

# Ferrovias, desenvolvimento urbano e questões do patrimônio no Brasil: o caso de Patos-PB

**Cristina de Campos, Eneida de Almeida,  
Bruno Fontes Almeida\***

**Resumo** O objetivo é discorrer sobre o desenvolvimento econômico, social e urbano de Patos-PB no decorrer da instalação da linha férrea na cidade. Nas primeiras décadas do século XX, Patos ocupou posição destacada dentro da economia regional, tendo sua industrialização atrelada à cultura do algodão, tornando-se atraente para instalação da ferrovia. O trabalho aborda essa história e suas interfaces com o desenvolvimento urbano, por meio de uma linha cronológica das principais transformações e seu impacto para a população, para refletir sobre o patrimônio e sua combinação com as pautas urbanas. Percebe-se com este estudo que a desvalorização e a degradação das estruturas ferroviárias contribuem, de certo modo, para a desconexão entre os remanescentes do passado e o tecido urbano do presente. Desconexão essa que poderia ser contraposta favorecendo a interação e engajamento dos diferentes atores sociais tanto nos processos de planejamento, quanto na formulação das políticas de preservação do patrimônio cultural.

*Palavras-chave:* história urbana, urbanização, patrimônio cultural.

## **Ferrocarriles, desarrollo urbano y custiones patrimoniales en Brasil: el caso de Patos-PB**

**Resumen** El objetivo es discutir el desarrollo económico, social y urbano de Patos-PB durante la instalación de la línea ferroviaria en la ciudad. En las primeras décadas del siglo XX, Patos ocupó una posición destacada dentro de la economía regional, con su industrialización estrechamente vinculada a la cultura del algodón, lo que la hizo atractiva para la instalación del ferrocarril. Este trabajo aborda esta historia y sus interacciones con el desarrollo urbano a través de una línea cronológica de las principales transformaciones y su impacto en la población, con el fin de reflexionar sobre el patrimonio y su integración con las agendas urbanas. De este estudio se desprende que la devaluación y degradación de las estructuras ferroviarias contribuyen, en cierta medida, a la desconexión entre los vestigios del pasado y el tejido urbano del presente. Esta desconexión podría contrarrestarse promoviendo la interacción y el compromiso de diferentes actores sociales tanto en los procesos de planificación como en la formulación de políticas para la preservación del patrimonio cultural.

*Palabras clave:* historia urbana, urbanización, patrimonio cultural.

## **Railways, urban development and heritage issues in Brazil: the case of Patos-PB**

**Abstract** The objective is to discuss the economic, social, and urban development of Patos-PB during the installation of the railway line in the city. In the first decades of the twentieth century, Patos occupied a prominent position within the regional economy, with its industrialization closely linked to cotton cultivation, making it an attractive location for the installation of the railroad. This work addresses this history and its interfaces with urban development through a chronological exploration of the main transformations and their impact on the population. It aims to reflect on the heritage and its integration with urban agendas. This study reveals that the devaluation and degradation of railway structures contribute, in a certain way, to the disconnection between the remnants of the past and the urban fabric of the present. This disconnection could be countered by promoting the interaction and engagement of different social actors, both in the planning processes and in the formulation of policies for the preservation of cultural heritage.

*Keywords:* urban history, urbanization, cultural heritage.

números trabalhos acadêmicos apontaram a importância que o sistema ferroviário trouxe para o desenvolvimento socioeconômico brasileiro. O sistema de transporte que chegou ao país durante o império por meio de capitais estrangeiros, foi instalado nas regiões norte, nordeste, sudeste e sul, o que contribuiu não somente para a urbanização, mas também para a consolidação de uma rede urbana interiorizada (NATAL, 1991; QUEIROZ, 1999; LANNA, 2012).

Embora a ferrovia tenha desempenhado um papel relevante dentro da economia brasileira a partir do século XIX, no entanto, uma conjunção de fatores leva a uma reorganização do setor ferroviário, o que resulta em problemas e custos operacionais que inviabilizam novos investimentos (NUNES, 2016). Alternativas estavam em discussão para os transportes no Brasil, em especial, o modelo rodoviário (SAVIO, 2003; LAGONEGRO, 2003). A partir da metade do século XX, é dada ênfase na construção de novas rodovias, ao passo que o setor ferroviário entra em crise com a desativação de muitas linhas, restando especialmente aquelas com ligação aos portos marítimos. Nas décadas finais do século XX, há um aprofundamento da crise no setor, com remoção de linhas e demolições de edificações remanescentes de antigos conjuntos ferroviários. Tem-se, assim, o apagamento da existência de conjuntos ferroviários em vários municípios brasileiros, desconsiderando sua relevância para a memória de tais cidades bem como a sua importância enquanto patrimônio cultural.

Nesse contexto, percebe-se um real desinteresse público e governamental quanto aos investimentos e à manutenção necessária para manter preservadas as estações ferroviárias em determinadas partes do Brasil, levando à desativação de algumas linhas férreas. Uma dessas linhas era a da cidade de Patos, que teve o encerramento das atividades de sua estação ferroviária em 2011 (LUCENA, 2015). No mesmo ano, em 18 de abril de 2011, a Estação Ferroviária de Patos foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), visando a proteção da Memória Ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

Embora exista a legislação de proteção das estações ferroviárias presentes em cidades servidas pela RFFSA (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA), percebe-se que, embora o tombamento represente o reconhecimento dessas edificações como objetos portadores de memória e de história de interesse nacional, e impeça a demolição e a descaracterização dos bens protegidos, não é um instrumento suficiente para garantir a sua efetiva conservação.

Diante desse impasse, este trabalho aborda o desenvolvimento socioeconômico e urbano de Patos interligado à implantação dos diversos ramais da linha férrea que se distribuíram na região, desdobrando-se em três enfoques principais: (1) identificar as principais transformações ocorridas na cidade após a chegada da ferrovia; (2) relacionar as transformações físicas com as dinâmicas econômicas e socioculturais; (3) discutir acerca da relevância do patrimônio ferroviário para a aquisição de uma consciência histórica que mantém viva a memória do passado nas práticas culturais do presente.

\* Cristina de Campos é Cientista Social, Professora da Universidade São Judas Tadeu, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-9379-5057>>. Eneida de Almeida é Arquiteta e Urbanista, Professora da Universidade São Judas Tadeu, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-9216-3581>>. Bruno Fontes Almeida é Arquiteto e Urbanista, Doutorando na Universidade São Judas Tadeu, ORCID <<https://orcid.org/0009-0006-7038-8153>>.

Levando em consideração que o patrimônio ferroviário é constituído por acervos materiais e imateriais, o presente estudo realizou revisão bibliográfica e recolhimento de dados acerca da cidade de Patos, a partir da década de 1920, dedicado ao processo de instalação da sua ferrovia, desde o momento da sua inauguração em 1944 até as primeiras décadas do século XXI.

