

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS**  
**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**  
**DO TRABALHO**

**TREM, MODERNIDADE E IMAGINÁRIO NA PARAÍBA E**  
**REGIÃO: TRAMAS POLÍTICO-ECONÔMICAS E PRÁTICAS**  
**CULTURAIS (1880-1925)**

**Gervácio Batista Aranha**

**Campinas - SP, Agosto de 2001.**

67307379

GERVÁCIO BATISTA ARANHA



**TREM, MODERNIDADE E IMAGINÁRIO NA PARAÍBA E  
REGIÃO: TRAMAS POLÍTICO-ECONÔMICAS E PRÁTICAS  
CULTURAIS (1880-1925)**

Tese de doutorado apresentada ao  
Departamento de História do Instituto de  
Filosofia e Ciências Humanas da Universidade  
Estadual de Campinas sob a orientação da  
Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Stella Martins Bresciani.

Este exemplar corresponde à redação  
final defendida e aprovada pela  
Comissão Julgadora em 10/12/2001.

Banca:

Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Stella Martins Bresciani (orientadora)

Prof.<sup>a</sup> Dra. Izabel A. Marson (membro)

Prof. Dra. Márcia Regina Capelari Naxara (membro)

Prof. Dr. Ítalo A. Tronca (membro)

Prof. Dr. Antônio Paulo Rezende (membro)

Prof.<sup>a</sup> Dra. Vavy Pacheco Borges (suplente)

Prof. Dr. Edgar Salvadori De Decca (suplente)

*Maria Stella Martins Bresciani*  
*Izabel A. Marson*  
*Márcia Regina Capelari Naxara*  
*Ítalo A. Tronca*  
*Antônio Paulo Rezende*  
*Vavy Pacheco Borges (Vavy)*

Campinas – SP, Agosto de 2001

UNIDADE	BC
N.º CHAMADA:	T/UNICAMP
	Ar 14 t
V. ....	47807
TOMAR	837/02
PREC.º	R\$ 11,00
DATA	14-02-02
N.º CPD	

CM00163480-1

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA  
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

**Ar 14 t**      **Aranha, Gervácio Batista**  
**Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925) / Gervácio Batista Aranha. - - Campinas, SP : [s. n.], 2001.**

**Orientador: Maria Stella Martins Bresciani.**  
**Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.**

**1. Ferrovias. 2. Trens de ferro. 3. Imaginário. 4. Modernidade. 5. Mudança cultural. 6. Espaço e tempo.**  
**I. Bresciani, Maria Stella Martins . II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.**

## DEDICATÓRIA

- Ao meu pai João Augusto Batista e à minha mãe Calmina Aranha Batista.
- Às manas Andelia, Gerusa e Luciene.
- Ao mano João Augusto Filho.
- Ao meu filho, Rudá Aranha.
- Aos construtores de (belas) utopias, sem os quais em nenhum tempo e lugar teria existido o sonho de construção de um mundo melhor.

## RESUMO

Este trabalho tem por meta analisar as estradas de ferro no Norte do Brasil do ponto de vista de uma série de práticas político-econômicas e culturais. Em se tratando das práticas político-econômicas, a análise se volta para um poderoso jogo de interesses, marcadamente utilitarista, expresso na lógica do “quem dar mais”. Isto equivale a dizer que as ferrovias, na região em estudo, são objeto de acirradas disputas por parte de indivíduos e/ou grupos de interesses que, preocupados em obter o máximo de vantagens pessoais, agem como se as ferrovias fossem propriedade sua, sem qualquer vínculo com a esfera pública.

Aos interessados o que importa são os fins e não os meios, razão pela qual os políticos e/ou letrados, na época os articuladores dos projetos ferroviários que vêm à tona nas casas parlamentares e na imprensa, lançam mão de enunciados com fins estratégicos, destinados a produzir efeitos convincentes, pouco importando seu caráter de sinceridade. Daí os muitos jogos verbais e de cena; daí uma série de práticas que são pura teatralização.

No tocante às práticas culturais, mencionadas acima, o enfoque se volta para o impacto que o trem de ferro provoca na vida cotidiana do Norte, o que é captado por meio de imagens que o erigem como signo moderno relacionado à emergência de um novo espaço-tempo, isto é, como signo moderno que expressa rapidez, claramente associado à idéia de que são instituídos ali novos ritmos sociais.

Quanto às fontes onde são captadas essas imagens, o texto remete a um intenso diálogo com o seguinte corpo documental: crônicas, poemas, memórias, romances e sátiras, de época ou sobre a época; tabelas sobre preços e/ou horários dos trens, extraída dos jornais; fotografias, algumas tomadas como verdadeiros emblemas; literatura afim, focalizando aspectos diversos da experiência moderna.

## ABSTRACT

The aim of this paper is to analyse railways in North Brazil, focusing on a range of political, economical and cultural practices. Concerning political and economical practices, the analysis points to a powerful, strongly utilitarian game of interests, as in the sentence “who gives more”. This means that the railways, in the region studied, are objects of a hotly disputed by individuals and/or groups of interests that, worried about getting many personal advantages, act as if the railways were their property, without any bond to the social aspects.

For those who get advantages, the most important things are the ends not the means. Because of this, politicians and literary people - the articulators of railway projects that appear in the congress and media at that time - use strategic enunciations to make convincing effects, without worrying about their sincere character. Then appear the verbal and acting games - a range of practices that is purely acting.

Concerning cultural practices, mentioned before, there is a focus on the impact that train provokes in the everyday life of North Brazil. This can be seen by images that raise it as a modern symbol related to the emergence of a new time-space, that is, as a modern symbol which expresses rapidity clearly associated to ideas in which new social rhythm are instituted.

Relating to the sources where these images were collected, the text refers to an intense dialogue with the following documents: chronicles, poems, memories, novels and satires, from that time or about that time; tables with prices and/or train timetables extracted from newspapers; photographs, some of them seen as real emblems; specific literature, stressing different aspects of the modern experience.

## AGRADECIMENTOS

Trilhei inúmeros caminhos até o ponto final deste trabalho de tese. Alguns de difícil transcurso, verdadeiramente íngremes; outros, suaves, tranquilos. Entre uns e outros, novos amigos, novas experiências e, sobretudo, um pouco mais de maturidade intelectual. No percurso, uma única certeza: jamais teria feito essa transposição sozinho, sem ajuda de inúmeras pessoas, a quem sou imensamente grato .

A dívida com essas pessoas se expressa de diferentes maneiras e em diferentes graus, algumas por me ajudarem ou incentivarem diretamente; outras, indiretamente. A lista é imensa e nem todos terão aí lugar. Na verdade, simples lapso de memória, a quem peço perdão no caso de esquecimento.

A primeira pessoa a quem dedico um agradecimento especial é à minha orientadora, a Profa. Dra. Maria Stella Bresciani. Agradecimento especial porque ela foi o meu norte nesses últimos anos. Quando o caminho se bifurcava e eu ficava perdido, sem saber que direção seguir, recorria àquela que era a minha bússola e que, com um azimute certo, me levava a trilhar o caminho certo.

Ainda como fruto do convívio na UNICAMP, aqui vai um agradecimento aos professores com os quais tive uma maior aproximação, em especial aos professores Robert Slenes, Cláudio M. batalha e Salvadori De Decca e à Profa. Izabel Marson, cujos trabalhos finais de disciplinas, por eles orientados e avaliados, foram uma espécie de credencial para sua publicação em revistas especializadas. Com isto, talvez sem que o saibam, plantaram sementes que vingaram bons frutos.

Um agradecimento especial vai para meus colegas de doutorado, em cuja convivência tranqüila e marcada por ricos debates aprendi um pouco mais a lidar com o diferente, seja porque trata-se de pessoas provenientes de diferentes culturas, seja porque falavam diversas linguagens teórico-metodológicas. Gino, Alexandre, Hélio, João, e Rogério, eis os nomes que me lembro neste momento. Este último, talvez por ser forasteiro igual a mim (os dois vindos de mundos muito diferentes daqueles que nos era dado em Campinas), foi com

quem com quem mais me identifiquei, um amigo para além de qualquer amistosidade ou polidez.

Um agradecimento carinhoso aos funcionários dos arquivos com os quais tive alguma convivência ao longo de 2 anos de pesquisas pelo Brasil afora, em particular aos que amam suas profissões. Afinal, o que seria do pesquisador sem sua orientação? Um agradecimento especial à Sra. Maria Luiza, bibliotecária do CCLA em Campinas. Na verdade, como dizemos no Nordeste, um “doce de pessoa”. Também agradeço a todos os que fazem o Instituto Histórico e Geográfico Paraibano. Ao presidente Luiz Hugo, figura simpatíssima. A Adauto Ramos, prestativo como poucos, uma espécie de arquivo ambulante do IHGP etc.

Aos colegas do Departamento de História e Geografia – DHG, alguns dos quais se assoberbaram de trabalho para que outros, na reta final, pudessem concluir suas dissertações de mestrado ou tese de doutorado. Um agradecimento especial aos que acompanharam de perto a feitura do trabalho, com os quais discuti, acatei sugestões, colhi novos materiais. É o caso de Luciano Mendonça, Fábio Gutemberg e José Benjamin Montenegro, os três me honrando com solicitações para expor algumas temáticas regionais em suas respectivas salas de aula. Também aos colegas Severino Cabral Filho, Antônio Clarindo e Rosilene Dias Montenegro, com os quais tenho compartilhado a presença em comunicações coordenadas e mesas redondas, haja vista a convergência de interesses das nossas pesquisas sobre cidades. Ainda em relação ao DHG, lembro os nomes de Alarcon Agra do Ó, Celso G. Nascimento, José Apolinário, Eronides Câmara, Maria do Socorro Rangel, dentre outros, todos empenhados com dinâmicas de trabalho que tornam o curso de história da UFPB, Campus de Campina Grande, uma referência a nível regional.

Aos colegas de trabalho Josemir Camilo de Melo (este recém aposentado) e Durval Muniz de Albuquerque Júnior, um lembrete: as críticas que faço aos seus respectivos trabalhos de tese devem ser encaradas como produto do embate acadêmico. Portanto, não é nada pessoal. Até porque, podem mandar as críticas de volta e garanto que não verei nada de pessoal nesse rebate.

Ao professor Manoel Donato de Almeida, um agradecimento especial. Com ele, aprendi mais sobre a vida. Aliás, uma surpresa em se tratando de alguém que sempre imaginei militante de esquerda com olhos tão-somente para a causa de seu partido. Sim, pois

com ele aprendi um pouco sobre muita coisa que antes desconhecia: o amor pelas plantas (nunca vi alguém gostar tanto delas), o gosto pela música clássica (com quem fiz o meu aprendizado inicial), detalhes sobre a vida e obra de um baiano especial (Castro Alves) e, surpresa, um militante que sempre teve envolvimento com a língua do país de Tio Sam.

Agradeço ainda à professora Maria da Conceição (Ceixa), amiga do peito, que em seu jeito brincalhão me disse mais de uma vez: - cuide de terminar essa tese, pois se eu me titular antes, favor não me dirigir palavra. Caso me encontre na rua, afirmou ela, faça de conta que não me conhece.. Assim, em seu modo jocoso de fazer cobrança, foi quem mais me incentivou para que eu procurasse superar os obstáculos e concluir o trabalho. Até porque, no fundo, nunca deixou de acreditar que o mesmo seria concluído dentro do prazo. Por isto mesmo, toda vez que nos falávamos, a pergunta fatídica: já depositou a tese?

Agradecimento especial, especial e carinhoso, vai para Joseline Oliveira (Edinha), companheira de todas as horas e que soube entender, nos momentos mais críticos da feitura desse trabalho, o porquê de não lhe dedicar a atenção que ela merece.

Agradeço, por último, a Ruy Everson Guedes Leão, que esteve comigo numa verdadeira corrida contra o tempo nas últimas semanas que antecederam o depósito da tese. Não poderia ter encontrado, da parte de um profissional da computação, maior dedicação, empenho, amizade e, claro, eficiência.

# ÍNDICE

<b>Introdução</b> .....	01
<b>Capítulo I: Da problematização, hipóteses e aporte teórico</b> .....	35
1. Das tramas político-econômicas: problema, hipótese e aporte teórico .....	36
2. Das práticas e concepções culturais: problema, hipótese e aporte teórico .....	49
<b>Capítulo II: Das reivindicações ferroviárias: o “vale-tudo” discursivo</b> .....	73
1. Discursos de exaltação ao econômico: a dança dos números e a fabricação de ferrovias prósperas em época de crise.....	73
2. Discursos que sensibilizam: teatralização política e a invenção de um Norte “sofrido”..	109
<b>Capítulo III: A implantação dos trilhos “redentores”: injunções políticas, utilitarismo e o uso privado do público</b> .....	151
1. Das concessões ferroviárias: privilégios, favorecimentos, falcaturas .....	151
2. Trilhos da “redenção” vs. “programa” ferroviário confuso .....	193
3. Prolongamentos ferroviários vs. querelas políticas: o caso de Cabedelo .....	226
<b>Capítulo IV: Visões da modernidade urbana: a experiências nortista</b> .....	249
1. Conceituando a cidade moderna: limites e perspectivas da experiência nortista .....	249
2. A hora e a vez dos entretenimentos: primeiros sinais de vida pública noturna.....	256
3. Quem não se comunica... imprensa, telégrafo, telefone.....	274
4. Os trilhos na vida urbana: as cidades têm pressa .....	287
5. A iluminação dita moderna: excelência da “civilização”?.....	305
<b>Capítulo V: Suprimindo distâncias, encolhendo espaços: o tempo do trem e a modernidade</b> .....	325
1. Mecânica moderna vs. estado de natureza: o triunfo do engenho humano? .....	325
2. Da tração animal ao trem de ferro: a demarcação dos ritmos temporais.....	341
3. Desconfortável porém veloz: o trem como transporte de massas .....	357
<b>Capítulo VI: As estações de trem e um novo espaço-tempo</b> .....	373
1. Das viagens inaugurais: o trem na era do espetáculo .....	373
2. As estações na paisagem circundante: novos ritmos, novas sociabilidades/ sensibilidades.....	389
3. As estações na vida cotidiana: portas abertas para o mundo.....	410
<b>Conclusão</b> .....	435
<b>Bibliografia</b> .....	445

## ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS

<b>Fotos 1 e 2:</b> .....	319
<b>Fotos 3 e 4:</b> .....	320
<b>Fotos 5 e 6:</b> .....	321
<b>Fotos 7 e 8:</b> .....	322
<b>Fotos 9 e 10:</b> .....	323
<b>Fotos 11 e 12:</b> .....	431
<b>Foto 13:</b> .....	432
<b>Foto 14:</b> .....	433
<b>Fotos 15 e 16:</b> .....	434

## INTRODUÇÃO

A presente tese, conforme sugere o próprio subtítulo, tem por objetivo o enfoque de duas problemáticas: de um lado, o enfoque se volta para o que intitulo tramas político-econômicas; de outro, o enfoque se debruça sobre um conjunto de práticas e concepções culturais. A pergunta é inevitável: trata-se, então, de instâncias estanques, uma independente da outra? A resposta é negativa. Até porque, na realidade efetiva dos homens – homens de carne e osso, mente e corações, que vivem sua experiência num espaço-tempo determinados – não há qualquer separação possível entre tais instâncias, não se configurando, no dia a dia das pessoas, experiências que seriam da alçada da política e/ou economia separadas de experiências que demarcariam o campo da cultura. Isto significa que as tramas político-econômicas, assim como as práticas culturais, fazem parte do mesmo processo. Assim, o pesquisador não deve forjar uma separação que de fato não existe.

Entretanto, o pesquisador pode atribuir significados ou atribuir sentidos. Logo, dependendo do enfoque ou problemática(s) recortada(s), ele pode chegar à conclusão de que, mesmo como partes intrínsecas de um mesmo processo, falar de uma instância não é a mesma coisa que falar de uma outra. No caso, falar das tramas político-econômicas, relacionadas ao objeto de estudo em questão, não é a mesma coisa que falar nas práticas culturais. A razão é simples. É que essas tramas, nos termos aqui trabalhados, pressupõem o tempo todo o que chamo de apropriação privada do público. Enquanto isso, a experiência ferroviária, pensada em termos culturais, pressupõe um uso público do que é público. Ademais, as fontes que informam essas duas problemáticas são de natureza distinta, pelo menos as que estão no horizonte deste trabalho, assim como de natureza distinta são os pressupostos de que lanço mão na sua abordagem. Senão vejamos.

Parto do pressuposto, em relação à primeira problemática, que as reivindicações ferroviárias são profundamente marcadas por interesses particulares dos agentes que argumentam, na imprensa, no Parlamento ou nas instâncias estatais responsáveis pelo setor de transporte, a favor dessa ou daquela estrada de ferro, muito embora, como é de se esperar, reivindicuem em nome do interesse público ou do progresso e prosperidade para toda a

sociedade, escamoteando assim o fato de que reivindicam em benefício próprio e dos grupos que representam ou em nome dos quais falam. Assim sendo, não é de admirar que políticos, concessionários (que podia ser um político de prestígio, um engenheiro, um comerciante etc), empreiteiros, dentre outros, tenham recorrido a toda sorte de expedientes, entre os quais podemos elencar: 1) manipulação de dados para fins de simular uma realidade inexistente, tornando ficção o que é real e tornando real o que não passa de ficção; 2) uso político da miséria através dos órgãos de imprensa, com destaque para falas que pintam esse ou aquele quadro de miséria com cores dramáticas ou com cores mais desumanas do que seu equivalente na vida efetiva dos homens que vivem nas áreas submetidas a secas periódicas no Norte; 3) teatralização dessa mesma miséria por ocasião dos debates parlamentares em torno dos rateios ferroviários, teatralização que se revela uma **conditio sine qua non**, no então jogo das barganhas políticas, para se arrancar uma das cobiçadas concessões; 4) obtenção de concessões ferroviárias, mediante recorrência ao prestígio político, para fins exclusivos de especulação no mercado de ações, com o conseqüente faturamento de extraordinárias somas em dinheiro; 5) estratégias a que recorrem empreiteiras e/ou acionistas para o aumento das margens de remuneração de seu capital, não raro forjando custos adicionais simplesmente inexistentes etc.

Cada proposta envolvendo a construção de ferrovias, ou de simples ramais, é motivo de disputas acirradíssimas, de embates intermináveis; a um ramal “x” contrapõe-se um ramal “y” ou “z”, partindo-se para uma espécie de “vale tudo”<sup>1</sup> argumentativo, pondo-se em evidências as “provas” e as “contraprovas”, cada um ou cada segmento defendendo a ferro e fogo uma fatia do instrumento “redentor”, que “salvaria” essa ou aquela cidade, vila ou povoado, não sendo raros os casos marcados pela pretensão de “salvar” o próprio bolso etc.

Há casos em que o próprio discurso técnico, mesmo reconhecido como “autorizado” e/ou “competente” - seja por ser da autoria de um técnico profissionalmente consagrado ou de quem possui **status** de homem de “sciencia” -, é contestado, marginalizado, esquecido, sobressaindo-se, como não poderia deixar de ser, os discursos cujos autores

---

<sup>1</sup> Via de regra, todas as palavras ou expressões que aparecem, em todo o texto, portando aspas e sem itálico, indicam grifos meus. Quando acompanhadas de itálico, as aspas indicam que alguém está sendo citado conforme o original. Esta ressalva só não válida para as notas de rodapé ou bibliografia, cujos títulos serão destacados por intermédio de aspas ou itálico, sem que isto signifique grifos meus.

possuem maior poder de barganha política. Assim, inúmeros trechos ferroviários, considerados tecnicamente viáveis, com pareceres favoráveis dos engenheiros designados para estudá-los, simplesmente não saem do papel; outros trechos, às vezes com pareceres técnicos desfavoráveis, são tranqüilamente executados, tudo dependendo de quem os reivindicam e dos argumentos e autoridade com que os reivindicam.

Quanto à segunda problemática, parto do pressuposto de que o trem de ferro provoca um enorme impacto na vida cotidiana nortista, impacto esse captado por meio de imagens que o erigem como signo moderno relacionado à emergência de um novo espaço-tempo. Trata-se de demonstrar que o trem de ferro, quando relacionado ao mundo da cultura, não só provoca mudanças de dignas de nota em todas as comunidades por onde passa – não se confundindo, pois, com o principal postulado da história econômica ferroviária, segundo o qual, em razão do que o trem transporta ou deixa de transportar, algumas comunidades prosperam e outras não – como provoca mudanças no dia a dia de todos seus atores sociais e não de uma minoria em detrimento da maioria. Essas mudanças, como facilmente se supõe, se expressam forma de novas sensibilidades relacionadas ao advento do moderno, ou seja, mudanças que pressupõem uma vida cotidiana marcada por novos ritmos e, conseqüentemente, por uma nova noção do espaço-tempo.

Atribuo tamanha importância a esses pressupostos ou, mais precisamente, ao que podemos chamar de questões método, que resolvi preparar um capítulo inteiro só para refletir acerca de tais questões. Trata-se do capítulo I abaixo, no qual procuro aprofundar uma série de reflexões teórico-metodológicas em torno do objeto de estudo em questão, reflexões que não caberiam no espaço desta introdução. Dentre outras coisas, explicito ali em que consistem as hipóteses de trabalho, discorro sobre os vínculos teóricos e focalizo as possibilidades de diálogo com fontes pouco convencionais ao trabalho do historiador.

