadas, armazéns e depósitos industriais desocupados, edifícios centrais abandonados ou corredores e pátios ferroviários desativados” (BRASIL, 2008, p.142).

Essa cartografia é importante para compreender a importância de pesquisar essa área, que carece de discussões, propostas e uso. É um espaço bem localizado, mas, por vários motivos, é extremamente prejudicial aos cidadãos. Isso se dá por conta da insalubridade, da paisagem em ruínas, da memória coletiva em esquecimento e também pela parte da cultura campinense que está sendo apagada com o tempo e a negligência.

5.1 ATUAL SITUAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E SUA SALVAGUARDA

Este capítulo tem como objetivo apresentar um panorama atual sobre a situação patrimonial do patrimônio ferroviário objeto desta pesquisa. Considerando que o capítulo 3 teve o foco em contextualizar e conceituar informações sobre o patrimônio ferroviário e questões de abandono, pretende-se nesta etapa esclarecer a situação específica da Estação Nova de Campina Grande e dos prédios e galpões presentes no complexo ferroviário.

É importante ressaltar a relevância da educação patrimonial quando se trata de pesquisa sobre bens culturais de extrema importância no contexto da sociedade. A educação patrimonial é responsável pela conscientização e instrução do conhecimento sobre patrimônio e sua valorização. Trata-se de uma forma de fornecer à população conhecimento técnico patrimonial, visando uma atuação ativa dos cidadãos em questões envolvendo bens culturais e sua memória coletiva. Horta et al. (1999), já discutiam a importância da sociedade possuir educação patrimonial. Os autores afirmam que:

O conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens culturais, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania. A Educação Patrimonial é um instrumento de “alfabetização cultural” que possibilita ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido. Este processo leva ao reforço da auto-estima dos indivíduos e comunidades e à valorização da cultura brasileira compreendida como múltipla e plural (HORTA *et al.* 1999, p.6).

É fundamental que a comunidade não seja desinformada sobre um assunto ao qual está inserida e que lhe pertence. O patrimônio cultural é uma parte essencial da construção cronológica dos acontecimentos históricos, sociais, políticos, econômicos e de outras instâncias que definem a sociedade e a transformam no que é hoje. Compreender a importância do passado é ter base para ações coerentes na atualidade, visando progressos futuros. O acesso à informação, independentemente da vertente, constrói pontes para o crescimento social. Medeiros e Surya (2009), elencam os principais objetivos da educação patrimonial:

- Instigar a percepção, a análise e a comparação dos objetos expostos, levando o público a compreender os aspectos tecnológicos, políticos, econômicos, sociais e culturais da sociedade brasileira;

- Resgatar uma relação de afeto da comunidade pelo patrimônio. Assim, desencadeia-se um processo de aproximação da população ao patrimônio, à memória, ao bem cultural, de forma agradável, prazerosa, lúdica;
- Levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural;
- Capacitar a todos para um melhor usufruto desses bens;
- Propiciar a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural;
- Desenvolver as habilidades de análise crítica, de comparação e dedução, de formulação de hipóteses e de solução de problemas colocados pelos fatos e fenômenos observados (MEDEIROS e SURYA, 2009, p.11).

Com relação ao patrimônio campinense, há alguns paradigmas sobre os bens tombados e não tombados no município. A construção da Estação Ferroviária Nova de Campina Grande ocorreu cinquenta anos após a de sua antecessora, a Estação Velha. Apesar da diferença temporal entre as estações, a integridade construtiva delas apresenta grande discrepância, o que evidencia o estado de degradação e ruína da Estação Nova.

Embora possa parecer curioso, há algumas informações que explicam essas características, que não estão relacionadas ao material construtivo empregado nas estações. Apesar de o tombamento não garantir a salvaguarda e as instâncias necessárias para a preservação do patrimônio, a comparação entre o estado atual das estações é um exemplo real do quanto estar sob a vigilância do poder público faz diferença na sua manutenção e vida útil. Sobre a ação dos órgãos patrimoniais, Cavalcanti Neto (2009), discorre:

Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA (CAVALCANTI NETO, 2009, p.13).

A Figura 62 apresenta o painel dos bens culturais de Campina Grande que estão tombados. O painel ampliado consta nos anexos para melhor visualização. No entanto, apesar da presença da Estação Velha, a Estação Nova e nenhum dos elementos que constituem seu patrimônio ferroviário estão listados. Muitos dos bens listados foram inaugurados em épocas semelhantes, como os Correios e Telégrafo, inaugurados na década de 1950, e alguns até décadas depois, como a Casa de Caridade Padre Ibiapina, com data de 1978.

Ao analisar os documentos nos órgãos patrimoniais e de poder público, foi confirmada a ausência da Estação Nova no Livro do Tombo, bem como na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, que, atualizada em abril de 2022, conta com 591 bens inscritos, mas os componentes do pátio da Estação Nova não estão presentes.

A LPCF é regida pela Lei nº 11.483 e regulamentada pelo Decreto nº 6.108. Em 2014, o Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias do Estado da Paraíba (SINTEFEP) entrou com um processo junto ao Ministério Público Federal em forma de denúncia, devido ao atual estado de abandono da área. O processo de Nº 1.24.001.0001/02/2014-31 levou à possibilidade de cessão do uso do imóvel, que no documento está intitulado "Estação Ferroviária de Campina Grande", para a Prefeitura da cidade. Segundo Melo et al. (2022), essa denúncia é uma tentativa de preservar e recuperar o patrimônio ferroviário da cidade.

Figura 6132 - Painel dos bens culturais de Campina Grande tombados.



Fonte: PMCG (2022).

O processo federal que vem sendo conduzido com lentidão desde 2014 ainda não teria resultado em autorizações de cessão de direito de uso ou de permissões

para a patrimonialização. Segundo Melo et al. (2022), em relação às questões judiciais, houve uma pequena atualização no ano de 2021:

“o Ministério Público Federal, através da Procuradoria da República do Município de Campina Grande, na 4ª Câmara de Coordenação e Revisão, intimou os atores legalmente envolvidos no processo aberto desde 2014 para agilizarem ações, solicitando “a prioridade no impulsionamento do procedimento, principalmente pela antiguidade e tramitação e a depreciação do patrimônio a cada dia”, conforme consta na ata, em fala colocada pela Procuradora da República, Dra. Acácia Soares P. Suassuna” (MELO *et al.* 2022, p.9).

Em 7 de dezembro de 2021, a vereadora Fabiana Gomes, do PSD, escreveu uma carta requerimento do seu gabinete no município de Campina Grande o encaminhamento de um documento ao atual governador reeleito do estado da Paraíba, João Azevedo. No requerimento, onde a vereadora descreve o valor histórico e artístico do patrimônio ferroviário, ela solicita "um projeto para a reforma e

restauração da antiga Estação Ferroviária Great Western of Brazil (Estação Velha), localizada no Bairro do Centenário, no Município de Campina Grande/PB".

Figura 62 - Requerimento de reforma das estações, enviado pela Vereadora Fabiana Gomes e destinado ao Governador João Azevedo.



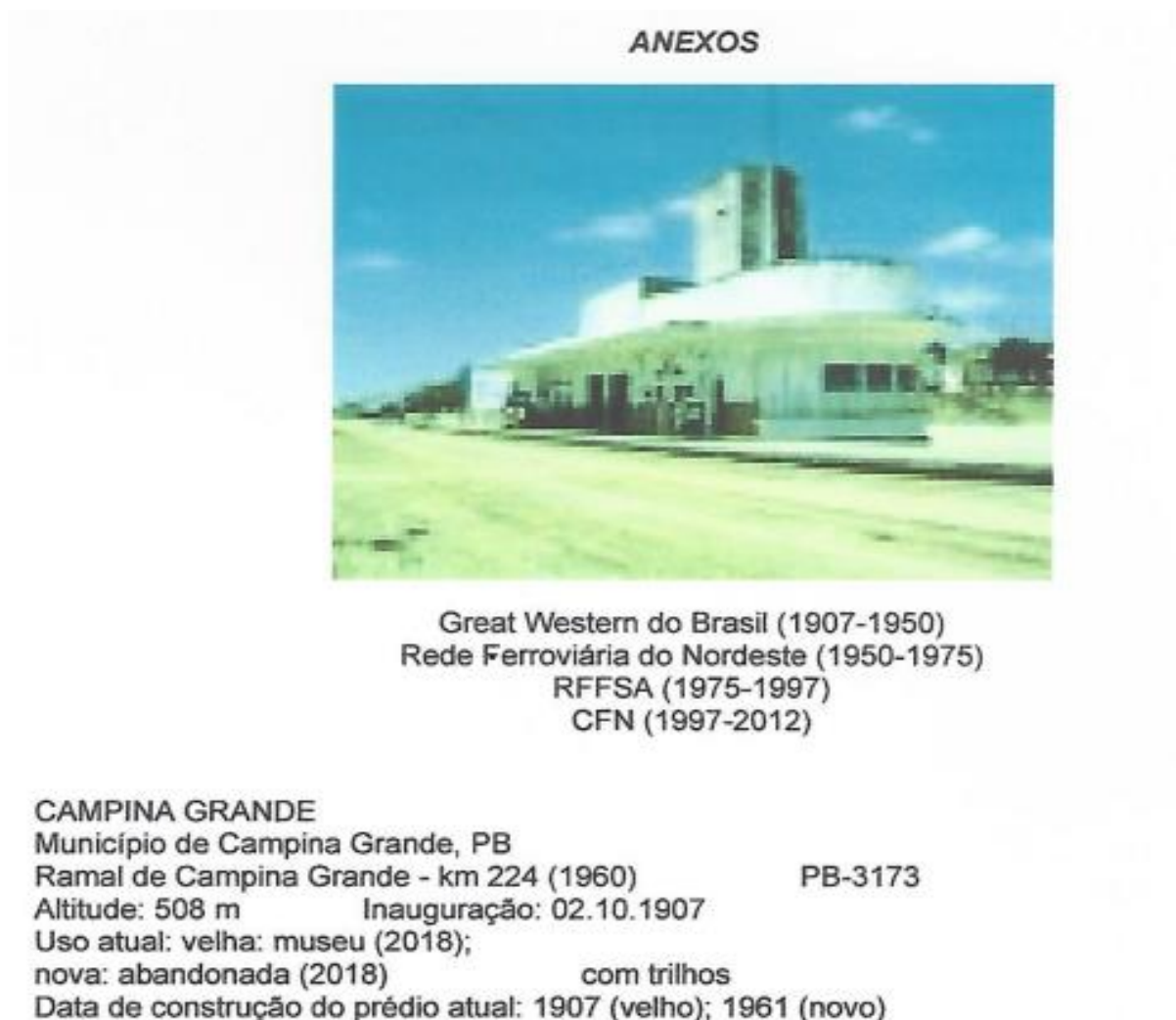
ESTADO DA PARAÍBA
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 (Casa de Félix Araújo)
 Gabinete da Vereadora Fabiana Gomes - PSD

REQUERIMENTO		
	ADIADO ____/____/2021	DESPACHO Aprovado em ____/____/2021 _____ Presidente 1º Secretário
REQUER que se encaminhe a Exmo. Governador do Estado da Paraíba a seguinte sugestão de ato administrativo ou de gestão: que seja elaborado um projeto para Reforma e restauração da antiga Estação Ferroviária GREAT WESTER OF BRASIL (ESTAÇÃO VELHA), Bairro do Centenário, no Município de Campina Grande/PB.		
Senhor Presidente, REQUEIRO à Mesa Diretora desta Douta Casa Legislativa, nos termos do Art. 176 do regimento interno, depois de ouvido o Plenário e cumpridos os preceitos regimentais, que se faça incluir na Ata dos trabalhos desta Casa, para que seja encaminhado apelo ao Exmo. Governador do Estado da Paraíba, Sr. João Azevedo Lins, a seguinte sugestão de ato administrativo ou de gestão: que seja elaborado um projeto para Reforma e restauração da antiga Estação Ferroviária GREAT WESTER OF BRASIL (ESTAÇÃO VELHA), Bairro do Centenário, no Município de Campina Grande/PB. Fabiana Gomes - PSD, Vereadora que esta subscreve, no uso de suas prerrogativas regimentais, ao Exmo. Governador do Estado da Paraíba, Sr. João Azevedo Lins, requer que viabilize um projeto para reforma e restauração da antiga Estação Ferroviária GREAT WESTER OF BRASIL (ESTAÇÃO VELHA), Bairro do Centenário, no Município de Campina Grande/PB. Este requerimento se faz necessário tendo em vista que a Estação Ferroviária GREAT WESTER OF BRASIL (ESTAÇÃO VELHA), Bairro do Centenário, no Município de Campina Grande/PB é um patrimônio histórico para os Campinenses e Paraibanos e o referido local poderá ser útil, tanto a Secretaria Estadual e Municipal de Cultura e Coordenadoria de Turismo. Sala das Sessões da Câmara Municipal de Campina Grande "Casa de Félix Araújo", <i>"Ano em homenagem ao Saudoso Genival Lacerda"</i> Campina Grande, 07 de dezembro de 2021.  Fabiana Gomes Vereadora/PSD		

Rua Santa Clara, s/n - São José - Campina Grande - PB - CEP 58400-540
 E-mail: gab.fabianagomes@campinagrande.pb.leq.br - Telefone: 83 3315.6319

Ao tomarmos conhecimento de que a Estação Velha da Great Western Brazil Railway já foi tombada pelo Decreto nº 22.082 em 03/08/2001 e tem uma finalidade definida como espaço para o Museu do Algodão e memória ferroviária, podemos inferir que, embora seja importante questionar sobre a área e apresentar propostas de requalificação, houve um pequeno equívoco na solicitação do projeto.

Figura 6333 - Anexo do requerimento feito pela vereadora Fabiana Gomes.



Fonte: PMCG (2022)

Não houve resposta da câmara em relação ao requerimento enviado pela vereadora Fabiana Gomes do PSD, que pedia um projeto para Reforma e Restauração da antiga Estação Ferroviária Great Western of Brazil (Estação Velha), localizada no Bairro do Centenário, no município de Campina Grande/PB. É possível supor que o requerimento do projeto de requalificação seria para a Estação Nova,

devido à sua situação atual e às fotos e endereços que constam no documento. No entanto, pode-se interpretar que a solicitação abranja ambas as estações, uma vez que a Estação Velha, mesmo tendo uma função como museu, ainda é um objeto de interesse no projeto de requalificação solicitado pela vereadora

Segundo Melo et al. (2022, p.9), "O processo federal que se arrasta desde 2014 necessita de posicionamentos mais firmes por parte dos atores envolvidos, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, através da Coordenação Geral de Patrimônio Ferroviário/CGPT/DIF/DNIT; o IPHAN PB através do DEPAM".

A Procuradoria da República estabeleceu prazos para alguns dos órgãos envolvidos neste trâmite, a saber: IPHAN-PB, FTL Logística, SEPLAN e DNIT. É necessário que haja maior agilidade no processo de inclusão da Estação Nova no Livro do Tombo. Em relação ao DNIT e à empresa FTL Logística, é preciso que eles expressem se têm interesse na reserva técnica. Além disso, para que a cessão dos direitos seja passada para a prefeitura, é necessário que o DNIT ceda esses direitos e que a SEPLAN providencie os processos necessários (MELO et al., 2022).

É possível afirmar que o Pátio Ferroviário da Estação Nova estava até o ano de 2022 sob os direitos do DNIT e da FTL Logística. Porém, percebe-se que o Ministério Público e a Procuradoria da República estão prestando atenção na resolução do alarmante estado de deterioração da área. Concomitantemente a isso, a negligência apresentada pelo IPHAN PB e pelo IPHAEP é uma característica que atrasa a tomada de ações necessárias e influencia diretamente e indiretamente no avanço da deterioração devido à lentidão no processo.

No ano de 2016, o estado físico dos componentes do pátio era completamente diferente. Isso nos leva a deduzir que, se tivessem tido agilidade nas demandas de tombamento, possivelmente haveria um cenário atual diferente. O poder público e os órgãos patrimoniais muitas vezes influenciam na demora prejudicial das soluções necessárias em relação ao patrimônio. É importante que os órgãos responsáveis entendam sua responsabilização. Sobre esse assunto, Targino (2001), enfatiza que:

A ação do poder público de promover a proteção dos edifícios significativos na vida cotidiana da sociedade não se restringe apenas a preservação dos bens patrimoniais, moveis e imóveis, mas lato sensu estão sendo resguardadas as bases de um patrimônio intangível, que remetem ao imaginário coletivo o verdadeiro sentido de identidade. A importância e a sua marcante presença na vida daquelas localidades é refletida na poética dos versos "... O Trem que chega é o mesmo trem da partida, a hora do encontro é também despedida... A plataforma da estação é a vida desse meu lugar é a vida...". É dessa apropriação remetida pela memória subjetiva que

ainda nos permite a “escutar” no silêncio das antigas estações o apito do velho trem (TARGINO, 2001, p. 78).

Mesmo não sendo considerado patrimônio tombado ou incluído na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), a Lei 11.483/2007 estabelece a responsabilidade do IPHAN pela manutenção dos bens em questão, o que não está sendo cumprido diante do atual estado de deterioração do pátio ferroviário da Estação Nova.

Recentemente, por meio de consulta aos órgãos da Prefeitura Municipal de Campina Grande-PB, foi verificado através do protocolo de atendimento nº 58.988/2022 (abertura deste processo por meio do pesquisador deste trabalho e do setor da prefeitura no site do gov.br) que, no final de 2022, os direitos da Estação Nova foram concedidos à Prefeitura local, mas até o momento, não foram realizadas intervenções com relação à sua manutenção ou amenização do estado de deterioração do pátio.

Foi evidenciado por meio do processo supracitado que não há propostas de requalificação em andamento, conforme informado pela Secretaria de Planejamento e pelo setor de Apoio a Fundação do Patrimônio Histórico e Cultural da cidade. É evidente a invisibilidade do pátio ferroviário da Estação Nova perante a gestão municipal e patrimonial, uma vez que os elementos remanescentes não foram inscritos como patrimônio ferroviário na LPCF, e a Estação Nova e seus galpões não foram tombados.

Esse descaso muitas vezes ocorre por falta de interesse do Poder Público em preservar a identidade cultural de bens inseridos em contextos socioeconômicos desfavorecidos, como pode ser conectado com as informações das análises da faixa de renda salarial, do padrão construtivo e dos aspectos socioeconômicos da região em que se encontra o pátio ferroviário da Estação Nova. Além disso, há uma morosidade inerente a alguns órgãos específicos, o que pode atrasar ainda mais as soluções necessárias para preservação do patrimônio.

O patrimônio ferroviário é considerado um importante legado histórico e cultural que reflete a evolução do transporte ferroviário e sua influência no desenvolvimento econômico e social de muitas regiões. Entretanto, a falta de investimentos e a desvalorização desses bens têm contribuído para o abandono e a deterioração dos mesmos. De acordo com Targino (2001), o abandono do patrimônio ferroviário é uma

ameaça à sua preservação, pois leva à sua degradação e à perda de parte da história do país.

Além disso, a falta de cuidados com esses bens pode resultar em riscos para a segurança pública. A preservação do patrimônio ferroviário é regulamentada pela Constituição Federal de 1988, que em seu artigo 216, define o patrimônio cultural brasileiro como “conjunto de bens móveis e imóveis, materiais e imateriais, que por sua natureza, valor e significado cultural, são considerados de interesse público e devem ser protegidos pelo Estado”.

Conforme abordado no capítulo 3, existem outras leis e normas que regulamentam a preservação do patrimônio ferroviário, como a Lei nº 11.483/2007, que dispõe sobre a Política Nacional de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário. Apesar dessas leis e normas, muitos patrimônios ferroviários continuam abandonados e em estado de deterioração, o que indica uma falta de comprometimento por parte dos órgãos responsáveis.

Atualmente, a posse dos direitos referentes ao complexo ferroviário da Estação Nova pertencer à prefeitura permite um maior desdobramento sobre as questões de qualidade ambiental e a utilização de uma equipe multidisciplinar para compreender as necessidades da comunidade local e as possibilidades da poligonal em proporcionar um espaço caminhável, seguro, conectado e com a vitalidade urbana que os cidadãos têm por direito.

O uso de uma equipe multidisciplinar é importante para que sejam considerados os diversos aspectos envolvidos na requalificação de um espaço patrimonial, tais como a preservação histórica, a segurança dos usuários, a mobilidade, o meio ambiente e a acessibilidade. É fundamental também que a comunidade local seja ouvida e envolvida no processo, para que as intervenções realizadas atendam de fato às suas necessidades e anseios.

Além disso, a transformação do pátio ferroviário da Estação Nova em um espaço caminhável, seguro e conectado pode trazer benefícios significativos para a cidade como um todo, como a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida dos moradores. É importante ressaltar que a revitalização de patrimônios abandonados contribui para a preservação da memória e da identidade cultural de uma cidade, além de fomentar o turismo e a economia local. Dessa forma, é crucial que a prefeitura de Campina Grande se comprometa a investir na requalificação do complexo ferroviário da Estação Nova, buscando recursos e parcerias com o setor

privado e com órgãos governamentais, para que esse importante patrimônio seja preservado e valorizado, trazendo benefícios para toda a comunidade.

Durante a pesquisa realizada, a Estação Velha foi mencionada em diversos momentos, servindo de base para análises e correlações. É fundamental discutir a relação entre as duas estações de Campina Grande - Velha e Nova - em seus processos históricos, formais, sociais e políticos. Como pioneira no modal na cidade, a Estação Velha é um elemento chave para a inserção da Estação Nova. Foi a partir da análise estratégica da Estação Velha que se identificou a necessidade de espaços maiores, com áreas de manobra mais estruturadas e edifícios com dimensões superiores para atender às demandas, cinco décadas após a chegada dos trens no município.

Este tópico tem como objetivo identificar as correlações e as principais diferenças entre as duas estações, permitindo uma análise da interdependência existente e do que pode ser um propulsor ou um obstáculo ao abandono.

Figura 64 - Museu do Algodão e antiga Estação Velha no estado atual.



Fonte: Oliveira (2018).

O prédio da Estação Velha atualmente funciona como o Museu de História e Tecnologia do Algodão, um espaço destinado a contar a história do produto e seus impactos na economia e no desenvolvimento da cidade. Seu uso foi instituído por meio da Lei nº 14/73, em 13 de fevereiro de 1973, reforçando a importância de um

museu que expressasse a relevância do algodão, produto que colocou Campina Grande em um cenário internacional.

A cidade era destaque na produção algodoeira, sendo a segunda maior exportadora de algodão do mundo, enquanto a primeira posição era ocupada pela cidade de Liverpool, na Inglaterra (PMCG, 2022). A linguagem arquitetônica principal do atual museu é o Colonial. Na área interna da antiga estação, há a exposição do ciclo do algodão, juntamente com os avanços da cidade decorrentes da produção e exportação desse produto.

Figura 345 - Parte interna do Museu do Algodão de Campina, com exposição.



Fonte: Oliveira (2018).

Os visitantes do Museu de História e Tecnologia do Algodão podem conhecer o processo de extração e transporte do produto em uma exposição composta por três salas internas. Apesar de ser possível percorrê-la em pouco tempo, a exposição é bastante útil e pode despertar um sentimento de nostalgia em muitos campinenses, rememorando os tempos áureos em que o algodão era conhecido como "Ouro Branco". A linguagem arquitetônica predominante no museu é a Colonial, e seu uso foi estabelecido pela Lei nº 14/73 em 13 de fevereiro de 1973, reforçando a importância de um espaço que expressasse a relevância do produto para a economia

e o desenvolvimento da cidade. Na área interna da antiga estação, a exposição apresenta os avanços da cidade relacionados à produção e exportação do algodão.

Figura 66 - Locomotiva "Maria Fumaça" no pátio externo do Museu do Algodão.



Fonte: Oliveira (2018).

O museu conta com peças da década de 1920, fotos antigas e partes do maquinário utilizado na estação e nos trens, representando a memória cultural dos trilhos e do algodão. Na área externa, parte do pátio é utilizada esporadicamente para a realização de feiras de frutas aos sábados. Na lateral da estação encontra-se um exemplar - sem funcionamento - da "Maria Fumaça", locomotiva a vapor que recebeu o apelido citado devido à sua antiga forma de combustível, o processo de combustão

do carvão gerava uma nuvem expressiva de fumaça e por isso o nome "Maria Fumaça".

Embora atualmente a Estação Velha esteja em bom estado de conservação, no início do século XXI, a antiga estação esteve em situação de deterioração, como é observado nas Figuras 68 e 69 (PMCG, 2022), como consequência do descaso, das intempéries e dos efeitos da temporalidade.

Figura 357 - Estação Velha em estado de deterioração no início dos anos 2000.



Fonte: Oliveira (2018).

A alvenaria apresentava instabilidade e fissuras, parte da estação estava destelhada e o interior apresentava patologias estruturais, pinturas descascadas e piso irregular, parcialmente destruído. De acordo com registros e consulta feita à Secretaria de Obras e Planejamento da Prefeitura de Campina Grande, por meio do protocolo de número 10-58.988/2022, não foi possível identificar pelos responsáveis a data exata dessa situação de abandono e o momento em que ocorreu a reforma. O referido protocolo foi despachado e respondido pela Secretaria de Administração e também por representantes da Secretaria de Planejamento, no setor de Apoio e Fundação do Patrimônio Histórico e Cultural de Campina Grande.

Figura 68 - Área interna da Estação Velha em estado de deterioração no início dos anos 2000.



Fonte: Oliveira (2018).

De acordo com Forneck e Rocha (2020), o abandono de sentido está relacionado à apropriação e uso dos espaços, podendo ser identificado visivelmente ou de forma oculta a partir de alguns sintomas avaliados. No atual Museu do Algodão e na antiga Estação Velha de Campina Grande, pode ser identificado o abandono de

sentido. Há uma barreira intrínseca ao seu uso, embora tenha função definida como museu, e sabendo que nem toda a população valoriza a memória do antigo. No entanto, na ficha de visitas, há números anuais considerados baixos. Também houve propostas de requalificação da Estação Nova, que incluíam o museu, com a finalidade de destinar novos usos, ideias advindas a partir da prefeitura e por vereadores.

Não é obrigatório ter danos materiais ou ruínas para que ocorra o abandono de sentido, que também pode ser a invisibilidade do espaço diante da gestão e dos usuários ou não usuários. No museu, há pouco uso e é visto como local de passagem, sem usufruto, contemplação e pouca ou nenhuma apropriação.

Com relação às diferenças entre as estações, um ponto importante a ser destacado é a dimensão e infraestrutura nos pátios ferroviários. Por trazer o caráter de aprimoramento, com novas técnicas construtivas e maior extensão territorial para atender o objetivo de sua implementação, os espaços da Estação Nova são compostos por 5 prédios (incluindo a estação), um número superior à sua antecessora.