A discussão sobre a atribuição de valor cultural ao patrimônio ferroviário, que lhe confere interesse de preservação, apoia-se em uma compreensão alargada de patrimônio, que considera bens arquitetônicos vinculados a padrões de construção do cotidiano, e, prioriza, sobretudo, a articulação desses bens com o contexto urbano, social e simbólico, de que fazem parte. Com base nessa premissa, são analisadas as disputas travadas entre as forças de preservação e as de transformação, indicando a possibilidade de reconhecer nas primeiras a potencialidade de se afirmarem como estratégias de resistência aos processos homogeneizadores que têm dominado os modos da produção urbana.

### **Ferrovias no Brasil: relação com o fenômeno da urbanização**

As ferrovias surgem na Europa, mais precisamente na Grã-Bretanha durante o início do processo de industrialização, reconhecido pelos historiadores como Revolução Industrial, que desencadeia a partir do século XVIII. A intensa circulação de mercadorias gerou demanda por transportes para circulação de mercadorias, que utilizavam os meios disponíveis como as estradas convencionais e os canais fluviais, no entanto, o mercado exigia meios mais eficazes e com capacidade de carregar um volume maior de mercadorias (MANTOUX, 1988; O'BRIEN, 1981). Dentro desse contexto é que surgem as primeiras ferrovias, primeiramente para o transporte de mercadorias em 1825, e que se adaptou posteriormente para transporte de passageiros. As ferrovias, em um curto espaço de tempo, passaram por importantes inovações técnicas, aprimorando o sistema, especialmente o de tração.

O sistema de transporte ferroviário é amplamente difundido pela Grã-Bretanha e em outros países europeus e nos Estados Unidos da América do Norte. Por serem os pioneiros no desenvolvimento dos sistemas ferroviários, os ingleses destacaram-se na comercialização de estradas e equipamentos ferroviários mundo afora, pois detinham o conhecimento técnico e eram os produtores desses bens de capital, atividades que envolviam também equipamentos, materiais e a mão de obra especializada para a montagem e a operação das ferrovias. A comercialização das ferrovias ocorre envolve especialmente países produtores de matérias primas para exportação nas Américas, Ásia, África e Oriente Médio (HOBBSAWM, 1986). Essas linhas eram tipicamente construídas ligando áreas produtivas com regiões portuárias (MATTOON JR., 1977), estabelecendo redes que funcionavam como “bacia de drenagem” como ressalta Robert Moraes (2005), ao recolher e escoar essa produção para o mercado internacional. O exemplo ilustra o contexto em que as ferrovias chegam ao Brasil: demanda por transportes para exportar sua produção e a inexistência de uma base industrial ou o conhecimento técnico nacional capaz de estabelecer o sistema ferroviário. O Brasil na metade do século XIX era um país de economia agroexportadora, com predominância do latifúndio e do braço escravizado, combinação que resultava em um país desigual e atrasado (FAORO, 1976; PRADO JUNIOR, 1976). Assim como em outros setores, adquirir tal sistema implicava importá-lo de outros países, por meio de acordos comerciais e da

disposição de empresários de abrir empresas para a implantação das ferrovias. Dentro destas especificidades, o Estado brasileiro era um *player* fundamental, quiçá decisivo para o sucesso do empreendimento ferroviário.

Assim, é justamente dentro da esfera estatal que as primeiras manifestações para a construção de ferrovias no Brasil começam a surgir na década de 1830, com uma série de decretos lançados pelo parlamento brasileiro. Silva Telles (2011:p.24) indica que o primeiro Decreto foi o de nº 100 de 31 de outubro de 1835, que concedia privilégios para empresas interessadas na construção de ferrovias. Seguiram-se outros decretos, sendo o mais significativo o de nº 641 de 1852, que lançava a garantia de juros sobre o capital da empresa, o monopólio dos serviços por mais de 90 anos e a não interferência do governo no valor das tarifas (SIQUEIRA, 2002:p.172). O recurso da garantia de juros que atraiu investidores e as primeiras empresas organizadas no Brasil fizeram amplo uso da medida, pois assegurava aos acionistas risco baixo de perdas, pois o Estado brasileiro cobriria os prejuízos. A partir do Decreto nº 641 é que surgiram as primeiras concessões, com empresas organizadas em várias províncias do império, como a Estrada de Ferro Mauá (1854), a E. F. Pedro II (1858) e a São Paulo Railway (1867) (LAVANDER JUNIOR E MENDES, 2005:p.18). Parte significativa das novas companhias criadas estavam na região nordeste, organizadas em províncias como Bahia, Pernambuco e Ceará, como a E. F. Recife a São Francisco (1858), E. F. Bahia a São Francisco (1860) e E. F. Recife a Olinda (1871) (OLIVEIRA, 2019). Estas companhias promoveram integração do território, entre litoral e interior, mas foi somente no século XX que as linhas capilarizaram por outras regiões e cidades médias dos estados nordestinos<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Cabe ressaltar que importantes estudos sobre a história urbana e ferroviária da região nordeste tem trazidos novas luzes para compreensão da relação o da rede urbano-ferroviária e o desenvolvimento urbano, dos quais destacam-se Zorzo (2001), Santos (2013) e Oliveira (2019).

Para os fins do estudo em tela, interessa entender a chegada da ferrovia na Paraíba, na cidade de Patos, o que faz com que as atenções recaiam sobre a Companhia Cearense de Via Férrea Baturité, criada em 1871 como linha tronco principal que dará origem ao Ramal da Paraíba. Segundo Siqueira (2002:p.173), a Cia. Baturité foi organizada com capitais privados, sem os incentivos praticados pelo governo, atendendo especialmente ao mercado local, favorecendo a ocupação do interior. Dentre os itens transportados destacam-se alimentos, água e passageiros, visto que atendia a uma região castigada com estiagens severas<sup>2</sup>. Os produtos transportados de maior relevância eram o açúcar e os cereais (milho, feijão, arroz e farinha de mandioca), além do movimentado transporte de passageiros, que trazia um grande desenvolvimento espacial, econômico e social nos pequenos municípios por onde a linha férrea passava (SPINDEL, 1980).

<sup>2</sup> De acordo com Siqueira (2002) antes da estatização ocorrida na década de 1890, a Estrada de Ferro Baturité auxiliava nos trabalhos dessa comissão de combate à seca. Sobre o enfrentamento da seca consultar Ferreira, Dantas e Simonini (2018).

Na década de 1890, várias empresas organizadas na região nordeste foram prejudicadas pela frágil situação econômica do país, fazendo com que muitas fossem encampadas pelo governo central. Essas empresas foram posteriormente arrendadas no final da década para três grandes companhias estrangeiras: a *Great Western*, do Reino Unido, que arrendou ferrovias nos estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, a *Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, da França, administrando empresas nos estados da Bahia e Sergipe e a Viação Férrea Cearense, a princípio controlada pelo governo federal por meio da Inspeção Federal de Obras contra as Secas para administrar ferrovias no Ceará e no Piauí, sendo posteriormente arrendada à empresa britânica *South American Construction* entre 1898 e 1914 (SIQUEIRA, 2002:p.174).