Por enquanto, basta chamar a atenção para o fato de que, via de regra, a perspectiva de abordagem aqui adotada não está presente em nenhum dos trabalhos já produzidos sobre o tema na região. Até porque, trata-se de trabalhos cuja maioria (inclusive os mais recentes) está vinculada a uma tradição historiográfica em relação à qual meu trabalho tem pouco a ver. Refiro-me à produção de trabalhos vinculados à história econômica. Até porque, são trabalhos que hoje podem ser criticados com enorme facilidade.

Entretanto, não posso dizer o mesmo em se tratando da produção recente surgida no âmbito das universidades do Estado de São Paulo, embora nem sempre o objeto recortado corresponda ao local em que se processa sua elaboração. Seja como for, alguns desses trabalhos são dignos de nota e, tal como será demonstrado abaixo, certos vínculos, embora sutis, podem ser estabelecidos com o meu próprio trabalho ou mais precisamente com sua segunda problemática. Esboçadas essas explicações preliminares, vamos à crítica historiográfica sobre o tema.

São poucos os trabalhos dedicados ao tema na região. Claro que nos livros de "história geral" de cada Estado (ex-província) da região - do tipo história da Paraíba, história do Rio Grande do Norte...- há uma ou outra referência ao trem de ferro. Também é possível encontrar referências sobre o assunto em teses acadêmicas que tratam de oligarquias ou que se voltam para uma história econômica do algodão ou açúcar, embora, nesses dois últimos casos, esse meio de transporte apareça como mero coadjuvante dessas economias agro-exportadoras. Afora alguns poucos artigos (trabalhos de pouca monta, sem maior expressão) publicados em revistas acadêmicas, são poucos os trabalhos de maior fôlego que tratam especificamente do assunto. Esses sim, minimamente dignos de nota. Por isto mesmo começo afirmando que a historiografia regional especificamente sobre estrada de ferro é bastante exígua.

A rigor, apenas 4 trabalhos merecem atenção, os quais serão criticados a seguir. O primeiro texto digno de nota é o já clássico **História de uma Estrada de Ferro no Nordeste...**, de Estevão Pinto. Publicado em 1949, é um texto feito por encomenda da Superintendência da Great Western Brasil Railway, o truste inglês que comanda as estradas de ferro de 4 Estados da região (Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Rio Grande do Norte) naquele momento. Trata-se de um trabalho válido basicamente pela sua condição de obra bem documentada, servindo de fonte para os historiadores mais recentes.

Afora sua condição de obra bem documentada, pouca coisa aí é realmente digna em termos do que poderíamos chamar de propósitos acadêmicos. Não há que esperar da parte do autor, num texto feito por encomenda, um viés crítico sobre o objeto em questão. Também não há que esperar que estivesse ao seu alcance, nessas condições, problematizar o tema, elaborar hipóteses gerais de trabalho, assumir conscientemente uma perspectiva teórica etc. É claro que o texto não tem qualquer coisa parecida. Entretanto, ninguém pode escrever sobre estradas de ferro na região sem passar por Estevão Pinto.

É que o texto tem de tudo um pouco relativamente a cada uma das estradas de ferro estudadas. Consideremos, por exemplo, o capítulo VII, em que trata da estrada de ferro Recife-Limoeiro, vendo-se ali, dentre outros, os seguintes assuntos: (1) descrição da vila de Limoeiro no tempo em que se constitui enquanto "*antiga redução indígena do Padre Ponciano Coelho, conhecida pela abundância das rutáceas, que lhe deram o nome*"; (2) descrição da vila no final do século XIX, momento da chegada da ferrovia, já "*agora uma das vilas mais importantes do agreste (...)*"; (3) informações sobre os "*fidalgos pernambucanos*" interessados na concessão dessa estrada de ferro, os barões de Camaragibe, Livramento e Soledade, levando a melhor este último; (4) demonstração do significado do nome **The Great Western Railway Company**, empresa formada em Londres para fins de explorar a concessão pertencente ao barão de Soledade; (5) descrição da Inglaterra "*no período Vitoriano*", cuja prosperidade espalha interesses pelo mundo afora, não sendo de admirar que os capitalistas britânicos "*sonhassem com as riquezas do país do açúcar*"; (6) discriminação do número de engenhos de açúcar para cada lugar contemplado no trajeto da ferrovia; (7) enumeração dos privilégios contidos na concessão que o barão de Soledade repassa aos ingleses; (8) enumeração do material rodante, que deveria conter, no mínimo, "*dez locomotivas, vinte carros de 1ª classe, cinquenta de 2ª e 200 vagões de mercadorias*"; (9) enumeração de quem teria abatimento nos preços das passagens; (10) descrição do tipo de ferro adotado, "*de peso mínimo de 5 quilogramas por metro corrente, ou de aço, com o peso proporcionado a este*"; (11) informações sobre a inauguração no momento de abertura ao tráfego; (12) apresentação dos diretores da Companhia, englobando várias décadas; (13) descrição da linha entre a estação inicial até sua chegada em Limoeiro; (14) enumeração do "*movimento de terras*", com os "*16 m<sup>2</sup> por metro linear no trecho do Recife a Pau-D'alho*", informação que vem acrescida com o número de pontes (sete) e pontilhões (setenta e dois); (15) descrição geológica do solo por onde passa a ferrovia; e (16) exposição de tabelas sobre o transporte de mercadorias e passageiros entre 1882 e 1901 etc.<sup>2</sup>

Com essa rápida amostragem acerca da miscelânea de assuntos do capítulo referido, creio que não preciso dizer mais nada. Até porque, os demais capítulos seguem o

---

<sup>2</sup> Cf. PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro no Nordeste (contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil. Railway Company Limited" e das suas relações*

mesmo diapasão. Como vimos, ali contém informações que vão das disputas dos interessados na concessão respectiva até a descrição geológica do terreno, passando pela contabilização do movimento de terras, pela denominação dos diretores da Companhia, pela descrição do clima festivo das inaugurações etc. Com tudo isto, ao historiador de hoje só resta elegê-lo como obra bem documentada, buscando tirar o máximo de proveito em atendimento aos seus interesses de pesquisador sobre as estradas de ferro na região.

Outro trabalho para o qual chamo a atenção é o de Benedito Genésio Ferreira, intitulado **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870 - 1930**, desenvolvido pelo autor, no começo dos anos 1980, como parte de um projeto levado a efeito no âmbito da Universidade Federal do Ceará com recursos do FINEP. Já se afirmou sobre este trabalho que ele "*vem preencher uma lacuna na história dos transportes no Nordeste*", isto pelo fato de que é um trabalho "*muito mais de abordagem sociológica do que historiográfica*", uma vez que o autor "*parece trabalhar temas na horizontal*", para em seguida tentar "*resgatá-los na vertical, refazendo sua historicidade*"<sup>3</sup>. O autor desta crítica, ao que tudo indica, não fez uma leitura atenta do trabalho de Ferreira. O tratamento de "*temas na horizontal*", ao meu ver, diz respeito tão-somente à forma como estão dispostos no sumário. Sim, porque, a forma de abordá-los, segue exatamente o modelo cronológico num sentido evolutivo, embora sem o tradicional esquema causas vs. conseqüências.

Outra crítica feita ao trabalho de Ferreira, é a de que "*quanto às fontes, o autor nem sempre teve acesso a fontes originais*", usando-as de segunda mão, a exemplo da recorrência a Estevão Pinto (mencionado acima) e a Flávio Azevedo Marques de Saes, autor de **As Ferrovias de São Paulo, 1870 - 1940...** (ver bibliografia), tendo seguido este último no tocante ao "*recorte cronológico*". Outra lacuna no trabalho de Ferreira, apontada pelo mesmo crítico, diz respeito à constatação de que ele não poderia recorrer tanto a Flávio Azevedo Marques Saes e passar ao largo de Ademar Benévolo, autor de **Introdução a História Ferroviária do Brasil** (ver bibliografia) que, no conjunto, teria feito 38 referências às estradas

---

*com a economia do Nordeste Brasileiro*). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949, pp. 77 - 100.

<sup>3</sup> Cf. MELO, Josemir Camilo de. "O papel dos investimentos ferroviários ingleses no Nordeste, 1852 - 1902 (notas para um estudo da história ferroviária)" In *Sitiemibus: Revista da Universidade Estadual de Feira de Santana*, nº 15. Feira de Santana, 1996, p. 377.

de ferro cearenses etc.<sup>4</sup> "

Ao meu ver, a crítica de que o autor "*nem sempre teve acesso a fontes originais*" é infundada. É certo que o autor cita SAES em demasia (nesse sentido, ele poderia ter sido mais original), mas isto fica adstrito à parte intitulada **Apresentação**. No restante do texto, a recorrência a fontes originais é uma constante. A primeira parte, intitulada **Fatores Motivadores da Construção das Ferrovias no Ceará**, constitui um bom exemplo: aqui não há uma referência sequer a fontes de "*segunda mão*" (fontes secundárias), uma vez que o autor recorre, exaustivamente, aos relatórios anuais enviados pela Rede de Viação Cearense às autoridades federais<sup>5</sup>.

A crítica referida é infundada pela constatação de que, se há alguma positividade neste trabalho, tal positividade tem a ver exatamente com a profusão de dados retirados de fontes originais, arvorando-se, nesse particular, como um trabalho que apresenta uma sólida base empírica.

Assim, não bastasse o fato de que é um texto informativo - com dados sobre um sem-número de fatores (climáticos, político-econômicos, históricos, administrativos etc) que influem na construção de ferrovias no Ceará etc -, é um texto que pode ser de grande valia aos futuros historiadores das estradas de ferro cearenses, especialmente para os que se revelem capazes de extrapolar a condição de mero colecionador de dados, sabendo usá-los de forma inteligente, retirando deles, à luz de seu potencial interpretativo, todo um mundo de significação.

O trabalho de Ferreira deixa a desejar por vários motivos, mas não por ter passado ao largo de fontes originais. Para começar, o trabalho não tem uma tese, ou seja, não parte de hipóteses que apontem na direção da resolução de um ou mais problemas relativamente ao objeto estudado. A não ser que se considere como tal o "*intuito de colocar as ferrovias cearenses no contexto da economia estadual, enfatizando as relações intra e interestaduais, bem como intra e internacionais*". O que ele pretende com tal "intuito" ou o(s) problema(s) encerrado(s) em tal perspectiva não vêm à tona. Em todo caso, admite que o trabalho "*supõe 3 tópicos complementares e mutuamente elucidativos*". O primeiro visa

---

<sup>4</sup> Cf. *Idem*.

<sup>5</sup> Cf. FERREIRA, Benedito Genésio. *A estrada de ferro de Baturité: 1870 - 1930*. Fortaleza: Edições

compreender *"as perspectivas dos pioneiros e dos implantadores da estrada de ferro no Ceará, ou seja, quais eram seus objetivos iniciais e como evoluíram seus propósitos"*. O segundo enfatiza que *"fatores influíram na implantação, construção e operacionalização das vias férreas no Ceará"*. O terceiro e último procura fazer uma síntese dos dois primeiros, ou seja, *"de que maneira as estradas de ferro cearenses realizaram, sob a influência dos mencionados fatores, aquelas perspectivas"*.<sup>6</sup>

Até este ponto tudo bem. O problema é que ao discorrer, nas três partes do texto, sobre os citados tópicos, a argumentação já não aparece tão concatenada assim. Ao colidir dados, na parte III, sobre o desempenho da ferrovia, já não surge de forma tão nítida o vínculo com aqueles tópicos, ou seja, já não se percebe que o autor esteja a perseguir o objetivo inicialmente traçado, investigar a participação das ferrovias na história econômica do Ceará (a pretensão antes referida), levando em consideração os tópicos mencionados.

O texto também deixa a desejar em razão de não contar com um marco teórico explicitamente considerado. Nesse particular, o trabalho é visivelmente pobre. É certo que o autor ensaia uma tentativa, não explícita, de vínculo com o materialismo histórico, ao se referir, em determinado trecho, às categorias capital x trabalho. Daí a alusão a uma primeira etapa em que o *"fator capital será predominantemente o centro de nossas atenções"*, embora não descarte que algumas *"incursões no campo social sejam tentadas quando necessário e possível"*.<sup>7</sup> Ora, qualquer leitor do texto percebe facilmente que trata-se de uma afirmação gratuita. Sim, porque na primeira parte do trabalho não há uma única referência ao capital ou a quaisquer *"incursões no campo social"*. O fato é que uma coisa é dizer ou prometer e outra é fazer cumprir o prometido, sendo visível o descompasso entre o que o autor diz na apresentação e o que efetivamente faz no corpo do trabalho.

Também menciona que em uma *"segunda etapa centrar-nos-emos no estudo sobre as condições de vida e de trabalho dos operários"*.<sup>8</sup> Também aqui o descompasso é visível entre o que o autor diz que vai fazer e aquilo que efetivamente faz, uma vez que no corpo do trabalho propriamente não há nenhum estudo sério sobre as condições de vida e de

---

UFC/Stylus, 1989, pp. 31 - 48

<sup>6</sup> Cf. Idem, p. 19

<sup>7</sup> Cf. Idem.

<sup>8</sup> Cf. Idem.

trabalho dos operários. Em todo o texto, há um único tópico sobre os trabalhadores ferroviários, ali inserido como parte dos fatores administrativos e que ele intitula de "*recursos humanos*".

Também não há - e olhe que trata-se de uma trabalho sobre ferrovias cujo recorte temático é elaborado estritamente do ponto de vista da histórica econômica - um único teórico da economia política ou de historiografia econômica com o qual o autor tenha dialogado ou do qual tenha extraído lições de método; tampouco são citados os teóricos que dão ênfase a questões de natureza epistemológica relacionadas a esse ou aquele paradigma.

A verdade é que cita pouco até mesmo os estudiosos da problemática das estradas de ferro no Brasil; e quando cita não faz mais que repetir certos lugares-comuns, aquilo que se torna repetitivo na literatura sobre o assunto. Também expressa uma visão genérica ou modelar sobre o desempenho das estradas de ferro pelo mundo afora. Cito textualmente: "*as ferrovias transportam, a partir dos portos das colônias [não seria mais apropriado falar em ex-colônias?], os bens industrializados para o interior dos novos mercados consumidores, de onde drenam para os mesmos portos as matérias-primas que vão alimentar o parque industrial de onde saíram aqueles bens industrializados*".<sup>9</sup>

Vemos, assim, já na apresentação do trabalho, a velha fórmula dualista: bens industrializados vs. matérias-primas, sendo a ferrovia e o porto, não esquecendo da navegação a vapor, os vetores de todo o sistema que beneficia as potências. Enfim, um antigo modelo de abordagem, mil vezes repetidos por historiadores econômicos.

Por último, o trabalho de Ferreira também deixa a desejar por se revelar extremamente pobre do ponto de vista interpretativo. É que salta aos olhos sua condição de trabalho meramente descritivo. Ao discorrer sobre os **Fatores Motivadores da Construção das Ferrovias no Ceará**, seja em relação à estrada de ferro de Baturité ou à Fortaleza-Sobral, é nítida a falta de argumentos a partir da parafernália de dados citados. O autor recorre, nesta parte, aos relatórios preparados, ano após ano, pelos engenheiros ferroviários, citando-os em profusão; mas só citando-os, sem explorar os possíveis significados, explícitos ou implícitos, que poderiam dar margem a um universo interpretativo.

---

<sup>9</sup> Cf. Idem.

O primeiro relatório citado, para demonstrar com um exemplo, é o relatório manuscrito elaborado pelo engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha, Diretor-Chefe da estrada de ferro Baturité, que o prepara para a Exposição de Chicago de 1892, relatório hoje denominado **Sinopse da Estrada de Ferro Baturité**<sup>10</sup>. Não é de surpreender que tal relatório, em seu teor descritivo, encha páginas e mais páginas do trabalho de Ferreira. É que este expõe, seqüencialmente, um sem-número de citações do mencionado relatório, isto sem qualquer intervenção mais séria de sua parte, o que vale dizer, sem qualquer argumento de natureza crítica, sem nenhum viés interpretativo etc.

Outro trabalho digno de nota, elaborado na e sobre a região, é o de Douglas Apprato Tenório. Originariamente preparado para fins de obtenção do título de mestre na Universidade Federal de Pernambuco, o trabalho não deixa de ser uma contribuição importante à história das estradas de ferro do Norte do Brasil na 2ª metade do século XIX. Todavia, deixa a desejar sob inúmeros aspectos, sendo válido menos pela forma como problematiza o tema e mais pela quantidade de informações à disposição do leitor. Neste particular, não há do que se reclamar, o texto traduz a realização de alentada pesquisa. No mais, o texto deixa transparecer inúmeras lacunas.

A primeira lacuna para a qual chamo a atenção tem a ver com a constatação de que não há qualquer referência teórica ao longo de seus 13 capítulos ou mais de 200 páginas. Se supõe que o autor está informado pelo materialismo histórico, embora não o explicita. É que ao anunciar, na nota introdutória, as duas problemáticas ou metas a serem alcançadas, alguma coisa ali supõe que o autor está sob a influência do mencionado referencial teórico. Vejamos como é possível chegar a essa dedução.

Em certo trecho da nota introdutória o autor sugere que sua preocupação é enfocar o lado negativo das ferrovias quando de sua instalação no país, na região e na província (depois Estado) de Alagoas. Para tal, irá encará-las como um *"eficiente instrumento de dominação e subjugamento"* a serviço do imperialismo econômico. Teria sido através da ferrovia que esse imperialismo consolidara uma *"política de dominação mansa e exploração sutil"*. E em outro trecho, também da nota introdutória, sugere que sua meta é enfocar as *"contradições de importantes setores da sociedade interessados em obter vantagens"* quando

---

<sup>10</sup> Cf. Idem

da implantação das "*companhias ferroviárias de capital britânico no Brasil*". Contradições que se explicariam, segundo o autor, em razão dos "*diferentes pontos de vista*" ou "*interesses em jogo*" como parte dos conflitos que envolvem esses setores<sup>11</sup>. Sendo estas as metas anunciadas, é de se supor que as categorias que aí aparecem - dominação, exploração, subjugamento ou imperialismo - tenham algo a ver com interesses de classes ou com a própria luta de classes, o que remeteria à idéia de que o autor, talvez sem muita clareza a respeito, está sob influência do materialismo histórico no momento em que escreve (1979), influência ainda marcante no contexto da pesquisa historiográfica no Brasil de então.

Também chama a atenção a adoção de um modelo bastante usual à época. Refiro-me ao fato de que o texto se estrutura, como a maioria dos trabalhos acadêmicos no período, na forma do que costumo chamar de espiral de cabeça para baixo. Na verdade, um modelo que pressupõe a seguinte seqüência: um ou mais capítulos sobre o contexto internacional do capitalismo no momento correspondente ao recorte temporal em que se insere o tema; um capítulo seguinte tentando contextualizar o país como parte daquela engrenagem geral; um terceiro sobre a região, tomado como parte das engrenagens nacional e internacional. Descendo na escala dessa espiral, por último o texto afunila-se em direção ao objeto propriamente dito. Em se tratando de Apprato, só a partir do VI capítulo é que se dá esse "afunilamento". Quer dizer, nessa espiral ao inverso, elege-se como ponto de chegada o que deveria ser ponto de partida.

Outra lacuna visível tem a ver com a constatação de que há um enorme descompasso entre certas sugestões contidas na introdução e seu cumprimento efetivo no texto. Tenho em mente, aqui, o que se supõe seja um problema a resolver, o anúncio, na nota introdutória, de que a ferrovia será vista como um "*instrumento eficiente*" em termos de dominação imperialista.

O fato é que não há nenhuma referência substancial a esse respeito ao longo de todo o texto. Há pelo menos 2 capítulos em que o leitor espera seja cumprida a meta referida. Contudo, isso não ocorre. Refiro-me ao capítulo **As Vias Férreas Alagoanas vistas pelo olho de Londres**, no qual o autor expõe as conclusões de inúmeras assembléias da diretoria

---

<sup>11</sup> Cf. TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil: as ferrovias em Alagoas*. Maceió: EDUFAL, 1979, pp. 9-10

londrina da Alagoas Railway Company Limited, repetindo em português o que está dito em inglês. É que não há, ali, uma única referência à ferrovia como agente de "*dominação mansa*" e "*exploração sutil*" em favor do imperialismo econômico. A única coisa visível ali é a preocupação dos acionistas londrinos com o desempenho da empresa, em seu movimento anual de cargas e passageiros.

Também no capítulo em que focaliza a chegada da ferrovia Central de Alagoas ao seu destino, isto é, à Imperatriz, nenhuma passagem lembra o cumprimento da mencionada meta. Nesse capítulo, o autor não faz mais que compilar dados sobre o que a ferrovia transporta ou deixa de transportar, fazendo um esboço de seu movimento de cargas e passageiros.

A rigor, pode-se afirmar que o trabalho de Douglas Apprato Tenório resume-se a 3 pequenos capítulos, os de número 6, 7 e 9, isso num universo de 13 capítulos. São os únicos em que tenta focalizar uma das metas anunciadas na introdução, o embate entre diferentes jogos de interesses dos grupos envolvidos no lucrativo negócio ferroviário nas Alagoas. E teria cumprido minimamente essa meta não fosse sua desatenção na leitura da documentação disponível ou seu enfoque marcadamente parcial ao traçar o perfil de certos atores envolvidos no processo. Pelo menos, aqui, não se trata de uma meta que se torna letra morta no texto, a exemplo da anterior, que está anunciada na introdução como uma sugestão meramente gratuita.