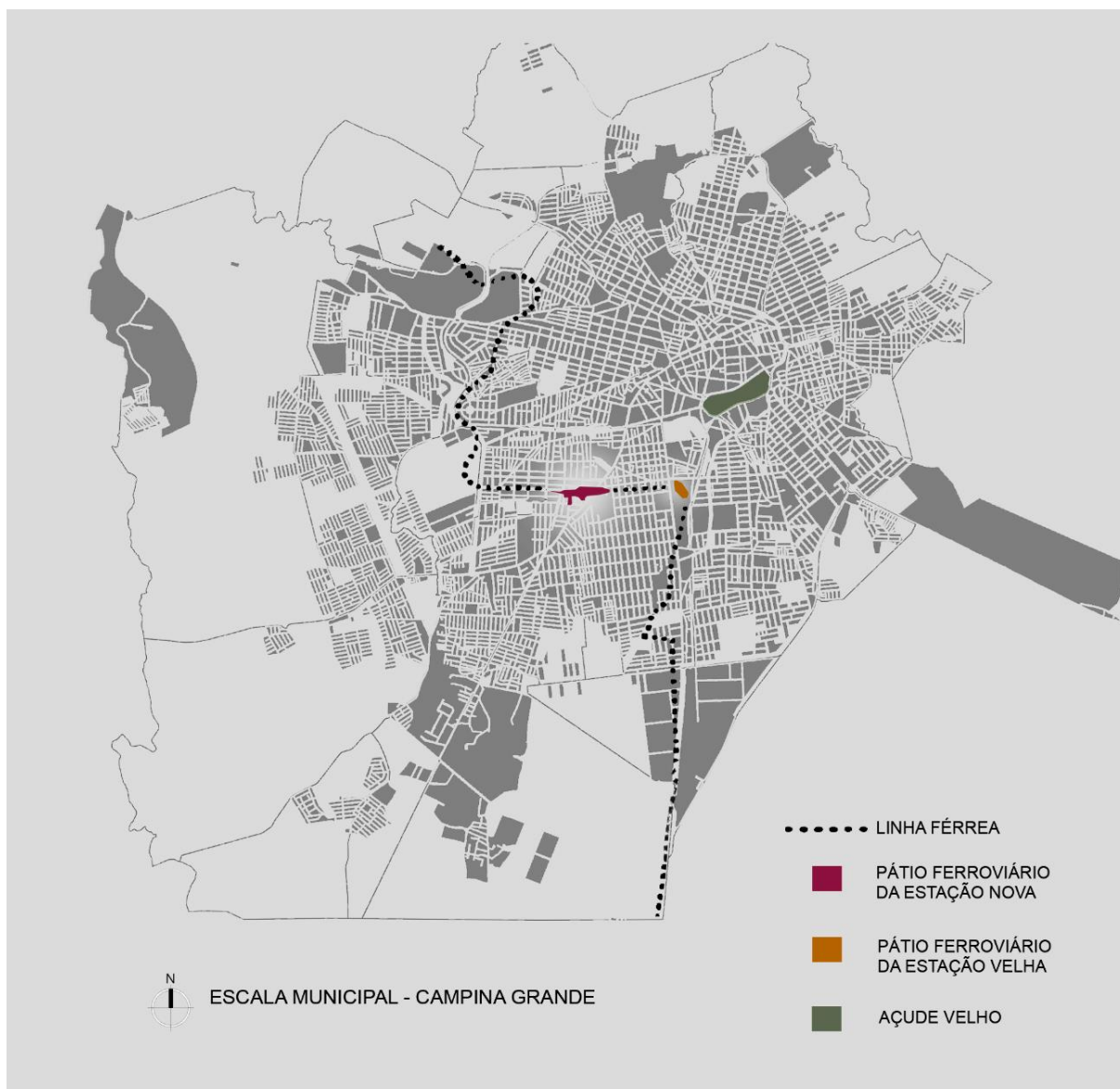
Dos componentes da Estação Velha, havia a própria estação e um galpão de armazenamento como suporte. Enquanto o pátio ferroviário da Estação Nova tem aproximadamente 48.945 m², a extensão territorial do pátio da Estação Velha é cerca de 9.886 m², quase cinco vezes menor que a sua sucessora.

Outro aspecto essencial a ser discutido é a proximidade geográfica entre os pátios ferroviários das duas estações. Na Figura 69, é possível entender a adjacência das áreas onde estão localizadas a Estação Nova (no bairro Quarenta) e a Estação Velha (no bairro denominado com o próprio nome da estação).

O fato dos bairros serem circunvizinhos permite contextualizar alguns perfis similares: são áreas com entorno formado por um número relevante de habitantes, conforme já expresso em análises anteriores. O atual estado de deterioração da Estação Nova e seu pátio não se dá por sua localização, mas sim por outros aspectos envolvidos. Apesar de ter sido inaugurada cinquenta e quatro anos antes, a Estação Velha apresenta estrutura em bom estado de conservação, o que comprova que a

falta de manutenção é um dos fatores que contribuem para o abandono de sentido do patrimônio histórico e cultural.

Figura 69 - Mapa de localização das estações Velha e Nova de Campina Grande, escala municipal.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

É intrigante saber que ambas já estiveram em situações vulneráveis parecidas em termos de deterioração, mas devido à atenção política e patrimonial voltada à Estação Velha, foi possível restabelecer a "saúde" estrutural e possibilitar seu uso. Não há relação obrigatória entre um patrimônio estar tombado e seu estado de conservação ser preservado. Porém, o esquecimento de instâncias públicas é uma barreira árdua a ser ultrapassada e condiciona dificuldades na manutenção e funcionalidade dos equipamentos urbanos patrimoniais.

Portanto, o objetivo deste tópico é elucidar que a Estação Velha está totalmente correlacionada com a Estação Nova, seu surgimento e história. Apesar das duas estações terem sido influentes na estruturação e progresso do município, apenas a Estação Velha foi tombada. É possível concluir que a diferença na salvaguarda não está relacionada à localização geográfica, ao perfil dos usuários ou às normas para constar no Livro do Tombo. Em uma das discussões desta pesquisa, foi destacada a negligência da Estação Nova referente à responsabilidade administrativa devido à morosidade dos processos e burocracias envolvendo o poder público.

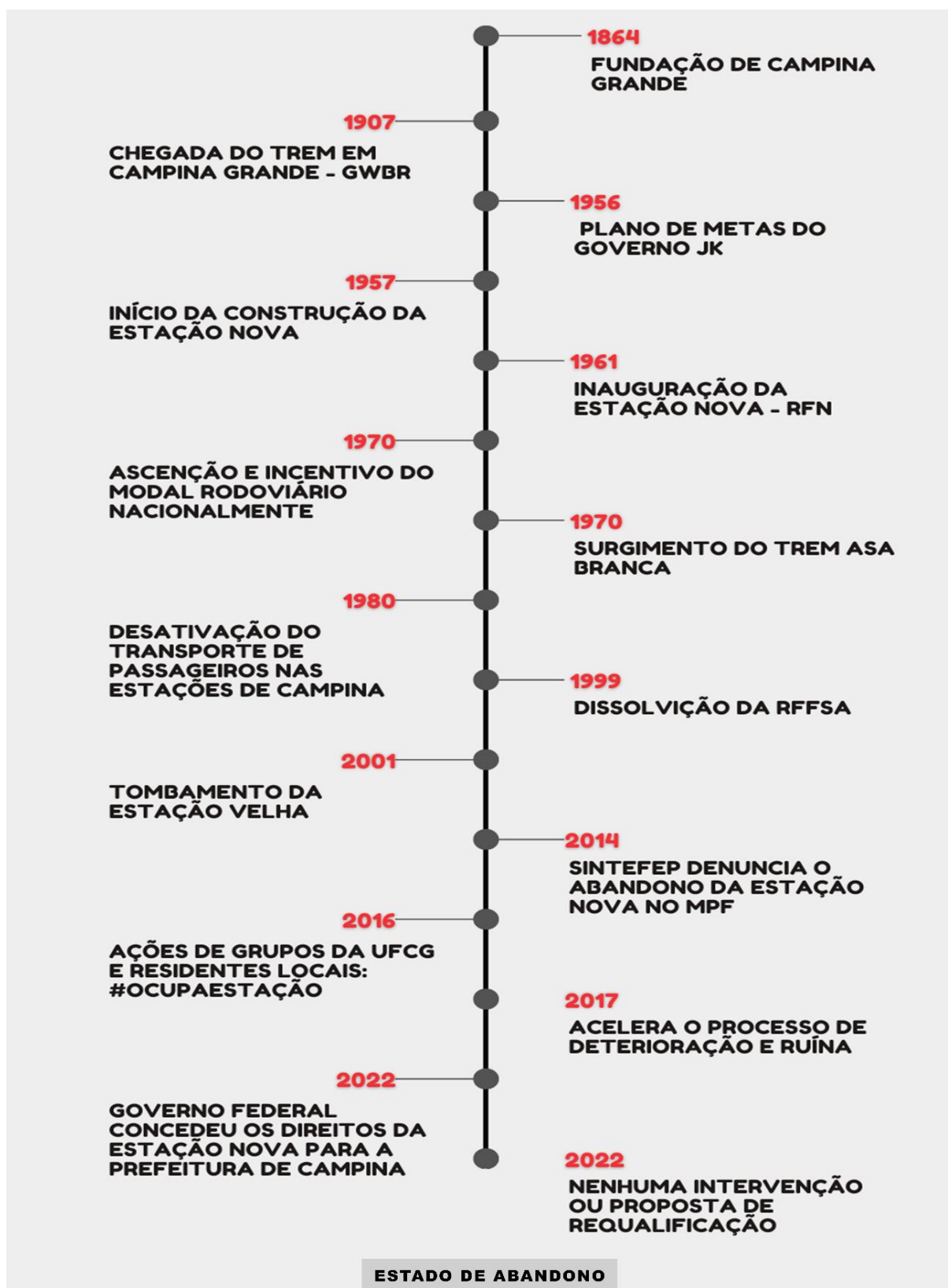
5.2 DO AUGUE DOS TRILHOS À INCÚRIA

Na Figura 70, encontra-se a síntese cronológica dos eventos considerados relevantes no processo de abandono do pátio ferroviário analisado, desde a fundação de Campina Grande até os dias atuais. Nesta pesquisa, foram discutidos os movimentos políticos, patrimoniais, econômicos e judiciais, correlacionados ao eixo temático trabalhado. Essa cronologia é importante para inferir e correlacionar fatos externos com outros aspectos.

É necessário destacar que a situação de deterioração foi denunciada ao Ministério Público Federal em 2014 e, até o momento, nenhuma ação foi tomada para mitigar os impactos negativos sofridos. Conforme a PMCG (2022), a posse dos direitos foi cedida apenas no ano de 2022 e não há proposta de intervenção e requalificação em andamento.

A discussão neste estudo sobre o abandono da Estação Nova e seus impactos percorre diversos caminhos com suas especificidades, que levaram ao estado de abandono do objeto em questão. Foi constatada a soma de variáveis que influenciaram de maneiras distintas a negligência da estação. Primeiramente, como resultado dos eventos históricos, políticos e administrativos, houve o declínio no uso. Após isso, ocorreu a desativação do transporte de passageiros e cargas no pátio ferroviário, seguida da obsolescência funcional, resultando em ruínas.

Figura 70 - Linha do tempo dos eventos ocorridos no processo de abandono da Estação Nova.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

No Quadro 5 há uma união de fatores que nortearam e compuseram este trabalho. Os indicadores são componentes com vertentes objetivas e subjetivas, que visam construir um estudo de caso sobre os vazios urbanos e ruínas nas áreas remanescentes do modal ferroviário. São tópicos que se forem relacionados ao objeto de análise de abandono, contribuem significativamente no esclarecimento. Portanto, há a abordagem qualitativa e quantitativa quando se analisa as interfaces de processos dinâmicos. No caso desta pesquisa, envolve os trilhos e a suas relações com usuários e a cidade.

As técnicas de composição utilizadas foi principalmente a cartografia e análise documental, mas alguns também são mensuráveis através de dados quantitativos com valores de referência (que é o caso dos estudos de integração, segregação e lacunaridade da malha viária). Outros indicadores podem ser aplicados em tabelas comparativas, como é o exemplo das avaliações voltadas para o crescimento econômico e retorno financeiro relacionado ao transporte ferroviário.

A análise documental permite o caráter investigativo, buscando as informações nos órgãos públicos e comparando com os dados pré-existentes. Como pode ser citado o perfil atual sobre como está sendo conduzida a gestão patrimonial da Estação Nova de Campina Grande-PB, configurando assim outros indicadores referentes ao patrimônio que também foram aplicados neste trabalho (se foi tombado, quantos bens tombados, qual panorama do patrimônio ferroviário brasileiro, quais as propostas e projetos referentes ao patrimônio).

A elaboração da ferramenta de análise composta por um quadro de indicadores é fundamental para gerar um retrato dinâmico sobre a situação atual do pátio ferroviário de Campina Grande, Paraíba, assim como para possibilitar análises de outros equipamentos ferroviários em pesquisas futuras. Essa ferramenta visa fornecer um panorama abrangente e detalhado dos diferentes aspectos que compõem o pátio ferroviário, permitindo uma compreensão mais profunda de sua condição e facilitando a identificação de áreas críticas e potenciais de melhoria.

Os indicadores foram divididos em quatro categorias principais: infraestrutura, configuração espacial e ambiente construído, socioeconômico e político e patrimonial. Essa categorização permite uma análise holística e abrangente, abordando aspectos técnicos, sociais, econômicos e políticos que influenciam a situação do pátio ferroviário.

Quadro 1 - Indicadores avaliativos do abandono da Estação Nova de Campina Grande-PB.

INFRAESTRUTURA	CONFIG. ESPACIAL AMBIENTE CONSTRUÍDO	SOCIOECONÔMICO	POLÍTICO E PATRIMONIAL
HIERARQUIA DA VIA	INTEGRAÇÃO/SEGREGAÇÃO DA MALHA VIÁRIA	INVESTIMENTO PÚBLICO E PRIVADO	DESESTATIZAÇÃO/ PRIVATIZAÇÃO
MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTO URBANO	PATOLOGIAS ESTRUTURAIS	PATOLOGIAS SOCIAIS	INTERESSES/DESINTERESSES ADMINISTRATIVOS NA ÁREA
COMBUSTÍVEL UTILIZADO	FUNCIONALIDADE DOS COMPONENTES	RECURSOS FINANCEIROS	OBSOLESCÊNCIA FUNCIONAL POR NEGLIGÊNCIA POLÍTICA
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EQUIPAMENTO	CAMINHABILIDADE	CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS	IMPACTO DO PLANO DE METAS DO GOV. JK E DAS RODOVIAS
PRESENÇA/AUSÊNCIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS	INTEGRAÇÃO/DESINTEGRAÇÃO DOS TRILHOS	SINTOMAS DO ABANDONO	LEVANTAMENT PATRIMONIAL E DIREITO SOBRE O PATRIMÔNIO
CARACTERÍSTICAS DA BITOLA	TERRITORIALIZAÇÃO/ DESTERRITORIALIZAÇÃO	USO E APROPRIAÇÃO	TOMBAMENTO E LISTA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
POSSIBILIDADES DE TRÁFEGO E EXPANSÃO	DENSIDADE CONSTRUTIVA	HOSTILIDADE E SEUS IMPACTOS	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS E OS PROCESSOS EM TRÂMITE
RISCOS FÍSICOS	MORFOLOGIA	PALCOS COMPORTAMENTAIS	MANUTENÇÃO E DESTINAÇÃO DE NOVOS USOS

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Na categoria de infraestrutura, foram adotados indicadores relevantes para compreender a condição e viabilidade operacional do equipamento ferroviário. Esses indicadores incluem a hierarquia da via, o mobiliário e equipamento urbano presentes, o tipo de combustível utilizado, o estado de conservação do equipamento, a presença ou ausência de serviços públicos no entorno, as características da bitola, as possibilidades de uso e expansão, bem como os riscos físicos envolvidos.

Já na categoria de configuração espacial e ambiente construído, os indicadores se concentram na análise do contexto físico e espacial do pátio ferroviário. Esses indicadores abordam a integração ou segregação da malha viária, as patologias

estruturais identificadas, a funcionalidade dos componentes do pátio, a caminhabilidade da área, a integração ou segregação dos trilhos, a territorialização ou desterritorialização, a densidade construtiva e a morfologia do espaço.

No âmbito socioeconômico, os indicadores consideram aspectos relacionados aos aspectos sociais e econômicos do pátio ferroviário. Isso inclui o investimento público e privado destinado à área, as patologias sociais presentes, os recursos financeiros disponíveis, as características demográficas da região, os sintomas de abandono observados, o uso e apropriação do espaço, as hostilidades existentes e seus impactos e a presença de palcos comportamentais, possibilitando obter uma visão abrangente dos aspectos socioeconômicos que influenciam a situação atual.

Por fim, a categoria político e patrimonial aborda indicadores relacionados ao contexto político e à proteção do patrimônio. Esses indicadores contemplam aspectos como a desestatização ou privatização da estação ferroviária, os interesses ou desinteresses administrativos e políticos na área, a obsolescência funcional resultante de negligência política, o impacto do plano de metas do governo de Juscelino Kubitschek e a ascensão do modal rodoviário, o levantamento patrimonial e os direitos sobre o patrimônio, o tombamento e a lista do patrimônio ferroviário, os órgãos responsáveis e os processos em trâmite, bem como a manutenção do equipamento e a destinação de novos usos. Estes indicadores são considerados, uma vez que desempenham um papel crucial na preservação e na funcionalidade do pátio ferroviário.

Em conclusão, a elaboração desse quadro de indicadores representa um avanço significativo na análise e compreensão da situação atual do pátio ferroviário de Campina Grande e serve como uma ferramenta valiosa para futuras pesquisas e estudos em equipamentos ferroviários. A abordagem multidimensional por meio das categorias de infraestrutura, configuração espacial e ambiente construído, socioeconômico e político e patrimonial permite uma análise completa e contextualizada, torna possível identificar as principais questões e desafios enfrentados pelo pátio, visando a tomada de decisões embasadas e efetivas para a revitalização e valorização desses importantes elementos da história e do desenvolvimento do transporte ferroviário.

O declínio da era ferroviária em Campina Grande foi um processo complexo e multifacetado. A análise cronológica desses indicadores permite uma compreensão mais ampla e aprofundada do processo de abandono da Estação Nova e seus

impactos, envolvendo as relações dinâmicas no espaço, uso e ocupação, forma de apropriar-se ou não, os palcos comportamentais e as patologias existentes. Foram extraídos dados quantitativos, mas por se tratar de usuário e espaço, tem caráter predominantemente qualitativo.

A urbe contemporânea expressa características influenciadas por condicionantes econômicos, políticos e sociais, bem como pelas transformações de inovação tecnológica que versam sobre a apropriação e produção da cidade. O termo "vazio urbano" insere-se atualmente em uma temática em destaque. De acordo com Solà-Morales (1996), os vazios urbanos, ou no francês "terrain vague", definem a indefinição de algo, sem perspectivas, indefinido, vago. Englobam também a relação histórica envolvida no espaço e a memória local associada.

Os espaços do pátio ferroviário da Estação Nova são considerados como vazios urbanos, pois estão situados em uma extensão territorial do contexto urbano em que sua função incipiente não existe mais, e também não possuem outro uso destinado ao espaço. Isso é um problema que impacta setores distintos, influenciando na mobilidade e transporte, além de fomentar a ociosidade dessas áreas, o que contribui para a percepção negativa dos usuários em relação aos equipamentos e espaços públicos.

A Estação Nova é uma soma de prédios em ruínas, inseridos em um contexto deserto e com comprimento de longa extensão. Segundo o Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais (2008), há uma correlação do conceito definido no manual com as características expressas pela Estação Nova.

“espaços abandonados ou subutilizados localizados dentro da malha urbana consolidada em uma área caracterizada por grande diversidade de espaços edificados, que podem ser zonas industriais subutilizadas, armazéns e depósitos industriais desocupados, edifícios centrais abandonados ou corredores e pátios ferroviários desativados “ (BRASIL, 2008, p. 142).

A discussão sobre os termos e conceitos de vazios urbanos foi abordada anteriormente no Capítulo 3 desta pesquisa, com o objetivo de construir a compreensão e estabelecer vínculos desses conceitos com a área analisada. O vazio urbano está diretamente relacionado ao abandono; simultaneamente, um vazio urbano (baseado no conceito de áreas desfuncionalizadas no meio urbano) reforça o abandono, que, em seu estado formal expresso, condiciona espaços à sua inutilização e torna-os invisíveis para apropriação. Quando somamos esses dois fatores

mencionados à obsolescência funcional, contribuímos para a formação de ambientes hostis, inóspitos e inviáveis para o usufruto da população.

Os filósofos franceses Deleuze e Guattari (2008) iniciaram a discussão sobre as transformações territoriais e os aspectos dinâmicos envolvidos, abordando os debates iniciais sobre as características presentes na desterritorialização e reterritorialização. De acordo com os autores supracitados, espaços desterritorializados representam a destruição do território, enquanto a reterritorialização é a formação de um novo território decorrente desse processo de destruição.

Figura 71 - Diagrama esquemático sobre o ciclo envolvendo o abandono da Estação Nova.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A Figura 71 representa um diagrama esquemático do ciclo em que os espaços da Estação Nova se encontram. O abandono incita o caráter formal e funcional de vazio urbano, proporcionando ambientes hostis e inóspitos. Somado à obsolescência funcional, isso gera a desterritorialização.

Os conceitos de não lugar e desterritorialização são duas ideias que se correlacionam e se complementam ao analisar o espaço urbano contemporâneo. O conceito de não lugar foi introduzido pelo antropólogo francês Marc Augé em seu livro "Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade" (1992). Segundo Augé (1992), os não lugares são espaços transitórios, desprovidos de identidade cultural ou histórica, e caracterizados pela falta de relações interpessoais significativas. Exemplos desses espaços são aeroportos, estações de metrô, shoppings e outros locais públicos frequentados diariamente, mas que não possuem um significado cultural ou afetivo para as pessoas.

Por outro lado, o conceito de desterritorialização tem suas raízes nas teorias do filósofo francês Gilles Deleuze e do psicanalista Félix Guattari em seu livro "Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia" (1980). Segundo esses autores, a desterritorialização ocorre quando os indivíduos perdem sua conexão afetiva com o território em que vivem, seja devido à globalização, urbanização acelerada ou perda de identidade cultural.

Claude Raffestin (1987), que compartilhava a mesma abordagem de Deleuze e Guattari, buscava descobertas e uma nova perspectiva sobre geografia e territorialidade. Ele desenvolveu a tríade "T-D-R" - Territorialização-Desterritorialização-Reterritorialização. Esse processo ocorre principalmente influenciado por fatores econômicos e políticos. A territorialização é a soma de relações codificadas, a desterritorialização é o abandono ou a ausência de limites territoriais, e a reterritorialização é o processo de estabelecer novos territórios (RAFFESTIN, 1987; SAQUET, 2007).

Na Estação Nova, ocorre o processo de desterritorialização, relacionado aos aspectos funcionais e culturais do território. Outras conceituações também podem ser aplicadas às situações envolvendo a estação, como os limites definidos por Lynch (2005), e a visão de Jacobs (2000), de que as estações geralmente se apresentam como barreiras. No entanto, ao estar em estado de abandono, a estação fomenta a desterritorialização e isto limita a ocorrência da reterritorialização no local devido às lacunas alarmantes existentes e os conflitos de posse do equipamento. É impossível reterritorializar um espaço em ruínas, desestruturado e sem função.

A desterritorialização é um processo complexo que ocorre quando há uma ruptura entre os indivíduos e o espaço que habitam. Nesse contexto, as estações ferroviárias abandonadas são um exemplo marcante de como a desterritorialização

pode ocorrer em uma comunidade. A falta de uso das estações ferroviárias, em grande parte dos casos, leva à deterioração e ao abandono, o que acaba por enfraquecer a relação das pessoas com o espaço que habitam.

Raffestin (1987) afirma que o espaço é o resultado de uma série de relações sociais estabelecidas em um determinado território. Nesse sentido, as estações ferroviárias têm um importante papel na constituição do espaço urbano, pois são pontos de convergência entre diferentes fluxos e, conseqüentemente, entre diferentes pessoas. Quando essas estações são abandonadas, ocorre uma quebra nas relações sociais estabelecidas nesses locais, o que leva à desterritorialização.

A desterritorialização das estações ferroviárias, em situações semelhantes à Estação Nova de Campina Grande, pode ser observada em diferentes dimensões. Em primeiro lugar, há uma perda da funcionalidade do espaço, uma vez que a estação deixa de cumprir seu papel de transporte e de convergência de fluxos. Esse processo pode ser acelerado pelo desinvestimento por parte das autoridades, que deixam de realizar manutenções e investimentos no local, levando à sua degradação. Além disso, a falta de uso e de manutenção pode afetar a segurança das pessoas que ainda utilizam a estação, o que pode afastar ainda mais os usuários e contribuir para a desterritorialização.

Em segundo lugar, a desterritorialização das estações ferroviárias pode ser observada na perda de significado do local. As estações ferroviárias têm uma forte carga simbólica e histórica, uma vez que são parte importante da história das cidades e da evolução dos meios de transporte. Quando esses locais são abandonados, perde-se a oportunidade de valorizar a história e a cultura local, o que pode levar à perda de identidade da comunidade.

Segundo Marc Augé (1992), um não lugar é um espaço que não possui identidade cultural, relações interpessoais ou históricas significativas, tornando-se assim um espaço de transitoriedade e anonimato. No caso das estações ferroviárias abandonadas, Augé argumenta que elas se tornam espaços sem significado cultural, uma vez que não há mais fluxo de pessoas ou atividades relacionadas ao transporte ferroviário. É o que se classifica o pátio ferroviário da Estação Nova, um não lugar. Segundo o autor, "a estação deserta é um espaço que perdeu seu estatuto de lugar e que não pode mais ser qualificado como tal" (AUGÉ, 1994, p. 81).

A desterritorialização está relacionada à transformação de lugares em não lugares, que ocorre quando as relações sociais e culturais são interrompidas ou

deslocadas. Conforme Raffestin (1987), a desterritorialização é o processo pelo qual os lugares são transformados em espaços neutros, que não possuem significados culturais ou históricos. Dessa forma, o pátio da Estação Nova é um exemplo de como a desterritorialização pode transformar um lugar em um não lugar, retirando dele sua identidade cultural e histórica. Assim, a estação ferroviária abandonada se torna um espaço de transitoriedade e anonimato, sem relação com a história e a cultura local, e com pouca ou nenhuma significância para as pessoas que a frequentam.