A Rede de Viação Cearense (RVC) possuía ao final da década de 1950 uma extensão total de 1596 quilômetros, com início de sua linha partindo de Fortaleza. A VFC (Figura 1) era constituída das seguintes linhas e ramais:

- Estrada de Ferro Baturité – de Fortaleza a Crato/Barbalha;
- Estrada de Ferro Sobral – de Camoci a Crateus/Oiticica;
- Ramal de João Filipe/Sobral – de Fortaleza a Sobral;
- Linha Arrojado/Patos ou Ramal da Paraíba – de Arrojado (E. F. de Baturité) até Patos (PB), com prolongamento até Campina Grande;
- Ramal de Cariús – de Jaguaribe a Cariús;
- Ramal de Orós – de Alencar a Orós;
- Sub-ramal de Cajazeiras – de São João a Cajazeiras;
- Ramal de Mucuripe – de Parangaba a Mucuripe,
- Sub-ramal de Barra e Sub-ramal Maritima (Fonte: CAVALCANTI, 1954).

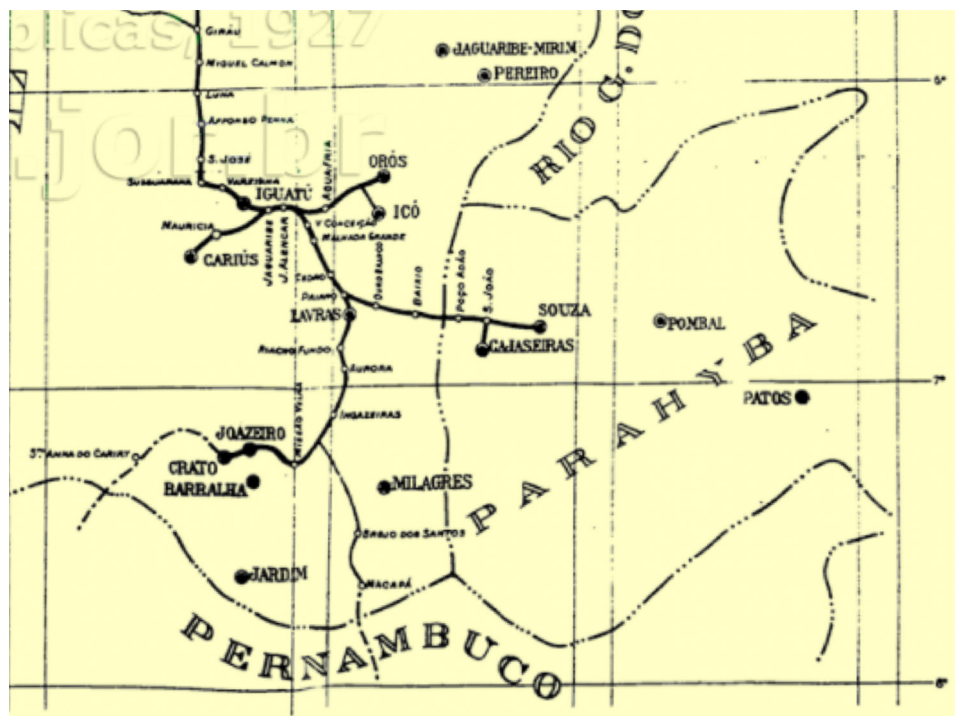
**Figura 1:** Rede de Viação Cearense em 1954. Fonte: Cavalcanti (1954).



Findada a concessão com a empresa britânica, a RVC retorna ao controle estatal. De acordo com Ralph Giesbrecht (2023), a RFC a partir de 1920 deu início à expansão da linha, com a construção do ramal para o estado da Paraíba. Conhecido como Ramal da Paraíba, era um ramal da Estrada de Ferro Baturité (Fortaleza a Barbalho), que a partir da Estação de Arrojado entrava no estado da Paraíba pelas cidades de Poço Adão e Souza, ramal este que foi aberto ao tráfego em 1923 (Figura 2 e 3).



**Figura 2:** Detalhe de mapa de 1924 do Ramal da Paraíba. Em tracejado, o projeto da linha que alcançaria Souza, Pombal e Patos. Fonte: Estrada de Ferro do Ceará, 1924. Disponível em <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/RVC\\_Mapa\\_1924.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/RVC_Mapa_1924.jpg)>.



**Figura 3:** Detalhe de mapa da Rede de Viação Cearense de 1927, com Ramal da Paraíba em Souza. Fonte: Cavalcanti, 1930. Disponível em <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Rede-Viacao-Cearense.shtml>>.

O Ramal da Paraíba chega a Patos em 1944 e alcança Campina Grande em 1958. Em 1957, a RVC é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Em 1997 esse trecho bem como a malha ferroviária nordestina são arrendados para a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) (Estações Ferroviárias do Brasil, 2022). Em 2008, a CFN passou a integrar a Transnordestina Logística S.A., empresa ligada à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Como expresso em seu nome – *transnordestina* – o principal projeto da empresa é a ferrovia que interliga três estados (Piauí, Ceará e Pernambuco) conectando a cidade de Eliseu Martins (PI) com os portos de Pecém (CE) e Suape (PE), para escoamento de minérios e grãos (CSN, 2022). A obra, que tem como mote o antigo plano de integração nacional, é uma obra que atende ao agronegócio ao facilitar o escoamento da produção ao mercado internacional, visto que é rota de escoamento para dois importantes portos nordestinos. Vale ressaltar que tal obra reforça a existência de uma rede de transporte em formato de bacia de drenagem, como colocado por Robert Moraes (2005), não favorecendo pequenos produtores rurais, o mercado interno e conseqüentemente, o desenvolvimento e a autonomia nacional. A linha projetada pela Transnordestina aproveita antigos traçados de suas antecessoras (linha tronco da Estrada de Ferro Baturité), não integrando ramais, como o da Paraíba. Fora da rota da Transnordestina, o ramal da Paraíba foi desativado, e cidades como Patos e Campina Grande foram excluídas do circuito. Do antigo ramal, restam somente alguns vestígios materiais da ferrovia e um trem turístico, a Locomotiva do Forró, entre Campina Grande e Galante nos trechos remanescentes de linha (Figura 4).

**Figura 4:** Mapa da ferrovia Transnordestina, cujo desenho favorece o escoamento de minérios e grãos. O Ramal da Paraíba acaba não sendo integrado ao novo projeto ferroviário. Fonte: CSN, 2022. Disponível em <<https://www.csn.com.br/quem-somos/grupo-csn/tlsa/>>.



## Patos, a capital do sertão da paraíba

A cidade de Patos está localizada no estado brasileiro da Paraíba, na mesorregião do sertão da Paraíba. Possui um clima semiárido, com altas temperaturas e um baixo índice pluviométrico e ocupa a 6ª posição no PIB (Produto interno bruto) do estado da Paraíba. Sua fonte de renda está distribuída em comércio e serviços, indústria de bens e consumo, construção civil, agropecuária, polo coureiro e calçadista e repartições públicas (IBGE, 2023).