Repito, não fosse sua desatenção na leitura da documentação disponível, essa segunda meta teria sido alcançada. Em certo trecho do capítulo 6, por exemplo, fala da ligação ferroviária entre Alagoas e Pernambuco como sendo uma ligação entre as estradas de ferro Central de Alagoas e Central de Pernambuco<sup>12</sup>, informação que é uma prova da mencionada desatenção. É que essa ligação é com a estrada de ferro Sul de Pernambuco, construída às expensas do Estado a partir do ponto terminal da estrada de ferro inglesa Recife-São Francisco. Esse ponto terminal é a cidade de Palmares, a partir do qual, como demonstrado no item 2 do capítulo 3 abaixo, tem continuidade a Sul de Pernambuco em direção à cidade de Garanhuns, passando na divisa de Pernambuco com Alagoas, de onde é puxado um ramal conectando as mencionadas ferrovias. A Central de Pernambuco, pelo fato de seguir numa

---

<sup>12</sup> Cf. Idem, p. 113

direção oposta, jamais poderia ter servido de elo de ligação entre os dois Estados, a não ser que, formando um ângulo de 90° graus (algo que lembraria o formato de um cotovelo) a partir de certo trecho, caminhasse por centenas de quilômetros até alcançar Alagoas, que fica ao sul de Pernambuco.

No capítulo 7, por exemplo, há um trecho em que o autor discorre sobre algumas posturas assumidas por certo político alagoano (Cansação de Sinimbu) no tocante ao melhor traçado ferroviário para a província. Uma das sugestões é que seja construído um ramal até as vilas de Assembléia e Palmeira dos Índios, "*no prolongamento da Serra do Mar, que divide as Províncias das Alagoas da de Pernambuco*"<sup>13</sup>. Pergunto: de onde o autor tira a informação de que existe uma Serra do Mar dividindo Pernambuco e Alagoas? Da fala de Cansação de Sinimbu em 1873, a mesma que lhe serve de fonte? Se é assim, não estaria o prestigiado político fazendo alusão à Serra do Mar que todos conhecemos, a mesma Serra do Mar que teve de ser vencida por ocasião do prolongamento da estrada de ferro Pedro II através da província do Rio de Janeiro até o Vale do Paraíba em São Paulo? Especulações à parte, o certo é que não há nenhuma Serra do Mar entre Pernambuco e Alagoas, o que demonstra mais uma desatenção por parte do autor.

Isto para ficar só nos capítulos que se colocam a serviço da resolução de um problema bem definido, e que, por essa razão, são os que mais chamam a atenção. Mas desatenções na leitura da documentação, conforme essas pequenas amostragens, estão presentes em todo o texto. Por exemplo: ao falar do quadro deficitário que caracteriza a maioria das estradas de ferro do Norte, em razão do qual certo governo republicano (Campos Sales) decide encampá-las e entregá-las sob arrendamento à Great Western, a única que demonstra um certo equilíbrio em suas contas, o autor assegura que esta última, antes de firmar esse contrato de arrendamento - o que equívale a dizer, até 1900 -, é uma pequena ferrovia que opera "*quase exclusivamente na Paraíba e Pernambuco, com uma extensão de 180 km de linha apenas*"<sup>14</sup>. Pergunto mais uma vez: de onde o autor colhe essa informação? O equívoco é fácil de comprovar. Aliás, duplo equívoco, pois nem a estrada referida conta com 180 km até 1900, nem é exclusiva de Paraíba e Pernambuco.

---

<sup>13</sup> Cf. Idem, p. 127

<sup>14</sup> Cf. Idem, p. 223

O fato é que seu prolongamento rumo à Paraíba ocorre tão-somente a partir de julho de 1900<sup>15</sup>, através do ramal que parte de Rosa e Silva, última localidade do lado pernambucano, até Pilar, lugar em que se encontra com a ferrovia paraibana. Trata-se de um ramal com 39 quilômetros de extensão, sendo 13 quilômetros deste último ponto até a conexão final com a estrada de ferro paraibana, construídos entre 1900 e 1901. Portanto, até julho de 1900, a estrada de ferro em questão é exclusivamente pernambucana e não de Paraíba e Pernambuco conforme registrado pelo autor. Quanto à informação de que a Great Western chega ao ano de 1900 com 180 quilômetros, temos mais um dado incorreto. É que, em números redondos, ela conta com 153 quilômetros de extensão, 130 do tronco principal entre Recife e Rosa e Silva e 26 do ramal Carpina-Limoeiro, devendo-se acrescentar, no último semestre de 1900, 13 quilômetros recém construídos em solo paraibano, o já mencionado trecho entre Rosa e Silva e Triângulo.<sup>16</sup>

Em outro trecho, no qual o autor se refere ao interesse do empresário Mauá na instalação da estrada de ferro Recife ao São Francisco ( a primeira do Norte), mais uma vez vemos um autor desatencioso. Segundo ele, o empresário chega a *"escrever várias vezes ao seu sócio em Londres, para que usasse de sua influência para levar adiante a idéia de construir ferrovias no Brasil, através da subscrição de ações por parte dos ingleses"*. A desatenção vai por conta da constatação de que o autor além de não citar a fonte onde colhe essa informação, é omissos no que toca ao interesse de Mauá e seu sócio em subscrever suas próprias ações. Aliás, não só conseguem esse objetivo como garantem presença na mesa diretora da sociedade anônima constituída em Londres, através de uma vaga ocupada por esse sócio. Isto para não falar que Mauá torna-se uma espécie de porta-voz dos interesses da companhia londrina no Brasil.<sup>17</sup>

Mas essas desatenções ou omissões são o de menos. O mais complicado, da

<sup>15</sup> Conforme demonstrativo no item 2 do capítulo III, há pretensões quanto a esse prolongamento desde o ano de 1882, quando sequer fora inaugurada a ferrovia pernambucana em questão. Mas uma coisa é pretender, outra é realizar.

<sup>16</sup> Todos esses dados podem ser deduzidos com facilidade de uma leitura atenta do Apêndice X do já clássico livro de Estevão Pinto, criticado acima. Aliás, livro citado várias vezes por Douglas Apprato Tenório. Ocorre que o referido apêndice informa, com detalhes, a distância entre todas as estações da mencionada ferrovia e demais ferrovias de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, assim como informa a altitude e respectivas datas de inauguração (Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit, pp. 247 e seq.)

<sup>17</sup> Ver, a respeito, o item 1 do capítulo III abaixo. Abordo o assunto ali com riqueza de detalhes.

parte do autor, é a análise que implementa acerca da atuação de acionistas, concessionários e/ou políticos envolvidos com certos projetos ferroviários relativos à região. Trata-se do visível comprometimento ideológico, talvez sem ter consciência disto, para com esses interesses dominantes em tais projetos. Em relação a Mauá, por exemplo, opina que é *"inquestionável"* o fato de que ele é um *"homem que acreditou em seu país, que renovou sua paisagem, abrindo novas clareiras e empreendimentos; foi o financista, o banqueiro, o homem que presta auxílio incondicional ao seu Governo numa luta internacional de grande invergadura, como é a Campanha do Prata, um aliado ou adversário dos ingleses, na luta pela modernização do país. Sua obra, suas realizações, não podem ser ocultadas"*<sup>18</sup>

Aqui o autor está duplamente equivocado: primeiro porque não trata-se de acreditar ou não no país; trata-se, isto sim, de um homem de negócios que aposta em empreendimentos lucrativos, ainda mais sendo um homem enredado com o poder, com livre trânsito nos bastidores da política na então Corte Imperial; segundo, porque não há um único empreendimento ligado ao nome de Mauá onde seja visível esse *"auxílio incondicional"* ao governo brasileiro. Ao contrário, todos são empreendimentos marcados pela tentativa, da parte do Sr. Mauá, de lutar para que se tornem negócios verdadeiramente lucrativos. Como será oportunamente demonstrado, o autor não fala com conhecimento de causa ao assumir a postura acima.

Não bastasse o equívoco referido, há a considerar que Douglas Apprato Tenório, ao decantar os feitos de um Mauá como feitos de um homem empreendedor, que trabalha em prol do engrandecimento e progresso de seu país, está em contradição com um das metas anunciadas na nota introdutória, já mencionada acima, segundo a qual o autor estaria preocupado com os *"divergentes pontos de vista"* ou *"interesses em jogo"* como parte das *"contradições de importantes setores da sociedade interessados em obter vantagens"* quando da instalação das ferrovias inglesas no país. Essa meta não condiz com as posturas assumidas em relação a Mauá, posturas que indicam um autor pouco perspicaz, no sentido de não ter consciência de que reproduz um dos postulados caros aos ideólogos burgueses. Refiro-me ao postulado amplamente divulgado por esses ideólogos, de que a dinâmica do sistema capitalista passa pelo espírito de iniciativa de uma classe empreendedora, cujos "Mauás" justificam seu

---

<sup>18</sup> Cf. Idem, p. 45

enriquecimento exatamente em nome desse "espírito de iniciativa".

Esse traço ideologizante, a meu ver a parte mais precária do texto de Tenório, também está presente nos capítulos em que focaliza diretamente o seu objeto de estudo. Refiro-me ao capítulo VI, no qual discorre sobre o surgimento das ferrovias em Alagoas. Sobre o concessionário da futura Central de Alagoas, o autor esclarece, num primeiro momento, que ele é um *"empresário britânico de grande atuação no Nordeste, onde lidera inúmeros empreendimentos modernizadores"*. Esse empresário, defendendo os interesses da Companhia que dirige, a *"Companhia Baiana de Navegação"*, teria entrado em choque com a *"Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor"*, também britânica. Motivo da disputa? O mercado ferroviário alagoano. Quem leva a melhor? O *"grupo de Wilson"*, da companhia baiana. Mas quem é esse Wilson? O autor esclarece que é o *"o bem sucedido e envolvente empresário Hugh Wilson"*. É ele que, por ser um *"homem arrojado e poderoso"*, anula todas as *"investidas contra si e seu grupo"*. Sendo assim, não poderia ser outro o concessionário da futura estrada de ferro de Alagoas, concessão vendida em 1874, 4 anos após sua aquisição, a outro grupo inglês, com sede em Londres, mas aliado de poderosos comerciantes alagoanos, com os quais Wilson manteve *"entendimentos coroados de êxito"*.<sup>19</sup>

Salta aos olhos, aqui, o traço ideologizante a que fiz alusão. O autor não esconde sua admiração pelo empresário inglês que estaria a liderar inúmeros *"empreendimentos modernizadores"* na região. Sim, pois Hugh Wilson ora é apresentado como um *"bem sucedido e envolvente"* empresário, ora como um homem imbatível, conquanto consegue anular, em sua condição de *"arrojado e poderoso"*, todos os que se colocam no seu caminho. Embora situe o conflito entre o chamado *"Grupo de Wilson"* - referência à Companhia Baiana de Navegação - e o grupo, também inglês, que está à frente da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor, ambos com interesse na estrada de ferro Central de Alagoas, não há uma referência sequer sobre os ganhos efetivos do grupo vencedor, assim como não há qualquer referência crítica ao fato de o real interesse que move Hugh Wilson para arrancar, custe o que custar, a cobiçada concessão, tem a ver com a possibilidade de vendê-la no mercado de ações em Londres, o que efetivamente acaba ocorrendo pouco tempo depois. A esse respeito, a única coisa que consegue captar é que *"foram coroados de*

---

<sup>19</sup> Cf. Idem, pp. 108 - 112

*êxitos*" os entendimentos para a consecução da venda.

Coisa mais séria ocorre quando analisa a atuação de certo ministro do Império, o alagoano Cansanção de Sinimbu. É ele que autoriza, quando investido do cargo de presidente do Conselho de Ministros, no final dos anos 1870, as estradas de ferro alagoanas, a Central e a Paulo Afonso. Inconformado com o fato de que, essas ferrovias costumam ser vistas como decorrentes da influência política do "notável" conterrâneo, o autor ataca aos que assim pensam. Eis como interpreta a autorização, pelo mencionado ministro, da ferrovia Paulo Afonso: *"o nome do notável estadista do Segundo Império, filho de Sá Miguel dos Campos, ficou ligado, na história ferroviária brasileira, ao capítulo das estradas de ferro construídas por mera influência política, quando, na verdade, a sua nobre intenção era amparar os pobres flagelados da seca, através de uma medida duradoura, e de beneficiar uma área tão sofrida e desassistida pelos poderes públicos"*<sup>20</sup>.

Quer dizer, o autor não percebe que reivindicar estradas de ferro em nome dos *"pobres flagelados da seca"* é algo que rende politicamente, ainda mais em se tratando de uma ferrovia nortista autorizada no ano de 1879, momento em que a representação política e a imprensa regionais estão voltadas para o "magno" problema, a "grande seca" do período, que teria custado milhares de vidas. Ora, o momento é perfeito para se autorizar uma estrada de ferro para a região. Claro que nem todas as reivindicações, por parte das representações de província, são atendidas. Porém, para o ministro Cansanção de Sinimbu, na condição de Presidente do Conselho de Ministros naquele momento, não há qualquer dificuldade para autorizar a construção, às expensas do Estado, da referida ferrovia, ainda mais movido por tão *"nobre intenção"*.

A crítica é pertinente por uma razão muito simples, o fato de corroborar plenamente com as justificativas de época em torno das cobiçadas estradas de ferro, e isto sem qualquer mediação. Os mesmos argumentos usados à época, por sujeitos interessados, são incorporados pelo autor como sendo a mais pura verdade. Ou seja, o fato de tal ou qual estrada de ferro ser reivindicada como uma medida capaz de debelar o "flagelo" nessa ou naquela província, não significa que os autores desses argumentos, quer na imprensa quer no Parlamento, acreditem efetivamente naquilo que afirmam tão enfaticamente. O autor não

---

<sup>20</sup> Cf. Idem, pp. 113-114

percebe, como terei oportunidade de demonstrar, que tudo não passa de jogo verbal, de recurso de retórica, de jogo de cena, não se configurando, por assim dizer, a "*nobre intenção*" em que parece acreditar.

Mas entre os trabalhos sobre estradas de ferro, elaborado na e sobre a região, nenhum se equipara, qualitativamente falando, ao de Josemir Camilo de Melo, tese de doutorado apresentada no programa de pós-graduação em história da Universidade Federal de Pernambuco. Dentre os poucos que tratam do objeto em questão, o texto é digno de nota por três motivos: 1) pela quantidade de materiais impressos ou manuscritos usados em primeira mão, muitos dos quais colhidos em arquivos londrinos; 2) pela qualidade técnica no uso dos recursos quantitativos, aos quais vem se somar uma cuidadosa leitura dos dados disponíveis; e 3) pela clareza quanto aos objetivos inicialmente traçados e firmeza com que conduz o texto para fins de resolução dos problemas que esses objetivos encerram. Assim, naquilo a que se propõe, enquanto trabalho que se filia à tradição da história econômica regional, dá o seu recado muito bem. Até porque, no contexto dessa tradição historiográfica, não há qualquer trabalho acadêmico de peso voltado para o estudo das estradas de ferro, vindo o de Josemir Camilo de Melo preencher essa lacuna.

Contudo, de antemão afirmo que o texto em questão, **Modernização e mudança: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)**, tem pouco a ver com o meu próprio trabalho, a começar pela demarcação, mesmo que inconsciente, de que o econômico é uma instância que pode ser tratada isoladamente, independente de instâncias outras, como o político e o cultural. A prova disto é que o texto é profundamente marcado pelo quantitativismo, não havendo dúvida quanto ao seu vínculo com a mencionada tradição historiográfica. Afinal, são 53 tabelas só no interior do texto, afora as 18 tabelas expostas no apêndice.

O fato é que estou convencido de que nenhuma história ferroviária, nessa ou naquela região, é suficientemente conseqüente quando vislumbrada por um pesquisador que só tem olhos para uma das instâncias em questão. Isto porque, se é certo que o trem de ferro dificilmente pode se furtar, em uma região dada, a interesses utilitaristas de indivíduos poderosos ou de poderosas forças político-econômicas, não é menos certo que vem de encontro, em sua condição de transporte de massa por excelência, aos interesses de populações inteiras nessa ou naquela comunidade. Daí a ressalva acima. Isto explica a opção, em meu

trabalho, pelo estudo das práticas político-econômicas e culturais como partes de um mesmo processo.

Daí também a razão de estar convencido de que muitos dos materiais trabalhados pelo autor e que merecem, da parte do mesmo, um tratamento econômico, quantitativista, se prestariam a leituras outras, tudo dependendo do ângulo em que se coloque o pesquisador. Para não ir muito longe, vou citar um único exemplo. Na tabela de nº 20, em que o autor expõe, por quinquênios, o tráfego de passageiros da estrada de ferro Recife-São Francisco entre os anos 1858 e 1892, seu interesse ali é demonstrar o percentual de aumento no número de passageiros entre as datas limites acima. Inclusive chega a deduzir, por esses números, que essa estrada de ferro *“foi responsável pelo grande deslocamento de massa humana do interior para a capital e vice-versa”*<sup>21</sup>. Mas o fato é que, da forma como esses números estão expostos, a dedução não é pertinente. É que, para trabalhar a idéia de que o trem opera, à época, como transporte de massas, o autor teria que reunir dados indicando, conforme demonstro em relação à Conde Deu na Paraíba e à Recife-Limoeiro em Pernambuco, que a imensa maioria dos passageiros viaja nos carros de segunda e/ou terceira classes (ver item 3 do capítulo V acima).

Entretanto, um dado contido em outra parte do texto serviria para a dedução mencionada. Refiro-me à informação, registrada pelo autor, de que a segunda classe produz as melhores receitas até 1860, sendo ultrapassada, nos 5 anos seguintes, pela terceira classe, que produz 65% do total, contra 26% da segunda e 9% da primeira<sup>22</sup>. Ora, se um passageiro de primeira classe, tal como discriminado pelo autor na tabela 26, paga 5.000 (cinco mil réis) para um viagem de ida e volta entre o Recife e a vila do Cabo, o de segunda 4.000 (quatro mil réis), e o de terceira 2.100 (dois mil e cem réis)<sup>23</sup>, isso não deixa dúvida de que são os passageiros das duas últimas classes que lotam os trens no período.

Quer dizer, o fato de interessar-me por práticas econômicas e não econômicas, a exemplo das culturais, leva-me a usar tais números para propósitos diferentes dos que estão ali expostos. No caso do meu trabalho, tais números não expressam apenas uma fatia do

---

<sup>21</sup> Cf. MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Doutorado em História, Recife, UFPE, 2000. p. 114.

<sup>22</sup> Cf. Idem, p. 141

<sup>23</sup> Cf. Idem.

dividendo orçamentário da empresa; expressam também o impacto cultural provocado pelo trem como único transporte moderno que já nasce como transporte de massas.

De certa forma, a problemática geral da tese em questão está anunciada no próprio título. Ao invés de “modernização sem mudança”, problemática que se torna uma espécie de lugar comum na maior parte dos trabalhos de história econômica sobre a área canavieira no Nordeste, o texto ataca a tese de que a modernização provoca mudanças. Mas essa problemática geral pressupõe duas hipóteses de trabalho, conforme discriminadas a seguir.

A primeira hipótese de trabalho é que apesar da crise do açúcar nordestino no mercado internacional e/ou apesar das ferrovias terem sido instaladas não para fins de incremento da produtividade agrícola e sim para atender a interesses do mercado financeiro, ainda assim a lavoura canavieira registra um aumento da “*produção e produtividade*” com o advento das ferrovias na região<sup>24</sup>. Basicamente um único capítulo trata da questão, o terceiro, assim intitulado: **o Impacto das Ferrovias Inglesas na Produção Regional**, no qual o autor discorre inicialmente sobre a produção do açúcar antes das ferrovias, demonstrando em seguida o quanto essa produção é afetada com o advento do novo meio de transporte.

A segunda hipótese de trabalho tem a ver com aquilo que o autor considera “*o mais importante efeito das ferrovias britânicas na zona açucareira do Nordeste*”, a “*mudança nas relações de produção*”, mudança que pressupõe o seguinte: a) formação de um “*mercado de mão de obra livre*” no contexto de uma sociedade escravista, a começar pela lei ferroviária de 1852, que proíbe o “*uso de mão de obra escrava tanto na construção como na operação de ferrovias*”; b) emergência de “*oligarquias latifundiárias*”, ligadas ao “*setor agro-exportador*”, totalmente adequadas “*à nova ordem burguesa, pela via dos investimentos e participação acionária, primeiro nas ferrovias e, depois, em outras empresas de capital aberto*”; e c) surgimento de uma classe média regional, com destaque para técnicos e engenheiros ferroviários<sup>25</sup>. Aqui dois capítulos referendam a mencionada hipótese geral de trabalho (quarto e quinto), respectivamente intitulados de **A Formação do Mercado de Trabalho Livre e Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste**, cada um com características

---

<sup>24</sup> Cf. Idem, p. 24

<sup>25</sup> Cf. Idem, pp. 25-26

de pequenas teses sobre o assunto.

Uma terceira hipótese de trabalho, de certa maneira deslocada em relação à problemática geral anunciada no título e também em relação às duas hipóteses acima mencionadas, diz respeito aos efeitos das ferrovias sobre as finanças do Estado. A hipótese, neste caso, é que elas já não se revelam tão importantes, em seus efeitos, como os registrados anteriormente em termos sociais ou ao nível da produção açucareira. A idéia aqui – e o autor elabora um capítulo inteiro (o sexto e último) para explicitá-la – é que a política estatal de financiamento das ferrovias estrangeiras é simplesmente desastrosa para os cofres públicos, política “*vacilante*”, marcada por uma série de equívocos, a exemplo das ações de certo governo da República (campo Sales) visando a encampação da maior parte das fracassadas ferrovias da região, questão amplamente discutida pelo autor no capítulo referido<sup>26</sup>.