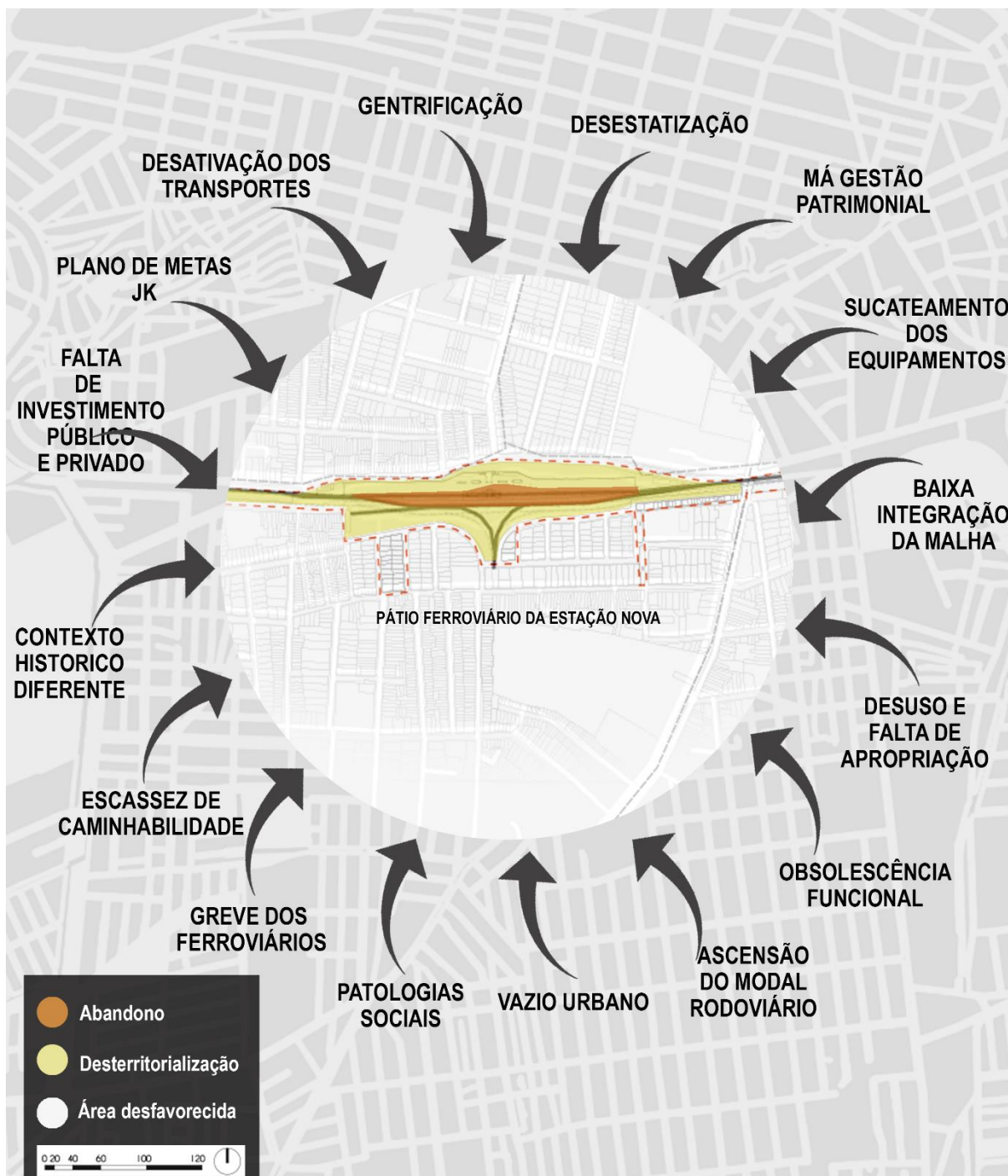
Na Figura 72, há o mapa síntese dos aspectos envolvidos que levaram ao abandono da Estação Nova e seu pátio ferroviário. É uma soma de razões que conduziram ao abandono e à ruína. O sistema urbano é complexo e suas transformações também o são, pois, cada ponto e acontecimento pode influenciar áreas distintas.

Ressalta-se a importância da conexão multifatorial da história da sociedade, sabendo que valorizar o antigo contribui para a preservação da memória coletiva e, consequentemente, de espaços com a identidade de seus cidadãos. Além do enfoque na história, um ambiente desterritorializado torna-se cenário de impactos prejudiciais aos usuários diretos e indiretos. A falta de gestão patrimonial e municipal endossa lacunas que podem ser preenchidas com patologias sociais, acarretando mais danos à sociedade.

O cidadão do entorno imediato do pátio ferroviário é o elemento do sistema mais desfavorecido nessas interfaces; a situação avaliada impacta em sua mobilidade, segurança, saúde, qualidade de vida, lazer, bem-estar e memória geográfica. O vazio urbano presente nas estações é uma zona de risco, que expressa seus sintomas de abandono há anos e apaga, além de parte da história da cidade, o direito do cidadão em usufruir dos equipamentos e espaços públicos.

É preciso desenvolver políticas de planejamento e gestão urbana que considerem a dimensão social do patrimônio e do espaço público, garantindo o direito à cidade para todos. A Estação Ferroviária Nova e seu pátio ferroviário, abandonados, em ruínas e desterritorializados, representam um retrato da negligência dos gestores públicos em relação à preservação da memória coletiva e à promoção da qualidade de vida dos cidadãos.

Figura 7236 - Mapa síntese dos processos fomentadores ao estado de abandono atual da Estação Nova.

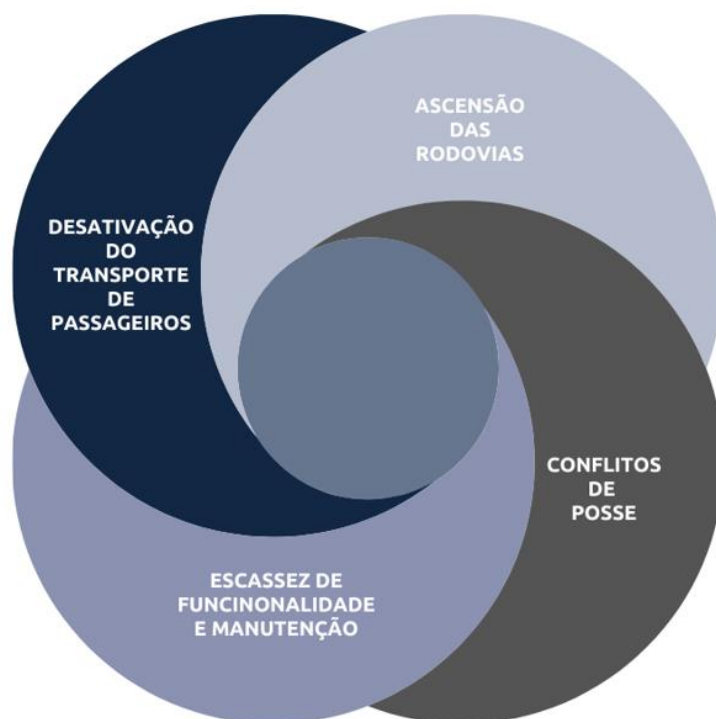


Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Na Figura 73, tem-se o diagrama dos principais fatores responsáveis pela origem e agravamento do abandono do complexo ferroviário da Estação Nova. No momento em que a estação é desativada, ocorre a ruptura de sua função, ou seja, impede-se a rotatividade de pessoas e usos. A ascensão do modal rodoviário

impactou não somente a estruturação e o planejamento das cidades, mas, neste caso específico, sua hegemonia corroborou para a diminuição de investimentos nos demais modais (ferroviário e mobilidade pedestre), culminando na baixa manutenção e expansão das ferrovias.

Figura 73 - Diagrama dos principais fatores do abandono.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Sem função e com os componentes deste equipamento deteriorados, um dos argumentos do município foi a falta de direito sobre este patrimônio ferroviário, limitando suas ações na área. No entanto, levando em consideração o nível de degradação urbana, é um direito da população receber o mínimo de atenção e cuidado nessa área. Esses conflitos de posse foram resolvidos no ano de 2022 e, mesmo estando desativada há quarenta anos, a Estação Nova não possui uma proposta de requalificação estruturada por parte dos órgãos municipais e patrimoniais.

5.2.1 Análise de equipamentos correlatos

Revitalizar, requalificar, reformar ou demolir? Estes são questionamentos comuns quando se trata de áreas abandonadas. Embora seja mais prático substituir equipamentos e inserir novos projetos no local, é importante considerar as características patrimoniais e de memória coletiva relacionadas ao espaço em questão, como no caso de projetos envolvendo complexos ferroviários abandonados.

As ferrovias representam uma época em que o modal ferroviário era a principal forma de locomoção de passageiros e mercadorias, e muitos desses equipamentos são marcos históricos e arquitetônicos importantes em cidades ao redor do mundo. No entanto, por motivos distintos e alguns em comum, muitas das estações caíram em desuso e foram abandonadas ao longo do tempo, sofrendo com o processo de deterioração.

A análise desses equipamentos ferroviários abandonados é de grande importância para a pesquisa atual, pois permite o estudo da evolução urbana e a compreensão das transformações sociais, políticas e econômicas que ocorreram ao longo do tempo e como estes acontecimentos influenciaram e foram influenciados pelo transporte ferroviário.

Neste tópico, são divididos em casos de declínio e que estão em estado de abandono, estudando referências nacionais e internacionais, bem como casos de equipamentos ferroviários que tiveram dificuldades, mas foram recuperados, tanto aqueles que permaneceram com o uso de transporte ferroviário como os que foram reformados e, atualmente, adotam usos distintos do original. Essa análise permite encontrar pontos estratégicos que podem ser utilizados na proposição de diretrizes da Estação Nova de Campina Grande-PB e seu complexo ferroviário.

É importante observar que algumas estações ferroviárias que foram abandonadas e estão em ruínas foram recuperadas e revitalizadas. A análise dessas estações recuperadas pode oferecer insights sobre as práticas de revitalização urbana e sobre a importância da preservação do patrimônio histórico. Por outro lado, a análise das estações que estão em ruínas pode fornecer informações sobre os processos de deterioração e os desafios enfrentados na preservação do patrimônio histórico.

Na análise de equipamentos correlatos ao objeto desta pesquisa, foram avaliados 18 equipamentos com relevância e comumente abordados em periódicos,

livros e revistas, incluindo estações ferroviárias e trilhos ferroviários que passaram por momentos de declínio e alguns de abandono. Do total, sete equipamentos internacionais foram selecionados para constar no quadro dos equipamentos que atualmente desempenham algum uso, após terem sido requalificados. São eles: o High Line Park, a Estação D'Orsay, o Camden High Line, a Estação de Santa Apolónia, a Estação de Tóquio, a Estação de Victoria e a Estação de Canfranc, como é possível observar no quadro abaixo.

Quadro 6 - Síntese dos equipamentos correlatos internacionais que estão em uso.

NOME	LOCALIZAÇÃO	INAUGURAÇÃO	ÁPICE	MOTIVOS DECADÊNCIA	ANO DESATIVAÇÃO	REFORMA	SITUAÇÃO	USOS ATUAIS
HIGH LINE PARK	NOVA YORK	1930	1940	ACIDENTES; EXPANSÃO DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA	1980	2005-2009	EM UTILIZAÇÃO	PARQUE LINEAR ÁREA CULTURAL
ESTAÇÃO D'ORSAY	PARIS	1900	1900-1930	SATURACÃO; TORNOU ULTRAPASSADA	1958	1981-1986	EM UTILIZAÇÃO	MUSEU
CAMDEN HIGH LINE	LONDRES	1890	1940	FALTA DE MANUTENÇÃO; EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES	-	PREVISÃO 2023	FASE PROJETUAL	PROJETO DE PARQUE LINEAR
ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA	LISBOA	1865	1865-1890	CONCORRÊNCIA; FALTA DE MANUTENÇÃO	1980	2005-2009	EM UTILIZAÇÃO	PARQUE LINEAR ÁREA CULTURAL
ESTAÇÃO DE TÓQUIO	JAPÃO	1914	1940 ATUALIDADE	TERREMOTO DE KANTO; 2ª GUERRA MUNDIAL	1945	1947	EM UTILIZAÇÃO	TRANSPORTE URBANO; TURISMO; SERVIÇOS
ESTAÇÃO DE VICTORIA	REINO UNIDO	1862	1862-1960	FALTA DE INVESTIMENTOS; OUTROS MODAIS	-	1990	EM UTILIZAÇÃO	TRANSPORTE URBANO; MULTIMODAL
ESTAÇÃO DE CANFRANC	HUESCA	1929	1930-1936	ACIDENTE; REVOLTAS; 2ª GUERRA MUNDIAL	1970	2020-2022	EM UTILIZAÇÃO	COMPLEXO HOTELEIRO

Fonte: Elaborado pelo autor, (2023).

No quadro síntese, foram separadas as informações de cada equipamento, incluindo o nome, localização, ano de inauguração, o período em que teve o seu ápice de utilização, os principais motivos que levaram ao seu declínio, se houve reforma e em qual ano, bem como a atual situação e uso dos espaços.

Quase todos os equipamentos internacionais que ainda estão em uso e foram selecionados neste trabalho, foram inaugurados entre o final do século XIX e o início do século XX. Nenhum deles teve inauguração tardia, como é o caso da Estação Nova. Os principais motivos elencados são a escassez de investimento no modal, a ascensão de outros modais de transporte, a falta de manutenção e a Segunda Guerra Mundial. A maioria deles passou por reformas efetivas entre o final do século XX e o início do século XXI, e poucos mantiveram o uso original como transporte urbano.

High Line Park – Nova York

O High Line na cidade de Nova York talvez seja o exemplo mais conhecido no mundo de como a transformação de equipamentos ferroviários pode ter um impacto positivo na paisagem urbana e na qualidade de vida das pessoas. O projeto valida e se apropria da história que envolve o equipamento e lhe acrescenta novos significados. A origem do High Line Park se dá a partir da transformação de uma linha ferroviária suspensa, com mais de 2km de extensão que se encontrava desativada e atendia uma parcela do transporte de cargas em Manhattan, no município de Nova York.

A linha ferroviária com elevação de cerca de 9m de altura com relação ao sistema viário do município faz parte de um projeto de infraestrutura do West Side de Manhattan, executado na década de 1930. O objetivo da linha férrea era separar o tráfego ferroviário com trens que eram considerados perigosos do fluxo de automóveis e pedestres, devido ao alto número de acidentes que envolvia a interação entre estes modais no mesmo nível, motivo este sendo responsável pelo apelido de “Avenida da Morte” pelos moradores (HIGH LINE, 2022). Porém, segundo Perry (2017), a implantação dos trilhos elevados não cumpriu o papel de diminuir o número de acidentes fatais causados pelo trânsito.

Figura 434 - High Line antes do projeto de requalificação.

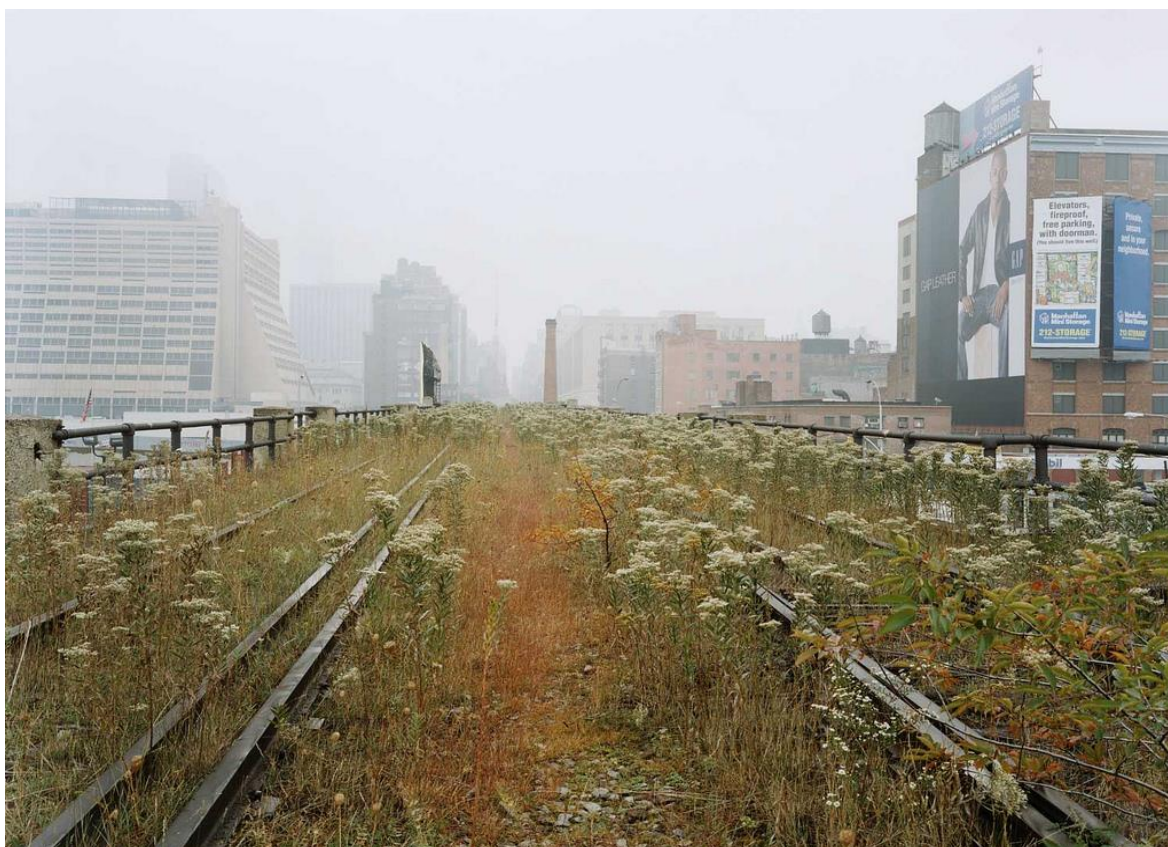


Fonte: Perry (2017).

Com o crescimento da indústria e do comércio em Nova York, a movimentação de carga pelas ferrovias diminuiu significativamente ao longo do século XX. A linha ferroviária elevada, que originalmente servia para transportar carga para as fábricas do Meatpacking District, se tornou obsoleta e foi abandonada em 1980. Durante anos, a estrutura foi uma fonte de perigo e incômodo para a vizinhança, até que um grupo de moradores se mobilizou para transformá-la em um espaço público e área verde para a cidade.

O complexo abandonado impactava não somente a paisagem urbana, mas também a valorização imobiliária e segurança da vizinhança. Um grupo formado por donos de imóveis do bairro Chelsea reivindicava constantemente à omissão da CSX, empresa responsável pela High Line, de não garantir a manutenção da linha férrea. No ano de 1992 foi liberada a demolição da High Line após a declaração de seu abandono. Como o processo de responsabilização financeira pela demolição foi demorado, em 1999 um grupo denominado *Friends of the High Line* – FHL, defendeu a permanência da estrutura férrea, porém, com uma previsão de transformação em área de socialização aberta ao público (HIGH LINE, 2022; PERRY, 2017).

Figura 525 - High Line em estado de abandono, antes do projeto do High Line Park.



Fonte: Perry (2017).

Perry (2017), afirma que o então prefeito Rudolph Giuliani tinha interesse na demolição da linha, que classificava como uma área morta, feia. O grupo *FHL* trabalhou para que fosse implantada a possibilidade legal "rail-bank", que, segundo Costa e Castañon (2012, p.3422), é uma proposta legal que "a companhia ferroviária, voluntariamente, considera a linha em desuso e autoriza o uso recreacional do espaço. Porém, mantém a possibilidade de reimplantação da via, mesmo que seja improvável esse fato".

Durante anos foram analisadas propostas com diversos fins para os trilhos elevados, como sua demolição, reuso da estrutura com foco no tráfego urbano, reuso da estrutura focando no comércio, e, também o reaproveitamento da estrutura para espaço público. Foi concluído que preservar a estrutura traria maiores vantagens para a comunidade, pois, sua demolição segundo Costa e Castañon (2012), seria mais vantajosa para a valorização imobiliária e por consequência para os seus proprietários não colocando em questão a sociedade e o bem coletivo.

Figura 616 - High Line Park após projeto de reutilização para espaço público.



Fonte: Bann (2014).

Segundo Viegas (2009), no ano de 2002 houve a abertura de um concurso de design para projetos de desenvolvimento do High Line. "James Corner Field Operations" foi o escritório de paisagismo vencedor do concurso e "Diller Scofidio +

Renfro" foi o escritório de arquitetura. Com o projeto houve a restauração da estrutura, com limpeza, reconstituição de partes que estavam faltando como também foram inseridos mobiliários que propusessem a socialização e permanência na área. Escadas, iluminação, assentos, entre vários outros elementos foram propostos, que trariam maior vitalidade e diversidade de usos.

A construção do High Line Park começou em 2006 e foi inaugurado em 2009, transformando um espaço deteriorado e sem uso em um destino turístico popular e um importante ponto de encontro para moradores locais. O parque tem cerca de 2,3 km de extensão e oferece uma vista única da cidade de Nova York, além de áreas verdes, instalações artísticas e espaços para eventos e atividades culturais.

A transformação de equipamentos ferroviários como o High Line tem um impacto positivo na paisagem urbana de várias maneiras. Em primeiro lugar, esses espaços geralmente estão localizados em áreas urbanas densas e podem oferecer uma solução para a escassez de áreas verdes em cidades grandes. Além disso, essas transformações podem revitalizar áreas abandonadas e negligenciadas, trazendo novas oportunidades de negócios e melhorando a qualidade de vida dos moradores locais.

Estação D'Orsay, Paris

A Estação D'Orsay, em Paris na França é um exemplo icônico relacionado ao processo de transformação do patrimônio ferroviário mediante acontecimentos históricos. A estação foi construída sobre as cinzas do *Palais D'Orsay* e atualmente é um importante museu, o *Musée D'Orsay*. A construção do antigo *Palais D'Orsay* de Paris ocorreu nos anos de 1810-1838, porém, trinta e dois anos após a finalização de sua construção o espaço foi completamente incendiado durante a "Comuna de Paris", resultando em ruínas, estas que permaneceram nesse estado de degradação por quase três décadas (MUSÉE D'ORSAY, 2011).

Pouco antes de ocorrer a Exposição Universal de 1900, que Paris iria sediar, a França cedeu a área deteriorada para a empresa Orleans construir a Estação Ferroviária *Gare D'Orsay*, com o objetivo de a Estação receber visitantes de todo o mundo. Segundo o *Musée D'Orsay* (2011), a maior dificuldade enfrentada pelo arquiteto Victor Laloux (renomado arquiteto francês da época), e outros profissionais encarregados, foi justamente a implantação do projeto no local cedido pelo governo

francês. Na Figura 77, pode ser verificada a Gare D'Orsay na lateral direita da imagem, às margens do rio Sena.

Figura 707 - Gare D'Orsay em Paris, localizado em frente ao Louvre e Jardin de Touleries.



Fonte: Jenger (2000).

A elegância do bairro e o fator de estar situada em frente ao Louvre e o Jardin des Tuileries exigiu dos arquitetos estratégias projetuais que viabilizassem não destoar a inserção de uma estação ferroviária em um cenário sofisticado. Para isso, Victor Laloux projetou uma fachada de pedra e escondeu as estruturas metálicas. No interior, o projeto adotava um design inovador, acrescentou elevadores para passageiros separados dos elevadores para bagagens pesadas. Havia ainda na Estação as plataformas subterrâneas, que foi alvo de elogios do projeto (MUSÉE D'ORSAY, 2011).

Nas Figuras 78 e 79, pode ser observada a fachada sul e o interior da Gare D'Orsay, respectivamente. Foram dois anos de construção, após sua inauguração e durante quase quatro décadas se tornou a principal estação ferroviária do sudoeste da França. Segundo o Musée D'Orsay (2011), após o ano de 1939 as plataformas da Estação D'Orsay não acompanharam os trens modernos, tornando-se ultrapassadas e atendendo apenas os subúrbios.

Figura 798 - Fachada sul da Gare D'Orsay.



Fonte: Sureau (2021).

Figura 889 - Interior da Gare D'Orsay.



Fonte: Sureau (2021).

Fosseyeux (2009), esclarece que o principal motivo pra progressiva decadência da Estação foi sua saturação em horários de pico e a incapacidade de receber trens com mais de doze carros (as locomotivas que estavam sendo lançadas possuíam mais de dezesseis). Em 1939 a Gare d'Austerlitz ocupou o cargo de principal extremidade. Segundo o autor supracitado, mesmo atendendo o tráfego suburbano, a Estação teve seu uso de transporte desativado em 1958, após isso se tornou progressivamente obsoleta e abandonada.

Após desativada, o espaço da Estação como outras áreas parisienses serviu de acolhimento para prisioneiros em épocas de guerra, além de ter se tornado centro de correios na Segunda Guerra Mundial. Houve também outros usos na Gare D'Orsay, como depósito, estacionamento de veículos e cenário de filmes.

Figura 8097 - Gare D'Orsay abandonada, interno e externamente.



Fonte: Plum e Mathieu, (1998).

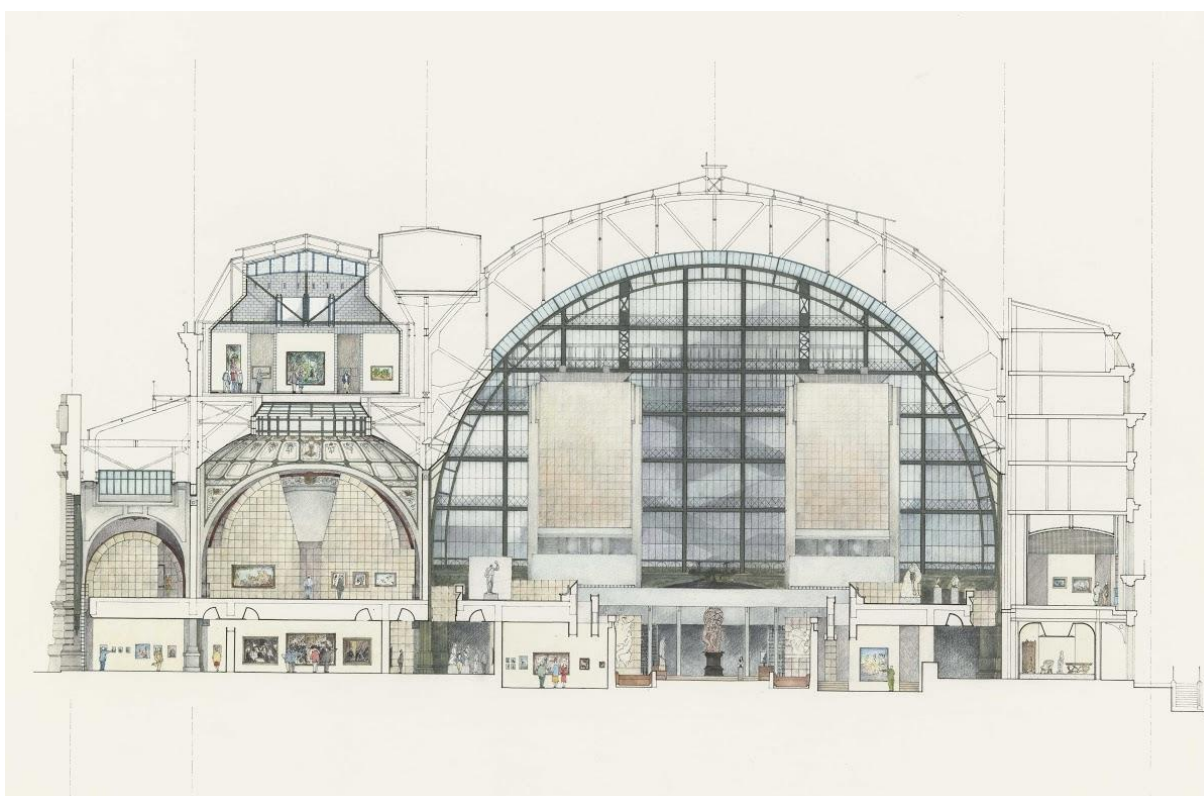
Com o objetivo de utilizar o espaço em abandono, tendo em vista que estava inserido em um contexto nobre da cidade, no ano de 1962 foi proposto um concurso para construção de um grande hotel onde antes era a Estação. Em 1970 a demolição foi autorizada para abrigar o complexo de hotéis que era o objeto do concurso, foi também previamente aprovada pelo Ministro das Infraestruturas (KIEFER,2001; FOSSEYEUX, 2009; MUSÉE D'ORSAY, 2011).