De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), no ano de 2019, a população de Patos foi estimada em 107.605 habitantes. Atualmente se configura como a terceira cidade do estado da Paraíba, considerando sua importância socioeconômica e o alto índice de desenvolvimento no interior, passou a ser conhecida como “Capital do Sertão da Paraíba”. Patos atualmente ocupa uma área de 473,056 km<sup>2</sup>, considerando a anexação do distrito de Santa Gertrudes ao território do município. A cidade tem uma grande importância pela sua localização central no estado da Paraíba e a proximidade com os Estados de Pernambuco e Rio Grande do Norte (IBGE, 2017). Patos foi fundada em meados do século XVII, quando a família Oliveira Ledo, ligada inicialmente à Casa da Torre de Garcia D’Ávila, no Recôncavo Baiano, se deslocou pelo Rio São Francisco até alcançar as terras onde será fundada posteriormente a cidade. Nessas terras, a família instalou fazendas de criação de gado. A primeira igreja foi erigida no ano de 1772 em devoção a Nossa Senhora da Guia, em local doado por Paulo Mendes de Figueiredo e João Gomes de Melo, fundadores do povoado (FERNANDES, 2003).

A partir da sua fundação em 1766, o pequeno povoado pertenceu à Vila de Pombal e em 1833 foi elevado à condição de Vila, recebendo sua demarcação municipal. Em 22 de agosto do mesmo ano, foi organizada a sua Câmara de Vereadores. O nome do povoado é originado de uma lagoa de patos e marrecos que ficava situada bem próxima ao Rio Espinharas, como mostra a Figura 05, e ao seu redor se instalaram as primeiras edificações (FERNANDES, 2003, p.54).

**Figura 5:** Casa da Câmara em 1915. Fonte: Patos de todos os tempos (2015, p.50).





Sua posição estratégica no centro do estado, admitida pelos viajantes da época, fez com que a povoação dos Patos (como era mais conhecida) tivesse um alcance maior das pessoas que migravam e se deslocavam na região, ao percorrer o território paraibano de norte a sul, de leste a oeste, acelerando rapidamente o progresso, despertando a necessidade da criação de um novo município, com a localidade como sede (LUCENA, 2015).

Na segunda metade do século XIX, a cotonicultura começou a despontar como uma atividade em expansão, com significativa parte da produção do país concentrada da região nordeste entre as províncias do Maranhão, Ceará, Pernambuco e Bahia (FURTADO, 1991; SUZIGAN, 2000). Planta nativa da região, o algodão encontrou respaldo em um cenário internacional que favoreceu a sua expansão com os conflitos bélicos que acometeram o principal produtor do período, os Estados Unidos. Segundo Suzigan, o algodão tinha destaque no mercado externo, e internamente era muito procurado pela indústria têxtil que se estabelecia em várias províncias. Além do setor têxtil, entre 1880 e 1890, houve procura para a produção de óleo de algodão, o que fomentou a indústria de óleo de caroço de algodão, notadamente entre os estados de Pernambuco e Alagoas (SUZIGAN, 2000:p.335). Investimentos vindos dos governos estaduais e federal logo após a I Guerra Mundial, fizeram com que aumentasse o número de usinas de processamento do óleo na região nordeste. A década seguinte seguiu com auxílios governamentais para a indústria no Nordeste e marcou a entrada do sudeste na produção e processamento, além do investimento em pesquisas sobre a cultura do algodão. Com isso, São Paulo passou a ocupar, na década de 1930, a posição de maior produtor nacional de óleo de algodão (SUZIGAN, 2000:p.341).

Com a movimentação gerada pela cultura do algodão, a cidade de Patos despontava na região. Em 1910 havia mais de 40 automóveis, em 1921 era disponibilizada a energia elétrica, em 1930 a cidade foi arborizada, o matadouro municipal foi submetido a ações de saneamento, foram construídos os prédios dos Correios e Telégrafos e do Grupo Escolar Rio Branco, além da criação do decreto que obrigava a construção de fossas para as residências urbanas (WANDERLEY, 1994 apud SILVA, 2011) (Figuras 6 e 7).

**Figuras 6 e 7:** Vistas parciais da área central da cidade de Patos PB nos anos 1920. Fonte: Disponível em <<http://www.folhapatoense.com/2016/10/24/113-anos-de-elevacao-de-patos-a-categoria-de-cidade-veja-30-fotos-historicas-da-nossa-cidade/>>. Acesso em 04 de março de 2023.



A cidade desempenhava importante papel dentro do contexto regional, contribuindo com isso a existência de uma linha ferroviária. Os planos para a chegada dos trilhos na cidade datam de início do século XX, como ilustra o mapa de 1924 (Figura n.02) com linha tracejada para alcançar Patos e interligá-la ao Ramal da Paraíba. Além dos interesses econômicos, a sociedade local ansiava pela chegada da ferrovia, símbolo de progresso e civilização. A presença do trem renovava a esperança de uma sociedade que jamais seria a mesma, sendo marcada pela importância e conveniência que a máquina representava na vida cotidiana da população local (FERNANDES, 2003). A ferrovia chega oficialmente à cidade em 1944, oportunidade em que a Associação Comercial Industrial e Agrícola de Patos (ACIAP) divulga nota oficial convidando os comerciantes e toda população para se unirem às 17:00 horas em frente ao Cine *Eldorado* (nessa época o prédio localizava-se na Rua Grande, próximo a Matriz de Nossa Senhora da Guia) e de lá seguir em caminhada para a estação ferroviária, para receber o trem que deveria chegar no horário anunciado (FERNANDES, 2003). Tais ações deixavam evidentes que a instalação da ferrovia era algo muito esperado e que a sua chegada era pressentida pela população como um grande impulsionador do crescimento local. Durante a sua inauguração, em abril de 1944, houve a seguinte reportagem do Jornal A União:

*Nesse dia Patos despertou no uso da velha praxe da salva de 21 tiros. Era o convite a população para as festas. Assim as 7:30 horas as ruas se mostravam movimentadas. Desfilavam pela via pública o Ginásio Diocesano de Patos, o colégio Cristo Rei e o Grupo Escolar em direção a matriz para ouvir a missa campal celebrada pelo padre Francisco Lopes. Estavam presentes o representante do governo do estado, autoridades municipais e destacados elementos do comércio e da lavoura. Após o encerramento da parte religiosa, ocorreu a cerimônia de hasteamento da bandeira na Prefeitura Municipal, o dr. Lourival Cavalcanti diretor do Grupo Escolar falou exaltando as virtudes do Presidente Vargas. Em seguida foram para a estação ferroviária inaugurar o trecho (ferroviário) que liga Pombal a Patos. Jornal A união de 23 de abril de 1944. (A UNIÃO apud SILVA, 2011)*

A chegada da ferrovia em 1944, trouxe seus desdobramentos ao espaço urbano. Os trilhos provenientes do Ceará, estimularam a construção de uma praça nas imediações da estação de Patos, dedicada ao estacionamento dos caminhões (FERNANDES, 2003). Esses caminhões eram responsáveis pelo recebimento e encaminhamento das mercadorias ao trem, tornando a praça um ponto importante para a cidade, favorecendo o desenvolvimento do comércio local, concentrado com serviços como os de bombas de gasolina, hotéis, restaurantes, lojas de peças para autos e outros serviços. É inegável a nova dinâmica trazida pela ferrovia, mostrando nitidamente a importância do trem para o processo de modernização da cidade, além do crescimento comercial (FERNANDES, 2003). Segundo Fernandes, Patos passava a ser referência para o Brasil, no beneficiamento, prensagem e exportação de algodão, na fabricação de óleos vegetais, saboaria e refinaria, além de diversos outros tipos de rações, com preços acessíveis, o que também projetou a pecuária e culturas paralelas a exemplo de milho e feijão (FERNANDES, 2003).