A impressão que fica, ao se ler este capítulo, é que ele não interessa tanto à tese, embora possa interessar ao leitor preocupado em conhecer os motivos que levam o governo Campos Sales, no início da República, a resgatar a maior parte das ferrovias inglesas instaladas no Nordeste (na época ainda chamado de Norte) e as medidas então praticadas para efetivar esse resgate. Também fica a impressão, em razão do deslocamento a que fiz alusão acima, que o capítulo poderia ser excluído do corpo da tese, não lhe trazendo maiores prejuízos.

Esta mesma ressalva é válida para o capítulo dois, uma vez que também ali há o deslocamento referido. Trata-se de um capítulo onde o autor focaliza a política de financiamento do Estado brasileiro relativamente a todas as ferrovias inglesas instaladas na região entre os anos 1850 e 1880, não esquecendo das práticas especulativas da parte dos investidores, objetivando tornar mais essa operação financeira (investir em estradas de ferro na região em estudo) um negócio altamente rentável. Assim, ele se mantém menos por seu vínculo com a problemática geral da tese e mais para situar o leitor quanto ao processo de surgimento de cada uma dessas ferrovias, com informações preciosas sobre a política de concessões, garantia de juros etc. Em todo caso, a impressão é que esse capítulo também poderia ser excluído do corpo da tese sem provocar maiores prejuízos às metas ali propostas.

---

<sup>26</sup> Cf. *idem*, p. 26 e p. 251 e seq.

Resta o capítulo primeiro, no qual o autor se propõe a fazer uma revisão bibliográfica e teórico-metodológica sobre o tema. Contendo nada menos que 7 tópicos, apenas 3 dentre eles têm a ver com a meta proposta. Um deles se propõe a tratar das **“Hipóteses e Conteúdo dos Capítulos”**, sobre o qual já fiz referências quando, acima, falei das hipóteses gerais do trabalho. Quanto aos dois tópicos restantes que interessam, um intitula-se **Abordagem Teórico-Metodológica**, o outro **Revisão da Historiografia sobre Ferrovias**, acerca dos quais farei alguns comentários.

Em relação a este último tópico, tenho pouco a dizer, a não ser que o autor demonstra conhecer muito bem o que se produziu no Brasil e/ou no exterior sobre a história das ferrovias brasileiras. Diria mais, diria que o autor contribui efetivamente para a historiografia sobre estradas de ferro no país, vindo preencher mais essa lacuna. Entretanto, chamo a atenção para o fato de que o autor deveria ter explicitado que se trata de uma reflexão em torno unicamente de obras que, voltadas para uma história econômica ferroviária, se vinculam a certas tradições historiográficas, com destaque para a tradição *“narrativo-positivista”* (**Café e Ferrovias em São Paulo**, do geógrafo Odilon Nogueira de Matos, pelo seu caráter descritivo, seria um bom exemplo de uma obra que se vincula a essa tradição) e para a tradição marxista (**Filha Branca de Mãe Preta...**, de Almir El Kareh Chaïbam, e **As Ferrovias em São Paulo...**, de Flávio Azevedo Marques de Saes, seriam dois exemplos marcantes dessa outra tradição). Lembrando que é nas obras que se vinculam a esta última tradição que o autor busca subsídios para a afirmação (mera hipótese) de que as ferrovias devem ser encaradas como indústrias, advindo daí a idéia de que, mesmo numa economia escravocrata, elas extraem mais-valia, mantendo-se pois em função de sua capacidade de explorar sobre-trabalho<sup>27</sup>.

Em razão do exposto, a conclusão que se impõe é que a reflexão sobre a produção historiográfica em torno das ferrovias brasileiras levada a efeito pelo autor, poderia ser considerada uma significativa contribuição não tivesse o autor tomado a parte pelo todo, ou seja, não tivesse dialogado com obras que se vinculam a certas tradições historiográficas como se isso representasse a totalidade da produção historiográfica brasileira sobre o tema em questão. Em síntese, o autor esquece de um detalhe importante, o de que há toda uma

---

<sup>27</sup> Cf. *Idem*, pp. 32 e seq.

produção recente que se distancia, teórica e metodologicamente, daquela que é objeto de sua reflexão. Neste particular, o texto peca por sua pretenciosidade, qual seja, ter por meta fazer uma análise historiográfica sobre um tema sem considerar importantes contribuições a respeito.

Em todo caso, o texto é importante porque deixa claro para o leitor a filiação teórica do autor. Por isso mesmo, creio que este último poderia ter se contentado com a reflexão a que acabo de fazer referência. Sim, porque no tópico anterior, intitulado **Abordagem Teórico-Metodológica**, o autor complica tudo para o leitor. É que ali o autor, ao invés de comungar com um determinado referencial teórico (fundamentado em leituras marxistas), como ocorre no tópico seguinte, comunga com inúmeros referenciais teóricos, tudo ao mesmo tempo. Nesse sentido, salta aos olhos uma postura que poderíamos chamar de eclética, aqui entendida como junção de conceitos e/ou categorias pertencentes a correntes teórico-metodológicas distintas. Ora, como aproximar, na orientação de um trabalho sobre determinado tema, conceitos e/ou categorias que, por sua natureza intrínseca, se prestam a diferentes tipos de orientação? Como estabelecer uma convivência pacífica, por exemplo, entre categorias thompsonianas, como as de experiência e cultura operárias, presentes em certa citação feita pelo autor<sup>28</sup>, com categorias de certa abordagem quantitativista. Cito textualmente: *“como o tema a ser abordado está dentro da história econômica preferimos usar algumas técnicas de quantificação. Usaremos um aparato teórico e metodológico baseado em algumas categorias da história quantitativa francesa, pois esta providencia métodos interdisciplinares, compreendendo a economia, a geografia e a demografia”*<sup>29</sup>.

Pergunto ainda: como juntar tudo isto com “o princípio dialético das contradições”, que segundo o autor será mantido “como uma regra” para o conjunto da tese? E se alguns conceitos básicos do marxismo se farão presentes, como os de “*mais-valia e relações de produção*”, eles serão trabalhados de forma associada com certos conceitos da New Economic History, “*tais como as ligações retrospectivas e prospectivas*”, tudo isto

---

<sup>28</sup> Não obstante afirme que irá fazer uso dos “*conceitos de Thompson para definir classe*” (Cf. Idem, p. 27), ficamos sem saber se tem em mente as categorias a que fiz alusão no texto. É que o autor, após ter feito a afirmação acima, engatilha uma citação de Thompson e não mais toca no assunto no decorrer de toda a tese. Em todo caso, as categorias aludidas estão na referida citação (Cf. Idem, p. 27, nota 4).

<sup>29</sup> Cf. Idem, p. 29

fazendo-se necessário pelo fato de que pretende-se “*compreender o processo histórico como um todo*”. Mas isso é pouco, pois a abordagem será feita com base numa “*operação metodológica*” – que o autor diz ter adaptado de uma proposta feita por Henry Lefebvre, também assumida por Jean-Paul Sartre – que contempla “*quatro níveis de argumentos*”, cada um configurando uma fase: a “fase a” para o “*genético-histórico*”, na qual o autor buscaria a “*origem de um processo*” e “*seu sequencial cronológico desenvolvimento*”; a “fase b” para o “*empírico-descritivo*”, na qual o autor se preocuparia em “*descrever empiricamente os eventos*”, mas sem descurar de uma “*rigorosa análise científica*”, e “*acurado exame do processo histórico*”; a “fase c” para o “*analítico-sintético*”, na qual o autor, englobando as fases anteriores, operaria com um “*approach sintético*”, isto para evitar “*tautologia*”; a “fase d” e última para o “*estrutural-conjuntural*”, na qual o autor, adotando o método dialético, veria como o “*particular e o geral entram em contradição*”, ora ajustando-se ora repelindo-se<sup>30</sup>.

A simples justaposição de tantas categorias diferentes num único tópico, desorienta mais do que orienta. Para um leitor iniciado em discussões dessa natureza não há maiores problemas. Até porque, distingue com facilidade essas categorias e tem discernimento suficiente para detetar as que estão sem função no texto. Para o leitor comum, no entanto, o cruzamento de todos esses paradigmas (a que fiz alusão como algo eclético) é um verdadeiro transtorno, pois confunde mais do que esclarece. Finalizando, eu diria que a tese de Josemir Camilo de Melo tem uma série de méritos e passaria muito bem sem toda essa confusão teórico-metodológica. Creio, inclusive, que ela ganharia em qualidade caso não contasse com o tópico em que trata da questão.

Mas se na região, conforme demonstrado acima, as estradas de ferro têm merecido, por um lado, pouca atenção por parte dos historiadores e, por outro, nenhuma abordagem nova, o mesmo não ocorre no Sudeste do País. Em São Paulo, por exemplo, além dos trabalhos já clássicos sobre o assunto, como o de Odilon Nogueira de Matos ou o de Flávio Saes, há um número significativo de pesquisas recentes, a maioria contendo problemáticas novas.

Um dos trabalhos que merece destaque, dentre os que são produzidos a partir

---

<sup>30</sup> Cf. Idem, pp. 29-30

dos anos 1980, é o de Liliana R. Petrilli Segnini, intitulado **Ferrovias e Ferroviários: uma Contribuição para a Análise do Poder Disciplinar na Empresa**. No caso, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Não obstante exista um significativo número de abordagens enfocando o poder disciplinar, esta é a primeira que se percebe, pelo menos no Brasil, voltada para o estudo de empresas ferroviárias. Usando largamente o conceito de burocracia em Max Weber e em Claude Lefort, passando pelo de organização científica do trabalho em Frederick W. Taylor, a autora realiza, no mínimo, um trabalho diferente.

Mesmo que cite Foucault uma única vez, referência obrigatória em trabalhos sobre a temática em questão, haja vista a brilhante obra deste autor, **Vigiar e Punir**, onde o mesmo discute com profundidade, por ocasião do nascimento da prisão, na França, como se processa o adestramento dos corpos até sua inteira domesticação, tornando-os “dóceis” e, conseqüentemente, mais “produtivos”, a falta de maiores referências ao mencionado autor não diminui o mérito do trabalho de Liliana R. Petrilli Segnini. Logo, se é certo que o trabalho poderia ter incorporado certas lições de método do livro de Foucault – como as que podem ser encontradas no capítulo os **Corpos Dóceis**, capítulo fundante para os que trabalham com a temática geral da disciplina, inclusive a disciplina no trabalho<sup>31</sup> - não é menos que produz uma obra importante, a despeito de ser um trabalho que se prestaria ao uso de referências teóricas que não deveriam ter sido deixadas de lado.

Outra referência importante – embora vá numa outra direção, conquanto é epistemologicamente distinta da perspectiva adotada por Foucault – é a reflexão de E. P. Thompson em torno da disciplinarização do tempo com a emergência do capitalismo industrial, em especial no tocante ao entendimento do que vem a ser o tempo abstrato, conceito-chave sobre a temática<sup>32</sup>.

De modo que o trabalho em apreço também poderia ter incorporado essa última perspectiva teórica. Mas se estudar uma certa ferrovia do ponto de vista da disciplina, independente da perspectiva adotada, encerra uma problemática nova em se tratando do objeto em questão, gostaria de informar que ela não figura em meu horizonte de trabalho. Embora,

---

<sup>31</sup> Cf. FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Tradução de Lígia M. Ponde Vassallo. 6ª ed. Petrópolis: Vozes, 1987, pp. 125-152.

<sup>32</sup> Ver, a respeito, nota explicativa (nº 56) no item 2 do capítulo V no qual entro em detalhes sobre o conceito de tempo disciplinado em Thompson.

para fins outros, como será oportunamente demonstrado, me aproxime da reflexão de Thompson em torno do conceito de tempo abstrato.

Outro trabalho que chama a atenção é o de Maria de Fátima Salum Moreira, cujo capítulo IV de sua dissertação de mestrado, recentemente publicado na revista de história da UNESP<sup>33</sup>, sobre a estrada de ferro Sorocabana, veicula questões novas, questões que estão no centro do debate historiográfico hoje. Além da disciplina ferroviária, temática largamente explorada pela autora, embora numa perspectiva bem diferente da que é adotada no trabalho anteriormente citado, há temáticas outras, como as que envolvem os conceitos de imaginário social e de cultura e experiência operárias, embora estes últimos apareçam, no texto, como fatores explicativos mais ou menos atrelados à temática geral da disciplina ferroviária.

Ancorada teoricamente em Cornelius Castoriadis e em Bronislaw Baczsko para o conceito de imaginário social, e em E. P. Thompson para os conceitos de cultura e experiência operárias, embora haja carência de referências teóricas para a discussão sobre a disciplina ferroviária, a autora realiza um trabalho digno de nota, um trabalho que está em sintonia com a renovação historiográfica tão em voga hoje. Apesar de não aprofundar nenhum dos conceitos que aparecem em seu trabalho, chegando, em alguns momentos, a anunciá-los tão-somente, a autora realiza um esforço de interpretação que coloca seu trabalho como uma nova e lúcida abordagem sobre o assunto.

Entretanto, é um trabalho com pouca afinidade, do ponto de vista de sua problematização, com o trabalho ao qual tenho me dedicado. Com efeito, não está em meu horizonte enfocar a disciplina ferroviária; tampouco privilegiar uma história social cujo enfoque recaia sobre os trabalhadores ferroviários em luta contra seus patrões ingleses. Creio, inclusive, que não haveria maiores dificuldades para me aproximar da idéia, como faz a autora em relação à estrada de Ferro Sorocabana, de que na região estudada teria existido um trabalhador ferroviário “*ideal*”, “*dócil*” e “*produtivo*”, membro, também aqui, da “*grande família ferroviária*” e que se refere à ferrovia onde trabalha como a “*nossa ferrovia*”<sup>34</sup>.

Também não teria maiores empecilhos em verificar como os trabalhadores ferroviários constroem uma auto-imagem, a exemplo do que teria sido constatado na

---

<sup>33</sup> MOREIRA, Maria de Fátima Salum. “Culturas e imaginação social: a experiência ferroviária”. In *Revista de História*, vol. 11. São Paulo: UNESP, 1992, pp. 137-150.

Sorocabana, de principais colaboradores do progresso. No período estudado, é assim que os trabalhadores dessa ferrovia paulista se consideram, tal como é possível perceber em certo artigo que o jornal ferroviário **O Apito** endereça a esses trabalhadores<sup>35</sup>, ou em um dos inúmeros relatos orais colhidos pela autora: “o trabalhador ferroviário é o sustentáculo de tudo que se construiu até hoje”<sup>36</sup>.

Mas nada disto está em meu horizonte. De fato, o texto não se volta para o estudo de práticas higienistas ou disciplinares que porventura tenham tornado esse trabalhador “dócil” aos interesses das companhias ferroviárias instaladas na região. Também não se preocupa em estudá-lo à luz do conceito de experiência operária, presente em certo ramo da história social. É que o texto, ao procurar, de um lado, desvendar as tramas político-econômicas em torno das cobiçadas estradas de ferro nortistas e, de outro, refletir sobre certas práticas culturais emergentes, expressas nas novas sensibilidades em seu vínculo com o moderno, tem pouco a ver com o trabalho mencionado.

Um trabalho digno de nota, embora, em termos de problematização, também tenha pouco a ver com meu trabalho, é a dissertação de Maria Inês Malta Castro, intitulada **O Preço do Progresso: a Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**, apresentada ao programa de pós-graduação em história da UNICAMP em 1993.

Após uma bem fundamentada introdução em termos teórico-metodológicos, na qual a autora discorre sobre todo um ideário do progresso que se delineia a partir do século XIX – chamando a atenção, por exemplo, para o fato de que as ferrovias erigem-se como um dos mais poderosos símbolos desse ideário<sup>37</sup> -, e na qual tece uma crítica aos estudos acadêmicos elaborados no Brasil que se veiculam a esse ideário<sup>38</sup>, ela anuncia em seguida uma obra que se constitui num referencial básico para o seu trabalho, **Trem Fantasma: a Modernidade na Selva**, de Francisco Foot Hardman. Essa obra lhe permite pensar as ferrovias em sua implicação com o mencionado ideário e, mais que isto, como o propalado progresso por elas representado assume o caráter de barbárie ao ceifar milhares de vida no

---

<sup>34</sup> Cf. Idem, pp. 139-140.

<sup>35</sup> Citado em MOREIRA, Maria de Fátima Salum. Idem, pp. 141-142.

<sup>36</sup> Cf. Idem, p. 144.

<sup>37</sup> Cf. CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Mestrado em história, Campinas, UNICAMP, 1993.

<sup>38</sup> Cf. Idem, pp. 5-6.

momento de sua instalação, seja a Madeira-Mamoré, objeto de estudo de Foot Hardman, seja a Noroeste do Brasil, objeto de seu próprio estudo.

Quanto ao texto propriamente dito, a autora o divide em duas partes, uma intitulada **Os Trens e a Promessa de um Novo Mundo**, outra intitulada **Barbárie Progressista**. Nessa primeira parte, a autora discute amplamente o ideário do progresso, no Brasil e no mundo, entre os séculos XIX e XX. Na segunda parte, a autora discute o que está anunciado no próprio título do trabalho, o “preço” do progresso por ocasião da instalação da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

Interessa-me, neste trabalho, o tratamento que é dado à questão do ideário progressista. Todavia, o tratamento que pretendo adotar ao abordar essa questão é bem diferente do que é levado a efeito pela autora. Se comungo quanto ao significado de “ideário do progresso” – embora não tenha a intenção de operar com uma caracterização tão ampla, a nível de Brasil e mundo, como percebemos na autora -, não comungo quanto aos fins por ela pretendidos. É que para a autora esse “ideário” serve tão-somente como elemento de contraste para provar a tese de que a ferrovia Noroeste do Brasil não se traduz em “progresso”; se traduz, isto sim, em “barbárie”. A proposta de trabalho que tenho em mente é diferente, em primeiro lugar, porque não pretendo apenas caracterizar o ideário do progresso; mais que isto, pretendo verificar de que forma esse “ideário” é apropriado pelos vários atores sociais e, em segundo lugar, é diferente porque ao invés de buscar uma “causação” que remete à “barbárie”, minha preocupação é com as mudanças que indiquem a emergência de uma nova sensibilidade, isto é, mudanças ocasionadas pela estrada de ferro e que tenha se traduzido em termos de uma nova concepção de espaço-tempo e um novo estilo de vida no cotidiano dos vários atores sociais.

Mas de todas as abordagens à disposição, pelo menos das que estão ao meu alcance, a única realmente digna de nota é a de Francisco Foot Hardman com o seu já citado **Trem Fantasma: a Modernidade na Selva**. Sem dúvida um trabalho inovador sob inúmeros aspectos. Basta lembrar, a respeito, a instigante abordagem desenvolvida nos primeiros capítulos acerca do maquinismo como espetáculo, em que o leitor é convidado a percorrer o cenário das Exposições Universais na segunda metade do século XIX, com seus vastos salões

transformados em vitrines a encantar o grande público com as últimas novidades da técnica. Mas a demonstração do exibicionismo burguês, no citado trabalho, não para por aí.

É que percorrer esse cenário, em que o grande público queda maravilhado à exibição dos novos espetáculos mecânicos, é percorrer também – e este é mais um convite feito ao leitor – um cenário não menos sedutor, o da nova arquitetura urbana, à base de ferro e vidro, inaugurada com a construção do que talvez possa ser considerado a pedra de toque do exibicionismo burguês na Londres vitoriana, o famoso Palácio de Cristal. Seja pela “*transparência do vidro*” ou pela “*maleabilidade do ferro*”, ambos condensados em uma “*arquitetura despojada*”, a contrastar com a arquitetura urbana existente até então, o Palácio de Cristal, construído para sediar a primeira Exposição Universal, realizada em 1851, constitui um espetáculo à parte.

Não menos instigante é a abordagem encetada no capítulo três do seu trabalho acerca do Brasil como partícipe da nova era do espetáculo, seja por ter participado de todas as grandes exposições universais a partir de 1862, seja por ter promovido suas próprias exposições nacionais, estas como uma espécie de preparação para participar daquelas. Comentando essa participação, o autor esclarece que o exame dos “*documentos e outros materiais historiográficos sobre a entrada do Brasil nesse universo do espetáculo desvenda dimensões ainda pouco conhecidas, sugerindo de todo modo que essa representação não era em absoluto algo exotérico, mas se inscrevia plenamente na ótica moderna da ‘exhibitio burguesa’*”<sup>39</sup>.

O fato de a “*exhibitio*” burguesa, inaugurando os novos espetáculos mecânicos, ter sido abordada nos três capítulos iniciais de seu trabalho como um fenômeno tipicamente urbano, ocorrido no espaço das metrópoles europeias da segunda metade do século XIX, leva o autor a uma abordagem diferente nos capítulos seguintes. O quarto capítulo, por exemplo, constitui uma espécie de preparação no que se refere ao redimensionamento dos novos espaços que tornam-se palco para a “*exhibitio*” burguesa, os de regiões isoladas, sendo a selva um desses espaços. De modo que os espaços urbanos cedem lugar, nessa parte da abordagem, aos “*espaços sombrios ainda não completamente subjugados aos imperativos da civilização*”.

---

<sup>39</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 68.