Entretanto, houve oposição à ideia do complexo hoteleiro por parte de Jacques Duhamel, o então Ministro da Cultura, que influenciou na morosidade e no

impedimento da proposta. Em 1973, a Estação *Gare D'Orsay* entrou na lista dos monumentos históricos franceses, um inventário responsável pela salva-guarda e gestão do patrimônio cultural. Com esta decisão o Departamento de Obras Públicas teve que redirecionar e planejar uma nova ideia de construção com o foco de manter e conservar a Gare D'Orsay.

Apenas em 1977, o presidente da República Valéry Giscard d'Estaing optou por construir um museu no local. Embora a decisão oficial de construir o *Musée d'Orsay* tenha sido feita no mesmo ano, a inauguração do museu somente ocorreu após nove anos, durante o mandato do presidente François Mitterrand. No projeto escolhido foi proposto um reaproveitamento do projeto antigo, inserindo um edifício no interior do mesmo, utilizando linguagem arquitetônica que respeitou as características pré-existentes. (KIEFER,2001; FOSSEYEUX, 2009; MUSÉE D'ORSAY, 2011).

Figura 81106 - Corte transversal do projeto do Musée D'Orsay.



Fonte: Musée D'Orsay (2012).

Atualmente o *Musée D'Orsay* é um dos museus mais renomados e visitados do mundo, atraindo milhões de visitantes todos os anos. Inaugurado em 1986, o museu

possui uma vasta coleção de obras de arte do século XIX e início do século XX, é reconhecido mundialmente por suas pinturas impressionistas e pós-impressionistas, incluindo obras de Van Gogh, Monet, Manet, Renoir, Degas, Cézanne e muitos outros. Além das pinturas, há um acervo de esculturas, fotografias, objetos de arte decorativa e arquitetura. A coleção do museu é composta por mais de 100 mil obras de arte e objetos.

O *Musée D'Orsay* continua a ser um destino turístico popular em Paris e é um testemunho duradouro da riqueza da história e cultura francesas. Além de ser exemplo de como um patrimônio ferroviário pode ser transformado em um centro cultural e artístico para uma sociedade.

Figura 82115 - Musée D'Orsay atualmente.



Fonte: Vornran (2014).

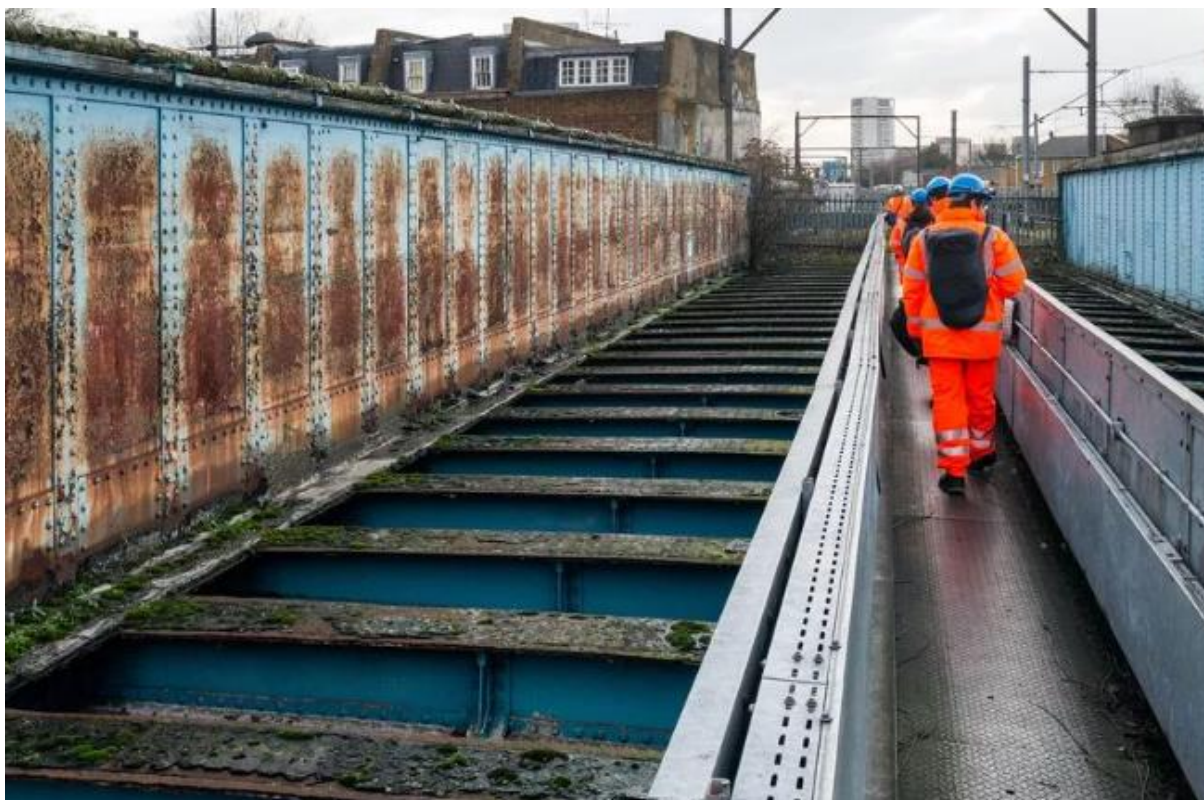
Camden High Line – Londres

O processo de abandono da linha férrea tem sido um problema comum em muitas cidades no mundo todo, e o bairro de Camden Town, no norte de Londres, não foi exceção. A linha férrea conhecida como “North London Line” foi originalmente construída no século XIX para transportar mercadorias entre a região industrial do norte de Londres e as docas do rio Tamisa, gradativamente perdeu sua importância com o passar do tempo. O desuso da linha férrea resultou em um terreno abandonado e deteriorado, que se tornou um problema para a comunidade local.

No entanto, em janeiro de 2023, o Conselho de Camden Town aprovou uma proposta que vinha sido planejada há anos para transformar a área em um parque suspenso, conhecido como Camden Highline. A ideia é inspirada no High Line Park, em Nova York, que transformou uma linha férrea abandonada em um espaço verde elevado, com jardins, áreas de lazer e vistas panorâmicas da cidade. A proposta para o Camden Highline pretende trazer benefícios semelhantes para a comunidade local e para os visitantes da cidade de Londres.

A iniciativa é liderada por uma entidade sem fins lucrativos, que busca financiamento por meio de financiamento colaborativo e doações de empresas locais. A expectativa é que o projeto seja inaugurado em 2025, oferecendo uma alternativa verde e atraente para a área atualmente abandonada. Além de oferecer um espaço para atividades ao ar livre e lazer, o Camden Highline tem o potencial de melhorar a qualidade de vida da comunidade local, trazer benefícios ambientais e econômicos para a região e contribuir para a revitalização de áreas urbanas abandonadas.

Figura 83124 - Parte do trecho ferroviário abandonado no norte londrino.



Fonte: MyLondon (2020).

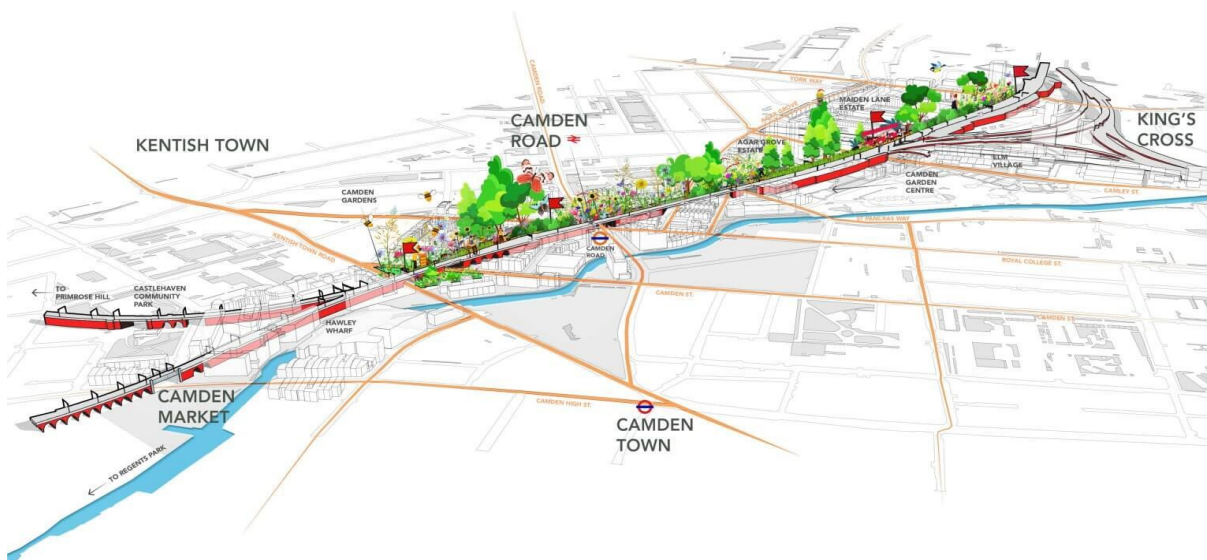
Os escritórios londrinos Studio Weave e Architecture 00 foram os vencedores do concurso que selecionou a melhor proposta para o Camden High Line, um parque suspenso com 800 metros de extensão e elevado a oito metros do chão.

Figura 1424 - Ilustração da implantação do projeto Camden High Line.



Fonte: Camden HighLine (2023).

Figura 1335 - Parte da proposta do projeto do Camden High Line.



Fonte: Camden HighLine (2023).

O parque atravessa diversas pontes desativadas e oito vias, criando uma conexão direta entre dois dos mais heterogêneos distritos pós-industriais de Londres. O objetivo do projeto é transformar o local em um atraente parque público. Acredita-se que, devido à posição de destaque da ferrovia na paisagem urbana, o sucesso do

projeto trará melhorias significativas na qualidade de vida dos residentes do bairro de Camden (BARI, 2017).

Figura 1516 - Projeto do Camden High Line.



Fonte: Camden HighLine (2023).

Estação de Santa Apolónia, em Lisboa – Portugal

A Estação de Santa Apolónia, em Lisboa, foi inaugurada em 1865 (no espaço de um antigo convento fundado em 1662 por D. Isabel da Madre Deus) e também é uma das estações que tiveram seu ápice durante a era ferroviária. Com a abertura da Gare do Rossio em 1891, uma das mais bonitas da cidade, a Estação de Santa Apolónia perdeu parte do seu protagonismo, além disso, houve uma queda de investimentos no modal, resultando num estado estrutural e funcional crítico.

Após a década de 1950, depois de diversas reformulações e também da expansão da estação para acolher trens maiores é que Santa Apolónia volta a atender demandas de viagens mais longas. Com a reforma da década de 1990, a estação retornou de forma progressiva a ser importante hub de transporte para a cidade, bem como um local popular para compras, alimentação e entretenimento. No entanto, o processo de requalificação da estação não foi isento de posicionamentos contrários.

Uma das principais críticas ao processo de reforma da Estação de Santa Apolónia foi o custo envolvido.

Em 2015 a estação foi alvo de repercussões para o encerramento de sua funcionalidade, com propostas de vereadores da Câmara de Lisboa (como por exemplo o Manuel Salgado) com o objetivo de tornar extensa área verde com ligação ao Tejo.

O projeto de requalificação da estação foi orçado em cerca de 30 milhões de euros, o que foi considerado caro demais por alguns críticos. Além disso, houve acusações de que o projeto foi mal gerenciado, resultando em atrasos e custos adicionais.

Figura 1607 - Fachada da Estação de Santa Apolónia.



Fonte: Liz (2015).

A estação foi sondada por grandes complexos hoteleiros, por sua dimensão e localização chamou a atenção de alguns empresários. Há um paradoxo na questão dos benefícios gerados através da requalificação e a crítica ao impacto da reforma na estrutura histórica da mesma; algumas pessoas argumentaram que a reforma da estação mudou questões patrimoniais e históricas de forma inadequada, prejudicando sua autenticidade e beleza arquitetônica. Houve também preocupações de que a reforma da estação poderia resultar em gentrificação da área ao redor da estação, levando a um aumento nos preços das propriedades e expulsando residentes locais (LIZ, 2015).

Estação de Tóquio, Japão

A estação de Tóquio é uma das mais movimentadas e importantes do país, conectando Tóquio a diversas cidades do Japão. A estação foi inaugurada em 1914 e desde então tem passado por diversos processos de modernização e ampliação para atender à crescente demanda de passageiros. Durante a Segunda Guerra Mundial, a estação sofreu danos consideráveis.

Figura 1698 - Fachada da Estação de Tóquio.



Fonte: Kayanami (2018).

Segundo Kayanami (2018), a Estação de Tóquio sobreviveu ao grande terremoto de Kanto, de 7,9 graus de magnitude, com danos razoáveis. Porém, foi bastante danificada no bombardeio americano em maio de 1945, que resultou em um prejuízo estrutural no terminal, como também destruiu as cúpulas originais do telhado e todo o terceiro andar, mas foi reconstruída em 1947. Desde então, a estação tem passado por diversas reformas e expansões para atender à crescente demanda de passageiros.

Atualmente, a Estação Ferroviária de Tóquio é uma das estações de trem mais movimentadas do mundo, com mais de 400 mil passageiros diários. Ela oferece

conexões para diversas cidades do Japão, além de serviços de trem-bala (shinkansen) para as principais cidades do país. A estação também é um importante ponto turístico, com diversas lojas, restaurantes e atrações culturais. Em resumo, a Estação Ferroviária de Tóquio não foi abandonada e continua sendo uma das estações mais importantes e movimentadas do mundo, conectando Tóquio a diversas cidades do Japão e oferecendo serviços de trem-bala (shinkansen) para as principais cidades do país (ARCHDAILY, 2016).

Estação Ferroviária de Victoria em Londres, Reino Unido

A Estação Ferroviária de Victoria em Londres, Reino Unido, é uma das mais antigas e históricas estações ferroviárias inglesas. Foi inaugurada em 1862 e, por muitos anos, foi uma das estações ferroviárias mais movimentadas da cidade.

Figura 1789 - Fachada da Estação de Victoria em Londres.



Fonte: Enjoy London (2022).

De acordo com Bouchain e Klink (1994), o auge de utilização da Estação Ferroviária de Victoria ocorreu no final do século XIX e início do século XX. Naquela época, a estação era a principal porta de entrada para Londres para passageiros que vinham do sul da Inglaterra e de partes da Europa, como França e Bélgica. Durante a Segunda Guerra Mundial, a estação foi severamente danificada pelos bombardeios alemães, mas foi reconstruída nas décadas seguintes. No entanto, a estação gradualmente perdeu importância à medida que o transporte aéreo se tornou mais acessível e as ferrovias perderam espaço para o transporte rodoviário.

Além disso, a estação também enfrentou problemas de superlotação e infraestrutura obsoleta, que afetaram sua capacidade de lidar com o aumento do fluxo de passageiros. A falta de espaço para expansão também limitou o potencial de crescimento da estação. Em 1985, a British Rail decidiu abandonar a estação, transferindo as operações ferroviárias para a recém-construída Estação de Victoria de Gatwick, localizada nas proximidades. A antiga Estação Ferroviária de Victoria ficou abandonada por mais de uma década (TRANSPORT FOR LONDON, 2023).

A estação foi inaugurada em 1862 pela London, Brighton and South Coast Railway (LB&SCR), como uma estação terminal para trens que vinham do sul da Inglaterra, mas foi ampliada em 1908 para acomodar o aumento do tráfego ferroviário (BOUCHAIN e KLINK, 1994).

Durante o seu auge, a Estação Victoria era a segunda maior estação de Londres em termos de tráfego de passageiros, atrás apenas da Estação Paddington. No entanto, na década de 1960, o tráfego ferroviário começou a declinar à medida que as pessoas começaram a usar mais carros e aviões para viajar. Como resultado, a estação foi considerada obsoleta e em 1960, o governo britânico propôs a construção de uma nova estação no local. Porém, o projeto foi rejeitado devido a preocupações com o custo e o impacto ambiental. Em vez disso, a estação passou por uma grande reforma nos anos 80 e 90, que envolveu a modernização das instalações e a abertura de novas lojas e restaurantes (JONES, 1972; BOUCHAIN e KLINK, 1994).

Atualmente, a Estação Victoria é uma das estações ferroviárias mais movimentadas de Londres, servindo como uma importante conexão para trens de longa distância, bem como para o transporte público local, incluindo metrô e ônibus. A estação também abriga uma variedade de lojas, restaurantes e serviços, tornando-se um destino popular para compras e entretenimento.

Estação Ferroviária de Canfranc, localizada em Huesca, Espanha

A Estação Ferroviária de Canfranc, localizada em Huesca, Espanha, foi inaugurada em 1929 como uma importante conexão ferroviária entre a Espanha e a França. construída em uma região montanhosa, próxima à fronteira entre os dois países, foi considerada a maior estação ferroviária da Europa na época de sua inauguração.

Segundo Pérez (2017), a Espanha queria mostrar que era capaz de construir algo à escala das grandes “catedrais ferroviárias” da Europa “. Na época em que foi construído, já pertencia, conceitual e tecnicamente, ao século 19. O problema é que a estação foi concebida em 1853, mas só foi concluída em 1928.

Durante o seu auge, a Estação de Canfranc foi um importante ponto de trânsito de pessoas e mercadorias entre a Espanha e a França. Entretanto, com a eclosão da Guerra Civil Espanhola em 1936 e a Segunda Guerra Mundial em 1939, a estação foi forçada a fechar suas conexões com a França. Após a Segunda Guerra Mundial, a estação foi reaberta, mas as conexões com o tráfego internacional nunca foram completamente restabelecidas (BECKER, 2019).

Figura 90187 - Estação de Canfranc abandonada.



Fonte: Becker (2019).

Segundo Ambrósio (2019), a Estação de Canfranc passou por diversos momentos de abandono ao longo das últimas décadas, especialmente após um acidente ocorrido em 1970, quando uma enchente destruiu parte da linha férrea e deixou a estação inutilizável por mais de um ano, este acidente resultou também no colapso de uma ponte de ferro sobre o Rio Aragon, influenciando no fechamento permanente da linha ferroviária internacional que passava pela estação. Desde então, a estação sofre com a ação do tempo, do clima e da falta de manutenção.

A estação encontrava-se em um estado deplorável, com diversas partes do prédio abandonadas, telhados desabados e janelas quebradas. Porém, foi comprada por um hotel de luxo e reformada completamente. A gestão do hotel é pelo Barcelo Hotel Group, foi reformado o interior do hotel, ganhou novos espaços mas manteve aspectos históricos, a personalidade e o legado. Recebeu os primeiros hóspedes em janeiro de 2023.

Figura 91195 - Estação de Canfranc se torna um luxuoso hotel.



Fonte: Becker (2019).

Estações internacionais importantes e que estão em estado de abandono

Foram selecionadas duas estações ferroviárias internacionais que tiveram sua importância em determinado recorte temporal e que atualmente encontram-se em ruínas. A Michigan Central Station e a Estação Anhalter Bahnhof.

Quadro 15 - Síntese dos equipamentos correlatos internacionais que estão em estado de abandono.

NOME	LOCALIZAÇÃO	INAUGURAÇÃO	ÁPICE	MOTIVOS DECADÊNCIA	ANO DESATIVAÇÃO	REFORMA	SITUAÇÃO	USOS ATUAIS
MICHIGAN CENTRAL STATION	DETROIT	1913	1913-1950	FALTA DE MANUTENÇÃO E INVESTIMENTO	1988	-	DESATIVADA	VENDIDA PARA EMPRESA FORD
ESTAÇÃO ANHALTER BAHNHOF	BERLIM	1841	1900-1930	2ª GUERRA MUNDIAL	1945	-	DESATIVADA	EM RUÍNAS

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Dos exemplares apresentados, ambos não tiveram causas de declínio semelhantes. Enquanto a Estação Anhalter Bahnhof foi bombardeada e não resistiu à Segunda Guerra Mundial, a estação de Detroit foi desativada principalmente devido à negligência administrativa e falta de manutenção em sua infraestrutura. Atualmente, esta última está sob posse da empresa Ford Motors, com maior probabilidade de ser reutilizada. Por outro lado, a estação situada em Berlim restou apenas uma de suas paredes e se tornou um marco referencial, sem possibilidade de reaproveitamento de parte de sua estrutura.

Estação Ferroviária Central de Detroit/Michigan Central Station

A Ferroviária Central de Detroit, também conhecida como Michigan Central Station, é um dos edifícios abandonados mais icônicos e visíveis de Detroit. Construída em 1913, a estação foi projetada pelo arquiteto Warren & Wetmore, o mesmo responsável pelo projeto da Grand Central Station, em Nova York. A estação funcionou como um importante porta de entrada para a cidade durante muitas décadas. No entanto, como muitas outras estações ferroviárias nos Estados Unidos, a Estação Central de Detroit enfrentou um declínio na demanda por viagens de trem

durante a segunda metade do século XX, o que levou ao seu abandono e à sua deterioração.

Segundo Safari (2020), a Michigan Central Station continua em estado de abandono e deterioração. O edifício sofreu com a ação do tempo, além de ter sido vandalizado e saqueado. A estrutura de aço está enferrujada, as janelas estão quebradas ou faltando, e há sinais de desmoronamento em alguns pontos. Além disso, a estação foi usada por muitos anos por pessoas em situação de rua, que causaram danos adicionais à estrutura.

Figura 92205 - Parte do complexo ferroviário de Detroit.



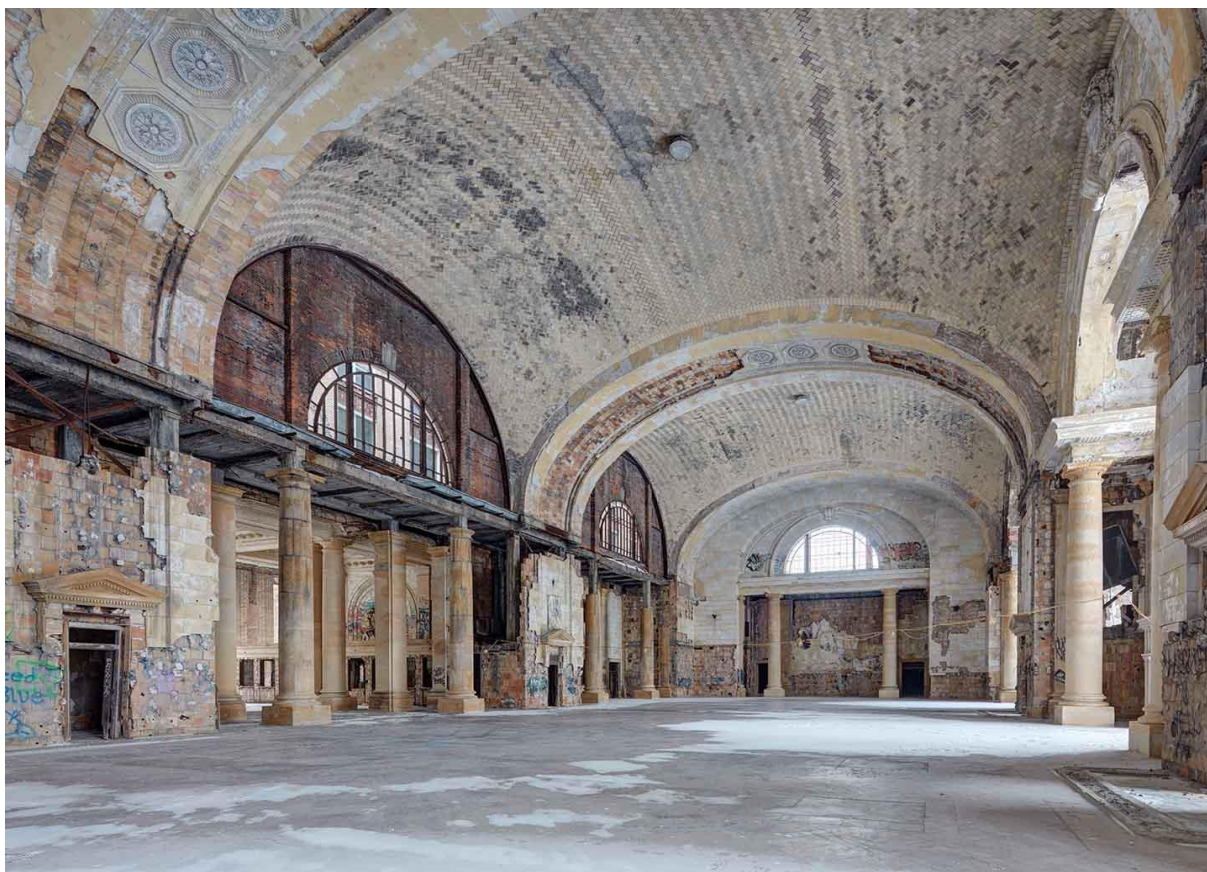
Fonte: Historic Detroit (2023).

Existem várias razões para o declínio das viagens de trem nos Estados Unidos, incluindo o aumento do uso de carros pessoais, a concorrência de companhias aéreas e a falta de investimento em infraestrutura ferroviária. Como resultado, muitas estações ferroviárias foram abandonadas ou demolidas durante o século XX. A Estação Central de Detroit foi fechada em 1988, após anos de declínio na demanda por viagens de trem. Desde então, a estação tem sido objeto de uma série de projetos

de renovação e revitalização, mas ainda está longe de sua glória original (AUSTIN, 2018).

Embora algumas partes do edifício tenham sido restauradas, outras áreas continuam em ruínas e a estação permanece fechada para o público em geral. Um dos principais esforços de renovação da Estação Central de Detroit foi o projeto proposto pela Ford Motor Company em 2018. A empresa planeja transformar a estação em um centro de inovação e tecnologia, mas enfrentou uma série de desafios financeiros e de planejamento e, até o momento, o projeto não foi concluído. Apesar dos desafios enfrentados pela Estação Central de Detroit, ela continua sendo um importante marco histórico e um símbolo da era das viagens de trem nos Estados Unidos (AUSTIN, 2018; SAFARI, 2020).

Figura 93214 - Situação atual da Michigan Central Station.



Fonte: Quinn Evans Architects (2023).

Figura 2234 - Projeto com a proposta de um novo centro de mobilidade para a Ford.



Fonte: Quinn Evans Architects (2023).

Estação Anhalter Bahnhof, localizada em Berlim, Alemanha

Construída em 1841, a estação foi um dos principais pontos de entrada e saída de Berlim até a Segunda Guerra Mundial, quando foi severamente danificada pelos bombardeios. Após a guerra, a estação foi parcialmente demolida pelo governo da Alemanha Oriental, e o que sobrou permaneceu abandonado até os dias atuais.

De acordo com Rice-Oxley (2017), a Estação Anhalter Bahnhof é hoje uma ruína com paredes deterioradas, pedaços de aço torcidos e enferrujados e pisos cobertos por destroços. Além disso, o autor destaca que "os vândalos, grafiteiros e curiosos tomaram conta do lugar, deixando para trás lixo e marcas de seus atos". Dimitris Daskalopoulos (2018), destaca que a estação foi abandonada durante décadas e, apesar de ter sido proposta uma série de projetos de revitalização, nenhum foi implementado até o momento. O autor reforça também a importância histórica e cultural da estação, afirmando que ela "é um testemunho da história de Berlim e um lembrete dos tempos em que a cidade estava dividida".

Figura 2325 - Estação Anhalter Bahnhof em funcionamento, antes de sua ruína.



Fonte: Ritter (2018).

Figura 2406 - Estação Anhalter Bahnhof atualmente.



Fonte: Becker (2019).