O censo demográfico de 1940 apontava para uma população urbana de apenas 7.760 habitantes, e no censo realizado em 1950, um total de 49.540 habitantes, sendo 13.672 na área urbana e 34.290 na zona rural, ocupando a décima colocação populacional entre os municípios da Paraíba. A movimentação econômica de 29 milhões de cruzeiros, o comércio varejista de Patos já ocupava o quarto lugar do Estado, ficando atrás de João Pessoa, Campina Grande e Guarabira. Patos era um centro comercial para a região, sendo

considerado o ponto mais procurado pelos distritos vizinhos para realização de compras e consumo doméstico. A população urbana era a terceira do estado (LUCENA, 2015).

Essa movimentação populacional indicava a existência de uma outra dinâmica urbana. No início da década de 1940 foram inauguradas de diversas construções, como o prédio da prefeitura, marcando a urbanização da cidade. Foi incorporada uma nova realidade, em que as fábricas eram fator presente, responsáveis pelo marco do tempo, substituindo gradativamente as bolandeiras, o que aumentou os números produtivos na cidade (LUCENA, 2015). De acordo com Mariz (1985 apud SILVA, 2011), no ano de 1946, Patos apresentou um incremento no número de casas de dez vezes e cem vezes no seu crescimento populacional (Figura 8).

O implemento das fábricas como a de óleo e sabão, três grandes usinas e 14 pontos de máquinas para beneficiamento de algodão, além de uma usina para preparo de óleo de oiticica, cuja produção cresceu na cidade ao ponto de exportá-la, comprovava a importância dos transportes nesse meio. Pode-se observar na Figura 9 que a cidade já possuía iluminação pública, ruas pavimentadas e arborização.

**Figura 8:** Avenida Solon de Lucena, centro de Patos, anos 1940. Fonte: Disponível em <<http://www.folhapatoense.com/2016/10/24/113-anos-de-elevacao-de-patos-a-categoria-de-cidade-veja-30-fotos-historicas-da-nossa-cidade/>>. Acesso em 04 de março de 2023.

**Figura 9:** Patos PB década de 1940. Fonte: Patos de todos os tempos, (2015).



No dia 9 de fevereiro de 1946, foi inaugurado na Av. Pedro Firmino O Cine Eldorado, local de arte, cultura e lazer da população. No ano de 1948, foi doado à LBV (Legião da Boa Vontade) o terreno onde está construído o Hospital Regional de Patos, em 1951 deu-se início a construção do Mercado Público de Patos.

Na década de 1950, a indústria predominante da cidade de Patos era a têxtil, atrelada à produção de algodão, essa onda de prosperidade contribuiu para a alteração da fisionomia da cidade. Dentro desse contexto de crescimento, ocorreu a ligação de Patos com a cidade de Campina Grande, comunicação que favoreceu a distribuição da produção dos estados do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte para o porto do Recife. Ainda sobre o algodão, em 1954, segundo ACIP (Associação Comercial e Industrial de Patos), o município foi considerado o primeiro produtor de oiticica no estado, apresentando uma produção de mais de mil toneladas (FERNANDES, 2003). Esses números atraíram, por sua vez, as primeiras usinas de beneficiamento do algodão, o que gerou descontentamentos entre os antigos fazendeiros e donos de bolandeiras. Foram instaladas as indústrias Anderson Clayton e SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro), ambas de beneficiamento do algodão, às quais se somou, em 13 de junho de 1960, a algodoeira Horácio Nóbrega, na rua Leôncio Wanderley, constituindo três importantes fontes de empregos para a cidade. Nesse momento, o comércio já estava em franca expansão e a chegada do trem facilitou o escoamento dos produtos para outras regiões do país, fazendo de Patos um grande centro comercial (FERNANDES, 2003), além da modernização caracterizada pela implantação de novos equipamentos, como evidencia a Figura 10.

**Figura 10:** Paisagem da área central da cidade nos anos 1950, em que foram inaugurados o Colégio Rio Branco, o edifício dos Correios e a sede da Prefeitura. Disponível em <<http://www.folhapatoense.com/2016/10/24/113-anos-de-elevacao-de-patos-a-categoria-de-cidade-veja-30-fotos-historicas-da-nossa-cidade/>>. Acesso em 04 de março de 2023.



A nova ligação ferroviária com Campina Grande foi inaugurada no dia 16 de janeiro de 1957, com a chegada do trem, vindo da cidade de Juazeirinho. A viagem experimental ocorreu com a presença do então presidente da república Juscelino Kubitschek de Oliveira e de vários políticos e autoridades. A partir daquele momento, Patos estava conectada através da malha ferroviária às principais capitais nordestinas: Natal, Fortaleza, João Pessoa e Recife. O grande acontecimento era a união de trens, pois a Rede Ferroviária do Nordeste acabava de se unir a Rede Viação Cearense e passou a ligar Patos a Campina Grande, as duas cidades que mais cresciam no interior paraibano. Após a instalação do segundo ramal, o progresso de Patos era visto por todas as partes, desde os habitantes ociosos que começaram a trabalhar nas usinas de algodão e o comércio que cresceu substancialmente. O trem que chegava à cidade trazia consigo a comunicação, o desenvolvimento e a cultura (FERNANDES, 2003).

Com a decadência da cultura do algodão, devido às pragas, às secas e a problemas de conjuntura nacional na década de 1970, a SANBRA fecha as portas em 1980 (NÚCLEO, 1985:83).

O tema da ferrovia e sua relação com o desenvolvimento urbano permite discorrer não apenas sobre os aspectos econômicos ligados à produção agrícola e industrial, à conexão entre municípios vizinhos que, por sua vez, passam a participar de uma dinâmica de escala regional, mas permite também discutir acerca da repercussão desse quadro de vitalidade econômica nas relações socioculturais que afetam o cotidiano da cidade e, por extensão, identificar o impacto das transformações na paisagem urbana.