*Selvas e desertos, colônias longínquas e fronteiras por dividir: era preciso mapear a contento todas aquelas vastidões. Assim é que viajantes, exploradores, clérigos e militares vasculham o desconhecido, melhor, o semidesconhecido, deixando ali suas marcas e construindo, ao mesmo tempo, todo um arsenal de imagem da barbárie*<sup>40</sup>.

Feita a transição dos espaços urbanos para os “*espaços sombrios*”, em que esses também se tornam palco para a exibição dos espetáculos mecânicos, o autor finalmente discorre, nos dois últimos capítulos, sobre um desses palcos previamente escolhidos, o da selva amazônica, tornando-se ao mesmo tempo palco para o referido exibicionismo e para a barbárie que daí resulta. Afinal a Madeira-Mamoré, objeto desse exibicionismo, ceifa cerca de 6 mil vidas.

O nível de barbárie, por um lado, e a intensidade e rapidez com seus vagões e locomotivas passam ao imaginário como fantasmas<sup>41</sup>, por outro, tornam essa ferrovia sem termo de comparação com nenhuma outra ferrovia brasileira. Assim, longe de tomar o estudo de Francisco Foot como modelo, como faz Maria Inês Malta Castro, estabeleço alguns pequenos ganchos com esse importante trabalho. Não obstante a especificidade da Madeira-Mamoré, haja vista que não dá para pensar numa estrada de ferro em plena selva amazônica senão enquanto lenda, pertencente ao “*reino das fantasmagorias*”, para usar uma expressão do próprio autor – ou então como obra derivada de um momento de insanidade por parte de quem planeja a espetacular chegada da civilização capitalista na selva –, o certo é que na Paraíba e região também se configuram algumas “*fantasmagorias*” ferroviárias, senão envolvendo ferrovias inteiras que desaparecem sem deixar vestígios, mas envolvendo alguns trechos ferroviários, que se tornam lendas por dois motivos: ou por terem funcionado durante poucas décadas, desaparecendo sem deixar vestígios<sup>42</sup> ou por terem existido só em sonho, jamais convivendo com a presença da locomotiva.

Se a Madeira-Mamoré é pensada em termos de fantasmagoria, a partir de um imaginário que a incorpora como lenda, que a selva se encarrega de criar ao fazer desaparecer

---

<sup>40</sup> Cf. Idem, p. 99.

<sup>41</sup> Cf. Idem, p. 15

<sup>42</sup> A não ser que se leve em conta ruínas materiais ou fragmentos de memórias indicando que tal ou qual ramal hoje fantasma um dia teve existência real ou esteve prestes a se concretizar. Algo parecido com o que Francisco Foot Hardman presencia em Porto Velho, com seu cemitério de locomotivas e resto de narrativas locais sobre a antiga ferrovia ali existente (Cf. Idem, pp. 180-181).

a maior parte dos vestígios de que um dia ela tenha efetivamente existido, configurando a idéia de que ela parte do nada para lugar nenhum, também na região em estudo há trechos ferroviários que parecem ter partido do nada para lugar nenhum.

Outro gancho importante com o trabalho em questão diz respeito à idéia de perceber a ferrovia enquanto expressão do “*mundo dos espetáculos*”, segundo palavras do próprio autor. Nesse particular, a perspectiva que adoto aqui é bem próxima da adotada por Francisco Foot. Senão enquanto espetáculo da civilização capitalista na selva, até porque não existe nenhuma selva por aqui, mas enquanto espetáculo do maquinismo moderno por ocasião das inaugurações dos trens em cada localidade e enquanto espetáculo propiciado pela chegada e partida dos trens no dia a dia, inusitado acontecimento capaz de atrair uma multidão nos espaços das estações.

Lembro, contudo, que a aproximação com o trabalho em questão é bastante tímida. Daí porque fiz alusão, acima, à idéia de estabelecer, em relação ao mesmo, alguns pequenos ganchos. Tanto no caso da aparição da ferrovia como pertencente ao “reino das fantasmagorias” quanto no caso de sua percepção como expressão do “mundo dos espetáculos”, dedicarei a respeito uma parte mínima da tese. O motivo é simples: a tese encerra outras problemáticas.

Feita a crítica historiográfica devida, resta anunciar em que consiste cada um dos capítulos da tese. O capítulo I, conforme mencionado no início desta introdução, focaliza os chamados pressupostos metodológicos, no qual reflito sobre o problema, a hipótese e o aporte teórico relacionados ao estudo do que tenho intitulado de tramas político-econômicas e/ou práticas culturais. Os capítulos restantes refletem exatamente as preocupações teórico-metodológicas esboçadas no capítulo I.

Já o capítulo II, trata das diversas estratégias discursivas a que recorrem políticos e/ou letrados para reivindicar estradas de ferro, respectivamente na imprensa e casas parlamentares. No caso, abordo duas modalidades discursivas. Na primeira, focalizo os discursos de natureza econômica, chamando a atenção para o caráter de exaltação do potencial econômico desse ou daquele lugar, os quais costumam se expressar em tom apologético e se baseiam em projeções meramente fictícias. Na segunda, analiso as reivindicações ferroviárias coladas ao discurso da seca, cujas estratégias enunciativas, pela sua enorme capacidade para sensibilizar têm sua eficácia explicada pela maestria com que exploram politicamente a

imagem do “sofrimento”. Num e noutro caso, o que se tem, como será demonstrado, é tão-somente um jogo verbal e de cena, uma experiência típica da política como teatralização, como espetáculo. Nas casas parlamentares, então, os políticos não são meros políticos e sim políticos-atores.

O capítulo III, por sua vez, está dividido em três itens. O item 1 traça um amplo painel das concessões ferroviárias na Paraíba e região, com destaque para as práticas que levam à obtenção de privilégios e favorecimentos diversos, não raro pouco honestas, numa demonstração de que há muitos interesses em jogo, não sendo poucos os que buscam abocanhar o seu próprio “quinhão” no lucrativo negócio de estradas de ferro, configurando, por assim dizer, o que chamo de apropriação privada do público. O item 2 focaliza a confusão vigente no programa ferroviário da Paraíba e Região, chamando a atenção para o surgimento de pequenas ferrovias isoladas como parte de disputas envolvendo grupos de interesses e/ou lugares. No caso, ferrovias marcadas por interesses imediatos e utilitaristas, também aqui configurando a idéia de que o privado se coloca acima do interesse público. O item 3 aborda um caso típico de um ramal ferroviário marcado por ingerências políticas de toda ordem. Trata-se de um pequeno estudo de caso, cujo objetivo é servir de amostragem à forma como pessoas interessadas ou grupos de interesses se articulam para tramar contra ou a favor de um determinado ramal ferroviário.

No tocante ao capítulo IV, uma explicação inicial se faz necessária. O texto, a partir deste ponto, tem por meta enfocar todo um imaginário do trem de ferro em seu vínculo com o moderno, com destaque para as representações em torno das novas sensibilidades decorrentes desse signo de rapidez. Todavia, o fato de que esse signo não é o único a expressar a chamada experiência moderna, exige que se faça uma discussão inicial sobre o próprio sentido do que significa ser moderno relativamente no espaço-tempo estudados, chamando a atenção para os demais signos que fundam essa experiência. Por isso mesmo, o capítulo em questão reflete, de forma mais ou menos panorâmica, sobre o sentido que se deve atribuir à cidade moderna e até que ponto a experiência urbana nortista expressa esse sentido ou dele se aproxima. Trata-se de focalizar, não sem antes refletir sobre o significado de modernidade urbana, o impacto provocado por um sem-número de signos modernos na vida cotidiana das cidades do Norte, chamando a atenção para as novas sensibilidades daí decorrentes.

É importante esclarecer que não será feita, no capítulo IV, qualquer referência às novas sensibilidades provenientes da chegada do trem de ferro. É certo que trato dos trens “maxambombas” no Recife, mas esses são um meio de transporte urbano por excelência. Diferente, pois, do trem de ferro como elo de ligação entre regiões, atendendo, em seu percurso, as populações de cidades, vilas, distritos, zonas rurais. Por que, então, a decisão de não refletir, no referido capítulo, sobre esse equipamento moderno? Por várias razões. A primeira dessas razões se explica pela necessidade de estabelecer, em relação ao recorte temporal deste trabalho, os parâmetros possíveis para se definir uma cidade como moderna, refletindo até que ponto essa ou aquela experiência na região é detentora de tais parâmetros, advindo daí a opção pela cidade do Recife como referência regional. Não falar dos trens que cotidianamente cruzam o Recife ou outras cidades, em seu movimento de ida e volta, tem a ver, neste caso, com o fato de que é um equipamento que extrapola o âmbito do urbano em dois sentidos: primeiro, porque é um transporte coletivo de massas, mas não necessariamente de massas urbanas; segundo, porque não tem nenhuma tabela de horários a serviço de uma rede urbana de transporte sobre trilhos, cuja função, nesses casos, é colocar em movimento milhares de seres anônimos que, de dia e de noite, cruzam a cidade em várias direções, seja em direção ao trabalho, às compras, ao lazer etc.

A segunda razão tem a ver com o fato de que não seria difícil demonstrar essas novas sensibilidades caso lançasse mão desses equipamentos urbanos tomando por base a cidade do Recife, então representada como a única “metrópole” da região. Dentre outros fatores, porque encontrei muito material a respeito, inclusive muito material reelaborado, de segunda mão, que compõe o que tem se convencido chamar de fontes secundárias, a exemplo das ricas crônicas de Mário Sette enfocando o Recife antigo, largamente usadas no texto.

A terceira e última razão tem a ver com aquilo que parece ser o desafio maior deste trabalho, tratar do trem de ferro e das novas sensibilidades a ele associadas em relação a inúmeras localidades do interior onde o equipamento erige-se, na maior parte dos casos, como um dos poucos elos de ligação com o mundo exterior, sem o qual nenhum sinal da então decantada “civilização” chegaria por ali.

Nos dois capítulos restantes, respectivamente V e VI, o enfoque recai exatamente sobre o trem de ferro e as novas sensibilidades a ele associadas, a exemplo das

mudanças de ritmo que se traduzem pela emergência de um novo espaço-tempo. A meta aqui, conforme ligeiramente anunciado acima, é checar as representações acerca das novas sensibilidades provenientes do impacto cultural provocado pelo trem de ferro na vida cotidiana local.

## **CAPÍTULO I: DA PROBLEMATIZAÇÃO, HIPÓTESES E APORTE TEÓRICO**

O quadro que se desenhará a seguir tem por finalidade levantar questões teórico-metodológicas acerca de duas variáveis muito bem definidas, uma que pensa o trem de ferro do ponto de vista das tramas político-econômicas, outra que o relaciona a práticas e concepções culturais.

Trata-se de esboçar um problema geral e uma grande hipótese de trabalho, acrescidos do devido aporte teórico, relativamente a cada uma das duas variáveis mencionadas. Mas por que apresentá-las separadamente, como se fossem instâncias estanques? O motivo é simples. É que o sentido aqui atribuído às práticas político-econômicas difere do sentido atribuído às práticas culturais. Por práticas culturais deve-se entender, aqui, os novos ritmos temporais ou as novas sensibilidades provenientes do contato de inúmeras comunidades nortistas com o trem de ferro e outros signos modernos a eles relacionados, amplamente representados por sua elite letrada, com destaque para sua produção em forma de poesias, crônicas, romances e memórias. Enquanto isso, as tramas político-econômicas têm a ver com o comportamento de certos indivíduos e/ou grupos de interesses, cuja prática política, em especial no que toca à ação parlamentar, caracteriza-se por toda uma teatralização, sendo raro os que não advogam em causa própria embora afirmem o contrário, jamais assumindo que fazem um uso privado do público.

Mas não se pense que essas duas variáveis, como pode se pensar à primeira vista, são instâncias estanques. Primeiro, porque os próprios autores intelectuais dos projetos ferroviários em suas tramas político-econômicas, costumam decantar o trem de ferro como instrumento de “civilização” não só do ponto de vista das vantagens econômicas, como também das vantagens nos vários âmbitos da vida. Segundo, porque a experiência ferroviária, enquanto experiência histórica efetiva em determinado tempo e lugar, em nenhum momento opera à base de vantagens econômicas de um lado, separadas de vantagens não econômicas de outro. No caso, ler as práticas político-econômicas e/ou culturais conforme sugerido acima é tão-somente uma escolha, uma escolha que depende da forma como o pesquisador em história constrói um problema a partir de seus referenciais teóricos e do que as fontes respectivas têm a lhe dizer.

## 1. Das tramas político-econômicas: problema, hipótese e aporte teórico

Quero informar que faz alguns anos que venho namorando com a problemática em questão. Tudo começa em 1991. Na ocasião, redigia uma dissertação de mestrado sobre o vínculo ferrovia/algodão na Paraíba, um trabalho típico de história econômica, bem parecido com os congêneres que tratam do vínculo ferrovia/açúcar ou ferrovia/café.

Em contato com a bibliografia trabalhada à época, duas obras sugerem essa problemática. Uma delas, escrita por um historiador “diletante” e publicada em 1984, mas nem por isso menos digna de nota, intitula-se **O Norte Agrário e o Império**, na qual consta um alentado capítulo sobre estradas de ferro relativo ao “Norte agrário”, incluindo aí a parte composta pelas províncias que vão do Maranhão à Bahia, o Nordeste<sup>43</sup> dos dias atuais.

No capítulo referido, que reputo um dos estudos mais consequentes sobre estradas de ferro na região, o autor aborda a política ferroviária adotada em cada província nortista, explorando particularmente as articulações políticas no âmbito dos embates parlamentares na então Corte imperial. Sendo um texto bastante original, porquanto recorre basicamente aos anais da Câmara dos Deputados e do Senado e a relatórios ministeriais, fontes que cita em profusão, é de lamentar que tenha se restringido às duas últimas décadas da fase imperial.

Em certo trecho o autor exemplifica de que modo as bancadas das províncias nortistas se articulam no Parlamento para “arrancar” as concessões ferroviárias. “*Se a Bahia,*

---

<sup>43</sup> No período correspondente ao recorte temporal deste trabalho, isto é, 1880-1925, o termo Nordeste está ausente em sua maior parte, pois não é possível encontrá-lo antes de 1909, pelo menos não nos dados coletados e que estão à minha disposição. Até o começo do século XX a divisão regional do espaço brasileiro ainda não apresenta as cinco macro-regiões hoje existentes. Ao contrário, o território brasileiro é dividido, à época, em dois grandes blocos monolíticos, conhecidos pelos termos genéricos Norte e Sul. Portanto, todas as referências que fizer, neste trabalho, aos nove Estados que compõe o Nordeste atual, sou obrigado a usar a nomenclatura Norte ou nortista, uma vez que a idéia de Nordeste só toma corpo como algo institucionalizado já na década de 1920. Para um maior aprofundamento da questão, ver o trabalho de Durval Muniz de Albuquerque Júnior, no qual o autor defende a tese da invenção recente do Nordeste, mais precisamente uma invenção imagético-discursiva produzida a partir dos anos 1920 (Cf. ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes*. Recife: FJN/Massangana; São Paulo: Cortez, 1999, passim). Devo esclarecer, no entanto, que uso o termo Norte ou nortista não para designar o Norte enquanto bloco monolítico, mas à porção recortada do discurso da seca, composta pela maior parte das províncias que compõe o Nordeste atual. Essa porção, associada à imagem do “sofrimento”, embora só na década de 1920 tome corpo como algo institucionalizado, tem seus contornos definidos ainda no tempo do Império, o que indica que ela já

*Pernambuco e as províncias satélites [Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte...] puderam obter recursos para suas ferrovias é que, graças ao jogo parlamentar, suas bancadas souberam arrancá-las como contrapartida de empreendimentos ferroviários que o Governo imperial desejava dotar as províncias do sul e para os quais necessitava o apoio das deputações ou das lideranças nortistas ou das lideranças partidárias da região*<sup>44</sup>.

Informa, em seguida, um sem número de exemplos desse jogo parlamentar, mostrando todo o bate-rebate que se instala no Congresso Nacional em torno do que intitula “*mística ferroviária*”, registrando o “*quinhão*” ferroviário inerente a cada uma das províncias nortistas e as que não faturam um palmo sequer dos trilhos “*redentores*”, esboçando uma idéia clara de o quanto os ânimos se inflamam quando se trata de disputar uma fatia dessas que são consideradas “*estradas messiânicas*”<sup>45</sup>.

Mas o texto em evidência tem lá suas fragilidades ou carências. Uma delas, é não fazer qualquer menção a esse ou aquele suporte teórico, como costuma acontecer nos trabalhos acadêmicos. Também tenho sérias divergências acerca de certas conclusões do autor, a exemplo de sua postura de que as ferrovias nortistas se caracterizam por “*traçados óbvios*”. Mas carências ou divergências à parte, o texto mencionado fornece pistas para abordar a questão ferroviária do ponto de vista de certas injunções políticas, e mais que isto, para associá-la a uma grande hipótese de trabalho, criando um problema em torno da questão.

A outra obra a que fiz alusão e que também sugere a problemática em questão é de autoria de um engenheiro ferroviário pernambucano. O trecho que segue é de fato sugestivo: “*Centenas de quilômetros de estradas [de ferro] foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades, para beneficiar ‘minha terra natal’*”<sup>46</sup>.

Trata-se de informação isolada, sem grandes pretensões, a não ser a de denunciar irregularidades praticadas nos negócios envolvendo estradas de ferro, por ele percebidas em sua experiência enquanto engenheiro do setor. É pena o autor não citar nomes de pessoas ou lugares ou não fornecer exemplos a respeito. Ademais, é uma denúncia tão-

---

não se confunde com o antigo Norte e que é esta distinção que remete à idéia de Nordeste.

<sup>44</sup> MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o império*. Brasília: Nova Fronteira, 1984, p. 195

<sup>45</sup> Cf. Idem, pp. 195 e seq.

<sup>46</sup> BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953, p. 23.

somente, não uma informação que contenha qualquer vínculo metodológico possível com uma tese acadêmica ou com alguma hipótese de trabalho.

Seja como for, essa informação dá o que falar. A partir dela começo a inquirir. Uma pergunta aqui outra ali, com o tempo a idéia vai tomando corpo, vai ficando robusta, em torno da qual começam a crescer as fontes, impressas ou manuscritas, grande parte usada em primeira mão, pois salvo as poucas referências bibliográficas acima aludidas, não adianta buscar maiores informações na literatura sobre estradas de ferro, pelo menos não em se tratando do recorte espaço-tempo inerente a este trabalho.

Concomitante com a tomada de corpo da problemática em evidência, aos poucos também vão se delineando algumas luzes teóricas. Refiro-me, em primeiro lugar, ao contato com a literatura teórica recente que reflete sobre a renovação historiográfica na França, nessas últimas décadas, mais precisamente no âmbito do que se convencionou chamar **terceira geração dos annales** ou **nouvelle histoire**.

Basta considerar que um dos pressupostos desse processo de renovação é exatamente o chamado **retorno à política**, como parte da trajetória mais ampla que leva a historiografia francesa a ir do “*porão ao sótão*”, expressão lapidar que traduz uma ruptura com a chamada **era Braudel**, cujos estudos priorizam o binômio economia e sociedade, numa típica história do “porão”. Trata-se, por assim dizer, de romper com a base econômica fazendo opção pela chamada superestrutura cultural<sup>47</sup>.

No que se refere especificamente ao pressuposto de um **retorno à política**, soa de forma estranha a palavra retorno. Pergunto: ele estaria a indicar que os novos historiadores negam radicalmente o programa dos annales, porquanto a política constitui um dos aspectos mais visados pela crítica que esse mesmo programa endereça à história erudita?

A resposta é negativa e isto por dois motivos. O primeiro tem a ver com a constatação de que, a rigor, sequer se poderia falar em tal “retorno”, pois se é pertinente a crítica de negligência ao político quando endereçada ao do grupo dos annales tomado como todo, isto em relação às duas primeiras gerações, a crítica se esvai quando pensada em relação a alguns historiadores em particular. É o caso, por exemplo, de Marc Bloch na primeira

---

<sup>47</sup> Cf. BURKE, Peter. *A revolução francesa da historiografia: a escola dos annales (1929-1989)*. Tradução de Nilo Odália. São Paulo: Editora UNESP, 1991, pp. 81 e seq.

geração, cujo livro **Os Reis Taumaturgos** “foi escrito como uma contribuição à história das idéias de monarquia”, sem dúvida um trabalho diferente de tudo que fora produzido até então no campo da história política. De fato, é no mínimo ousado da parte de Bloch eleger como objeto de estudo, no começo dos anos 1920, a crença coletiva de que os reis – tanto na França quanto na Inglaterra, entre a idade média e o século XVIII –, com um simples “*toque real*”, podiam curar os doentes de escrófula, um tipo de doença na pele, toque que se fazia acompanhar de todo um ritual<sup>48</sup>.

Sem dúvida um livro bastante inovador em termos metodológicos, em particular por sua condição de primeira grande contribuição a uma antropologia histórica, explicando-se, por assim dizer, a pretensão do autor em fazer uma histórica do “*milagre régio*” e da crença nesse milagre, valendo-se, para o estudo desse último aspecto, de James Frazer, seu “*principal guia em antropologia*”. Assim, a grande inovação de Marc Bloch, em **Os Reis Taumaturgos**, é ter se tornado antropólogo, sendo considerado o pai da antropologia histórica hoje em voga<sup>49</sup>.