Equipamentos ferroviários brasileiros requalificados

Das estações brasileiras escolhidas para compor as análises e que precisaram de reformas e destinação de novos usos são: Estação da Luz, Estação Velha de Campina Grande, Estação Ferroviária de Natal e Estação de Campinas. O uso pós reforma destas estações foi enveredado principalmente para o setor turístico e cultural.

Quadro 24 - Síntese dos equipamentos correlatos brasileiros que estão em uso.

NOME	LOCALIZAÇÃO	INAUGURAÇÃO	ÁPICE	MOTIVOS DECADÊNCIA	ANO DESATIVAÇÃO	REFORMA	SITUAÇÃO	USOS ATUAIS
ESTAÇÃO DA LUZ	SÃO PAULO	1901	1901-1945	INCÊNDIOS; ASCENSÃO DAS RODOVIAS	-	1946 E 1999	EM UTILIZAÇÃO	TRANSPORTE; MUSEU; SERVIÇOS
ESTAÇÃO VELHA DE CAMPINA GRANDE	PARAÍBA	1907	1907-1950	ASCENSÃO DAS RODOVIAS; CONSTRUÇÃO DA EST. NOVA	1980	2000	EM UTILIZAÇÃO	MUSEU
ESTAÇÃO DE FERRO DE NATAL	RIO GRANDE DO NORTE	1908	1908-1950	FALTA DE MANUTENÇÃO; EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES	1983	2007	EM UTILIZAÇÃO	SEDE DA CBTU-RN
ESTAÇÃO DE CAMPINAS	SÃO PAULO	1872	1900	CONCORRÊNCIA; FALTA DE MANUTENÇÃO	1997	2005	EM UTILIZAÇÃO	ESPAÇO CULTURAL

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Após a Proclamação da República, o Brasil passou por um período de intensificação do desenvolvimento do transporte ferroviário. No quadro apresentado, verifica-se a proximidade da inauguração das estações listadas, bem como o período ápice de utilização e expansão. Isso se deve a vários motivos. De acordo com Ferreira e Bassi (2011), as ferrovias foram responsáveis por conectar as principais regiões produtoras do país aos portos, permitindo o escoamento da produção agrícola e o desenvolvimento de novas áreas econômicas. Com isso, a construção de novas linhas férreas e estações se tornou fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Estação Ferroviária Velha de Campina Grande-PB

A Estação Ferroviária Velha de Campina Grande na Paraíba, que passou por um processo de requalificação a partir dos anos 2000, hoje abriga o Museu do Algodão e também conta com o espaço sobre a memória ferroviária campinense, um

importante espaço cultural e educativo para a cidade e para a região. O Museu do Algodão tem como objetivo preservar a memória e a história da produção do algodão na região do semiárido nordestino, além de divulgar a importância do algodão na economia local e nacional (SILVA, 2010).

Em um período específico, devido a falta de investimento, o prédio estava em situações estruturais alarmantes, com parte da cobertura danificada, paredes com infiltrações e o piso em estado crítico; porém, houve uma reforma no início dos anos 2000 e o prédio voltou ao seu funcionamento. Apesar de atualmente não haver uma frequência constante em suas instalações, apenas em períodos sazonais, a estação se manteve com sua infraestrutura preservada principalmente por ter sido tombada e ter sido destinado um novo uso (SILVA, 2010).

Figura 2507 - Fachada principal da Estação Velha de Campina Grande-PB.



Fonte: Oliveira (2018).

O espaço conta com diversas exposições permanentes e temporárias, além de atividades educativas e culturais para todos os públicos. Além de ser um importante ponto turístico para a cidade, o Museu do Algodão tem um significado especial para a região, que teve na produção do algodão uma importante atividade econômica por muitos anos. A exposição permanente do museu apresenta a história da produção do

algodão, desde o plantio até a comercialização, além de mostrar as técnicas e equipamentos utilizados no processamento do algodão.

Estação da Luz

A Estação da Luz é um importante marco histórico e cultural da cidade de São Paulo, no Brasil. A construção da estação foi iniciada em 1895 e concluída em 1901, com o objetivo de conectar São Paulo ao interior do estado e permitir o escoamento da produção agrícola. A estação entrou em operação em 1901 e foi responsável por conectar a capital paulista a diversas regiões do estado, além de servir como ponto de partida para a ligação ferroviária com outros estados do país.

Durante seu auge, a Estação da Luz foi considerada uma das mais importantes e movimentadas estações ferroviárias do Brasil, sendo responsável pelo transporte de milhares de pessoas e cargas por dia. Porém, ao longo das décadas seguintes, com o advento do transporte rodoviário e a crescente urbanização, a demanda por transporte ferroviário diminuiu significativamente, o que acabou por afetar a operação da Estação da Luz.

Figura 2598 - Incêndio na Estação da Luz, SP em 2015.



Fonte: Santos (2015).

Segundo Freitas (2014), a estação passou por momentos de negligência e descaso, especialmente durante as décadas de 1960 e 1970, quando a antiga estação foi abandonada e deixada à mercê das intempéries e da ação do tempo. Por muitos anos, a estação foi utilizada apenas como depósito de materiais, perdendo grande parte de sua importância histórica e cultural. Mas, a partir da década de 1990, foram iniciadas diversas iniciativas de revitalização da Estação da Luz, com o objetivo de restaurar o patrimônio histórico e cultural da cidade e transformar a estação em um importante centro cultural e turístico.

Em 1999, a estação foi totalmente restaurada e reformada, com a reconstrução da fachada original e a revitalização de seus espaços internos. Atualmente, a Estação da Luz abriga o Museu da Língua Portuguesa, o Museu de Arte Sacra, o Espaço Cultural Porto Seguro e o Memorial da Resistência de São Paulo, além de servir como ponto de partida para algumas linhas de trem e metrô na cidade (LIMA, 2013; ESTAÇÃO DA LUZ, 2023). Em dezembro de 2015 a estação foi acometida por um incêndio, apesar de já ter sido vítima de outro grande incêndio em 1946, que destruiu quase toda a edificação e teve que alterar elementos da construção original.

Figura 2679 - Estação da Luz atualmente.



Fonte: Estação da Luz (2023).

Atualmente, além do transporte de trens interurbanos e intermunicipais, o edifício abriga ainda o Museu da Língua Portuguesa e, em seus arredores, está a Pinacoteca do Estado de São Paulo, o Jardim da Luz e a Sala São Paulo.

Estação Ferroviária de Natal (RN)

A Estrada de Ferro de Natal foi inaugurada em 1908, como parte do projeto de desenvolvimento da região Nordeste do Brasil. Segundo o historiador Câmara Cascudo (1984, p.193), a estação ferroviária de Natal era "a maior e mais luxuosa" do Nordeste, com instalações modernas e confortáveis para os passageiros. Porém, com o tempo, a estação foi perdendo importância e sofrendo com a falta de investimentos. Em 1983, a E. F Natal deixou de transportar passageiros e passou a ser usada apenas para carga. Em 1987 a estação foi tombada pela Fundação José Augusto, por sua importância cultural para o estado.

Figura 100 - Estação de Natal e sede da administração central da CBTU.



Fonte: Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal (2023).

A estação foi abandonada e, ao longo dos anos, sofreu com a ação do tempo e do vandalismo. Em 2007, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) assumiu a administração da Estação Ferroviária de Natal e iniciou um projeto de restauração e reutilização do espaço. A reforma foi feita com recursos da CBTU e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e teve como objetivo preservar o patrimônio histórico e cultural da cidade, ao mesmo tempo em que se dá uma nova utilidade para o espaço (NATAL, 2007). Hoje, a Estação Ferroviária de Natal abriga a administração central da CBTU, responsável pela operação dos trens urbanos em diversas cidades do país. Além disso, o espaço também é utilizado para eventos culturais e exposições, como forma de valorizar a história e a cultura ferroviária da região.

Estação Ferroviária de Campinas, São Paulo

Segundo a Prefeitura Municipal de Campina (2023), a Estação Ferroviária de Campinas, São Paulo, foi inaugurada em 1872 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro e passou por diversas reformas e ampliações ao longo dos anos, tornando-se um importante ponto de referência na cidade. O auge de utilização da Estação Ferroviária de Campinas ocorreu no final do século XIX e início do século XX, quando a ferrovia era o principal meio de transporte de pessoas e mercadorias no Brasil.

Figura 101 - Fachada da Estação Ferroviária de Campinas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas (2023).

Em 1997, a Estação Ferroviária de Campinas foi tombada pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) como patrimônio histórico do Estado, o que ajudou a preservar sua estrutura original. Manteve viagens de trens de passageiros até 2001, quando o serviço foi desativado (CONDEPHAAT, 1918).

Mesmo sendo tombada a estação continuou abandonada e sofrendo com a ação do tempo. Em 2005, a Prefeitura de Campinas iniciou o processo de requalificação da Estação Ferroviária, com o objetivo de transformá-la em um centro cultural e turístico. O projeto previu a restauração das fachadas e das estruturas originais, além da construção de novos espaços, como um auditório, uma biblioteca, salas de exposição e um café. O projeto foi financiado com recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal, e a obra foi executada em parceria com a iniciativa privada. Hoje denominada como Estação Cultura “Prefeito Antonio da Costa Santos”, é um centro cultural palco de espetáculos de música, dança, teatro, feiras literárias, gastronômicas, entre outros eventos.

Equipamentos ferroviários brasileiros que estão em estado de abandono

Das estações brasileiras que estão em estado de obsolescência funcional e estrutura deteriorada, foram listadas a Estação de Corumbá, a Estação Ferroviária da Gameleira, a Estação Ferroviária de Ligação, a Estação de Cachoeira do Sul e a Estação Nova de Campina Grande.

Quadro 33 - Síntese dos equipamentos correlatos brasileiros que estão em desativados.

NOME	LOCALIZAÇÃO	INAUGURAÇÃO	ÁPICE	MOTIVOS DECADÊNCIA	ANO DESATIVADO	REFORMA	SITUAÇÃO	USOS ATUAIS
ESTAÇÃO DE CORUMBÁ	MATO GROSSO DO SUL	1914	1914-1950	FALTA DE INVESTIMENTOS E MANUTENÇÃO	1996	-	DESATIVADA	PLANEJAMENTO PARA REFORMA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA GAMELEIRA	MINAS GERAIS	1912	1912-1960	ASCENSÃO DAS RODOVIAS; FALTA DE INVESTIMENTOS	1990	-	DESATIVADA	EM RUÍNAS
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO	MATO GROSSO	1914	1914	FALTA DE MANUTENÇÃO E GESTÃO	1990	-	DESATIVADA	ESTADO DE DETERIORAÇÃO
ESTAÇÃO DE CACHOEIRA DO SUL	RIO GRANDE DO SUL	1883	1890	ASCENSÃO DAS RODOVIAS; FALTA DE MANUTENÇÃO	1996	1973	DESATIVADA	ESTADO DE DETERIORAÇÃO
ESTAÇÃO NOVA DE CAMPINA GRANDE	PARAÍBA	1961	1965	ASCENSÃO DAS RODOVIAS; FALTA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO	1980	-	DESATIVADA	EM RUÍNAS

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Como a maioria das estações brasileiras, as que estão no Quadro apresentado também tiveram a maioria data de inauguração no início do século XX, os principais motivos que influenciaram em sua incúria e deterioração foi a falta de manutenção e a expansão do modal rodoviário, que apesar de ter afetado cidades no mundo todo, no Brasil percebe um potencial de influência maior neste quesito, o surgimento e expansão das rodovias impactou exponencialmente. Das cinco estações elencadas, quatro estão em estado de degradação e ruína.

Estação Ferroviária de Corumbá – Mato Grosso do Sul

A Estação Ferroviária de Corumbá no Mato Grosso do Sul, foi inaugurada em 1914 como parte da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que ligava São Paulo a Corumbá, sendo uma das principais portas de entrada para a região do Pantanal. Durante décadas, a estação teve grande movimentação de passageiros e mercadorias, impulsionando o desenvolvimento econômico da região. A falta de investimento em manutenção e a modernização levou à deterioração da estação, que acabou sendo abandonada (IPHAN, 2023).

Figura 102 - Visita dos secretários municipais nos espaços abandonados da Estação de Corumbá.



Fonte: Carneiro (2021).

A estação foi inaugurada em 1914 e abandonada em 1996, mas em 2019 teve uma tentativa de reabertura para turismo, com passeios de trem para conhecer a região e a história do transporte ferroviário. Atualmente, a Estação Ferroviária de Corumbá passa por um processo de planejamento para sua restauração e requalificação, com investimentos do governo estadual e federal, mas as ideias não saíram do papel. De acordo Carneiro (2021) o projeto da prefeitura prevê a transformação da estação em um centro cultural e turístico, focado também no carnaval, além disso o projeto teria espaços para exposições, eventos culturais e lojas.

Estação Ferroviária de Ligação – Mato Grosso

A Estação Ferroviária de Ligação no Mato Grosso foi um importante ponto de conexão entre as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Construída em 1912 e inaugurada em 1914, a estação fazia parte da linha férrea que ligava São Paulo a Cuiabá, uma das principais rotas de escoamento de produção agrícola e pecuária da região. Durante décadas, a estação teve grande movimentação de passageiros e mercadorias, impulsionando o desenvolvimento econômico da região.

Figura 103277 - Estação de Ligação, Mato Grosso abandonada.



Fonte: Ricarte (2015).

Devido à falta de manutenção e escassez de atenção dos poderes públicos, a estação resultou num estado de deterioração e consequente abandono. O processo de abandono da Estação Ferroviária de Ligação é um exemplo de como a negligência da gestão pública e a falta de investimentos podem levar à perda do patrimônio histórico e cultural.

Segundo Silva (2018), a preservação do patrimônio ferroviário é fundamental para a compreensão da história e identidade cultural de um povo. No entanto, a falta de políticas públicas efetivas e de investimentos financeiros tem colocado em risco a integridade desses bens culturais. O documento técnico do IPHAN sobre a Estação Ferroviária de Ligação (2013), destaca a importância da conservação desse patrimônio e ressalta que o abandono desses locais pode levar à perda irreparável de elementos da história e cultura do país.

A reportagem do jornal O Estado de São Paulo (2010), sobre a situação da Estação Ferroviária de Ligação reforça a negligência do poder público, que tem se mostrado incapaz de preservar e manter o patrimônio ferroviário. Após sua desativação em 1996, a estação tem sido vítima de vandalismo, abandono e descaso, o que resultou em um estado de completa deterioração.

Estação Ferroviária da Gameleira - MG

A Estação Ferroviária da Gameleira, localizada no município de Gameleira, em Minas Gerais, é um outro exemplo de patrimônio histórico abandonado e esquecido pelo poder público e pela sociedade. Inaugurada em 1912 como parte da Estrada de Ferro Oeste de Minas, a estação foi um importante ponto de transporte de cargas e passageiros para a região. Com o passar dos anos, a estrutura da estação começou a se deteriorar devido à falta de investimentos em manutenção, além de vários motivos citados anteriormente e que coincidem no contexto de outras estações no Brasil e no mundo. Após estes acontecimentos, a estação foi perdendo sua relevância, e sua característica atual mais predominante é o seu estado de deterioração (BORGES, 2019; IPHAN, 2023).

O abandono da estação é um processo complexo que envolve diversos fatores, como a falta de investimentos em manutenção e preservação, a falta de políticas públicas eficazes para a conservação do patrimônio histórico e cultural, e a falta de conscientização da população sobre a importância desses bens. A situação da

Estação Ferroviária da Gameleira reflete a realidade de muitos outros patrimônios históricos abandonados pelo país, que sofrem com a falta de investimentos em sua preservação e conservação. A Estação Ferroviária da Gameleira encontra-se em estado de abandono e em ruínas, sem uso e sem manutenção.

Figura 2864 - Estação Ferroviária da Gameleira, MG deteriorada.



Fonte: Couri (2015).

Segundo Oliveira e Gomes (2016), a falta de recursos financeiros e a falta de interesse político são os principais obstáculos para a preservação do patrimônio cultural brasileiro. Ainda que a estação tenha sido tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) em 2002, o local não recebeu as devidas atenções para sua preservação e restauração.

Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul (Rio Grande do Sul):

De acordo Giesbrecht (2009), no ano de 1973, a estação original de Cachoeira do Sul, inaugurada em 1883, foi desativada e uma nova estação foi construída no bairro Oliveira, com o nome de Cachoeira do Sul-nova, distante do centro, numa variante que mudou a linha de seu local primitivo. A demolição e construção em um

novo espaço se deu a partir do crescimento e consolidação do comércio na área em que situava a estação anterior. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha.

Após a desativação de passageiros a "nova" estação de Cachoeira foi completamente depredada. No ano de 2022 a estação era utilizada por um depósito de pneus velhos, provavelmente uma recicladora de pneus. A estrutura está em ruínas, as esquadrias foram roubadas e à noite há encontros e comércio de drogas. Houve uma reforma da prefeitura e propostas para a definição de novos usos, mas até a data desta pesquisa não havia nenhuma implantação de funcionalidade para a estrutura.

Figura 2945 - Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul - RS abandonada.



Fonte: Giesbrecht (2009).

5.2.2 Estratégias de reutilização do patrimônio ferroviário

O patrimônio ferroviário abandonado tem sido alvo de crescente interesse na academia e na prática urbanística, especialmente em razão do seu potencial de reutilização como recurso para diferentes finalidades. Após a análise de situações correlatas ao pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande, possibilitou desvendar algumas maneiras de lidar e propor diretrizes que otimizem a requalificação do espaço em prol da melhoria da qualidade urbana e de vida dos cidadãos.

A reutilização de ferrovias abandonadas pode ser realizada por meio de diversas estratégias, como a otimização e facilidade de tráfego, o turismo e o desenvolvimento comercial, o espaço público urbano e a promoção urbana. Este tipo de reaproveitamento deve ser proposto pelos órgãos gestores do patrimônio, que segundo Débora Sotto (2015):

O Poder Público tem o poder-dever de recuperar as mais-valias urbanísticas, como medida de justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização, revertendo-as em benefício da coletividade e impedindo que sirvam de motor à especulação imobiliária, à expansão urbana desordenada e à segregação socioespacial urbana (SOTTO, 2015, p.8).

Serão discutidas as estratégias, e posteriormente poderão ser somadas às experiências de equipamentos ferroviários que tiveram contextos históricos, políticos, sociais e estruturais parecidos com a Estação Nova, para que auxilie em traçar diretrizes mais aplicáveis ao caso.

O reaproveitamento de um patrimônio ferroviário no estado em que se encontra a Estação Ferroviária Nova e seus componentes envolve uma série de processos que devem ser minuciosamente planejados e executados. Para tanto, é preciso que haja a colaboração de todas as partes interessadas, incluindo órgãos públicos, autoridades locais, empresários, organizações sem fins lucrativos e membros da comunidade.

Inicialmente, é importante avaliar a estrutura existente e identificar as possibilidades de uso, levando em conta as normas de preservação do patrimônio histórico e cultural. Nesse sentido, é fundamental realizar uma consulta prévia para verificar a possibilidade de intervenção na estrutura existente e obter autorização junto aos órgãos de planejamento urbano para a realização de obras e intervenções na área, garantindo a conformidade do projeto com as leis e normas urbanísticas vigentes, bem como com as exigências do plano diretor da cidade.

É importante obter recursos financeiros para a realização das obras e intervenções necessárias, envolvendo todas as partes interessadas e criando um comitê de coordenação que inclua representantes das autoridades locais, empresários, organizações sem fins lucrativos e membros da comunidade para garantir a colaboração e a participação de todos.

Para garantir o sucesso do projeto, é essencial que ele seja viável financeiramente, sendo necessário realizar uma análise financeira minuciosa para determinar as fontes de financiamento e a viabilidade do projeto a longo prazo, que podem incluir investimentos privados, empréstimos e subsídios governamentais.

Sobre os processos metodológicos para o reuso dessas áreas, leva-se em consideração as características físicas e ambientais da região, além de realizar um estudo de impacto ambiental para garantir que o projeto seja sustentável e não cause danos ambientais.

A equipe envolvida no planejamento e proposta de reuso do espaço precisa ser composta por profissionais de áreas distintas, como arquitetos, urbanistas, engenheiros, psicólogos, administradores, sociólogos, gestores ambientais entre outros. Por fim, é necessário projetar de forma a minimizar o impacto ambiental e maximizar o uso de fontes de energia renováveis.

Em suma, o reaproveitamento das áreas em que o patrimônio ferroviário está em estado de abandono requer uma abordagem estruturada e metodologicamente bem planejada, envolvendo a colaboração de todas as partes interessadas, garantindo a conformidade do projeto com as normas de preservação e as leis e regulamentos locais, além de buscar a viabilidade financeira e a sustentabilidade ambiental.

Neste tópico, será estudado brevemente as estratégias de reaproveitamento, sabendo que há inúmeras opções para requalificar ou trazer um novo uso às áreas ferroviárias abandonadas. Essas estratégias foram divididas em quatro principais: voltadas para o transporte, para o turismo e desenvolvimento comercial, para os espaços públicos urbanos e para a promoção urbana.

Estratégias para reaproveitamento voltado ao transporte

Há muitos profissionais que se dedicam a explorar a viabilidade de reutilizar ferrovias abandonadas como novas alternativas de transporte em áreas urbanas. Uma

das ideias frequentemente sugeridas é a de transformar essas ferrovias em sistemas de transporte ferroviário urbano. Esta estratégia foca na otimização e facilidade de tráfego e tem como objetivo principal a melhoria da mobilidade urbana, oferecendo alternativas ao tráfego rodoviário e contribuindo para a redução do congestionamento nas grandes cidades.

Com enfoque no reaproveitamento para a melhoria do tráfego, pode-se associar esta possibilidade de escolha aos princípios da mobilidade urbana. Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a mobilidade urbana refere-se as condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no ambiente urbano, com objetivo principal a redução das desigualdades e a promoção da melhoria na qualidade de vida e do desenvolvimento econômico (BRASIL, 2023).

Nesse sentido, as ferrovias abandonadas podem ser transformadas em trilhos leves, linhas de bondes urbanos, ferrovias suburbanas ou estradas urbanas, conectando-se à rede de transporte já existente. É importante lembrar que muitas ferrovias urbanas tiveram núcleo de origem em conjunto com as cidades, e, portanto, comumente estão localizadas nas áreas centrais, onde a densidade populacional é relativamente alta. Aproveitar essas ferrovias abandonadas para atender às necessidades de transporte dos bairros vizinhos pode ser uma estratégia eficaz para reaproveitá-las.

De acordo Viegas Filho, Ouverney e Ribeiro (2018), os trilhos podem ser utilizados como transporte de diversas formas, no Quadro 6, os autores caracterizam as possibilidades mais utilizadas nos centros urbanos.

A escolha entre as opções expostas varia de acordo com o cenário analisado e deve ser baseada em questões técnicas, como o contexto urbano, o estado de conservação dos equipamentos ferroviários presentes, a organização socioespacial do município, orçamento, entre vários outros pontos importantes para definir o sistema adequado. Essa metodologia tem um grande potencial de contribuição para o desenvolvimento urbano, uma vez que promove a integração entre os bairros e facilita o acesso às áreas centrais das cidades.

Quadro 42 - Possibilidades de reaproveitamento dos trilhos como transporte urbano.

Variáveis	Monotrilho	Light rail (VLT)	Heavy rail (metrô)	Trens de subúrbio
Tipo de uso	Local e urbano	Urbano	Urbano	Ligação entre municípios vizinhos
Nível de segregação das vias	Inteiramente segregadas	Mistas	Inteiramente segregadas	Inteiramente segregadas
Tipo de tração	Elétrica	Elétrica ou diesel	Elétrica	Elétrica nos vagões ou locomotiva
Velocidade média (km/h)	30-35 (80 máx.)	20-35 (80 máx.)	30-40 (80 máx.)	40-60 (120 máx.)
Distância entre as estações	0,5 km - 1,5 km	0,3 km - 1,0 km	0,7 km - 1,5 km	1,0 km - 5,0 km
Passageiros por hora por direção (pphpd)	12.000 - 48.000	2.000 - 25.000	15.000 - 80.000	15.000 - 80.000
Custo do material rodante (US\$)	02 - 06	02 - 05	02 - 05	01 - 03
Custo de implementação (US\$)	40 - 100	13 - 40	45 - 350	05 - 25
Vida útil do material rodante (anos)	10 a 20	25 a 30	25 a 30	25 a 30

Fonte: Viegas Filho, Ouverney e Ribeiro (2018).

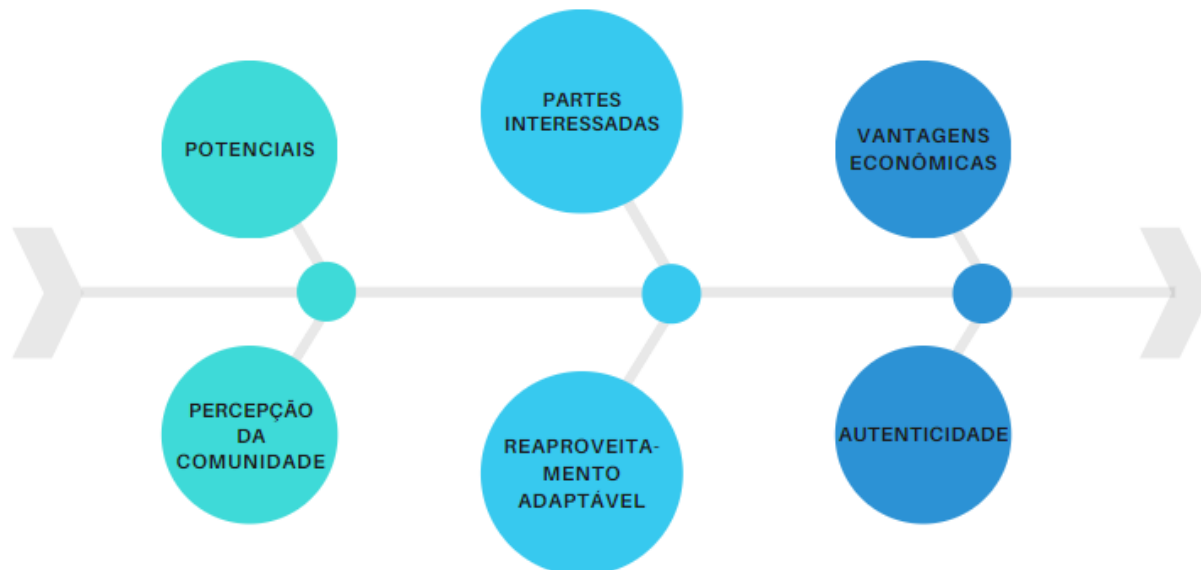
A reutilização de ferrovias abandonadas para transporte ferroviário urbano pode reduzir significativamente os custos de implantação de novas vias de transporte, levando em consideração que grande parte da infraestrutura já está pronta, desde que esteja em condições de ser reaproveitada. De acordo com a EIU (2011), o sistema de transporte sobre trilhos (com as possibilidades de combustíveis atuais) é capaz de atender às demandas de locomoção urbana com pouca emissão de poluentes.

Estratégia de reutilização de ferrovias abandonadas para turismo e desenvolvimento comercial

Outra estratégia de reutilização de ferrovias abandonadas é transformá-las em atrativos turísticos e espaços de desenvolvimento comercial. Nessa perspectiva, as ferrovias podem ser convertidas em museus, centros culturais, restaurantes, hotéis e outros estabelecimentos comerciais, proporcionando novas opções de lazer e entretenimento para a população e estimulando o turismo na região.