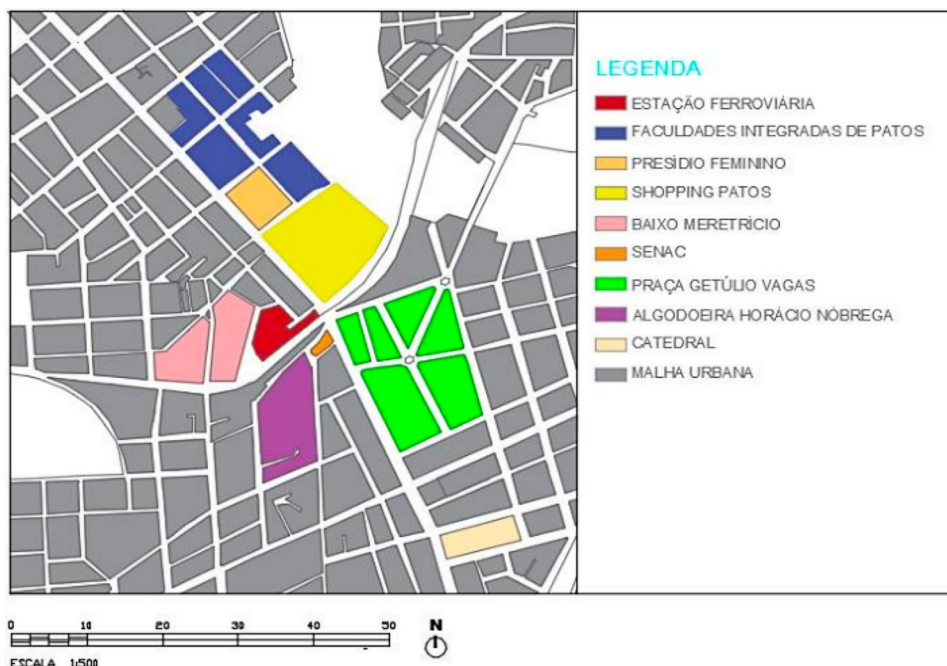
Certamente, a desativação da ferrovia pode ser relacionada à condição de abandono da estação e dos elementos que compõem o conjunto ferroviário na área central, propiciando discutir a respeito de estratégias de planejamento urbano e gestão de bens culturais, e ainda indagar se há alinhamento entre políticas de preservação do patrimônio e políticas urbanas mais abrangentes.

## Ferrovia e Patrimônio Cultural

Em 1928, iniciou-se a construção da estação ferroviária de Patos-PB, introduzindo novos padrões de construção, novas formas arquitetônicas identificadas com os modelos da modernidade, de grande receptividade popular naquele momento, em substituição às formas coloniais mais modestas. Essa linguagem é aqui reconhecida pela adoção do estilo conhecido como "art deco", que emprega frisos verticais como elementos decorativos na composição das fachadas, presentes no desenho movimentado da platibanda, que esconde o volume da cobertura de telhas de barro (Figura 11).

Em seu entorno possui diversos tipos de equipamentos urbanos (igreja, instituições de ensino superior, presídio feminino, escola técnica, shopping), como retratado no mapa de localização (Figura 12).

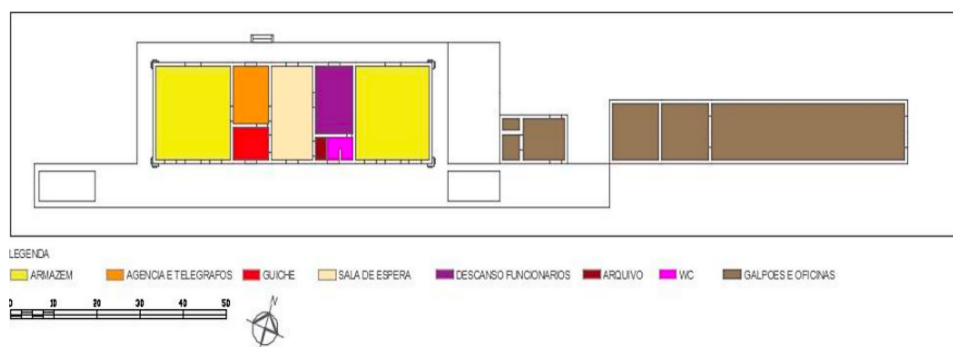
O núcleo que compreende o conjunto ferroviário, junto à estação, é constituído por nove residências (antes destinadas aos funcionários da RFFSA), a própria estação ferroviária, oficinas e galpões. A planta da estação (Figura 13) é composta por: passeio de embarque e desembarque dos passageiros, armazém, banheiro, sala de agentes e telégrafos, sala de descanso dos maquinistas, guichê de venda de bilhetes e galpões destinados a armazém e oficina.



**Figura 11 (topo):** Estação ferroviária de Patos PB. Fonte: Acervo pessoal (2018).

**Figura 12 (centro):** Mapa do Entorno da estação ferroviária de Patos PB. Fonte: Elaborado pelos autores.

**Figura 13:** Planta Esquemática da Estação ferroviária de Patos PB. Fonte: Elaborado pelos autores (2018).



Como já mencionado, o estudo da arquitetura e da infraestrutura que compõem o sistema ferroviário remete a uma discussão acerca dos remanescentes que integram esse sistema enquanto elementos materiais aos quais são atribuídos significados culturais. Nessa perspectiva, interessa abordar as particularidades da arquitetura produzida nesse período - em concomitância com a implantação da ferrovia -, com o objetivo de compreender o seu papel na transformação das técnicas construtivas, da própria paisagem urbana, com reflexo não só na morfologia urbana, na presença de novas tipologias e usos, quanto na própria dinâmica da cidade, considerando as relações socioculturais que instituem e propiciam.

A esse respeito, Milton Santos (2006) sinaliza que a noção de espaço geográfico deve estar articulada à evolução das técnicas e às noções de objeto e ação, ou seja, enquanto sistemas que articulam o espaço e o todo estrutural. Nesse sentido, a técnica pode transformar ou até mesmo produzir um meio geográfico, como o fez o sistema ferroviário, viabilizando tanto o transporte das mercadorias, quanto a comunicação entre os centros produtores e os polos de beneficiamento e comercialização. É preciso, porém, considerar as dinâmicas no transcorrer do tempo, como sinaliza Ana Fani Carlos (2007), em que novas formas, funções e estruturas são produzidas, em concomitância com a presença de estruturas remanescentes, revelando um ciclo de degradação/preservação/transformação, característico do processo de reprodução da cidade hoje.

Ao tratar da paisagem urbana, Carlos admite uma compreensão mais imediata que nos situa diante da dimensão espacial da cidade analisada enquanto realidade material que, no entanto, está impregnada de memórias, símbolos, significados. Desse modo, estabelece uma relação de indissociabilidade entre quadro físico e as práticas sociais que se reproduzem no cotidiano, “o que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática socioespacial” (CARLOS, 2007, p. 21).

Após a desativação da ferrovia e a perda de função da estação, o território ocupado pelos trilhos ao seu redor limita-se à condição de barreira urbana situada numa área central consolidada, dividindo o território em situações bastante distintas: as que configuram a ocupação aquém trilhos – ou seja, diante da estação –, das que estão além trilhos – ou seja, atrás da estação. A ocupação ao longo dos trilhos, por seu turno, tende a manter-se fragmentada e dispersa, caracterizando espaços residuais.