O outro motivo pelo qual não se pode falar em retorno à política, tem a ver com a constatação de que esse “retorno” é de outra natureza, bem diferente da perspectiva antes adotada pelos **eruditos**. No caso, o que buscam esses últimos senão a preparação de monumentais histórias de reinos ou dinastias, retratando as realizações que julgam “gloriosas” por parte de seus monarcas, generais ou diplomatas? O que se busca hoje, ao contrário, é o estudo do comportamento dos atores sociais responsáveis pelas ações políticas e sua representação imaginária, em particular no tocante à fabricação dos chamados símbolos do poder e dos meios que recorrem para que tais ações ou símbolos sejam aceitos favoravelmente, sem contestação. Daí a preocupação do novo historiador político em “*desvendar mitos, ritos e símbolos que a sociedade resgata e a política coloca em ação*”. Os diversos cerimoniais ligados ao universo político – a exemplo de posses, desfiles ou funerais – são um bom exemplo das possibilidades que o novo campo de estudo apresenta em termos da apreensão de ritos e símbolos<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> Cf. Idem pp. 28-29 e 100.

<sup>49</sup> Cf. LE GOFF, Jacques. “Prefácio”. In Bloch, Marc. *Os reis taumaturgos: o caráter sobrenatural do poder régio, França e Inglaterra*. Tradução de Júlia Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, pp. 16 e seq.

<sup>50</sup> Cf. RIBEIRO, Maria Eurydice de Barros. “A volta da história política e o retorno da narrativa” In SWAIN,

A crítica de que os historiadores da 1ª e 2ª geração dos *Annales* negligenciam a história política também se esvai se lançamos mão da obra de Goubert, historiador vinculado à chamada **era Braudel**. É certo que Beauvais, livro que resulta de sua badalada tese, é prioritariamente um trabalho de história social e econômica. Entretanto, não pode ser taxado de um historiador “*não político*”, bastando considerar, a respeito, dois textos de sua autoria, “*um livro que escreveu sobre Luís XIV e um estudo sobre o antigo regime no qual o segundo volume trata do poder*”<sup>51</sup>.

Em termos dos novos *Annales*, estudos recentes, indicam a preocupação com um “retorno” à política – não nos termos da história política oitocentista, conforme já explicado acima – a exemplo das contribuições de François Furet e Michel Vovelle no estudo da Revolução Francesa e Marc Ferro no da Revolução Russa. Todavia, tudo leva a crer que a história política em termos dos novos *Annales*, teria avançado pouco sem as contribuições de Maurice Agulhon, figura de destaque nesse domínio da história. Chama a atenção, por exemplo, sua análise, no âmbito da cultura popular e de elite, do imaginário republicano francês e seu simbolismo a partir do ano da revolução (1789). Trata-se de sua ênfase nas mudanças de significado na imagem de Marianne, personificação maior da idéia de república em França<sup>52</sup>.

A idéia de que a nova história política encerra novas problemáticas, em especial no tocante à preocupação com o simbolismo e com o imaginário, remete à aproximação entre antropologia e análise do fenômeno político, aproximação visível, por exemplo, no já mencionado Maurice Agulhon, conforme trecho citado por certa historiadora brasileira: “*um poder político [...] não é somente composto de homens que instauram e que manobram certas idéias e procedem a certas ações. Ele visa a fazer se reconhecer identificar e, se possível, ser favoravelmente apreciado, graças a todo um sistema de signos e emblemas*”<sup>53</sup>.

Embora não mencione a palavra antropologia, salta aos olhos, nessa fala, a preocupação com o simbólico ao se eleger o fenômeno político como objeto de estudo. Mais do que descrever ou analisar as ações próprias dos homens num sistema de poder dado,

---

Tânia Navarro. *A história no plural*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994, p. 100

<sup>51</sup> Cf. BURKE, Peter. Op. Cit., p. 101.

<sup>52</sup> Cf. BURKE, Peter. Op. Cit., p. 102-103.

<sup>53</sup> Citado em RIBEIRO, Maria Eurydice de Barros. Op. Cit., p. 106.

importa analisar os recursos simbólicos mais recorrentes para fins de tornar essas ações aceitas coletivamente, o que equivale a dizer, para aceitação desse sistema de poder. Refletindo com R. Firth, por exemplo, raciocinar em termos antropológicos é evitar pronunciar-se sobre a realidade última. Para ele, *“a questão está em estudar as formas de expressão simbólica para tentar compreender o sistema de idéias que exprimem a ordem desse sistema e os efeitos provocados pelo uso desses conceitos simbólicos”*<sup>54</sup>.

Ainda em termos antropológicos, vale a pena checar certa conclusão de Geertz sobre o simbolismo do poder. Após explorar um sem-número de exemplos a respeito, o autor conclui que certas características do político, a despeito do desaparecimento dos tronos, se mantêm como elementos essenciais. Para Geertz, *“embora mudem tanto a estrutura como as expressões da vida social, não mudam as necessidades internas que lhes dão vida”*. Com isto, mesmo com *“os tronos fora de moda”*, assim como *“os cortejos e a pompa”* a autoridade política não consegue se definir ou *“fazer suas asserções”* sem uma *“estrutura cultural”*, o que, em termos antropológicos, significa dizer sem a recorrência a um vasto quadro de significações simbólicas. Daí Geertz opinar que *“um mundo totalmente desmitificado é um mundo totalmente despolitizado”*<sup>55</sup>.

Certo autor francês, que compreende por história política hoje aquela em que a *“esfera do político é o lugar da articulação do social e de sua representação”*<sup>56</sup>, levanta uma importante questão de método. Trata-se de aplicar à história política hoje o que ele denomina de *“abordagem compreensiva”*, a qual *“implica em reconstruir a forma como os atores elaboram sua compreensão das situações, em detectar as recusas e atrações a partir das quais os atores pensam sua ação, em desenhar a árvore dos impasses e das possibilidades que estrutura implicitamente seu horizonte”*. É, mas retratar tudo isto não significa distanciar-se do universo estudado, limitando-se a uma *“abordagem ‘objetivista’ que pressupõe da parte do historiador que ele paire acima e domine, do exterior, um objeto inerte”*<sup>57</sup>.

Não limitar-se a uma *“abordagem objetivista”*, eis uma questão crucial. Isto

<sup>54</sup> Citado em HAROCHE, Claudine. *Da palavra ao gesto*. Tradução de Ana Montoya e Jacy Seixas. Campinas: Papyrus, 1998, p. 91.

<sup>55</sup> Cf. GEERTZ, Clifford. “Centros, reis e carisma: reflexões sobre o simbolismo do poder”. In *Saber local: novos ensaios de antropologia interpretativa*. Tradução de Vera Mello Joscelyne. Petrópolis: Vozes, 1998, p. 214.

<sup>56</sup> Cf. Pierre Rosanvallon. “Por uma história conceitual do político”. Tradução de Paulo Martinez. In *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH/Contexto, vol. 15, n. 30, 1995, p. 16.

significa que o historiador deve entabular com esses atores, através das fontes que falam de comportamento político, um intenso diálogo, permanecendo “*imerso nas questões estudadas*”. Todavia, isto não implica sair em defesa daqueles que se revelam simpáticos aos olhos do intérprete ou pelos quais “*pode se sentir atraído*”. É que envolver-se com as “*questões estudadas*” não significa que o intérprete não mantenha um certo distanciamento dos atores e/ou autores estudados, que permita pensar as “*zonas escuras*” e/ou as suas “*contradições*”<sup>58</sup>.

O referencial da nova história política, no âmbito da nouvelle histoire, associado às sugestões de Pierre Rosanvallon ou de estudos antropológicos sobre o simbolismo do poder, conforme resumidamente mostrado acima, constituem um primeiro gancho teórico, **um pequeno facho de luz no fim do túnel**, mas suficientemente forte para indicar o caminho rumo à delimitação do problema.

Se ao novo historiador compete desvendar mitos, ritos ou símbolos que a política põe em ação, esses dois últimos em particular interessam neste trabalho. Foi pensando neles, a partir do que as fontes iam informando a respeito, que senti necessidade de mais alguns vãos teóricos, a exemplo do contato com reflexões que pensam o fenômeno político em seu vínculo com a idéia de teatralização.

A esse respeito, uma primeira reflexão pode ser feita com José Murilo de Carvalho, o qual reflete sobre as tramas do político no Império do Brasil, chamando a atenção, a partir de representações de época, para seu “*aspecto teatral*” ou de prática marcada pelo “*fingimento*” ou simples “*fazer de conta*”. Tais representações são buscadas primordialmente na obra de dois intelectuais e políticos do Império, Ferreira Vianna e Joaquim Nabuco.

Em relação ao primeiro, por exemplo, José Murilo dialoga especialmente com **A Conferência dos Divinos**, texto em que a própria forma teatral (trata-se de uma peça de teatro na qual o Imperador do Brasil aparece como figurante, ao lado de Nero e de um terceiro monarca, numa esquisita conferência) é chamada para satirizar a política imperial em sua condição de “*representação teatral*” ou prática marcada pelo “*fingimento*”. Quanto a Joaquim Nabuco, o diálogo é estabelecido em particular com o texto **O Abolicionista**, no qual a política imperial é caracterizada “*como um jogo de aparências, de falsas realidades, de*

---

<sup>57</sup> Idem, pp. 17-8

<sup>58</sup> Cf. Idem, p. 18.

ficção”<sup>59</sup>.

Deixando claro que o fenômeno não é exclusivo do Brasil, José Murilo se ancora em textos de Clifford Geertz, nos quais o antropólogo americano reflete sobre o que há de comum entre política e teatro em certa experiência que estudou na África oitocentista. Trata-se da idéia de Estado teatro ou Estado espetáculo em Bali, onde o *“lado teatral da política é examinado nos rituais coletivos, onde ele é mais óbvio”*. Sendo Clifford Geertz o autor que mais extensamente teria estudado o fenômeno, José Murilo de Carvalho não só o utiliza como matriz teórica para pensar o fenômeno no Brasil como parece corroborar com Geertz no tocante à constatação de que a *“metáfora teatral”* extrapola essa ou aquela experiência particular, acreditando que pode se aplicar ao *“fenômeno político em geral”*, conforme a caracterização que segue: *“a representação política tem em si elementos que podem ser comparados à representação teatral. Ambas as representações se exercem em palcos montados, através de atores que têm papéis conhecidos e reconhecidos. Há regras de atuação, há enredo e, principalmente, há ficções. Em política, a primeira ficção é a própria idéia de representação. De fato, é preciso admitir um grande faz de conta, é preciso crença para aceitar que alguém possa falar autenticamente por milhares de pessoas”*<sup>60</sup>.

Mesmo correndo o risco de ser acusado de seguir um viés estruturalista, como parece ser o caso dos que seguem a trilha da antropologia política, estou convencido de que a hipótese do Estado espetáculo ou da teatralização política é válida exatamente porque pode ser testada em inúmeras experiências sociais pelo mundo afora, servindo como referência para a caracterização da vida política em diferentes sociedades, mesmo distantes no tempo e no espaço, inclusive atuais. Entretanto, na condição de historiador, não poderia deixar de chamar a atenção para o fato de que essa hipótese só tem alguma validade se forem respeitadas as devidas condições de cultura, tempo e lugar, sem dúvida o mandamento número um dos profissionais da história.

Partindo da idéia de *“teatrocracia”*, atribuída a Nicolau Evreinov, um *“russo de múltiplos talentos e atividades”*, certo antropólogo francês é de opinião que *“todo sistema de poder é um dispositivo destinado a produzir efeitos, entre os quais os que se comparam às*

---

<sup>59</sup> Cf. CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de sombras: a política imperial*. São Paulo: Vértice, Rio de Janeiro: IUPERJ, 1988, pp. 162 e seq.

<sup>60</sup> Cf. Idem, p. 166.

*ilusões criadas pelo teatro*". Daí a fórmula, proposta por esse antropólogo, de que a aceitação de um sistema de poder "*resulta em grande parte das ilusões da ótica social*", ou seja, um sistema de poder não se perpetuaria sem que seus dirigentes, a exemplo do príncipe nas propostas políticas de Maquiavel, se transformem em atores políticos, com capacidade para produzir imagens, ante os governados, que lhes sejam totalmente favoráveis, jamais apresentando o "*poder desnudo*" ou revelado em toda sua "*transparência*", pois essa é uma imagem que levaria os governados a se decepcionarem com o sistema político vigente<sup>61</sup>.

Seguindo de perto as pegadas do mencionado antropólogo, são inúmeros os canais de expressão da teatralização política. Por exemplo: na ditadura de Savonarola, nos fins do século XV em Florença, o poder desse governante é "*teatral na acepção mais imediata do termo*", cujos efeitos teriam sido produzidos por toda uma "*máquina oratória*". Dizendo-se "*inspirado por Deus*" ou uma espécie de embaixador "*junto à virgem*", o monge Savonarola constrói a imagem de uma Florença submetida à "*realeza do Cristo*", uma "*cidade divina*", de onde deve ser erradicada todo o "*luxo*" e todo o "*mal*", devendo permanecer apenas o que é virtuoso. E mais: o fato de que "*ele fala e é obedecido*", leva-o a transformar o "*imaginário em presença*", no sentido de que consegue implantar um amplo programa de moralização visando a formação de "*novos cidadãos*" florentinos<sup>62</sup>.

Outro canal pode ser o da ópera, a exemplo de certa experiência francesa do século XVII, onde o próprio rei Luis XIV, transformado em comediante, faz um uso político dessa forma de expressão teatral. É que a ópera, aqui, é "*concebida como uma expressão estética perfeita, uma arte mimética da natureza física e da sociedade monárquica*". Isto significa que a sociedade efetiva dos homens, sob a égide de Luis XIV em França, seria tal qual ali representada, isto é, uma sociedade marcada pela "*ordem*" e pelo "*esplendor*", com o monarca transformado no centro das atenções. Com isto, ela representa a ilusão de que tudo ali é harmonia<sup>63</sup>.

Ainda em termos de teatralização política há que chamar a atenção para aqueles que surgem de repente e são conduzidos ao poder como "heróis". Trata-se, no caso, de

---

<sup>61</sup> Cf. BALANDIER, Georges. *O poder em cena*. Tradução de Luiz Tupy Caldas de Moura. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982, pp. 5-6.

<sup>62</sup> Cf. Idem, p. 6.

<sup>63</sup> Cf. Idem, pp. 6-7.

“herói” que conquista a adesão do grande público não por ser considerado o mais capacitado para governar e sim em razão de sua “força dramática”. Ele simplesmente “aparece, age, provoca a adesão, recebe o poder”. Isto para não falar que a “surpresa, a ação e o sucesso são as três leis do drama que lhe dão existência”. Assim, não causa surpresa o fato de que, uma vez no poder, “ele engendra uma autoridade mais espetacular do que a rotineira”<sup>64</sup>.

Embora colocado de forma abstrata, sem descer a nenhuma sociedade em particular, não é preciso muito esforço para perceber a que dirigentes políticos o texto parafraseado se refere. É que volta e meia surgem, nessa ou naquela sociedade, “heróis” que proclamam sua condição de verdadeiros “salvadores da pátria”. Se assim não fosse, os homens não teriam cultuado, ontem como hoje, tantos ídolos. No século XX, por exemplo, que o diga o culto a um certo “guia genial dos povos”, idolatrado por milhares de “revolucionários” de plantão pelo mundo afora, culto que os levam a não percebê-lo como um cruel e sanguinário ditador em seu país; ou a idolatria a certo político brasileiro, sacralizado como o “pai dos pobres”, crença compartilhada por muitos como a mais pura verdade; também um certo “caçador de marajás” no Brasil, o qual recebe um voto de confiança de milhões de “cidadãos”, todos crentes de que aí estaria a solução para sua condição de “descamisados”. Neste último caso, como é do conhecimento de todos os brasileiros jovens e adultos dos anos 1990, o Sr. Collor de Melo, antes um obscuro político alagoano, cai nas graças do chamado “quarto poder” no país e em pouco tempo se transforma em “herói” nacional, o homem que iria combater os corruptos, perseguir os privilegiados “marajás”, dar vez aos pobres e dotar o Brasil dos elementos necessários à sua transformação em país “moderno”. Tudo jogo de cena, tudo teatralização. Sua aparição em público, então, constitui um espetáculo à parte. Sua aparição, por exemplo, ao lado de Frei Damião de Bozanno, em horário nobre na TV, chega a ser hilariante. O Frei, já entrado em anos, doente, quase sem voz e mal se mantendo em pé – resultado de sua peregrinação missionária, durante décadas, por todos os rincões do Nordeste, sempre seguido, em cada localidade, por milhares de fervorosos fiéis –, sem ter noção do porquê de sua presença ali, serve para que o então “caçador de marajás” venda a imagem – digna, sem dúvida, de um grande ator – de católico fervoroso, merecedor, por assim dizer, dos votos de milhões de crentes nordestinos seguidores do santo homem que está ali ao seu lado.

---

<sup>64</sup> Cf. *Idem*, p. 7.

Ainda de acordo com o citado antropólogo, há um tipo de “herói”, este ligado às “formas contemporâneas” de poder, que explora a imagem de detentor das “forças históricas”, as quais diz conhecer, sendo capaz pois de “dominá-las e tornar seus efeitos positivos”. A teatralidade política se faz presente, aqui, na capacidade do dirigente em produzir imagens que convençam a maioria de que está assegurado um futuro irradiante para a sociedade em que vive. “O recurso ao imaginário está na convocação de um futuro em que o inevitável se transformará em vantagem para o maior número de súditos. As luzes da cena do futuro iluminam a do presente”<sup>65</sup>.

Aqui também o autor não desce a nenhuma sociedade em particular para iluminar a abstração. Todavia, mais uma vez não é preciso grande esforço para imaginar um sem-número de situações, ontem como hoje, de dirigentes políticos que apresentam, em suas plataformas de governo – mais visíveis ainda antes de ascenderem ao cargo -, provas, que dizem ser concretas, de que tais ou quais metas serão alcançadas no futuro. A teatralização política é levada aqui ao seu mais alto grau, conquanto trata-se de fazer crer que um futuro promissor pode ser traçado de antemão, contando muito, para tal convencimento, o tom com que o argumento é exposto, que deve ser enfático, e o gestual ou expressão facial, que devem transmitir segurança, firmeza etc.

Em se tratando do objeto de estudo em questão, particularmente no que toca às tramas político-econômicas em prol desse ou daquele empreendimento ferroviário, a idéia de teatralização política nos termos acima cai como uma luva. Nas casas parlamentares, em particular, conta muito a ênfase e a força do argumento em defesa de uma estrada de ferro como a “redenção” futura de certas localidades ou mesmo de províncias inteiras ou Estados. Mas não assim, gratuitamente. Os argumentos, além de expostos enfática e dramaticamente, devem vir acompanhados de “provas” quanto à viabilidade do empreendimento, em especial no tocante as duas variáveis que seguem: 1) “prova” de que o empreendimento é viável porque provocará tais ou quais mudanças nas relações de troca, beneficiando esse ou aquele produto de exportação ou essa ou aquela praça de comércio, tudo matematicamente projetado; e 2) “prova” de que as “mazelas” hoje existentes, a exemplo da fome e flagelo provenientes das secas, deixarão de existir caso o “benefício” seja concedido. No caso, são variáveis que podem

---

<sup>65</sup> Cf. Idem, pp. 7-8.

vir isoladamente ou simultaneamente no decorrer de uma única fala, embora seja mais usual o predomínio de uma delas em cada fala.

De fato, há tudo isto por ocasião dos embates políticos em torno das cobiçadas estradas de ferro. Uma vez na ordem do dia a questão dos rateios ferroviários, de imediato todos que se dizem representantes da nação começam a disputar um lugar no grande palco armado para esse fim, palco que não é outro senão o plenário do Parlamento. Uns, jocosamente, provocam risos na “platéia”; outros, ódios e imprecações da parte dos adversários políticos e aplausos e felicitações da parte dos aliados; outros ainda, representam tão bem o seu papel, com atuações de tal modo brilhantes, que deixam os espectadores embevecidos, provocando o aplauso geral; uns tantos, ao contrário, representam mediocrementemente, não merecendo sequer uma contra-cena, como se não fossem dignos daquela “casa de espetáculo”, mas que continuam a entrar no palco assim mesmo.

Todos, no entanto, têm algo em comum, falar como representantes do povo de seu lugar ou da província (ou Estado) de origem, mesmo que não tenham nenhuma identificação com esse mesmo povo que dizem representar ou que há décadas, como ocorre com freqüência dentre eles, tenham deixado de visitar sua terra natal, nem em época de eleição, pois não há necessidade de sua presença real para serem acionados os colégios eleitorais que os elegem, bastando, para tal, que se mantenham como fiéis escudeiros dos interesses de suas respectivas famílias, responsáveis por sua permanência junto às principais esferas do poder. Esta é a parte ficcional por excelência, falar em nome do povo do lugar de origem quando na verdade estão falando em seu próprio nome e daqueles que representam de fato, sua família e aliados ou amigos.

Outro aspecto puramente ficcional, por ocasião desses embates, tem a ver com a defesa veemente de propostas cujos autores sabem não ter qualquer fundamento. Haja encenação para tentar tornar verdadeiro o que é pura ficção. É o caso, por exemplo, das projeções fictícias sobre o rendimento que tal ou qual ferrovia obteria no futuro ou dos argumentos em prol de orçamentos relativos ao custo de construção de tal ou qual ferrovia, então apresentados como verdadeiros, quando seus defensores têm consciência de que são pura invencionice.