Essa pode ser uma medida bastante lucrativa para as cidades, uma vez que a reutilização desses equipamentos abandonados para fins turísticos e comerciais pode gerar empregos e renda, além de promover a revitalização de áreas deterioradas, bem como a valorização do patrimônio histórico e cultural. A reutilização dessas áreas residuais como espaços de desenvolvimento comercial pode contribuir para a diversificação da economia local e a atração de novos investimentos.

Figura 3046 - Critérios para verificar potencial de reaproveitamento com foco no turismo.



Fonte: Elaborado pelo autor, (2023). Dados: Xie (2006).

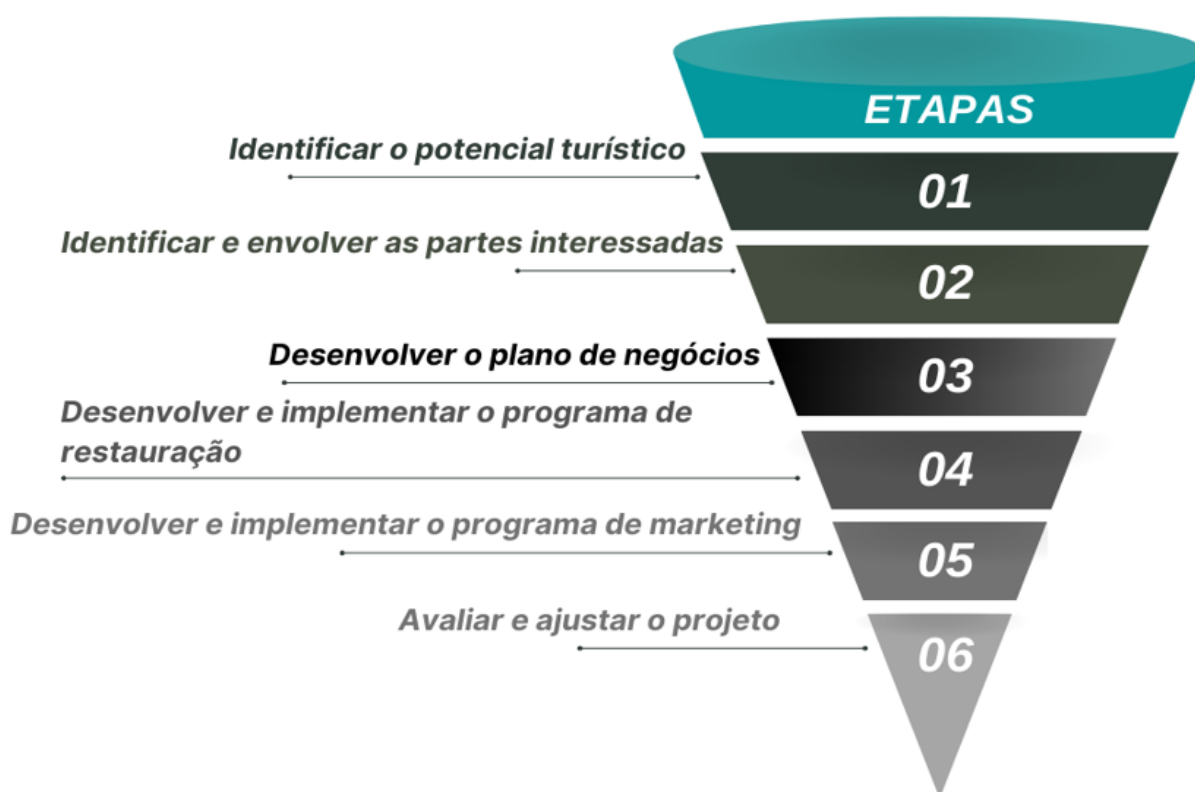
Alguns autores avaliam critérios para definir se o patrimônio industrial tem potencial suficiente para um reaproveitamento voltado a interesses turísticos. Xie (2006), estabelece seis critérios principais: potenciais, partes interessadas, reaproveitamento adaptável, vantagens econômicas, autenticidade e percepção da

comunidade. Esses critérios, em resumo, visam identificar se a área escolhida oferecerá benefícios reais para o município, se será um investimento com retorno e se terá êxito.

É importante compreender se a área tem potencial turístico e estrutural para receber um uso com este intuito, como também de acordo os autores as partes interessadas que neste caso seria principalmente o detentor da posse do equipamento e os moradores locais seriam beneficiados ou prejudicados. Como todo investimento, é imprescindível verificar questões de retorno financeiro e de recursos. A autenticidade do projeto de reaproveitamento interfere significativamente para que não haja investimentos e a área permaneça ociosa e sem a atratividade esperada.

Conlin e Flint (2011), destacam a importância de seguir seis etapas para o desenvolvimento de um projeto de turismo em equipamentos ferroviários para que seja bem-sucedido e sustentável.

Figura 3137 - Seis etapas para o desenvolvimento de um projeto de turismo ferroviário.



Fonte: Elaborado pelo autor, (2023). Dados: Conlin e Flint (2011).

São divididas em seis etapas, de acordo Conlin e Flint (2011): a primeira etapa envolve a identificação do potencial turístico da ferrovia e sua infraestrutura, bem como a análise de sua história e significado cultural. É importante avaliar se a ferrovia possui elementos que possam atrair turistas, como paisagens naturais, pontos históricos ou culturais, e outros atrativos. A segunda etapa consiste em identificar e envolver as partes interessadas no projeto, como proprietários da ferrovia, autoridades locais, grupos comunitários e operadores turísticos. É importante garantir que todas as partes envolvidas estejam alinhadas com o projeto e trabalhem em conjunto para sua realização.

A terceira etapa envolve o desenvolvimento do plano de negócios para o projeto de turismo ferroviário. Nessa fase, é fundamental realizar a análise de mercado, projetar os custos e receitas, e identificar possíveis fontes de financiamento. A quarta etapa é o desenvolvimento e implementação do programa de restauração da ferrovia e seus equipamentos, incluindo a avaliação das necessidades de reparo e renovação.

É necessário garantir que a infraestrutura da ferrovia esteja em bom estado de conservação e possa atender às necessidades dos visitantes. A quinta etapa envolve o desenvolvimento e implementação do programa de marketing para o projeto de turismo ferroviário, incluindo a criação de uma marca, a promoção do projeto para potenciais visitantes e a negociação de acordos com operadores turísticos. É fundamental divulgar o projeto de forma eficaz para atrair o público-alvo e garantir o sucesso da iniciativa.

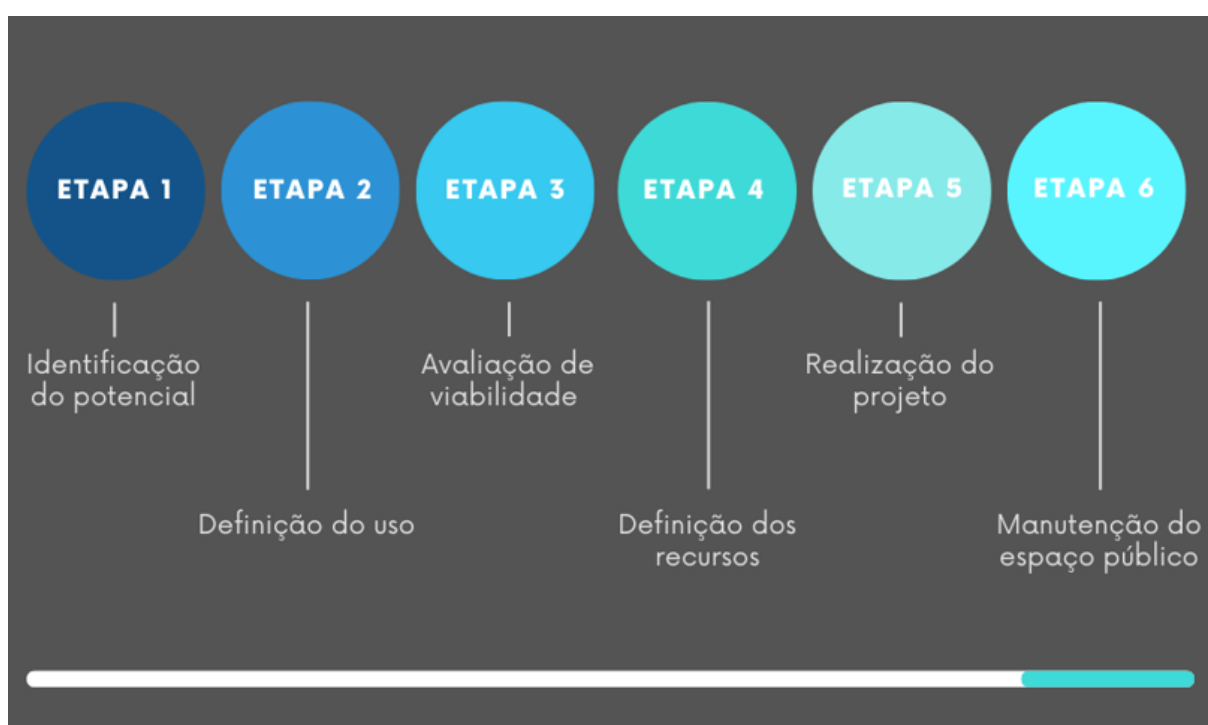
Por fim, a sexta etapa é a avaliação contínua do projeto de turismo ferroviário, incluindo a medição do sucesso do projeto e a identificação de áreas que precisam ser ajustadas ou melhoradas. É importante avaliar constantemente o projeto para garantir sua sustentabilidade a longo prazo.

Para a transformação das áreas de patrimônio ferroviário abandonadas em atrativos turísticos e espaços de desenvolvimento comercial, é fundamental que sejam realizados estudos de mercado e de demanda turística. É necessário avaliar as potencialidades da região para o turismo, bem como identificar as demandas dos turistas e dos visitantes, a fim de adequar a oferta de serviços e produtos às suas necessidades. Pode ser que uma das escolhas seja um turismo que favoreça à memória ferroviária, mas não necessariamente a proposta precisa se restringir a este foco, se o mesmo não atender os critérios que contribuam para a revitalização e atratividade do espaço.

Estratégia de reutilização de ferrovias abandonadas para espaços públicos urbanos e promoção urbana

Uma terceira estratégia de reutilização do patrimônio ferroviário abandonado é a de transformá-los em espaços públicos urbanos, como parques, ciclovias e áreas de lazer. Essa ação tem como objetivo principal promover a qualidade de vida da população, oferecendo espaços de convivência e contato com a natureza em meio ao ambiente urbano. Segundo Henderson (2002), os equipamentos ferroviários são dotados de potencial turístico patrimonial, podendo ser áreas utilizadas para ampliar experiências culturais e turísticas.

Figura 3228 - Etapas para um projeto de reaproveitamento de ferrovias abandonadas focando nos espaços públicos.



Fonte: Elaborado pelo autor, (2023).

As etapas para o desenvolvimento de um projeto de reaproveitamento de ferrovias abandonadas para espaços públicos urbanos incluem a identificação do potencial da área, a definição do uso futuro da ferrovia, a avaliação da viabilidade do projeto, a definição dos recursos necessários, a realização do projeto e a manutenção do espaço público. Seguindo essas etapas, é possível criar espaços públicos de

qualidade que sejam adequados às necessidades da população local e atraentes para turistas.

Gehl (2010), defende que o planejamento urbano deve se concentrar nas pessoas e no espaço público, criando cidades mais humanas e sustentáveis. Para Lynch (2005), a experiência dos espaços públicos não é apenas visual, mas também sensorial, envolvendo aspectos táteis, auditivos e olfativos. Nesse sentido, o reaproveitamento de equipamentos ferroviários em estado de abandono, focando na concepção de espaços públicos urbanos deve levar em consideração não apenas a estética, mas também a funcionalidade e a experiência sensorial dos usuários.

Essa abordagem de Lynch é de extrema importância para o planejamento e desenvolvimento urbano, uma vez que a qualidade dos espaços públicos urbanos influencia diretamente na qualidade de vida dos habitantes da cidade. Além disso, a percepção dos espaços públicos também está relacionada à vitalidade urbana, que é um conceito abordado por Jane Jacobs e que se refere à capacidade da cidade de promover interação social e diversidade cultural.

Outro fator importante quando define este tipo de estratégia de reaproveitamento, é o que Speck (2016), destaca, sobre a importância de projetar cidades para as pessoas, não para os carros. Ele afirma que "a cidade é um meio de transporte", e que é preciso dar prioridade ao transporte ativo, como caminhada e bicicleta, para criar espaços urbanos mais saudáveis e agradáveis para os pedestres.

Speck (2016), também discorre sobre a necessidade de criar ruas mais estreitas, com calçadas amplas e sombreadas, para incentivar o caminhar e tornar as ruas mais seguras e agradáveis para as pessoas. Isso mostra a importância de pensar nos espaços públicos urbanos como locais de convivência e interação social, em vez de apenas como vias de tráfego para os veículos.

Focar em requalificar áreas que se tornaram desterritorializadas em espaço público urbano com vitalidade pode trazer inúmeros benefícios para as cidades, como a promoção de hábitos saudáveis e a redução do estresse e da poluição sonora e ambiental. Além disso, ampliando as áreas verdes contribui para a melhoria da paisagem urbana e a valorização imobiliária das áreas circunvizinhas.

Existem diversas possibilidades de reutilização de ferrovias abandonadas para espaços públicos urbanos. Uma das mais comuns é a criação de parques lineares, que podem ser usados para caminhar, pedalar, praticar atividades físicas, descansar e socializar. Além disso, é possível criar áreas verdes, ecopistas, jardins comunitários

e hortas urbanas, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida dos moradores da região.

Outra possibilidade é o desenvolvimento de espaços culturais, como museus, galerias de arte, teatros e cinemas. Estes espaços podem ser utilizados para a realização de eventos culturais e artísticos, atraindo visitantes e turistas para a região. Também é possível criar áreas de comércio e serviços, como restaurantes, cafés, lojas e espaços de coworking. Estes espaços podem contribuir para o desenvolvimento econômico da região e gerar empregos para a comunidade local.

Por fim, é importante destacar a possibilidade de criar espaços de mobilidade urbana, como ciclovias, corredores de ônibus e que podem ser integrados com outros modais de transporte, tornando a região mais acessível e facilitando a locomoção das pessoas.

A estratégia voltada para a promoção urbana em conjunto com os espaços públicos urbanos consiste em transformar as ferrovias abandonadas em elementos de destaque da paisagem urbana, por meio de intervenções artísticas e culturais, como murais, grafites e exposições. Com isto, influencia na melhoria da imagem da cidade e na atração de novos investimentos. Desenvolvendo medidas com este enfoque, viabiliza um grande potencial de contribuição para a promoção da identidade cultural das cidades e a atração de turistas e investidores. Além disso, transformando estes espaços remanescentes em elementos de destaque da paisagem urbana pode promover a consciência patrimonial e o respeito à história e à cultura da região.

5.2.3 Potencialidades de estratégias para o pátio ferroviário da Estação Nova em Campina Grande-PB

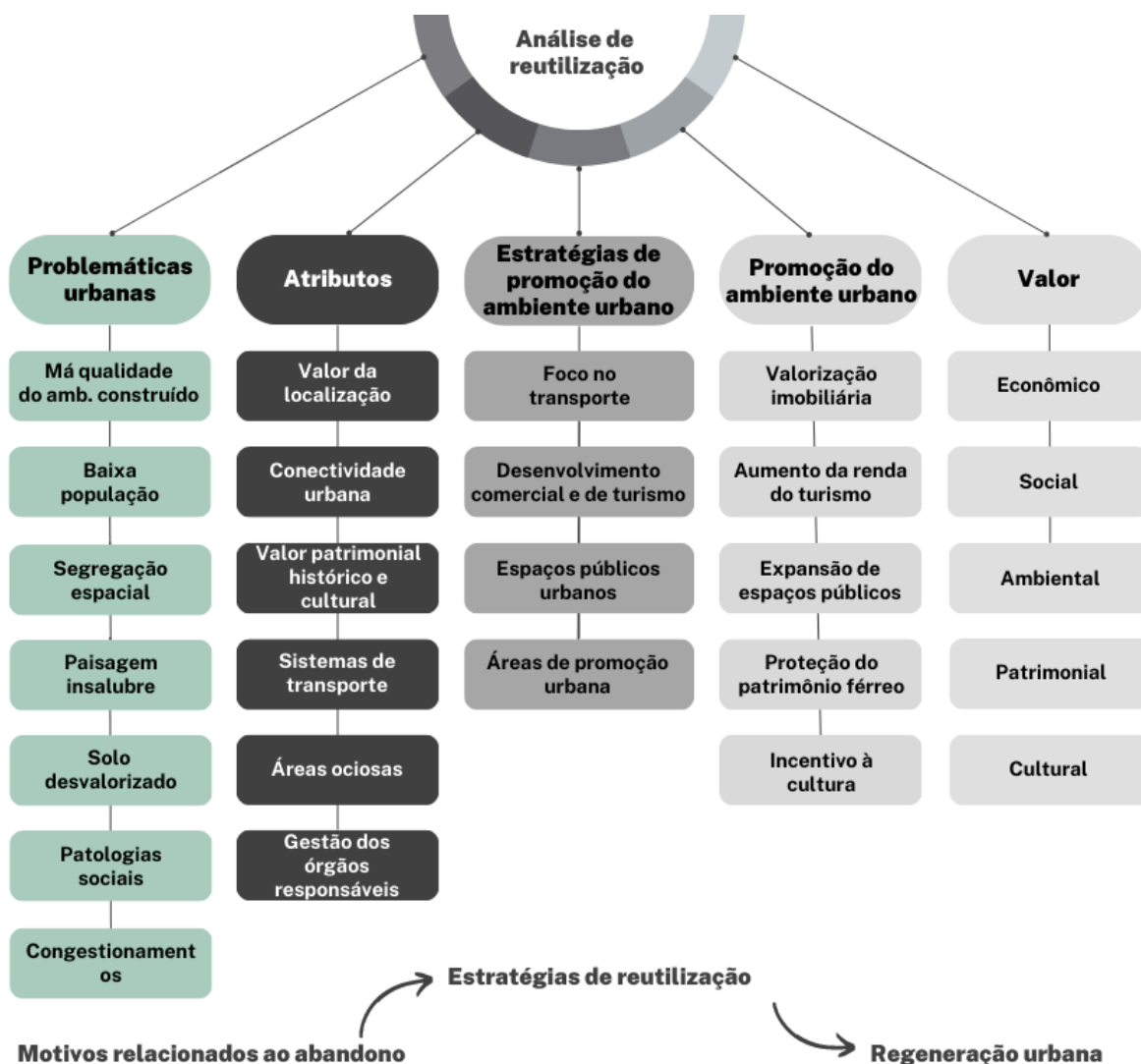
A área ferroviária da Estação Nova de Campina Grande-PB apresenta um imenso potencial para ser reutilizada de forma estratégica, explorando suas características históricas e geográficas. Com a desativação do transporte ferroviário, surge a oportunidade de repensar o espaço e direcioná-lo para novas finalidades que possam contribuir para o desenvolvimento da cidade. Diversas propostas podem ser consideradas. Abre oportunidades para o desenvolvimento urbano, o transporte eficiente e o turismo na região.

Foram estabelecidos critérios de análise de estratégias de reutilização para o pátio da Estação Nova, conforme pode ser percebido no diagrama da Figura 110.

Primeiramente, foram observadas as principais problemáticas urbanas e os atributos a elas correlacionados. Algumas problemáticas podem ser melhor solucionadas por estratégias diferentes de outras, portanto, com base nas análises anteriores, foram identificadas quatro estratégias principais: a estratégia voltada para o transporte urbano, a segunda considerando o desenvolvimento comercial e turístico da área e, por último, a estratégia voltada para os espaços públicos e promoção urbana.

Na Figura 109, também são apontados os pontos que seriam alterados e que contribuem para a promoção do ambiente urbano. Por fim, são destacados os valores associados à regeneração urbana, valorizando os setores econômico, ambiental, social, patrimonial e cultural.

Figura 330 - Procedimentos de análise de reutilização do patrimônio ferroviário.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Com base nos estudos desta pesquisa, destaca o potencial do local para o desenvolvimento do transporte e principalmente no comércio e turismo local. Evidencia-se a importância do estímulo e valorização cultural, ao pensar na possibilidade de um museu temático no pátio da Estação Nova. Contudo, é importante considerar a realidade atual dos museus na cidade. Apesar de Campina Grande possuir alguns museus, muitos deles enfrentam a falta de público visitante e o baixo repasse de investimentos públicos, afetando sua manutenção e propostas para atrair novos públicos.

Portanto, caso a estratégia de reutilização fosse baseada no eixo cultural, a simples criação de museus temáticos na área ferroviária não seria suficiente para garantir a sua atratividade. É necessário adotar uma abordagem mais abrangente, explorando outras dinâmicas de uso do local. Uma proposta interessante seria integrar o espaço ferroviário a outras atividades, como a criação de um centro cultural, espaços para eventos, restaurantes temáticos, lojas de artesanato e áreas de lazer.

Essa diversificação de usos tornaria a Estação Nova um local dinâmico e atrativo, que poderia cativar tanto moradores quanto turistas. Adicionalmente, seria possível promover a integração entre a história ferroviária e a cultura junina, explorando a identidade local e proporcionando experiências enriquecedoras aos visitantes.

No âmbito do transporte urbano, a área ferroviária poderia ser transformada em um hub de mobilidade, integrando diferentes modais e facilitando o deslocamento dos moradores da cidade. A reativação parcial das linhas ferroviárias para transporte de passageiros poderia ser uma alternativa viável, proporcionando uma opção de transporte sustentável e eficiente. Além disso, a construção de terminais de ônibus e bicicletários, aliada a uma boa infraestrutura de calçadas e ciclovias, contribuiria para a melhoria da mobilidade urbana.

Até o ano de 2023 não foram identificados projetos de revitalização ou redistribuição de usos para a Estação Nova de Campina Grande, a prefeitura municipal também não tem previsão de estabelecer propostas consolidadas. Há discussões paralelas sobre possíveis investimentos na área do transporte público que envolveria o reaproveitamento da malha ferroviária.

De acordo com o Governo do Estado da Paraíba (2019), no ano de 2019, o então governador da Paraíba, João Azevêdo, que também foi reeleito nas eleições de 2022, se reuniu com o ministro da Infraestrutura. Um dos pontos discutidos durante a

reunião foi a possibilidade de parcerias para viabilizar a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Campina Grande.

Participaram da audiência o senador Veneziano Vital do Rêgo, os deputados federais Wilson Santiago e Efraim Filho, os secretários Deusdete Queiroga (Infraestrutura, Recursos Hídricos e Meio Ambiente), Sueli Santiago (Escritório de Representação em Brasília), Adauto Fernandes (Escritório Executivo de Representação em Brasília) e a presidente da Companhia Docas-PB, Gilmara Temóteo. Sobre a questão da implantação do VLT na cidade, o governador enfatizou:

"Nós dependemos da cessão da faixa, hoje pertencente à CBTU, ao Governo do Estado, para que possamos desenvolver o projeto. O ministro foi extremamente receptivo à proposta, pois não há previsão de utilização dessa faixa por parte do Ministério, e ele se comprometeu a verificar as questões jurídicas para dar andamento ao procedimento" (GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA, 2019, p.1).

Na reunião, o Ministro garantiu atendimento ao pleito do Governo do Estado da Paraíba para a cessão da linha férrea (faixa de domínio) à administração estadual.

Figura 110 - VLT na capital do estado paraibano, João Pessoa.



Fonte: Lobo (2020).

A ideia de inserir o VLT na cidade já havia sido defendida por Veneziano Vital do Rêgo, sendo inclusive uma das principais propostas de sua campanha quando concorreu ao seu terceiro mandato para prefeito de Campina Grande, no ano de 2016. Vale ressaltar que nesse ano ele não conseguiu se eleger, sendo derrotado no primeiro turno pelo candidato Romero Rodrigues.

O projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ainda não saiu do papel devido ao embate político entre o município e o Governo do Estado. Conforme explicado pelo governador João Azevêdo, os recursos estaduais inicialmente destinados ao VLT foram realocados para o Centro de Convenções de Campina Grande. Essa decisão foi tomada em resposta à manifestação da Prefeitura de Campina Grande e do então prefeito Romero Rodrigues, que expressaram a intenção de executar a obra de mobilidade (LOBO, 2020).

Veneziano ressaltou que, ao encerrar seu mandato como Prefeito em 2012, a Prefeitura de Campina Grande obteve a aprovação das cartas de anuência para a implantação do VLT. O senador defende a ideia com a esperança do êxito do VLT na melhoria da mobilidade urbana da cidade. No entanto, o prefeito atual assumiu a administração municipal e optou por abandonar o projeto, pois não tinha confiança nele (GUEDES, 2019).

O atual prefeito do município, Bruno Cunha Lima, no ano de 2022 retoma discussões sobre o VLT e diz que estuda a reativação da linha férrea para circulação do veículo leve sobre trilhos. O assunto voltou à tona após uma visita do prefeito a cidade de Santos, em São Paulo. Bruno fez comparativos entre as cidades e viu que pode ser uma opção que viabilize soluções para o desafio do transporte público na cidade. Segundo o prefeito "significa mais qualidade de vida para todas as pessoas" (MEDEIROS e ALVES, 2022).

Embora em protocolo de atendimento despachado pela Secretaria de Planejamento e de Obras de Campina Grande o despachante ter declarado que não havia propostas ou planejamento de intervenções na área da Estação Nova, há em paralelo anúncios sobre estudos voltados ao modal.

De acordo com Medeiros e Alves (2022), está em andamento uma iniciativa conjunta entre a administração municipal e o governo federal para viabilizar a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na atual rede ferroviária de Campina Grande. O objetivo é estabelecer uma rota que conecte o distrito de Galante ao Hospital da FAP, localizado em Bodocongó, beneficiando aproximadamente 150 mil

peessoas. Caso o projeto seja aprovado, será elaborado um plano executivo detalhado para sua implementação.

Essa forma de transporte tem o potencial de beneficiar diversas áreas da cidade, incluindo o Complexo Aluízio Campos, Aeroporto, Instituto dos Cegos, Complexo Judiciário, Parque do Povo, Hospital Alcides Carneiro, Hospital Pedro I, Estação Ferroviária Nova, Estádio Presidente Vargas, Hospital Antônio Targino, Parque Linear do Dinamérica, Ginásio O Meninão, Sítio São João, Hospital da Criança, UFCG, UEPB e Hospital da FAP.

Como pretende-se atender os locais citados, seria imprescindível a instalação de novos pontos de acesso ao VLT e consequentemente à manutenção dos espaços da Estação Nova. A implantação dessa proposta promoveria a mobilidade urbana e conectividade na cidade. O VLT é um sistema de transporte de passageiros que utiliza trilhos e veículos leves, oferecendo uma alternativa eficiente e sustentável de deslocamento. Segundo a prefeitura de Campina Grande (2020), a implantação do VLT na cidade proporcionaria benefícios como a redução do tráfego de veículos, melhoria na qualidade do ar e aumento da acessibilidade para a população.

Mas aspectos da engenharia de tráfego, infraestrutura e logística precisariam ser aprofundados para confirmar a possibilidade. Outras propostas envolvendo o modal poderiam ser adotadas para o espaço, incluindo a mobilidade a pé, que atualmente é a forma de transporte mais sustentável e que está prejudicada em níveis alarmantes nos espaços do pátio estudado. As calçadas e a poligonal por completa não oferece caminhabilidade, conforto, segurança ou iluminação devidos. Consciente disto, apesar de destacar as opções, a escala da mobilidade pedonal deve ser prioridade.