Um primeiro aspecto da abordagem a respeito da relevância da ferrovia e dos elementos que compõem o sistema ferroviário enquanto patrimônio cultural digno de preservação é o reconhecimento de valor dos artefatos que compõem o conjunto desses bens como patrimônio industrial. Essa perspectiva comporta identificar e analisar não apenas a arquitetura da estação ferroviária, mas também a dos demais edifícios e obras de infraestrutura associados ao sistema ferroviário, tais como armazéns, oficinas, casas de operários, e o que mais for identificado como parte representativa do conjunto ao qual se atribui valor cultural.

Outro aspecto dessa abordagem, não menos importante, refere-se à dimensão imaterial, ou seja, ao valor simbólico de que estão investidos os bens materiais, conforme indica

Meneses (2009). Esse entendimento não se refere estritamente a atributos e significações inerentes à coisa, ao objeto arquitetônico em si, mas àqueles gerados dentro e fora dela, numa teia de relações que ativam um espaço não apenas de contemplação distanciada, constituído por um espaço de musealização, ou de espetacularização, e sim de habitualidade, de fruição cotidiana, sobretudo, de estreitamento de vínculos de identidade e pertencimento (MENESES, 2009, p. 30).

Essa concepção de patrimônio vai além da consagração do patrimônio histórico, como era entendido nos primeiros inventários de bens tombados, após a criação do IPHAN, em 1937, tido como um episódio isolado e singular representativo de fatos memoráveis de excepcional valor.

Numa perspectiva contemporânea, viabilizada pela reflexão teórica amadurecida desde os anos 1960, e que prossegue nas décadas sucessivas, especialmente nos anos 1970-80, não apenas um mesmo objeto pode admitir significados diversos, mas também certos processos culturais, compreendidos como modos de criar, formas de fazer, podem constituir patrimônio intangíveis (CHUVA, 2012).

Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, introduz um elenco extenso de categorias de patrimônio imaterial, que mais adiante serão associados ao registro de referências culturais. A partir dessa ampliação da noção de patrimônio, subentende-se a preservação não só aplicada a coisas, mas também a práticas culturais cujas propriedades e processos são seletivamente mobilizados pelas pessoas, pelos grupos sociais, para socializar, para fazer circular ideias, expectativas, “cuja matriz desses sentidos, significações e valores não está nas coisas em si, mas nas práticas sociais” (MENESES, 2009, p. 32).

É importante, nesse contexto, enfatizar a relação indissociável entre o patrimônio material e o imaterial:

*Podemos concluir que o patrimônio cultural tem como suporte, sempre, vetores materiais. Isso vale também para o chamado patrimônio imaterial, pois se todo patrimônio material tem uma dimensão imaterial de significado e valor, por sua vez todo patrimônio imaterial tem uma dimensão material que lhe permite realizar-se. As diferenças não são ontológicas, de natureza, mas basicamente operacionais. (MENESES, 2009, p. 31)*

Do mesmo modo que a compreensão do bem cultural vai além do monumento isolado, de valor excepcional, deve considerar a sua inserção no espaço do entorno, apreciado em conjunto com outras referências com as quais se articula. Assim, convém enfatizar a importância das relações existentes entre os bens culturais e o contexto urbano, em suas várias dimensões, entre as quais a dimensão simbólica e de representação social, conformada por memória e práticas culturais, que tendem a desaparecer, se não forem prontamente asseguradas as condições de legibilidade do tecido urbano, em suas várias camadas de história e de atribuição de sentidos. Nesse sentido é que se coloca uma concepção geral de organização do território, que postula a conservação de conjuntos urbanos como parte das políticas urbanas, numa perspectiva de integração entre as políticas de preservação e o planejamento urbano.



## **A relação entre as políticas públicas de preservação do patrimônio cultural e as políticas de planejamento urbano**

A análise sob um olhar mais abrangente, que abarque a relação das políticas de preservação do patrimônio cultural com as políticas públicas urbanas, com as políticas de planejamento, sinaliza um processo de contradições e disputas, na medida em que territórios de áreas centrais são frequentemente sujeitos aos fenômenos de esvaziamento de usos, associados a ciclos de declínio e deterioração do espaço urbano e desvalorização imobiliária. As intervenções de renovação voltadas à reversão dos fenômenos de degradação, por sua vez, são marcadas pela aliança entre interesses do capital e do poder público, e resultam, invariavelmente, em práticas excludentes, ao reproduzirem uma visão consumista de cidade, norteada pelo mercado, tendo como público preferencial as classes médias e altas (FRÚGOLI, 2000).

Essas intervenções urbanas evidenciam, portanto, conflitos de interesse entre o direito privado e o direito coletivo, este último associado à memória e à função social dos bens culturais, dado que o patrimônio cultural vem absorvido pela lógica dos negócios imobiliários, associado ao valor de troca e, portanto, não apartado dos processos de valorização econômica do espaço urbano. Nesse contexto, mecanismos de reestruturação urbana evidenciam, ao mesmo tempo, a criação de novas frentes de negócios e novas estratégias de reprodução do capital no espaço baseadas na valorização fundiária, imobiliária e estatista, atribuindo ao Estado um papel de coordenação do processo de produção do urbano como negócio lucrativo renovação (ALVAREZ, CARLOS, VOLOCHKO, 2015, p. 10).

Faz-se então necessária a intervenção do poder público para promover investimentos que interfiram em processos gerados exclusivamente para atender aos ensejos do mercado imobiliário, que possam, ao contrário, dispensar a devida atenção à população residente e aos grupos de baixa e média renda, procurando viabilizar a execução das obras de recuperação sem provocar a expulsão dessa mesma população.

A construção contemporânea qualifica o seu tempo, sinaliza o desenvolvimento técnico e cultural da arquitetura e suas novas maneiras habitar e determinar o presente, entretanto a construção da arquitetura do presente e a preservação de legados significativos do passado não devem ser considerados processos excludentes. Se faz necessário preservar o olhar ao antigo, de modo que a construção do novo não comporte o seu apagamento ou descaracterização, assegurando assim a preservação da vida do monumento e de sua história. Conforme observa Silva (2016, p. 12), “transformar a cidade é fundamental, mas para a transformar é necessário e indispensável não destruir a cidade”.

Por outro lado, mecanismos de ativação da memória podem ser estimulados por programas de educação patrimonial, que não mais se apoiam numa ideia de desconhecimento social, antes de tudo partem da perspectiva de problematizar a memória oficial, as políticas públicas de preservação, e carregam o potencial de reconectar as pessoas ao patrimônio (SCIFONE, 2019).

Essa compreensão equivale a tratar de questões ligadas à preservação do patrimônio ferroviário, em um campo alargado de compreensão, que interliga as dimensões tangíveis às simbólicas, reconhecendo-o como testemunho da trajetória da cidade no tempo, que conecta passado, presente e futuro.

## Conclusão

Antigos testemunhos do passado não devem ser tidos apenas como expressão artística relacionada ao gosto e à técnica da época em que foi concebida, mas como verdadeiros documentos históricos, artefatos ricos de informação, portadores de conhecimento.