Também há a considerar que há toda uma teatralização por ocasião da defesa apaixonada de certas posturas que ainda ontem haviam sido objeto de severas críticas por parte

dos mesmos atores que estão a defendê-las quando situados em outra conjuntura. Essa prática ocorre com frequência por ocasião das mudanças de gabinetes. As mesmas posturas antes criticadas pela oposição são defendidas quando deixam de ser oposição. Por exemplo: se um determinado projeto ferroviário, encaminhado pelo gabinete de plantão a partir de representações dos aliados políticos, é criticado pela oposição por ser um projeto que implica em gastos excessivos, um ônus que o Tesouro não pode suportar, essa mesma oposição, na situação quando da mudança de um gabinete aliado, sai em defesa de projetos ferroviários usando argumentos contrários aos que usara antes.

Não há dúvida de que esses embates são embates entre pares – e aqui mais uma vez toda uma teatralização se faz presente -, onde supostos inimigos de ontem são aliados hoje e vice-versa. Todavia, o fato de as ferrovias serem consideradas empreendimentos extremamente caros, com sério ônus para o Tesouro no tocante ao pagamento de elevadas taxas de juros sobre o capital levantado, faz com que tornem-se equipamentos disputados a ferro e fogo para centenas de áreas nas diversas províncias (depois Estados) do país. O fato de que são muitos os pedidos de construção ferroviária e em número bastante reduzido aqueles efetivamente conquistados, aliado ao fato de que trata-se de um equipamento que desperta interesses de toda ordem, faz com que tenham sido disputadas nos termos aludidos.

Todavia, mais que historiar relações conflituosas em torno desses disputados equipamentos modernos, procuro verificar o comportamento político dos interessados, buscando, em especial, analisar as estratégias político-discursivas a que recorrem para alcançar seus objetivos, estratégias que se expressam por meio de uma série de jogos verbais ou de cena, próprios da teatralização política elevada ao seu mais alto grau, do tipo que encerra propósitos bem diferentes dos que costumam encenar.

Trata-se, conforme acurada análise de Roger Chartier em relação ao Antigo Regime em França, de “*formas de teatralização*” que implicam em uma “*perversão da relação de representação*”. Embora o autor ali se refira à teatralização da vida social como um todo e não só à teatralização política, a análise é perfeitamente extensiva a esta última modalidade de teatralização. No caso, a “*perveção da relação de representação*” tem a ver com qualquer forma de representação que não pinte “*adequadamente o que é seu referente*”. Nesses termos, ela mascara a coisa representada. E quando há “*fraqueza de imaginário*”, no sentido de aceitar-se como verdade o que não passa de “engodo” ou de não se perceber o

mascamamento aludido, então a representação, “*assim desviada*”, “*transforma-se numa máquina de fabricar respeito e submissão*”.<sup>66</sup>

Sem dúvida, temos aqui uma matriz teórica importante para pensar o próprio objeto de estudo em questão. Não é à toa que uma das características de inúmeros empreendimentos ferroviários na área estudada, é seu vínculo com práticas e representações que remetem aos interesses de pessoas poderosas do mundo da política e da economia, que desconhecem obstáculos quando o assunto é a garantia desses interesses, inclusive usando e abusando de argumentos que dizem ser verdadeiros e que não passam de pura ficção. Dai os traçados ferroviários serem preparados não segundo a ótica racionalizadora da engenharia ou do cálculo, mas segundo a ótica utilitarista do interesse pecuniário imediato, expresso na forma de ganhos pessoais, uma vez que os interessados, dos concessionários aos proprietários rurais, costumam fazer seus próprios cálculos.

O resultado de tudo isto, conforme demonstração abaixo, é a instalação de pequenas ferrovias provinciais – mantendo-se a maioria, por muitos anos, isoladas umas das outras, e também por muitos anos circunscrita às capitais de província e áreas adjacentes –, todas marcadas por poderosos interesses de pessoas de prestígio e do grupo que representam, interesses que se colocam acima de qualquer aspiração de natureza pública, explicando-se, por assim dizer, traçados ferroviários que representam uma enorme “sangria financeira” aos cofres do Estado, caracterizando o que chamaríamos hoje de obras superfaturadas. Isto para não falar no tráfico de influências no âmbito da administração ferroviária, na precariedade dos serviços etc.

## **2. Das práticas e concepções culturais: problema, hipótese e aporte teórico.**

Além das tramas político-econômicas referidas no item anterior, há que refletir sobre uma série de práticas culturais e respectivas representações em torno do tema em questão. Ocorrendo ao mesmo tempo que aquelas tramas ou práticas político-econômicas, as culturais não podem ficar de fora de uma abordagem que tem a pretensão de focalizar a

---

<sup>66</sup> Cf. CHARTIER, Roger. “O mundo como representação”. In *Estudos Avançados* nº 11, v. 5, janeiro/abril de 1991, pp.185-186.

experiência ferroviária em sua relação com o moderno, em particular com todo um imaginário do trem que o representa como ícone da vida moderna. Isto para não falar que essas práticas culturais - aqui expressas na forma da aquisição de novos hábitos, atitudes ou ritmos na vida cotidiana, decorrentes do impacto que o equipamento provoca no seio das comunidades -, começam a tomar corpo antes mesmo da novidade tornar-se realidade nesse ou naquele lugar, tudo em decorrência da expectativa que se gera com o simples anúncio de que o trem de ferro está para chegar.

De fato, o simples anúncio de que uma comunidade dada poderia ser contemplada com o "benefício" - seja por intermédio de especulações na imprensa ou instâncias parlamentares ou, coisa mais substancial, por intermédio de tal ou qual Decreto Presidencial, autorizando-o - é suficiente para movimentar o cotidiano local, já não se falando em outra coisa. Conforme será demonstrado no texto, há registros de criação de certos órgãos de imprensa com o fim exclusivo de fazer a defesa de uma determinada estrada de ferro, prática que contribui para alimentar o imaginário do lugar no tocante às vantagens decorrentes da efetiva instalação do equipamento. Há inúmeros exemplos a respeito. No momento, menciono o caso do jornal quinzenal *A Locomotiva*, criado em junho de 1880 na cidade de Piranhas, na então província de Alagoas. Trata-se de um jornal criado com o fim exclusivo de defender os interesses da estrada de ferro Paulo Afonso,<sup>67</sup> ainda em construção naquele momento e cujo ponto de partida é exatamente Piranhas, daí seguindo em direção à cidade de Jatobá (ponto terminal), já em Pernambuco, cuja inauguração ocorre em 1883.<sup>68</sup>

Embora auto-definindo-se, como se percebe em um dos editoriais de seu número de estréia, como um jornal votado "*quase exclusivamente à literatura*", reconhece que "*consagra algumas columnas*<sup>69</sup> *à parte noticiosa e aos interesses da estrada de ferro de Paulo Afonso*"<sup>70</sup> E não obstante se auto-proclame um jornal sem cor política, outro editorial,

<sup>67</sup> Cf. TENÓRIO, Douglas Apprato. Op. Cit., p. 126

<sup>68</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., p. 121

<sup>69</sup> Chamo a atenção para o fato de que todas as citações respeitarão a ortografia de época, com o uso da letra s onde hoje se usa z e vice-versa, com a repetição de consoantes em inúmeras palavras (ll, nn, mm) etc. Em se tratando da acentuação gráfica, um lembrete importante: na documentação de época, isto é, na documentação correspondente ao recorte temporal deste trabalho (1880-1925), só as palavras oxítonas são acentuadas. Logo, para manter-me fiel à ortografia de época, as citações relativas a esses materiais não contemplam acento gráfico nas palavras paroxítonas e proparoxítonas.

<sup>70</sup> Cf. "Piranhas, 1 de junho de 1880" (editorial). *A locomotiva*. Piranhas, 1 de junho de 1880, p. 1. In *Anexos*, parte não paginada. TENÓRIO, Douglas Apprato. Op. Cit.,

também no número de estréia, reportando-se ao Decreto n. 6.918 do poder Executivo, que autoriza a construção da estrada de ferro Paulo Afonso, não poupa elogios ao *"eminente estadista"* alagoano Cansação de Sinimbu, sob cuja influência tal Decreto teria sido publicado dois anos antes. *"Para a província das Alagoas (...), esta data constitue um padrão de eterna gratidão, uma pyramide histórica de immorredouras recordações, porque na página mais fulgente de sua vida social inscreve a primeira letra, da solução do magno problema do seu futuro engrandecimento"*. Daí *"A Locomotiva"* vir saudar, no segundo aniversário do Decreto, a *"sagração de uma idéia soberana"*, idéia que sepulta um passado coberto por um *"opaco véo"*, em contraste com o presente marcado por *"deslumbrantes raios"* de uma *"lâmpada perenne"*, a construção da estrada de ferro Paulo Afonso.<sup>71</sup>

Também há inúmeros casos em que as vantagens enumeradas vão além dos ganhos econômicos, conquanto aposta-se na emergência de novas idéias ou novos hábitos, inclusive com a função de educar ou "civilizar" as populações que habitam lugares "selvagens". Tais vantagens, em que pese o estereótipo, causam repercussão no seio da comunidade para onde é feito o anúncio de que um dia contará com o decantado instrumento do "progresso", repercussão que assume o caráter de sonho coletivo, que é alimentado e reavivado sempre que um político e/ou letrado local volta à carga falando das vantagens de se contar com uma estrada de ferro.

Em 1877, por exemplo, em certo órgão de imprensa da capital alagoana, em matéria dedicada às vantagens de se contar com uma estrada de ferro ligando a capital a vários pontos do interior, essas vantagens extrapolam claramente a escala meramente econômica. Se do ponto de vista econômico, a projetada ferrovia beneficiaria mutuamente capital e interior, este tirando proveito daquela e vice-versa, não seria menor sua importância em termos educacionais: *"(...) a instrução terá mais facilmente demanda, porque muitos serão os indivíduos habilitados que a ella se dedicarão, visto como cessarão o degredo ou desterro a que ora estão votados àqueles que não vivem pelo centro da capital"*.<sup>72</sup> Acrescente-se que o mesmo jornal, em tom empolado, já opinara, anos antes (1872), que os alagoanos tornar-se-iam *"um povo civilizado e não mais uma tribo de peles vermelhas"*.<sup>73</sup>

<sup>71</sup> Cf. "1<sup>o</sup> de junho". Idem.

<sup>72</sup> Citado em TENÓRIO, Douglas Apprato. Idem, p. 134

<sup>73</sup> Citado em TENÓRIO, Douglas Apprato. Idem, pp. 134-135

Estereótipo à parte, são posturas como as que acabamos de ver que alimentam o imaginário do trem em cada localidade para onde está sendo reivindicado. Neste sentido, sou levado a discordar da interpretação de Douglas Apprato Tenório em sua tentativa de ler esses materiais da imprensa da época. É que, para esse autor, os redatores dessas matérias, em seu "*festival de louvações*" ou "*exaltação excessiva*" ao novo invento, acreditam "*cegamente*" que este último constituiria um "*remédio eficaz para todos os males da economia e da sociedade*". Logo um "*fervor otimista e ingenuo*"<sup>74</sup>.

Para começar, o pesquisador não pode deixar se levar pela linguagem própria da época, com seus tons empolados, grandiloqüentes, dramáticos. Trata-se de provocar efeitos, e os letrados de então sabem carregar nas tintas para chamar atenção. Tudo não passa de jogo verbal para atingir o impacto desejado, uma encenação comum por ocasião dos embates em torno de um objeto tão disputado quanto uma estrada de ferro. Em outras palavras, aquilo que o autor considera "*fervor otimista e ingenuo*", não passa de jogo de cena, de pura teatralização, o que não significa que os referidos atores sociais não acreditem que a estrada de ferro implicaria em mudanças na sociedade local.

Na Paraíba, por exemplo, o colunista de um jornal da cidade de Campina Grande, em visita a certas localidades sertanejas no ano de 1909, não tem dúvida em afirmar que os estranhos que visitam os povoados sertanejos, como é o caso dele próprio, forma um "*real contraste*" com o aparecimento, nesses povoados, de uma "*multidão de camponeses trajando roupas mais ou menos exdruxulas, criando uma nota bello-comica (...)*". E deixando subtendido que o contraste é decorrente do fato de que esses povoados não contam com o trem de ferro ou com órgãos de imprensa, o colunista esclarece: "*E facilmente explica-se esse phenomeno que, segundo penso, terminará de todo quando a grande força civilizadora do século - a locomotiva - acordar com os seus berros estupendos todos os seres vivos dessas paragens semi-selvagens!*" Isto porque a locomotiva, "*similhante à imprensa, leva nas suas entranhas de aço todas [as] ideias progressivas da actualidade, todos os ensinamentos necessários à educação do povo*".<sup>75</sup>

<sup>74</sup> Cf. Idem, pp. 134-135

<sup>75</sup> PEIXOTO, José. "Idéias minhas" (coluna semanal). In *Jornal O Campina Grande*, 7 de março de 1909, p. 3

Ele, o colonista, vem de uma cidade que tem as duas coisas, trem de ferro e órgãos de imprensa, significando, com isto, que o povo de sua cidade, assim como ele próprio, já não é carente de certos ensinamentos necessários à adoção de práticas "civilizadas", como a que leva a saber se vestir "civilizadamente", de acordo com a última moda. Quer dizer, do lugar de onde vem nada lembraria aquelas "*paragens semi-selvagens*" próprias dos povoados sertanejos. Mas não tem problema, um dia o sertão também será "*civilizado*". É o que espera o colonista.

Imagens como a que acabo de ler são uma pequena amostragem do rico acervo que será explorado no tocante à problemática em questão, refletir sobre a experiência ferroviária nortista como uma experiência que pressupõe uma série de práticas culturais, ao lado de outras práticas também presentes nessa experiência. Refletindo com Chartier, trata-se de evitar certas oposições, como a que existia entre "*história sócio-econômica que atingia a realidade através dos materiais - documentos e uma história dedicada às produções do imaginário*". Para ele, a questão deve ser colocada em outros termos, conquanto trata-se, isto sim, de compreender como o objeto histórico - no caso em apreço, a experiência ferroviária nortista - é discursivamente produzido.<sup>76</sup> Portanto, não há realidade de um lado e representações de outro. Até porque, as representações imaginárias são parte do vivido<sup>77</sup>. Assim, mesmo quando hoje se estuda, em história, questões econômicas, não são elas em si que interessam e sim as práticas discursivas (logo, as representações) que as produzem em determinado contexto histórico.

Da maneira que tanto as práticas político-econômicas como as culturais serão focalizadas, neste trabalho, na ótica de uma história do imaginário, não havendo diferença, sob esse ponto de vista, entre uma e outra prática. Claro, imaginário definido segundo os termos de Jacques Le Goff, para quem "*uma história sem o imaginário é uma história mutilada e descarnada*". E isto por um motivo muito simples. É que enquanto um "*fenômeno coletivo, social e histórico*" ele "*alimenta o homem e fá-lo agir*". Assim considerado, o imaginário já não se confunde com qualquer forma de representação, pois se é certo que toda matriz

---

<sup>76</sup> Cf. CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: DIFEL, s/d, p.80.

<sup>77</sup> George DUBY esclarece que o imaginário, "*apesar de imaterial*", é um "*objeto extremamente real*" (Cf. DUBY, Georges. *A história continua*. Tradução de Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, Editora

imaginária se dá enquanto representação, nem toda representação possui traços imaginários. Ocorre que o imaginário, embora se dê enquanto representação, encerra uma perspectiva criadora, poética, não reprodutora, diferente pois da representação que se arvora como mera tradução imagética do real<sup>78</sup>.

Mas se tanto as práticas político-econômicas quanto as culturais, conforme deixo subentendido acima, terão o mesmo tratamento do ponto de vista metodológico, haja vista a preocupação com um enfoque voltado para as representações imaginárias, a mesma paridade não existe quando pensadas em termos dos benefícios para o conjunto dos atores sociais nessa ou naquela comunidade. É aqui que começa a diferença entre essas práticas, pois se as estradas de ferro, do ponto de vista cultural, podem ser pensadas em termos de benefícios para a comunidade como um todo, o mesmo não ocorre em sua relação com as práticas político-econômicas. Aqui, de acordo com o que já expus no item anterior, as estradas de ferro tornam-se objeto da cobiça pessoal e do interesse no lucro imediato ainda na fase dos rateios ferroviários ocorridos no âmbito da esfera pública. Já nesse momento prevalece uma ampla apropriação privada do público, em que indivíduos ou grupos de interesses se articulam para apropriar-se de uma fatia do chamado quinhão ferroviário.

Esse é o primeiro dos sentidos em que trabalho a diferença entre as mencionadas práticas. Mas há um segundo sentido em que trabalho tal diferença. Trata-se do confronto comunidade à comunidade, pois se é certo que as estradas de ferro, em termos econômicos, não provocam qualquer impacto em alguma delas, diferente de outras que se projetam rapidamente devido exatamente a esse impacto, não é menos certo que elas provocam, em termos culturais, um profundo impacto em todas elas.

Constitui lugar-comum, nas visões de época ou sobre a época, considerar que o trem de ferro teria contribuído, de um lado, para desagregar ou estagnar comunidades que tenham ficado às margens dos trilhos e, de outro, para tornar emergentes ou projetar (rumo ao "progresso") as que têm a sorte de contar com essas sonhadas linhas paralelas. A cidade de Mamanguape, na Paraíba, seria um exemplo marcante de comunidade que teria perdido seu antigo "fulgor comercial" pelo fato de ter ficado à margem do traçado ferroviário, isto em

---

UFRJ, 1993, p. 113.

<sup>78</sup> Cf. LE GOFF, Jacques. "Prefácio da 1ª edição". In *O imaginário medieval*. Tradução de Manuel Ruas. Portugal: Editorial Estampa, 1994, pp. 11-12 e 16.

razão de ter sofrido a concorrência do trem quando de sua chegada na vila de Independência (hoje Guarabira), na área do brejo, em 1884, cujos produtos exportáveis, com o novo transporte, passam a ser embarcados na mencionada vila, não mais necessitando da cabotagem naquela cidade do litoral norte paraibano<sup>79</sup>.

Assim, enquanto Mamanguape teria sido eclipsada em seu antigo "fulgor comercial" em razão de ter sido preterida quando da realização do "rateio" ferroviário em solo paraibano, teria ocorrido exatamente o oposto com as cidades que passam a contar com trem, a exemplo de Guarabira, Alagoa Grande, Itabaiana e Campina Grande. Epaminondas Câmara, numa visão de história claramente mecanicista, afirma que as cidades de Alagoa Grande e Itabaiana tornam-se as maiores cidades do interior paraibano tão logo são contempladas com o trem de ferro no ano de 1901, posição que passam a dividir com Guarabira, contemplada com o novo meio de transporte desde 1884. Mas essa posição privilegiada teria durado apenas até 1907, ano em que os trilhos se estendem até Campina Grande<sup>80</sup>.

O fato é que esses lugares-comuns, presentes especialmente nas obras que compõem a historiografia considerada mais tradicional na Paraíba e região, dão a entender que o novo meio de transporte é capaz de transformar, como num passe de mágica, todas as comunidades por ele alcançadas, em locais prósperos, em verdadeiros "eldorados".

É claro que a ênfase no poder "redentor" do trem tem a ver com uma certa estratégia, com um efeito que se quer conscientemente produzir. Algo parecido com a fala de certo político e escritor paraibano, que ao demonstrar a necessidade do trem de ferro no sertão do seu Estado, em 1923, assim se expressa: *"se essa faixa de terra ainda estivesse invia e despovoada deveria, a exemplo do que se pratica alhures, ser violada pela maravilhosa influência da locomotiva, pois que, assim, seria incorporada à civilização brasileira"*. Ora, se a *"maravilhosa influência da locomotiva"* justificar-se-ia nas condições descritas por que não reivindicá-la para uma área já conquistada e que não tem nada de deserta, conquanto é *"densamente povoada"* e se caracteriza por *"intensa atividade"*<sup>81</sup>?

<sup>79</sup> Essa questão é retomada no item 2 do capítulo III abaixo. Ver parte do texto referendado pelas notas 32 a 36.

<sup>80</sup> Cf. CÂMARA, Epaminondas. *Municípios e freguesias da Paraíba*. Campina Grande: Edições Caravelas, 1997, p. 73 (obs.: texto originariamente publicado em série, sob a forma de artigos, no jornal católico *A Imprensa*, isto no primeiro semestre 1946)

<sup>81</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. *A Paraíba e seus problemas*. 3ª ed. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, 1980, pp. 343-344 (Obs: A 1ª Edição é de 1923).

Mas para os que professam esses lugares-comuns, fica a interrogação: o que dizer de inúmeras localidades contempladas com o novo meio de transporte e que não sofrem qualquer impacto econômico? Por acaso, as vilas de Mulungu e Pilar, as primeiras do interior paraibano a contarem com o trem, respectivamente em setembro e dezembro de 1883 se tornam lugares prósperos economicamente falando? Essa prosperidade teria atingido também as vilas de Mogeiro e Ingá, contempladas com o trem de ferro em outubro de 1907?<sup>82</sup>

Portanto, caso procurasse demonstrar, em termos econômicos, o desempenho do trem de ferro nas inúmeras localidades (povoado, vila ou cidade) por ele contempladas, acredito que chegaria à conclusão de que, em algumas delas, o trem não provoca o decantado impacto, seja em seu movimento comercial ou economia rural. Se muitas delas, antes do trem, são pequenos povoados ou pequenas vilas, com um reduzido movimento comercial, continuam praticamente como tais quando o trem chega, não sofrendo qualquer impacto econômico digno de nota, não significando, com isto, que certas pessoas não sejam economicamente beneficiadas nessas localidades. É claro que também chegaria à conclusão de inúmeras localidades, devido ao trem, passam por profundas transformações econômicas, sendo visível o impacto a que tenho feito alusão.