Segundo Gehl (2010), a mobilidade a pé é uma condição básica para uma cidade saudável e feliz. Tem impacto direto na qualidade de vida das pessoas, promove saúde, interação social, acesso a serviços e o fortalecimento do senso de comunidade.

Infraestruturas adequadas, como calçadas acessíveis, faixas de pedestres seguras, iluminação adequada e sinalização clara são medidas necessárias independente da estratégia de reutilização adotada. De acordo com Jacobs (1961), "A segurança do pedestre e a qualidade do ambiente urbano são inseparáveis". Por ser a forma mais sustentável de transporte urbano, influencia na construção de cidades mais sustentáveis. Preconiza também o papel das propostas em promoverem

equidade social, deve haver a igualdade de oportunidades e garantir que todos tenham acesso aos espaços públicos.

Além do transporte urbano, a área ferroviária da Estação Nova pode ser explorada para impulsionar o turismo e o comércio local. Campina Grande é conhecida como a cidade que realiza o "Maior São João do Mundo", um evento tradicional e de grande relevância cultural. Nesse contexto, o aproveitamento da Estação Nova como um ponto turístico pode atrair visitantes interessados em conhecer a história ferroviária da região, bem como desfrutar da festa junina e de suas manifestações culturais únicas. Os festejos juninos atraem milhares de pessoas anualmente, tanto para assistirem apresentações de artistas com destaque nacional, como para integrar-se ao contexto cultural local, com comidas típicas, comemorações e tradições juninas.

Portanto, a segunda estratégia de reutilização da área e a que tenha maior potencial para a reutilização do espaço é a de investimento no reaproveitamento com fins no turismo e comércio local.

Uma proposta interessante seria integrar o espaço ferroviário a outras atividades, como a criação de um centro cultural, espaços para eventos, restaurantes temáticos, lojas de artesanato e áreas de lazer. Essa diversificação de usos tornaria a Estação Nova um local dinâmico e atrativo, que poderia cativar tanto moradores quanto turistas. Adicionalmente, seria possível promover a integração entre a história ferroviária e a cultura junina, explorando a identidade local e proporcionando experiências enriquecedoras aos visitantes.

Outra possibilidade seria a instalação de estabelecimentos comerciais, como restaurantes, cafeterias e lojas, que ofereçam produtos e serviços diferenciados, valorizando a cultura e a gastronomia da região. Esses empreendimentos poderiam atrair tanto os turistas quanto os moradores locais, estimulando o consumo e movimentando a economia do entorno.

A diversidade de usos no espaço urbano é um conceito amplamente discutido por estudiosos da área, como Jane Jacobs e outros autores, que ressaltam a importância dessa diversidade para promover uma maior dinamicidade, interação e segurança nas áreas públicas. Segundo Jacobs (1961), a presença de uma variedade de atividades e funções em um mesmo local contribui para a criação de uma atmosfera vibrante e atrativa, com usos ininterruptos, diferentes classes sociais e faixas etárias, isto favorece a vitalidade da cidade.

A diversidade de atividades em uma mesma área contribui para a atração de um maior número de pessoas e para a criação de um senso de pertencimento e identidade com o local. Jacobs (2011), complementa reforçando que a presença de uma variedade de comércios e serviços em um mesmo local estimula o desenvolvimento econômico, pois aumenta a circulação de pessoas e o potencial de consumo. Essa diversidade também favorece a criação de empregos locais e impulsiona a economia da região.

O potencial turístico e de reutilizar a área com essa estratégia é uma escolha que se aproxima do êxito, levando em consideração a importância dos festejos juninos. Apesar da sazonalidade caracterizada pelos trinta dias de festa no município, a destinação para eventos culturais favorece outras manifestações e usufrutos por parte dos cidadãos.

Em 2022, o São João de Campina Grande recebeu o título de maior festa junina do país, concedido pelo Instituto Ranking Brasil. O reconhecimento aconteceu na noite de encerramento do evento. Para o instituto, os números do "Maior São João do Mundo" - como a festa é conhecida - foram impressionantes em 2022, o que a consolidou como a maior do país.

É comum ver propostas na mídia para melhor atender às demandas do "Maior São João do Mundo" por parte da administração municipal. Em 2018, durante uma coletiva de imprensa realizada no Teatro Municipal Severino Cabral, o prefeito Romero Rodrigues anunciou um projeto de remodelação do espaço onde ocorrem os festejos juninos. A proposta era alterar o local, aproveitando os espaços ao redor da Estação Velha, a fim de expandir a área e acomodar os milhares de visitantes. O objetivo do projeto era transformar o Parque do Povo, onde atualmente ocorrem as apresentações musicais, trios de forró e quadrilhas juninas, em um amplo estacionamento e no local da Vila do Artesão, e realocar a área do evento nos espaços de manobra da Estação Velha.

Figura 34011 - Proposta de projeto com mudança do São João de Campina Grande em 2018.



Fonte: G1 Paraíba (2018).

Devido no ano de 2018 a prefeitura ainda não ter os direitos sobre a Estação Nova, na proposta projetual inclui sua antecessora, que é situada próxima à sua localização. No projeto, os espaços da Estação Velha receberiam a arena de show para um público estimado de sessenta mil pessoas, haveria também uma área cultural para dez mil pessoas, como locais culturais valorizando a memória da festa, das locomotivas e da quadrilha junina. Como ocorre no Parque do Povo, o espaço abrigaria também os comércios e restaurantes, e a cidade cenográfica, espaço bastante fotografado pelos moradores e turistas.

A Estação Nova e seus componentes possuem um potencial significativo para a criação de espaços públicos de qualidade, especialmente devido à sua localização em uma área central e predominantemente residencial. Nesse sentido, é essencial explorar estratégias que melhorem o cotidiano dos moradores, proporcionando-lhes espaços de convivência, trabalho, saúde e lazer. A reutilização desse patrimônio ferroviário, aliada à criação de espaços públicos, é fundamental para melhorar a qualidade de vida dos moradores da região. Conforme destacado por Gehl (2010), espaços públicos bem projetados e bem cuidados são essenciais para promover a interação social e a vitalidade urbana.

Figura 34912 - Proposta de projeto utilizando a Estação Velha para o São João de Campina Grande em 2018.



Fonte: G1 Paraíba (2018).

:

Dentre as possíveis estratégias de reutilização, destacam-se a implantação de academias ao ar livre, quadras de jogos, praças, parques lineares e áreas de incentivo à educação. Essas intervenções têm o potencial de promover a atividade física, proporcionar momentos de lazer, contemplação da natureza e desenvolvimento educacional.

Por ter uma grande extensão territorial, o local tem capacidade de abrigar praças, parques lineares e quadras esportivas. Os parques lineares poderiam se estender no percurso dos trilhos, como foi adotado nos projetos do High Line Park e Camden High Line, estudados anteriormente. Segundo Carmona et al. (2010), esses espaços desempenham um papel crucial na promoção da saúde física e mental, na redução do estresse e na melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Ao criar praças e parques lineares na área da Estação Nova, estaria proporcionando à comunidade um ambiente agradável, propício ao encontro, ao lazer e à integração com o meio ambiente. A criação de quadras de jogos também é uma estratégia relevante, uma vez que promove a prática esportiva e a interação social.

Esses espaços proporcionam oportunidades para que os moradores se envolvam em atividades esportivas e recreativas, fortalecendo os laços comunitários.

Com relação à estratégia que foca no desenvolvimento de espaços públicos e promoção urbana como forma de reutilização da Estação Nova, há a participação do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Lugar (GRUPAL) da UFCG. Sob a coordenação da professora Alcília Afonso, o grupo contribui com pesquisas e análises que buscam a revitalização do pátio ferroviário. Desde 2015, o GRUPAL estuda a área, realizando levantamentos de dados, coletando informações e desenvolvendo propostas embasadas na participação da população local, considerando-os como atores envolvidos no processo (UFCG, 2021).

Figura 35713 - Proposta de projeto do Grupal para a Estação Nova.



Fonte: UFCG (2021).

Uma parceria entre a universidade e a Prefeitura Municipal foi estabelecida, com a proposta de municipalização do prédio que, na época, pertencia à União. O objetivo dessa parceria era resgatar e preservar a memória do local. Essa colaboração proporcionou a prática de estudos urbanos para os alunos envolvidos nas pesquisas, permitindo-lhes desenvolver habilidades profissionais ao mesmo tempo em que contribuem com propostas de soluções sustentáveis, práticas e viáveis para a cidade

e seus cidadãos. O diálogo entre o poder público e as universidades se mostra como uma oportunidade de melhorar os espaços públicos das cidades, promovendo o bem-estar e a qualidade de vida da comunidade (UFCEG, 2021).

O grupo propõe projetos que se assemelham à estratégia de reutilização voltada para espaços públicos e promoção urbana, como já mencionado anteriormente. A proposta do Grupal tem como ideia principal criar uma área de lazer com um campo de uso múltiplo, um playground e uma academia ao ar livre. Além disso, visa elaborar um espaço educativo para a realização de cursos técnicos, a instalação de uma biblioteca e um museu. Também é proposto um ambiente para geração de emprego e renda com mercados e uma praça de alimentação. Além disso, considera-se o potencial turístico, incluindo a possível reativação do trecho entre Campina Grande e Galante com o trem do forró (UFCEG, 2021).

Ao considerar as propostas de reutilização da Estação Nova e seu complexo ferroviário, torna-se evidente a importância de um planejamento estratégico e metodológico para promover espaços públicos de qualidade, impulsionar a promoção urbana e contribuir para o desenvolvimento da cidade.

O estado de abandono em que se encontra esse patrimônio histórico demanda ações efetivas que valorizem sua importância cultural e social. A reutilização da Estação Nova pode trazer inúmeros benefícios para a comunidade local e para a cidade como um todo. Ao revitalizar esse espaço, é possível criar áreas de convivência, lazer e cultura.

Nesse sentido, é fundamental a adoção de uma abordagem estratégica e metodológica, que envolva a participação da comunidade e dos diversos atores envolvidos. O planejamento urbano deve ser pautado por estudos de viabilidade, análises de impacto e consideração das necessidades e desejos dos moradores. A criação de parcerias entre o poder público, instituições acadêmicas e a sociedade civil é essencial para viabilizar e fortalecer essas iniciativas.

É preciso ressaltar que a reutilização da Estação Nova e seu complexo ferroviário não se trata apenas de revitalizar um patrimônio histórico, mas sim de promover uma transformação positiva na cidade e na vida de seus habitantes. A valorização desses espaços e a promoção de uma cidade mais inclusiva, dinâmica e sustentável são fundamentais para o progresso e o bem-estar da comunidade.

6 NÃO É O FIM DESSA VIAGEM: CONSIDERAÇÕES

A ligação afetiva entre os componentes da sociedade e o seu bem patrimonial só é possível quando se há a preservação do seu patrimônio cultural, proporcionando a memória social a partir da herança advinda de toda transformação ocorrida no espaço urbano em que os cidadãos estão inseridos. São os lugares de memória, segundo Pierre Nora (1993), que possibilita a apropriação e tornar-se parte de determinado patrimônio. Produzem áreas com traços e resultados da história da sociedade, compondo sua identidade.

A destruição do patrimônio cultural, ele sendo demolido ou deteriorado, causa danos imensuráveis para a história da sociedade e sua memória coletiva, tendo parte da identidade apagada. Foi possível identificar ausência de ações dos gestores, contribuindo decisivamente para a desvalorização e consequente deterioração.

Por definição o conceito de proteção é antagônico ao de abandono, que definem, portanto, em qual dos dois conceitos a realidade do objeto estudado se enquadra. Foi identificado nesta pesquisa alguns dos motivos que propiciaram a deterioração dos prédios e galpões componentes do pátio ferroviário da Estação Nova, sendo uma das causas e efeitos, a obsolescência funcional dos equipamentos urbanos relacionados, que, segundo Jardim (2012):

“A obsolescência das estruturas industriais decorrente da modernização tecnológica dos processos de produção e do deslocamento das manufaturas em busca de locais mais adequados para suas instalações [...] deu origem a espaços desocupados encravados em antigas áreas periféricas tornadas centrais pela expansão do núcleo da cidade” (JARDIM, 2012, p.11).

Devido à falta de acesso da população de baixa renda a Educação Patrimonial e de incentivos públicos necessários em prol da inserção dos cidadãos nas discussões envolvendo o bem cultural, como é o caso do pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande-PB, parcela da população se torna por construção social leiga e despreparada para cobrar por parte dos órgãos responsáveis ações que priorizem a história e cultura local e sistematizem ações de requalificação e preservação.

Ocorre, portanto, a seleção involuntária por parte da população, do que se é ou não importante na memória coletiva do grupo, pois os usuários não estão inseridos como participantes ativos da construção social e designação do patrimônio, o qual, interfere nas residências lindeiras e cotidiano dos cidadãos, de forma direta e indireta. Quando não há a preocupação dos órgãos do Poder Público em inserir a participação

popular nas discussões do patrimônio ferroviário, ocorre o que está acontecendo no caso da Estação Nova, ruína da memória afetiva, da importância história e alterações prejudiciais no cotidiano citadino.

Infelizmente há uma perda recorrente de patrimônios ferroviários, seu detrimento é mediante o abandono negligente principalmente por parte do poder público. O patrimônio ferroviário é propriedade da sociedade em que o equipamento trouxe transformações essenciais ao desenvolvimento da cidade, portanto, é difícil pensar na proteção e requalificação do patrimônio ferroviário, senão no interesse da própria comunidade.

A situação do pátio ferroviário da Estação Nova de Campina Grande encontra-se em nível alarmante de patologia estrutural e social, não se pode continuar ocorrendo a degradação dos bens culturais e a deterioração de parte da identidade social abaixo dos olhos da sua população. Evidencia-se, portanto, a importância da educação patrimonial, para que some forças às pesquisas e órgãos em prol da salvaguarda dos bens que fazem parte da memória individual e coletiva campinense. Além de focar na proteção patrimonial, Cavalcanti Neto fundamenta:

“Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município. Melhor ainda se for para a região. Desenvolvimento é uma prerrogativa do trabalho do IPHAN” (CAVALCANTI NETO, 2009, p.14).

Foi elaborado um quadro contendo as categorias de análise e os indicadores necessários para investigar os pontos que respondem ao objetivo geral deste trabalho. Tal quadro foi estruturado com base em parâmetros objetivos e subjetivos de relevância. A construção desse quadro, com suas categorias e indicadores, seguiu metodologias já consagradas na literatura acadêmica. Yin (2001), destaca a importância de estabelecer critérios claros e mensuráveis ao realizar uma pesquisa de estudo de caso. Este quadro é uma ferramenta que pode ser aplicada em trabalhos com intuítos parecidos, servindo como norte e auxiliador nas buscas de novos conhecimentos.

Foi realizado um estudo de caso aprofundado sobre as transformações que levaram ao abandono da Estação Nova de Campina Grande e seu pátio ferroviário. Durante o percurso desse estudo, foram investigadas as influências políticas, históricas, socioeconômicas, patrimoniais, morfológicas e do ambiente construído que

tiveram responsabilidade ou contribuíram para o atual estado de abandono da estação.

É evidente que a gestão pública e os órgãos patrimoniais têm negligenciado essa importante área, que se tornou um espaço alarmante e prejudicial para a população. Ao analisar as influências políticas, é perceptível a falta de prioridade dada à preservação e revitalização da Estação Nova. A falta de investimento e de ações efetivas por parte dos gestores públicos tem contribuído para o contínuo declínio desse patrimônio histórico e cultural. O conflito de interesses entre a prefeitura e o governo colabora com a morosidade no processo de planejamento e requalificação.

A falta de políticas de preservação adequadas e a ausência de uma visão estratégica comprometem a valorização e o aproveitamento desse espaço em benefício da comunidade. No contexto histórico, é possível identificar períodos em que a Estação Nova desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da região, principalmente envolvendo a exportação e comercialização do algodão. Além disso, o espaço foi palco comportamental por muitos anos da interação social, era o ponto de partida e chegada de inúmeras viagens e testemunha de importantes acontecimentos.

O principal motivo de atualmente os prédios do complexo estarem em ruínas foi a desativação do transporte de passageiros e de cargas. A obsolescência funcional gerou de forma gradativa problemas sucessivos. Sobre as principais causas que influenciaram na desativação das estações de Campina, predomina a ascensão do transporte rodoviário, a falta de integração da malha ferroviária e a escassez de investimento no setor.

No entanto, ao longo do tempo, negligências sucessivas levaram ao abandono e ao esquecimento desse patrimônio, resultando em uma perda significativa para a memória coletiva da cidade. Aspectos socioeconômicos também influenciaram o abandono da Estação Nova. A falta de investimentos na região e a ausência de atividades econômicas viáveis contribuíram para a decadência do espaço. A ausência de empreendimentos comerciais e de serviços no entorno da estação, aliada à falta de incentivos para a ocupação e revitalização do local, geraram um cenário desolador, no qual a população não encontra motivos para frequentar ou valorizar essa área.

Atualmente a estação conta com dois tipos de abandono, o abandono material e o de sentido. Os seus prédios estão depredados, sem esquadrias, a maioria destelhados e com as estruturas com alta proeminência em desaparecer. É

justamente o que vem ocorrendo com a história da memória das ferrovias e sua importância para a cidade.

Foram discutidas teorias relacionadas ao patrimônio ferroviário, para sua salvaguarda ou na tentativa desta, existem cartas patrimoniais, políticas públicas, órgãos e legislações direcionadas à preservação do patrimônio ferroviário, porém no campo prático a realidade é diferente do que precisaria que fosse. Se há dificuldades na preservação de bens culturais tombados, aos que são representantes culturais e não foram tombados os danos são bem maiores.

Ao analisar os órgãos e participantes responsáveis pela salvaguarda do pátio ferroviário estudado e elucidar sobre a forma de gestão patrimonial no recorte, foi possível compreender como está sendo conduzido o processo de preservação (ou a falta de preservação) desse patrimônio.

Atualmente, após um longo e danoso processo, o direito sobre o pátio ferroviário da Estação Nova é da Prefeitura Municipal de Campina Grande, porém, segundo a própria prefeitura, não há projetos ou propostas confirmadas para o espaço da estação. Apesar de existir a Lista do Patrimônio Ferroviário e o Livro do Tombo, o complexo ferroviário estudado não consta em nenhum destes, mesmo sendo um dos elementos estruturadores da cidade. De acordo a Lei 11.483 de 31 de maio de 2007, é de responsabilidade do IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), não é o que ocorreu com a Estação Nova.

A geração de um retrato dinâmico sobre o processo de transformação do pátio ferroviário até a situação atual permitiu compreender as causas e consequências da sua incúria e obsolescência funcional. Por meio da análise de documentos, registros históricos, dados demográficos, cartografia e revisão bibliográfica, foi possível traçar a trajetória do pátio ferroviário ao longo do tempo. Essa análise histórica contribuiu para identificar os principais momentos de descaso e negligência.

A definição de procedimentos de análise, de acordo com aspectos históricos e formais, revelou-se fundamental para embasar metodologicamente esta pesquisa. Por meio dos dados construídos e coletados, foi possível inferir que, no caso da Estação Nova, sua localização na malha viária não tem responsabilidade pela ausência de usos no espaço, levando em consideração que a estação se encontra integrada ao sistema viário.

Simultaneamente a isso, a falta de qualidades ambientais que propiciem a devida caminhabilidade é um fator limitante para o uso adequado do local. A forma do ambiente construído, em especial a estrutura dos prédios e galpões, bem como as calçadas inadequadas, a ausência de iluminação, mobiliários públicos e segurança, também são obstáculos significativos.

Com o objetivo de analisar e compreender situações semelhantes, tanto no âmbito histórico quanto no contexto de propostas de requalificação, foi empreendida uma investigação abrangente de equipamentos ferroviários que vivenciaram momentos de grandeza, seguidos por um declínio e posterior abandono. Durante essa análise, foram examinados casos que obtiveram êxito na revitalização, bem como aqueles que se encontram em uma situação semelhante à Estação Nova, ou seja, subutilizados e em estado de deterioração.

Essa abordagem permitiu traçar um panorama das potencialidades existentes no pátio da Estação Nova e discutir quais diretrizes seriam mais viáveis e adequadas, considerando toda a extensão da pesquisa realizada. Nesse sentido, a compreensão dos processos de transformação, tanto em casos bem-sucedidos quanto nos desafios enfrentados, oferece uma base sólida para a formulação de estratégias de requalificação e reutilização do patrimônio ferroviário. A análise comparativa dos casos estudados proporciona insights valiosos.

Independente de qual estratégia de requalificação seja elaborada, é imprescindível sua execução. O atual nível de degradação urbana dos espaços, a memória coletiva e os elementos culturais da Estação Nova estão sendo perdidos e entregues à ação do tempo. Foi comprovado o quão um ambiente pode ser deteriorado em curto intervalo de tempo e como a negligência administrativa tem responsabilidade sobre isto.

O espaço se tornou consequência de todos os fatores danosos listados e a hostilidade ambiental culminou numa área desterritorializada, consequentemente, sem apego afetivo e uso, hoje pode ser considerado um não lugar. Torna-se imprescindível um projeto e execução de melhoria do equipamento urbano, apesar de enfatizar que os cidadãos são os atores vulneráveis de todos esses acontecimentos, é importante sua participação na cobrança de seus direitos, exigindo um espaço urbano seguro, proveitoso e com equidade nas oportunidades de utilização dos espaços públicos.

REFERÊNCIAS

ASAS, A. **A Origem da arquitetura moderna em Campina Grande: obras precursoras e suas contribuições para a arquitetura regional. 1900-1950.** Belo Horizonte: 4º seminário ibero americano arquitetura e documentação.2015.

ANTF - **Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.** Disponível em: <<http://www.antf.org.br>> Acesso: 20 nov. 2022.

ANDRADE, M. **A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

AMBROSIO, Alba. **La historia detrás de la estación de Canfranc, el gran sueño ferroviario español.** El Confidencial, 23 abr. 2019. Disponível em: https://www.elconfidencial.com/cultura/2019-04-23/historia-estacion-canfranc-gran-sueno-ferroviario-espanol_1956356/. Acesso em: 07 mar. 2023.

ARANHA, G. **As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930).** ANPUH — Simpósio Nacional de História, 22, 2003, João Pessoa.

ARCHDAILY. **Tokyo Station Yaesu Redevelopment / JAHN.** Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/791415/tokyo-station-yaesu-redevelopment-jahn>. Acesso em: 22 mai. 2023.

ARCHDAILY. **Milan Central Station Renovation / Cino Zucchi Architetti.** Disponível em: <https://www.archdaily.com/536308/milan-central-station-renovation-cino-zucchi-architetti>. Acesso em: 21 mar. 2023.

AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade.** Campinas, SP: Papirus, 1994.

AUSTIN, Dan. **Detroit's Michigan Central Station.** The History Press, 2018.
BANN, Iwan. **Um passeio pelo High Line com Iwan Baan.** ArchDaily Brasil. 2014. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>>. Acesso em: 08 abr. 2023.

BARAT, J. **Logística, transporte e meio ambiente.** Desafios do desenvolvimento, n. 6. IPEA. 2009.

BARI, Osman. **Londres segue os passos de Nova Iorque com o Camden High Line.** Tradução Romullo Baratto. ArchDaily Brasil, [S.I.], 11 mai. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/873216/londres-segue-os-passos-de-nova-iorque-com-o-camden-high-line>. Acesso em: 08 abril 2023.

BARROS FILHO, M. SILVA JÚNIOR, J. BRITO, J. **Lacunaridade Intra-Urbada: análise dos espaços livres na cidade de Campina Grande-PB**. XI Colóquio QUAPA SEL. Salvador, 2016.

BBC. **Milan's Central Station: Renovation Completed**. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-europe-10778921>. Acesso em: 21 mar. 2023.

BBC NEWS. **The Victoria Line: 50 years of the Tube's busiest line**. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-42224991>. Acesso em 21 de março de 2023.

BECKER, T. (2021). **16 das mais bonitas estações de trens abandonadas no mundo. Olhando da Janela do Trem**. Disponível em: <https://olhandodajaneladotrem.blogspot.com/2019/02/16-das-mais-bonitas-estacoes-de-trens.html>. Acesso em: 05 mar. 2023.

BENÉVOLO, A. **Introdução a História Ferroviária no Brasil**. Ed. Folha da manhã. 1953.

BENEVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

BENJAMIN, W. **Obras Escolhidas**, volume II. São Paulo, 1987.

BERMAN, M. **Tudo que é Sólido desmancha no ar**. São Paulo, Schwarcz, 1986.

BESCOROVAINE, W. **Comportamento pró-ambiental e descarte de resíduos sólidos por estudantes de arquitetura: apontamentos para educação ambiental**. Revista Geográfica Acadêmica, v. 10, n. 2, p. 105-115, 2016. Disponível em: <<https://revista.ufrr.br/rga/article/view/3861/2091>>. Acesso em: 6 jul. 2022.

BOITEUX, P. **História das ferrovias brasileiras**. 1.ed- Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BORGES NETO, Camilo. **Manual didático de ferrovias**. Setor de tecnologia dep. De transportes, Universidade Federal do Paraná. 2012.

BORGES, Rafael Reis. **A história do abandono da Estação Ferroviária da Gameleira-MG**. Revista de História Ferroviária, v. 4, n. 8, p. 27-36, 2019.

BOUCHAIN, Patrick; KLINK, Jean-Louis. **London stations: designs and details**. London: Academy Editions, 1994.

BRASIL, Ministérios das Cidades. **Manual de Reabilitação de áreas urbanas centrais**. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Cartilha da Lei nº 12.587/2012: **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2013.

BRITO-HENRIQUES, E. SOARES, A. & AZAMBUJA, S. (2017). **Os espaços abandonados na cidade: alternativas aos modelos convencionais de recuperação da paisagem urbana**. In Estudos de paisagem (Vol. II). 2018.

CÂMARA, E. **Datas Campinenses**. Campina Grande: Editora Caravela, 1988, p.164.

CAMDEN HIGHLINE. **Camden Highline**. WebSite. 2023. Disponível em: <<https://www.camdenhighline.com/>>. Acesso em: 08 abril 2023.

CARDOSO, C. **A cidade e a festa. Cultura e identidade na festa da Micarande na cidade de Campina Grande - PB**. 2000. Tese (Doutorado em Geografia Humana), USP, São Paulo.

CARILI, C. VALE, M. **A ferrovia no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: patrimônio, preservação e restauro**. III ENANPARQ. São Paulo, 2014.

CARNEIRO, R. M. **Prefeitura quer transformar antiga estação ferroviária em ponto cultural e carnavalesco**. Corumbá: Prefeitura Municipal de Corumbá, 2021. Disponível em: <https://corumba.ms.gov.br/noticias/prefeitura-quer-transformar-antiga-estacao-ferroviaria-em-ponto-cultural-e-carnavalesco>. Acesso em: 01 mai. 2023.

CASCUDO, L. da C. **História da Cidade do Natal**. Natal: Fundação José Augusto, 1984.

CASTRO, A. **Análise de Isovistas e Grafos de Visibilidade**. Site A Rede Urbana. Disponível em: < <https://aredeurbana.wordpress.com/2017/09/17/analise-de-isovistas-e-grafos-de-visibilidade-parte-2-modelagem-e-calculo-de-medidas/> > 2017. Acesso em: 15 de set. de 2022.