É questão devidamente superada a de que a preservação do patrimônio oferece o risco de interromper o processo de transformação urbana. No limite, o seu papel é o de contê-lo, controlá-lo criticamente, com o intuito de impedir o apagamento da memória e dos suportes materiais de reconhecido valor cultural.

Nesse sentido, as intervenções contemporâneas em bens culturais reclamam um exame respeitoso da preexistência, de sua estratificação histórica, por intermédio de uma autêntica compreensão histórico-crítica, evitando tanto a destruição como sua descaracterização. Da mesma forma, a construção contemporânea qualifica o seu tempo, sinaliza o desenvolvimento técnico e cultural da arquitetura e suas novas maneiras habitar e viver o presente, entretanto, a construção da arquitetura do presente e a preservação de legados significativos do passado não devem ser consideradas como estratégias excludentes.

Essas considerações aplicam-se ao tecido urbano da área central de Patos, ao redor da estação ferroviária. A estação desde 2011, após sua desativação, continua em situação de abandono, praticamente em ruínas, com o desabamento da cobertura, em 2017. A ambiência urbana de sua área envoltória tem sido submetida a impactos bastante negativos com a inserção de novas edificações que, além de alterar sensivelmente as relações espaciais e visuais no entorno do bem tombado, são dotadas de uma discutível qualidade arquitetônica. Um exemplo característico dessa situação é o da implantação do Patos Shopping, construído sobre as estruturas remanescentes da indústria Algodoeira Samba.

Como contraponto a esse *modus operandi*, procurou-se aqui problematizar o processo de transformação urbana comprometido fundamentalmente com o retorno financeiro dos investimentos, que desconsidera a historicidade dos tecidos consolidados, e as relações sociais neles abrigadas, propondo com alternativa um movimento de aproximação das pautas do patrimônio à das pautas urbanas.

## Referências bibliográficas

- ALVAREZ, Isabel P.; CARLOS, Ana Fani A.; VOLOCHKO, Danilo. A cidade como negócio. São Paulo: Editora Contexto, p. 43-64, 2015.
- CARLOS, Ana Fani A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CAVALCANTI, F. R. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1954. Disponível em <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1954-RVC-Rede-Viacao-Cearense.shtml>>. Acesso em 13 de março de 2023.
- CHUVA, Márcia (org.). História e Patrimônio. Revista do Patrimônio Nº 34, IPHAN, 2012.
- FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 3a ed., rev. Porto Alegre, RS: Globo, 1976.

- FERNANDES, F. S. *Na Rota do Tempo* (datas, fatos e curiosidades da história de Patos). João Pessoa: Imprell, 2003.
- FERREIRA, A. L.; DANTAS, G. A. F.; SIMONINI, Y. *Contra as secas: técnica, natureza e território*. Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório das Metrôpoles, 2018.
- FRÚGOLI JR, Heitor. *Centralidade em São Paulo*. Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez: Edusp, 2000.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1991.
- GIESBRECHT, Ralph. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em março de 2023.
- HOBBSAWM, E. J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. 4. ed. Rio de Janeiro, RJ: Forense-Universitária, 1986.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Cidades da Paraíba, Patos*. Censo Demográfico 1950: Microdados da pesquisa. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/patos/panorama>>. Acesso em 13 março 2023.
- LAGONEGRO, Marco Aurélio. *Metrópole sem metrô: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965)*. 2003. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2003.
- LANNA, A. L. D. Ferrovias no Brasil, 1870-1920. *História Econômica & História de Empresas*, v. 8, n. 1, 23 jul. 2012.
- LAVANDER JUNIOR, Moyses; MENDES, Paulo Augusto. *SPR, memórias de uma inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo: Clanel Artes Gráficas, 2005.
- LUCENA, D. *Patos de todos os tempos*. A capital do sertão da Paraíba. 1. ed. João Pessoa: A União, 2015.
- MANTOUX, Paul. *A revolução industrial no século XVIII: estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra*. São Paulo, SP: Editora UNESP: Hucitec, [1988?]. xv, 551p.
- MATTOON JR, Robert H. Railroads, coffee, and the growth of big business in São Paulo, Brazil. *Hispanic American Historical Review*, v. 57, n. 2, p. 273-295, 1977.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. O campo do patrimônio: uma revisão de premissas. Conferência Magna, *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural*. Ouro Preto: IPHAN, 2009, p. 25-39. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/4%20-%20MENESES.pdf>>. Acesso em 12 de dez. de 2022.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e história no Brasil*. 2. ed. São Paulo, SP: Annablume, c2005. 154 p.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. 1991. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- NÚCLEO de Documentação e Informação Histórica Regional. *História de Patos: Paraíba 400 anos*. Coedição: Comissão do IV Centenário Prefeitura Municipal de Patos; NDIHR/UFPB. João Pessoa: Grafset, 1985.
- NUNES, Ivanil. Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX. *Am. Lat. Hist. Econ*, México, v. 23, n. 3, p. 204-235, dic. 2016. Disponível em <[https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-22532016000300204&lng=es&nrm=iso](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532016000300204&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em 09 março de 2023. <<https://doi.org/10.18232/alhe.v23i3.723>>
- O'BRIEN, P. K. Transporte y desarrollo económico en Europa, 1789-1914. In: *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*. Madrid: Gabinete de

Información y Relaciones Externas de RENFE, 1981.

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. *Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)*. 2019. Tese (Doutorado) – Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. 14. ed. São Paulo, SP: Brasiliense, 1976. 390p.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Notas sobre a experiência ferroviária no Brasil. *História econômica & história de empresas II*. I (1999), 91-111

SANTOS, Ana Renata Silva. *O sentido da paisagem: a relação entre a ferrovia e a Serra das Russas em Pernambuco*. 2013. *Dissertação (Mestrado)* – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 2006.

SÁVIO, Marco A. C. *A modernidade sobre rodas*. Tecnologia automotiva, sociedade e cultura. São Paulo: EDUC, 2003.

SCIFONI, Simone. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. *Revista CPC*, V. 14, N. 27 especial, p. 14-31, jan./jun. 2019.

SILVA TELLES, Pedro Carlos. *História da Engenharia Ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia e Cia., 2011.

SILVA, C. *Centro de preservação da história ferroviária do Rio de Janeiro*. Engenho de Dentro, da estação ferroviária à memória das ferrovias. 2016. 123 f. *Dissertação (Mestrado em Arquitetura)*. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, 2016.

SILVA, Josinaldo Gomes da. *Imagens do Moderno em Patos – PB: (1934-1958)*. 2011. *Dissertação (Mestrado em História)* – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, Campina Grande, 2011.

SIQUEIRA, Tagore Villarin de. *As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2002. Disponível em <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/17000>>. Acesso em 13 de março de 2023.

SPINDEL, R. *Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

SUZIGAN, W. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Hucitec/Ed. Unicamp, 2000.

ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

Recebido [Mai. 08, 2023]

Aprovado [Out. 15, 2023]