_____. **Sintaxe Espacial e A Análise Angular de Segmentos, Parte 1: Conceitos e Medidas**. Site A Rede Urbana. Disponível em: < <https://aredeurbana.com/2016/05/24/sintaxe-espacial-e-a-analise-angular-de-segmentos-parte-1-conceitos-e-medidas/> > 2016. Acesso em: 25 de out. de 2022.

CELLARD, A. **A Análise Documental**. In: POUPART, J. et al. (Orgs.). A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p. 295-316.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de Ferrovias 2015**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://cnt.org.br/pesquisaferrviascnt.php.html>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

CONLIN, Michael V.; FLINT, John E. (Eds.). **Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives**. Channel View Publications, 2011.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatório da diretoria**. 1918. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1019/00000016.jpg>. Acesso em: 21 de março de 2023.

CONDEPHAAT. **Resolução SC-53, de 05-08-1997**. Disponível em: http://www.cultura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2010/06/resolucao_sc53_1997.pdf. Acesso em: 21 de março de 2023.

CONTI, E. FARIA, T. TIMÓTEO, G. **Os vazios urbanos versus a função social da propriedade: o papel do plano diretor da cidade de Campos dos Goytacazes.** Boletim de Geografia, Maringá, v. 32, n. 3, pp. 151-169, 2014.

COSGROVE, D. **Social formation and symbolic landscape.** Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1998, 293 p.

COSTA, A. **Sucessões e Coexistências do Espaço Campinense na sua inserção ao Meio Técnico científico-informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo.** Dissertação, Maio de 2015. (Programa de Pós-graduação em Geografia) Universidade Federal de Pernambuco. Recife-PE, 2015.

COSTA, Angelica; CASTAÑON, José Alberto B. **High Line: estudo de caso de uma área ferroviária urbana requalificada.** In: ENTAC - Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, v.14., 2012, Juiz de Fora. Anais eletrônicos [...]. Juiz de Fora: UFJF, 2012. Disponível em: <http://www.entac.org.br/entac2012/cd-entac/pdf/TP186.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2023.

COSTA, L. **Cartografia: uma outra forma de pesquisar.** Revista Digital do LAV, 2014, p. 66-77.

COSTA, M. COSTA, M. **Metodologia da pesquisa: conceitos e técnicas.** Rio de Janeiro: Interciência, 2001.

COURI, Leandro. **Estação da Gameleira vai receber primeiro museu da saúde de Minas.** Estado de Minas, Belo Horizonte, 23 fev. 2015. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/02/23/interna_gerais,620693/estacao-da-gameleira-vai-receber-primeiro-museu-da-saude-de-minas.shtml. Acesso em: 01 abr. 2023.

CRESWELL, J. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto.** Porto Alegre, RS: Artmed, 2007.

CRUZ, C. **Braços cruzados, máquinas paradas: O dia que a Vale parou fez 30 anos.** Site: Vila de Utopia. 2019. Disponível em: < <https://viladeutopia.com.br/bracos-cruzados-maquinas-paradas-o-dia-que-a-vale-parou-faz-30-anos/> > Acesso em: 03 jun. de 2022.

DA SILVA. **Arquitetura do Ferro no Brasil.** Editora Studio Nobel. p. 25, 1987.

DASKALOPOULOS, Dimitris. **The Abandoned Anhalter Bahnhof Railway Station in Berlin, Germany.** Abandoned Spaces, 19 jun. 2018. Disponível em: <https://www.abandonedspaces.com/industry/anhalter-bahnhof-railway-station-berlin-germany.html>. Acesso em: 05 abr. 2023.

DELEUZE, G; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia.** vol. 1 . São Paulo: Ed. 34, 1995a.

_____. **Mil Paltôs – capitalismo e esquizofrenia.** Vol. 2. 5 ed. São Paulo: Editora 34, 2008. Tradução: OLIVEIRA, Ana Lúcia de; LEÃO, Lúcia Cláudia.

DENCKER, A. **Valor Patrimonial: Memória Social e Poder**. In: COSTA, Everaldo Batista da; BRUSADIN, Leandro Benedini; PIRES, Maria do Carmo (Org.). **Valor Patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder**. São Paulo: Outras expressões, 2012, p. 137-155.

DIEHL, A. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (JR EAST). **Estação de Tóquio**. Disponível em: <https://www.jreast.co.jp/e/stations/e1039.html>. Acesso em: 22 mai. 2023.

EIU – Economist Intelligence Unit. **A recuperação do tempo perdido**. O transporte público nas áreas metropolitanas do Brasil. Brasil, 2011.

ESTAÇÃO DA LUZ. Estação da Luz. Disponível em: <http://www.estacaodaluz.org.br/>. Acesso em: 02 abr. 2023.

FERREIRA, M. BASSI, C. **História dos Transportes no Brasil**. Editora Horizonte, 2011.

FONSECA, F; OLIVA, J. **Cartografia**. Editora Melhoramentos, São Paulo. 2013.

FORBES. **Milan Central Station: A Beautiful Renaissance After A Dark Age**. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/tanyamohn/2012/04/09/milan-central-station-a-beautiful-renaissance-after-a-dark-age/?sh=172e4fd4a85e>. Acesso em: 21 mar. 2023.

FOSSEYEUX, Jean. **Vingtans d'histoire du patrimoine architectural et du paysage ferroviaire**. Revue d'histoire des chemins de fer. Enligne, n.39. 2009.

FREITAS, A. M. **A estação da Luz e a modernização da cidade de São Paulo**. Revista Geosaberes, v. 5, n. 10, p. 87-98, 2014.

FRENKEL, D. FLÓREZ, J. e PORTUGAL, L. **Viagens a pé em Polos geradores de viagens orientados à qualidade de vida e ambiental: modelos e taxas de geração de viagens**. Portugal, L. S. (Org.) Rio de Janeiro: Editora Interciência. 2012.

FUÃO, F. **Cidades fantasmas**. Arqtextos n.1. Propar. 2001.

FGV. **Fundação Getulio Vargas**; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1980.

G1 PARAÍBA. **Prefeito propõe fazer São João 2018 de Campina Grande da Estação Velha até o Parque do Povo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/prefeito-propoe-fazer-sao-joao-2018-de-campina-grande-da-estacao-velha-ate-o-parque-do-povo.ghtml>. Acesso em: 5 mai. 2023.

GODOY, A. **Pesquisa Qualitativa: tipos fundamentais**. Revista de Administração de Empresas, São Paulo, SP, v.26, n.2, 1995.

GOOGLE EARTH PRO. website. <http://earth.google.com/>, 2022.

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. **João Azevêdo se reúne com Ministro da Infraestrutura e pleiteia dragagem do porto e VLT para Campina Grande.** 2019. Disponível em: <<https://paraiba.pb.gov.br/noticias/joao-azevedo-se-reune-com-ministro-da-infraestrutura-e-pleiteia-dragagem-do-porto-e-vlt-para-campina-grande>>. Acesso em 05 de Maio de 2023.

GO TOKYO. **Tokyo Station.** Disponível em: <https://www.gotokyo.org/pt/spot/131/index.html>. Acesso em: 22 mai. 2023.

GUEX, G. **O Síndrome do Abandono.** Rio de Janeiro: Record, 1973.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Cachoeira do Sul: estação ferroviária. Estações Ferroviárias do Brasil,** [S.l.], 2009. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_uruguaiana/cachoeira-nov.htm. Acesso em: 02 abr. 2023.

GIULIANO, G.; SMALL, K. **Subcenters in the Los Angeles region.** Regional Science and Urban Economics, v. 21, n. 2, p. 163-182, 1991.

GREMAUD, A. **Economia Brasileira Contemporânea.** São Paulo, Atlas, 2004.

GUEDES, L. **Veneziano confirma que estado vai implantar VLT em Campina Grande e espera que prefeito não crie dificuldades.** 2019. Disponível em: <https://www.osguedes.com.br/2019/07/11/veneziano-confirma-que-estado-vai-implantar-vlt-em-campina-grande-e-espera-que-prefeito-nao-crie-dificuldades/>. Acesso em: 11 maio. 2023.

GURJÃO, E. **Para onde o poder vai, a feira vai atrás: estratégias de poder da elite campinense, da Monarquia a Nova República.** Imagens Multifacetadas da História de Campina Grande. João Pessoa: A União Suprimentos de Imprensa e Editora, 2000, p. 25-62.

GURGEL, A. P. **Mapa de representação axial de Campina Grande.** Site Urbanidades. 2016. Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/mapasconfiguracionais/2017/04/21/regiao-metropolitana-da-campina-grande-pb/>>. Acesso em: 07 nov. 2022.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Vértice, 1990

HARDMAN, F. **Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva.** 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HARLEY, J. **A nova história da cartografia.** O Correio da UNESCO – Mapas e cartógrafos. Edição em português, 19 (08). São Paulo: FGV, 1991.

_____. Silences and Secrecy. **The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe**. In: HARLEY, J.B. *The New Nature of Maps. Essays in the History of Cartography*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2001.

HENDERSON, JC. **Atrações patrimoniais e desenvolvimento do turismo na Ásia**: um estudo comparativo de Hong Kong e Cingapura. *Jornal Internacional de Pesquisa em Turismo*, v.4 n.5, 2002.

HIGH LINE (New York –USA). **The official Web site of the High Line & Friends of the High Line**. Disponível em: <<http://www.thehighline.org/about/high-line-history>>. Acesso em: 10 nov 2022.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: CUP, 1984.

HILLIER, B. **Space is the machine**. Cambridge: CUP, 1996.

HISTORIC DETROIT. **Michigan Central Station - Old Photos**. [S.d.]. Disponível em: <https://historicdetroit.org/galleries/michigan-central-station-old-photos>. Acesso em: 30 abr. 2023.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: UnB, 2002.

IMA, L. A. **A importância da Estação da Luz na história do transporte ferroviário brasileiro**. In: CONGRESSO DE PESQUISA, ENSINO E EXTENSÃO DA UFG, 13., 2013, Goiânia. *Anais eletrônicos...* Goiânia: UFG, 2013.

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. **Estação de Santa Apolónia abre portas a um hotel**. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/estacao-de-santa-apolonia-abre-portas-um-hotel>. Acesso em: 21 mar. 2023.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Documento técnico sobre a Estação Ferroviária de Ligação**. 2013.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/153>. Acesso em: 01 abr. 2023.

ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade 2.0 ferramenta**. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JAPAN STATION. **Tokyo Station: Getting There, Layout, Attractions, and Tips**. Disponível em: <https://japanstation.com/tokyo-station/>. Acesso em: 22 mai. 2023.

JARDIM, R. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. 180 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental)- PUC, Rio de Janeiro, 2012.

JENGER, J. **Orsay de la Gare au Musée**. Paris: Éditions de la Martinière. 2000, p.14.

JOFFILY, I. **Notas sobre a Paraíba**. 2ª ed., Brasília: Ed. Thesarus, 1977.

JONES, Derek R. **London's stations: a social history**. London: David & Charles, 1972.

KIEFER, Flávio. **Arquitetura de museus**. In: ARQTEXTU/UFRGS. Faculdade de Arquitetura. v.1, n.1. Porto Alegre: PROPAR, 2001. p.65.

KRAAK, M. ORMELING.F. **Cartography: visualization of spatial data**. Addison Wesley Longman Limited, Essex, England, 1996, 222p.

KRIPKA, R.; SCHELLER, M.; BONOTTO, D. **Pesquisa documental: considerações sobre conceitos e características na pesquisa qualitativa**. Atas CIAIQ2015. Investigação Qualitativa em Educação/Investigación Cualitativa en Educación, v. 2, p. 243-247, 2015.

LANG, A. **As ferrovias no Brasil e Avaliação Econômica de Projetos: Uma Aplicação em Projetos Ferroviários**. Dissertação de mestrado. UNB, Brasília. 2007.

LANNA, A. **Ferrovias no Brasil 1870-1920**. História econômica & história de empresas. São Paulo, VIII.1, 2005.

LEROI-GOURHAN, A. **Le geste et la parole**, 2 vol. Paris: A. Michel, 1964-1965.

LOBO, R. **Implantação do VLT de Campina Grande segue sem sair do papel**. Via Trolebus, [S.l.]. 2020. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2020/01/implantacao-do-vlt-de-campina-grande-segue-sem-sair-do-papel/>>. Acesso em: 07 maio 2023.

LYNCH, K. **Echar a perder: un análisis del deterioro**. Barcelona: Gustavo Gili. 2005.

_____. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70. 1988.

MA, Y; JIANG, H; BIAN, Y. **Landscape path of abandoned railway in Kwangzhou Greenway Park, Korea**. Ind Build. 2015, p. 65–68.

MAIA, A. **Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo**. Dossiê Mundos do Trabalho e Identidades, v.15. 2009.

MAIA, D. **Habitação popular e o processo de periferização e de fragmentação urbana: uma análise sobre as cidades de João Pessoa-PB e Campina Grande-PB**. Geosul, Florianópolis v.29, 2014.

MEDEIROS, J. ALVES, I. **Bruno retoma discussão antiga sobre VLT em Campina Grande e diz que estuda tirar projeto do papel**. 2022. Disponível em:

<<https://jornaldaparaiba.com.br/politica/pleno-poder/2022/04/08/bruno-retoma-discussao-antiga-sobre-vlt-em-campina-grande-e-diz-que-estuda-tirar-projeto-do-papel>>. Acesso em: 8 abr. 2023.

MEDEIROS, V. **Urbis Brasiliae, ou sobre cidades do Brasil**. 2006. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MEDEIROS, M. SURYA, L. **A importância da educação patrimonial para a preservação do patrimônio**. XXV ANPUH. Fortaleza, 2009.
MELO, A. PEREIRA, I. JALES, L. SIMÕES, M. **CADÊ O TREM? Um olhar crítico sobre o estado de conservação do pátio ferroviário da Estação Nova em Campina Grande-PB**. MOUSEION. Canoas, n.41. 2022.

MINAYO, M. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Rio de Janeiro, RJ: Vozes, 2009.

MOREIRA, W. MARQUES, J. OLIVEIRA, J. **Diferenças Métricas de Bitolas: Impactos Causados nas Operações Ferroviárias no Sudeste Brasileiro**. XI FATECLOG. São Paulo, 2020.

MYLONDON. **Abandoned railway being made into London's own New York-style park**. MyLondon, [S.l.], 26 May 2020. Disponível em: <<https://www.mylondon.news/news/north-london-news/abandoned-railway-being-made-londons-18304661>>. Acesso em: 08 abril 2023.

NATAL. Estação Ferroviária de Natal é restaurada e transformada em centro **cultural**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-246.html>. Acesso em: 27 abr. 2023.

NATIONAL PARK SERVICE. **Grand Central Terminal**. U.S. Department of the Interior, n.d. Disponível em: <https://www.nps.gov/nr/travel/pwmmh/ny20.htm>. Acesso em: 20 mar. 2023.

NOGUEIRA, A. **Análise sintático-espacial das transformações urbanas de Aracaju (1855-2003)**. Tese. (Doutorado). 365 p. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2004.

NUNES, M. **Cartografia e paisagem: o mapa como objeto de estudo**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, Brasil, n. 65, p. 96-119, dez. 2016.

NYC LANDMARKS PRESERVATION COMMISSION. **Grand Central Terminal**. The City of New York, n.d. Disponível em: <https://www1.nyc.gov/site/lpc/designations/grand-central-terminal.page>. Acesso em: 20 mar. 2023.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Reportagem sobre a situação da Estação Ferroviária de Ligação**. 2010.

OLIVEIRA, L. C.; GOMES, M. E. **O patrimônio cultural brasileiro em estado de abandono**. Revista de História da UEG, v. 5, n. 1, p. 67-83, 2016.

OLIVEIRA, T. **Retalhos históricos de Campina Grande**. Blogspot. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2020/01/estacao-nova-mais-um-patrimonio.html#.YqJIGKjMLIU>> 2018. Acesso em: 10 de out. de 2022.

ORENSTEIN, L. SOCHACZEWSKI, A. **Democracia com Desenvolvimento: 1956-1961**. In: A Ordem do Progresso: Cem anos de política econômica republicana, 1889- 1989. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

PAPPA, M, CHIROLI, D. **Maria de Genaro – Mobilidade urbana Sustentável**. 2011. Disponível em: Acesso em 15 de abr. 2017.

PÉREZ, Alfonso M. **El Canfranc, historia de un tren de leyenda**. 1. ed. Madrid: Editorial Doce Robles, 2017.

PERRY, Juliette. **The History of High Line**. Learning with Experts, 2017. Disponível em: <https://www.learningwithexperts.com/gardening/blog/the-history-of-high-line>. Acesso em: 08 abril 2023.

PASSOS, E; KASTRUP, V. e ESCÓSSIA, L. **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PLUM, G. MATHIEU, Caroline. **La Gare d'Orsay (The Orsay Station)**. Paris: Éditions Scala. 1998

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. **Estação Cultura**. Disponível em: <http://estacaocultura.campinas.sp.gov.br/>. Acesso em 21 de março de 2023.

QUINN EVANS ARCHITECTS. **Michigan Central Station**. Disponível em: <https://www.quinnevans.com/projects/michigan-central-station>. Acesso em: 09 abril 2023.

RAISZ, E. **Cartografia General**. Ediciones Omega S/A. Barcelona, 1953.

RAFFESTIN, C. **Repères pour une théorie de la territorialité humaine**. Cahier/Groupe Réseaux. 1987.

RAFORD, N., CHIARADIA, A. GIL, J. 2007. **Space Syntax: The Role of Urban Form in Cyclist Route Choice in Central London**. Presented at: Transportation Research Board 86th Annual Meeting, Washington, 2007.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Manual de preservação em edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro, 1991. 59p.

REIS FILHO, N. **Quadro da arquitetura no Brasil**, v.9. Editora Perspectiva. 2000.

RICARTE, Vanessa. **Estação de trem completa 100 anos com história cheia de mistérios**. TopMídiaNews, 2015. Disponível em:

<https://www.topmidianews.com.br/algo-mais/estacao-de-trem-completa-100-anos-com-historia-cheia-de-misterios/5671/>. Acesso em: 01 maio 2023.

RICE-OXLEY, Mark. **Abandoned: the strange beauty of Berlin's forgotten railway stations.** The Guardian, 12 jun. 2017. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/12/abandoned-strange-beauty-berlin-forgotten-railway-stations>. Acesso em: 05 abr. 2023.

RITTER, Jürgen. **The Anhalter Bahnhof.** Weimar Berlin, 2018. Disponível em: <http://www.weimarberlin.com/2018/12/the-anhalter-bahnhof.html>. Acesso em: 09 abril 2023.

RTP. **História da Estação de Comboios de Santa Apolónia.** Disponível em: <https://ensina.rtp.pt/artigo/historia-da-estacao-de-comboios-de-santa-apolonia/>. Acesso em: 21 mar. 2023.

SABATINI, Federico. **The Revitalization of Milan's Central Railway Station: A Short Story of Urban Development, Railway History and Socioeconomic Changes.** Journal of Transport History, v. 37, n. 1, p. 111-131, 2016. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0022526615609475>. Acesso em: 21 mar. 2023.

SABOYA, R. **Região Metropolitana da Campina Grande (PB).** Site: Urbanidades. 2017. Disponível em: <https://urbanidadesb.arq.br/mapasconfiguracionais/2017/04/21/regiao-metropolitana-da-campina-grande-pb/> Acesso em: 14 de ago. 2022.

SAFARI, Amirhosein. **The Case of the Michigan Central Station: Strategies for Architectural Heritage Preservation.** Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development, v. 10, n. 1, p. 61-74, 2020.

SANTOS, Cecilia R. **Elegia para uma Estação que perdeu sua Luz: O que fazer com o edifício histórico após segundo incêndio.** Vitruvius, São Paulo, n. 188.16, 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.188/5941>. Acesso em: 09 abril 2023.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia.** Hucitec. São Paulo 1988.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2012.

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.

Saquet, M. **Abordagens e concepções sobre território.** São Paulo: Expressão Popular. 2007.

SCHANK, R. L. **Transit-oriented development and land use: the role of the planner**. Planning Advisory Service Report. Chicago: American Planning Association, 2003.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA. **Lista de Bens Imóveis no Espírito Santo**. Disponível em: <http://www.secult.es.gov.br/patrimonios/imoveis/page:5>. Acesso em 01 mai. de 2023.

SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E URBANISMO. **Natal - Estação Central**. Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/natal-estacao-central/#!/map=38329&loc=-5.7803188372624525,-35.20612840840424,17>. Acesso em: 27 abr. 2023.

SILVA, Márcio Rogério da. **A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e suas estações: um estudo de caso da preservação do patrimônio ferroviário**. Revista Patrimônio Histórico, v. 1, n. 2, p. 143-157, 2018.

SILVA, Izaura Bezerra da. **A produção de algodão em Campina Grande**. Campina Grande: EDUEPB, 2010.

SILVA, C. VERBICARO, C. **O mapeamento participativo como metodologia de análise do território**. Scientia Plena, V. 12. 2016.

SILVA, K; SILVA, M. **Dicionário de conceitos históricos**. 2. ed. São Paulo, Contexto, 2009.

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

_____. **A Formação Econômica E Espacial Da Cidade De Campina Grande**. Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bagia – ISSN 2358-5293, V. 0, N. i, 30 ago. 2014.

SILVA JUNIOR. **A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. R.RA'E GA, Curitiba. Editora UFPR, n.14, 2007.

SILVEIRA, M. **A importância geoeconômica das ferrovias para o Brasil**. (Tese de doutorado) – UNESP, Presidente Prudente, 2003.

SOLÀ-MORALES, I. **Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades**. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS. Barcelona, 1996.

SOTTO, Débora. **A recuperação de mais-valias urbanísticas como meio de promoção do desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras: uma análise jurídica**. Tese (Doutorado em Direito Urbanístico) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2015.

SOUKEF JÚNIOR, A. **Sorocabana uma saga ferroviária**. São Paulo: Dialetto, 2001.

SOUZA, M. FIGUEIREDO JÚNIOR, P. **Memória do urbano: a Estação Ferroviária Nova de Campina Grande [PB] a partir dos relatos de ex-ferroviários**. Labor e Engenho, Unicamp. Campinas, São Paulo. Periódicos sbu. 2018.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. Editora Perspectiva. 2016.

SUREAU, F. **Gare d'Orsay**. Website: Paris1900.lartnouveau. 2021. Disponível em: <https://paris1900.lartnouveau.com/paris07/gare_d_orsay.htm>. Acesso em 01 mai. de 2023.

STAKE, R. E. *The Art of Case Study Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 1995.

TARGINO, I. **Preservação do patrimônio ferroviário: as estações de trem da Paraíba**. – João Pessoa: Ideia, 2001.

TENÓRIO, G. **Ao Desocupado em Cima da Ponte: Brasília, arquitetura e vida pública** (Tese de doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

THE GUARDIAN. **A Guide to Milan's Central Station**. Disponível em: <https://www.theguardian.com/travel/2012/sep/18/milan-central-station-guide>. Acesso em: 21 mar. 2023.

TIZÓN, H. **El último tren a Jujuy**. In: Tierras de Frontera. Alfaguara. 2000.

TRANSPORT FOR LONDON. **Victoria Station**. Disponível em: <https://tfl.gov.uk/bus/stop/490G00004D/victoria-station>. Acesso em 21 de março de 2023.

TUZZO, S. BRAGA C. **O processo de triangulação da pesquisa qualitativa: o metafenômeno como gênese**. Revista Pesquisa Qualitativa, São Paulo, SP, v.4, n.5, p. 140-158, ago., 2016.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG. **UFCG participa de projeto de revitalização da Estação Ferroviária Nova** [online]. 2021. Disponível em: <<https://portal.ufcg.edu.br/ultimas-noticias/2778-ufcg-participa-de-projeto-de-revitalizacao-da-estacao-ferroviaria-nova.html>>. Acesso em 5 de maio 2023.

VIEGAS FILHO, Mauro Ribeiro; OUVÉNEY, Isaque Regis; RIBEIRO, Leonardo Tavares. **Benefícios socioeconômicos do transporte de passageiros sobre trilhos**. In: ANPTrilhos. Formadores de opinião: mobilidade urbana sobre trilhos. São Paulo. 2018. p. 91-99.

VORNRAN, Daniel. **Musée d'Orsay, North-West view, Paris 7e 140402** [fotografia]. 2014. Disponível em: <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Mus%C3%A9_d%27Orsay,_North-West_view,_Paris_7e_140402.jpg>. Acesso em: 07 maio 2023.

YIN, R. **Estudo de caso: Planejamento e Métodos**. 2a ed ed. Porto Alegre, Bookman, 2001.

ZACHARIAS, A. **As categorias de análise da cartografia no mapeamento e síntese da paisagem**. Revista Geografia e Pesquisa, v.2. 2008.

ZANDONADE, A. **O tombamento à luz da Constituição Federal de 1988**. São Paulo: Malheiros Editores, 2012.

XIE, P. **Developing industrial heritage tourism: a case study of the proposed Jeep museum in Toledo, Ohio**. Tourism Management, v. 27, n. 6, 2006.

ANEXO A – PAINEL DE BENS TOMBADOS EM CAMPINA GRANDE

1 - PALÁCIO EPISCOPAL
2 - TATU MUNICIPAL
3 - COLEGIO E TELEFONOS
4 - IMPIRMO COMERCIAL - CASA NOSSA CRISTIANO LAURETAN
5 - RESIDENCIA NUA PRINCIPAL DE CARVALHO 300
6 - RESIDENCIA NUA PRINCIPAL DE CARVALHO 370
7 - ASSOCIACAO COMERCIAL
8 - PRAÇA MUNICIPAL

9 - MUSEU DA TIJUM
10 - CHARRA DE VITACONIS
11 - MUSEU HISTÓRICO
12 - CIGARRA INOCENTIA
13 - CASINO ELIZABETH
14 - CINE CARTELO
15 - CINE BARCELONA
16 - AÇORE VELHO

17 - CIGARRA TROVADORICA
18 - CASA PADRE IBRAHIM
19 - IGREJA SANTO
20 - O CASTELHANO
21 - IGREJA DO PÓDIO
22 - ESTACAO VELHA
23 - CASA VILA AMERICA
24 - CINE SÃO JOSE

25 - PALACIO EPISCOPAL
26 - TATU MUNICIPAL
27 - COLEGIO E TELEFONOS
28 - IMPIRMO COMERCIAL - CASA NOSSA CRISTIANO LAURETAN
29 - RESIDENCIA NUA PRINCIPAL DE CARVALHO 300
30 - RESIDENCIA NUA PRINCIPAL DE CARVALHO 370
31 - ASSOCIACAO COMERCIAL
32 - PRAÇA MUNICIPAL

33 - MUSEU DA TIJUM
34 - CHARRA DE VITACONIS
35 - MUSEU HISTÓRICO
36 - CIGARRA INOCENTIA
37 - CASINO ELIZABETH
38 - CINE CARTELO
39 - CINE BARCELONA
40 - AÇORE VELHO

41 - CIGARRA TROVADORICA
42 - CASA PADRE IBRAHIM
43 - IGREJA SANTO
44 - O CASTELHANO
45 - IGREJA DO PÓDIO
46 - ESTACAO VELHA
47 - CASA VILA AMERICA
48 - CINE SÃO JOSE

FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DE CAMPINA GRANDE