Porém, o fato de que o enfoque aqui é outro; o fato de que o enfoque aqui tem a ver com mudança cultural, implica na seguinte constatação: o trem de ferro provoca um profundo impacto cultural nos vários lugares onde passa. Se do ponto de vista econômico, o novo meio de transporte projeta, por um lado, determinadas comunidades em detrimento de outras e, por outro, beneficia um número reduzido de indivíduos poderosos, geralmente vinculados a grupos de interesses, colocando esses interesses privados acima do interesse público, o mesmo não ocorre quando a questão é focalizada sob o aspecto cultural. A hipótese aqui é que o trem contribui, indistintamente, para mudanças no ritmo de vida de todas essas comunidades, envolvendo, de uma forma ou de outra, todas as classes ou indivíduos a elas pertencentes, cuja vida cotidiana é marcada por mudanças de hábitos ou comportamentos e por uma redefinição nas noções de espaço-tempo. É o que pretendo demonstrar em relação à problemática em questão.

---

<sup>82</sup> Informações detalhadas sobre o traçado ferroviário na Paraíba e região podem ser checadas no item 2 do capítulo III abaixo)

A argumentação de que me valho, em relação à problemática cultural, parece ser bastante original em se tratando de estudos sobre estradas de ferro na região, quiçá no Brasil. Tomar o trem de ferro como signo moderno ao qual estão relacionadas certas práticas culturais ou certos ritmos impostos à vida cotidiana, práticas e/ou ritmos responsáveis por uma nova noção do espaço-tempo, constitui sem dúvida algo inédito na forma de problematizar o tema.

E falar do trem de ferro enquanto signo moderno relacionado a mudanças de ritmo na vida cotidiana, mudanças que levam a uma redefinição da noção de espaço-tempo, é falar na experiência moderna, em especial ligada ao reino do urbano, como uma experiência que remete às novas sensibilidades no âmbito do vivido.

Devo esclarecer, neste ponto, que o sentido atribuído a essas novas sensibilidades tem a ver com as reflexões de Maria Stella Bresciani em torno das cidades em sua relação com o moderno, em particular no texto em que esta autora discorre sobre **As Sete Portas da Cidade**. Das 7 portas ali sugeridas, uma, em particular, me interessa diretamente. Refiro-me à quarta porta, na qual a autora, refletindo sobre a modernidade oitocentista, fala de uma *"reeducação dos sentidos do habitante da cidade"*, em relação à qual as palavras novo e nova têm sido utilizadas até a exaustão. De resto, é importante deixar claro que esses sentidos se expressam das mais variadas formas na experiência oitocentista, sendo inúmeros os autores que refletiam ou refletem sobre o assunto e com os quais torna-se enriquecedor estabelecer uma interlocução, a exemplo do filósofo Walter Benjamin sobre alguns temas em Baudelaire, E.P. Thompson sobre a questão do tempo e disciplina de trabalho na sociedade industrial, Alain Corbin sobre as novas sensibilidades olfativas etc. Isto para não falar de autores como Raymond Williams ou Peter Gay, que fornecem, cada um a seu modo, ótimas pistas para se trabalhar essas novas sensibilidades a partir de fontes nada convencionais, a exemplo da literatura de ficção, entrevistas médicas, diários íntimos etc<sup>83</sup>.

Seguindo as sugestões de leitura nesta quarta porta, não me faço de rogado, volta e meia recorro a um ou outro desse autores, ora utilizando-os como fonte ora como matriz teórica. Não pretendo fazer, aqui, uma discussão à parte sobre suas contribuições ao

---

<sup>83</sup> Cf. BRESCIANI, Maria Stella. "As sete portas da cidade". In *Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, São Paulo, Ano XI, nº 34, 1991, pp. 10-15

estudo das sensibilidades modernas. Lembro, contudo, que algumas dessas contribuições aparecem disseminadas no texto, a exemplo da leitura do poema intitulado **A uma Passante**, poema da autoria de Baudelaire (contido em **As Flores do Mal**) que, na interpretação de Walter Benjamin, se presta à compreensão do tema da modernidade no poeta francês, em particular no tocante à experiência da cidade moderna como algo que provoca choque, impacto<sup>84</sup>.

Não há dúvida que a maior preocupação deste trabalho é focalizar as novas sensibilidades relacionadas a um dos principais signos da modernidade, o trem de ferro. Entretanto, o fato de que é praticamente impossível falar em trem de ferro sem falar em outros signos modernos, e isto pela simples razão de que alguns desses signos estão diretamente a ele associados, possibilita a ampliação do leque para além do objeto específico. Por isto mesmo, o texto conta com um capítulo inteiro (capítulo IV) para tratar das novas sensibilidades urbanas no Norte relativamente a uma série de outros signos modernos, em especial as novas sensibilidades decorrentes da convivência das populações com signos que, tanto quanto o trem de ferro, traduzem aceleração, ou com signos que remetem à idéia de conforto, não esquecendo dos que se relacionam com a emergência de vida pública noturna. No conjunto, a preocupação aqui é com as representações em torno do impacto que o trem a vapor e outros signos modernos provocam na vida cotidiana local, representações filtradas das falas ou imagens produzidas por certos leitores da experiência urbana nortista (poetas, cronistas, romancistas, dentro outros) e que são usadas pela primeira vez em um trabalho acadêmico sobre a temática

Leitores<sup>85</sup> que são aqui recorrentes mais por uma imposição das fontes ao meu alcance do que por uma possível condição privilegiada atribuída a certos produtores da cidade, tal como na dicotômica visão de Sandra Jatahy Pesavento acerca dos construtores e consumidores da cidade, visão elaborada com base nas reflexões de Marcel Roncayolo sobre a cidade moderna e as diferentes maneiras de concebê-la por parte dos agentes que a vivenciam. Esclarecendo melhor a postura modelar assumida por Sandra Jatahy Pesavento, postura

---

<sup>84</sup> Checar essa reflexão no item 1 do capítulo IV abaixo.

<sup>85</sup> Chamo a atenção, aqui, para o fato de que alguns desses leitores, mesmo sendo homens ou mulheres da cidade, também lançam olhares sobre o universo rural, em particular quando se constata, da parte das pessoas que aí habitam, algum tipo de envolvimento com a experiência moderna.

inspirada no mencionado autor francês, basta considerar que ela chama a atenção para os diferentes "espectadores da urbe", sendo necessário distinguir os que constituem a "massa da população citadina" dos "leitores especiais da cidade", não sendo de admirar, ainda segundo ela, que tenha existido uma "variação de sensibilidades e educação do olhar" entre esses diferentes espectadores. Enquanto a "massa da população citadina" é constituída, segundo grifos da própria autora, pelo "cidadão comum" ou "gente sem importância", os leitores especiais são "representados pelos fotógrafos, poetas, romancistas, cronistas e pintores da cidade"<sup>86</sup>.

Trata-se de uma postura modelar em razão da constatação seguinte: não há, na produção social da cidade, olhares que sejam privilegiados em detrimento de olhares não privilegiados. Há, isto sim, diferentes olhares, mas todos plenos de significação. E plenos de significação por uma razão muito simples, todos produzem a cidade. inclusive aqueles cujas ações são pouco visíveis. Logo, se me aproximo de produtores da cidade que aparecem, no modelo acima, como leitores especiais da cidade, isto ocorre, repito, mais por uma imposição das fontes às quais tive acesso do que por uma possível condição privilegiada atribuída a certos leitores da "urbe". Outrossim, há considerar que, não raro, é possível filtrar, nos materiais por eles produzidos, referências relativas às novas sensibilidades de espectadores que aparecem, no mencionado modelo, como pertencentes à "gente sem importância".

Mesmo que não me seja permitido, em razão do tipo de fonte ao meu alcance, colocar diretamente em cena as pessoas comuns como produtores da cidade; mesmo que as fontes trabalhadas só possibilitem falar das ações de pessoas comuns através da visão do outro, ainda assim é possível obter imagens sobre essas ações, significando, por assim dizer, que as práticas culturais associadas a novas sensibilidades modernas, sem dúvida uma das preocupações básicas deste trabalho, estão relacionadas aos produtores da cidade como um todo e não a produtores "especiais".

Seja como for, uma coisa parece não deixar lugar à dúvida. Refiro-me ao fato de que as fontes em questão, em se tratando de uma tese acadêmica que estuda a história do ferro em dada região, não são nada convencionais. Assim, é imperativo que se faça uma

---

<sup>86</sup> Cf. PESAVENTO, Sandra Jatuby. "Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano". In *Estudos Históricos*, Vol. 8, nº 16. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995, pp. 283-284.

reflexão a respeito.

Se em relação às tramas político-econômicas, as fontes a que recorro - Anais do Congresso Nacional<sup>87</sup> e editoriais da imprensa de época<sup>88</sup>, dentre outras - são do tipo convencional, embora ausentes da maioria dos trabalhos acadêmicos sobre o trem de ferro - ausência que se justifica, ao que parece, em razão das problemáticas que encerram -, em relação à problemática cultural elas são, de fato, pouco convencionais.

Em se tratando do trabalho com memorialistas, um rápido comentário. Já que a memória é seletiva, lugar-comum presente na maioria dos trabalhos que refletem sobre as possibilidades e/ou limites da oralidade, isto sem dúvida constitui uma dificuldade para o pesquisador que faz opção por esse tipo de testemunho, a começar pelo fato de que *"as entrevistas nem sempre são conservadas em gravação sonora e raramente podem ser consultadas (...) nos locais públicos destinados a conservar os traços do passado"*, o que obriga o pesquisador a sair à cata de informantes que possam ser entrevistados para fins de atendimento a necessidades por ele estabelecidas de antemão<sup>89</sup>. Bem diferente, pois, do pesquisador que interroga a memória contida em textos redigidos pelo próprio memorialista, fonte que pode ser encontrada nos bancos de dados, nas bibliotecas, nos sebos, nas livrarias.

Mas que fique claro uma coisa, não estou falando de superioridade do testemunho escrito sobre o oral. Até porque se pensasse assim, estaria reavivando um velho postulado positivista, segundo o qual só o testemunho escrito é confiável ou digno de fé.<sup>90</sup> Estou falando, isto sim, em desafios. Basta considerar, a respeito, que *"até agora negligenciou-se muito o desconforto, as dificuldades e os riscos que podem representar para um indivíduo sua solicitude em responder às perguntas de um pesquisador"*. Se este último encara com naturalidade *"ir buscar na melhor fonte sua melhor informação"*, isto não é tão

---

<sup>87</sup> Para que o leitor tenha uma idéia da recorrência a essa fonte, basta considerar que tive acesso aos discursos proferidos por todos os parlamentares paraibanos, alagoanos, pernambucanos, cearenses e norte-rio-grandenses durante 65 anos de exercício político, mais precisamente entre os anos 1860-1925. Claro, discursos que têm a ver com a problemática política e econômica.

<sup>88</sup> Também para que o leitor tenha uma idéia da recorrência ao testemunho da imprensa, chamo a atenção para a ampla garimpagem feita em dezenas de títulos do jornalismo paraibano relativamente a todo o período correspondente ao recorte temporal deste trabalho. Para ficar só com a Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, tive acesso a 4 rolos de microfílm com esses materiais.

<sup>89</sup> Cf. VOLDMAN, Danièle. "Definições e usos". In FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaina. (orgs.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998, p. 37.

<sup>90</sup> Cf. Idem, pp. 34-35

simples assim para o depoente, embora o pesquisador não atente para o fato. Ademais a *"entrevista é um jogo de esconde-esconde entre o historiador e seu interlocutor"*. Enquanto o primeiro, cuja *"missão é estabelecer a verdade"*, se apresenta como detentor de saber, sempre *"inquisidor"*, o segundo, convicto de que dispõe da informação tão ansiosamente buscada pelo entrevistador, se mantém na defensiva.<sup>91</sup>

O fato de que não trabalho com fontes orais e sim com livros de memórias, indica que não tive que enfrentar as dificuldades mencionadas. Nessas obras, cujos autores registram reminiscências/imagens da vida cotidiana dos lugares que lhes serviram de palco para suas próprias vidas, procuro resgatar as que têm a ver com o tema em questão. Trata-se, no caso, de considerar essas reminiscências/imagens como parte do imaginário de época, imaginário que respinga no momento em que acontecimentos passados são rememorados e reelaborados para a composição dessas obras.

Quanto aos poemas aqui trabalhados, seu tratamento é semelhante a de qualquer gênero de literatura em prosa também incorporada ao texto, nos quais exploro imagens relativas a um novo padrão de velocidade e aos novos ritmos temporais associados a uma era de maquinismo e sua repercussão na vida cotidiana. O que tem de novidade, em relação a esse gênero literário, é que alguns são marcados por rimas que expressam a cadência da máquina, não podendo ser declamados senão acompanhando-se o ritmo e a sonoridade próprios do maquinismo em movimento.

Outro gênero literário incorporado ao texto e com o qual estabeleço intenso diálogo é a crônica. Aliás, gênero literário que a despeito de ter sido considerado, durante muito tempo, como um gênero menor, tem merecido hoje a devida atenção por parte da crítica, sendo considerado um gênero que tem lá suas positivities. Não há que esperar, como afirma Antônio Cândido, uma *"literatura feita de grandes cronistas"*, assim como tampouco se *"pensaria em atribuir um prêmio nobel a um cronista"*. Entretanto, o crítico reconhece que, na crônica, *"tudo é vida, tudo é motivo de experiência e reflexão, ou simplesmente de divertimento, de esquecimento momentâneo de nós mesmos a troco do sonho ou da piada que nos transporta ao mundo imaginário. Para voltarmos mais maduros à vida, conforme o sábio"*. E tudo porque *"a crônica está sempre ajudando a estabelecer ou restabelecer a*

---

<sup>91</sup> Cf. Idem, pp. 37-38

*dimensão das coisas e das pessoas (...)*", não necessitando, para tal, de nenhum "cenário excelso", já que a perspectiva do cronista "não é a dos que escrevem do alto da montanha, mas do simples rés do chão"<sup>92</sup>.

Assim considerada, ela torna-se um dos principais canais para os historiadores que se debruçam sobre o cotidiano dos atores sociais pesquisados, em particular no que diz respeito à visão dos cronistas sobre a realidade retratada. Nesse sentido, a crônica, ao registrar instantâneos da vida cotidiana, não se constitui enquanto texto meramente descritivo sobre um acontecimento dado ou enquanto espelho fiel do real vivido. É que ela se constitui enquanto um texto que traduz a inserção de seu autor no mundo em que vive, o qual absorve, tanto quanto seus contemporâneos, os valores e a cultura da época, que participa de suas angústias, seus dramas, suas esperanças. Assim, a crônica, como qualquer outro gênero literário, pressupõe um processo de elaboração que se dá enquanto visão de mundo. Ora, o fato de cenas da vida cotidiana retornarem ao seu lugar de origem reelaboradas e sob efeito de uma certa visão de mundo<sup>93</sup>, retorno levado a efeito no vasto espaço que o cronista detém na imprensa, faz com que possamos considerá-lo um leitor especial da cidade, que tem muito a dizer ao pesquisador futuro. Até porque, no exato momento de sua publicação, há um público pronto para consumi-la, que não passa sem sua crônica diária<sup>94</sup>.

Para mencionar um último exemplo, chamo atenção para o caso do Recife. Qualquer estudo sobre aspectos da modernidade urbana na capital pernambucana, na transição do século XIX para o XX, deixa a desejar se não levar em conta as chamadas **Crônicas do Recife Antigo**, da autoria de Mário Sette. Nelas o autor, na qualidade de arguto observador do

<sup>92</sup> Cf. CÂNDIDO, Antônio. "A vida ao rés-do-chão". In CÂNDIDO, Antonio et al. *A crônica: o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil*. Campinas: Editora da UNICAMP, Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1992, pp. 14 e 20.

<sup>93</sup> Detendo-se basicamente na crônica carioca de fins do século XIX, com destaque para o Machado cronista, uma autora assume um viés interpretativo com o qual tendo a concordar. Em certo trecho, falando de um passeio do cronista Machado por "bairros excêntricos", que teria ido ali, para "matar o tempo", essa autora mostra que o cronista volta desse passeio com uma "coleção de modelos para exibir na vitrine que é a sua coluna de jornal". Todavia, as imagens ali colhidas não voltam sem qualquer mediação da parte do cronista. Ao contrário, pois o cronista vai "ruminando" cada uma dessas imagens. "Por isso mesmo, elas retornam e reduplicam na metalinguagem que vai decompondo-as, e distribuindo-as em sistemas significativos". (Cf. CARDOSO, Marília Rothier. "Moda da crônica: frívola e cruel". Idem, p. 140)

<sup>94</sup> A repercussão da crônica na vida cotidiana carioca, em fins do século XIX, é traduzida e sintetizada na metáfora: "uma crônica é como uma bala. Doce, alegre, dissolve-se rápido. Mas açúcar vicia, dizem. Crônica vem de Cronos, Deus devorador. Nada lhe escapa. Quando se busca a bala, resta, quando muito o papel, no chão descartado. A crônica-bala (...) traz prazer, talvez perigoso. Ao desembulhá-la - Pum! -, um estalo.

período, rememora, anos depois, os acontecimentos ali narrados, muitos dos quais conheceu de perto. Com isto, essas crônicas também se configuram enquanto memórias. Mas é interessante observar que a narrativa, mesmo elaborada anos depois dos fatos focalizados, assume sim o caráter de crônica, como se os vários flagrantes do cotidiano ali recuperados, tivessem sido narrados no calor da hora, isto é, no exato momento em que o autor os presencia. É que ele se transporta para o tempo do acontecimento e narra de lá - algo parecido com o Proust romancista -, como se não tivesse a redigir em outro tempo e lugar. Em algumas dessas crônicas, vai além, transportando-se para uma época em que ele próprio não havia nascido. No conjunto, temos um rico painel imagético sobre a vida cotidiana recifense no período mencionado, com destaque para as novas sensibilidades decorrentes do enredamento local com os principais signos da então vida moderna. São crônicas que tratam, por exemplo, da emergência da vida pública noturna (com as temporadas de teatro e/ou cinema), dos novos meios de transportes sobre trilhos (bonde a burro, trens urbanos, bonde elétrico), dos novos meios de comunicação à distância através de redes de fiação (telégrafo e telefone), de certos equipamentos do "*conforto*" (iluminação a gás e/ou elétrica) etc<sup>95</sup>.

Em razão do exposto, parece fora de dúvida que essas reflexões em torno da crônica e de sua importância para os que estudam cidades, em seu vínculo com o moderno, são extensiva a toda experiência urbana que tenha tido seu cronista ou os seus cronistas em determinado período de tempo.

Em se tratando do romance, uma das fontes mais recorrentes na parte do texto dedicada às práticas culturais, é importante chamar a atenção para um aspecto que lhe é peculiar, o seu aspecto ficcional. Com isto, torna-se necessário refletir minimamente sobre a utilização da literatura de ficção como fonte de compreensão histórica.

É sabido que os historiadores, incluindo os novos historiadores, a exemplo dos que trabalham com as representações imaginárias, não têm a mesma liberdade do romancista, uma vez que, não podendo se furtar ao uso de certas evidências empíricas no momento de elaboração de sua atividade criadora, o máximo que podem almejar é "*divertir*", especialmente quando elaboram uma história voltada para o grande público, mas sem perderem de vista,

---

*Cronos é implacável. Até a gula acaba devorada* (Cf. CARDOSO, Marília Rothier. Idem, p. 142).

<sup>95</sup> Ver, a respeito, o capítulo IV abaixo, no qual dialogo com várias dessas crônicas, chamando a atenção especialmente, para as novas sensibilidades a que fiz alusão no texto.

como diria Georges Duby, que o que muda, aqui, é a maneira de escrever, levando-os a "*flexibilizar o estilo*", para fins de tornar o discurso histórico "*menos áspero*", isto é, de leitura agradável, não significando, com isto, que "*o curso das investigações históricas tenha sido desviado*"<sup>96</sup>.

De fato, o romancista tem uma liberdade, em sua atividade criadora, a que o historiador não pode almejar, porquanto a história jamais será considerada ficção. Daí, o romancista não ter maiores preocupações com evidências empíricas, por mais acentuada que possa ser sua capacidade de elaborar obras que imitam a realidade, como parece ser o caso do que se convencionou chamar de romance "*realista*", cuja narrativa pressupõe, desde o século XVIII com Defoe e Richardson, a premissa, por eles aceita "*ao pé da letra*", "*de que o romance constitui um relato completo e autêntico da experiência humana e, portanto, tem a obrigação de fornecer ao leitor detalhes da história como a individualidade dos agentes envolvidos, os particulares das épocas e locais de suas ações (...)*"<sup>97</sup>.

E, no entanto, o romance "*realista*" apenas dá a "*impressão de total autenticidade*" em comparação a outros gêneros literários. Se ele "*permite uma imitação mais imediata da experiência individual situada num contexto temporal e espacial do que outras formas literárias*" isto não significa que essas outras formas não a imitam, embora essa imitação se dê de outra maneira. A conclusão que se impõe é que "*não há razão para que o relato da vida humana apresentado através dele [romance 'realista'] seja mais verdadeiro que aqueles apresentados através das convenções muito diferentes de outros gêneros literários*"<sup>98</sup>.

Outrossim, há a considerar que exatamente em função de sua natureza ficcional, a vida real imitada no romance, por maior que seja a preocupação deste último com a "*verdade*", não inibe o processo de recriação dessa mesma vida real. Assim, a interrogação parece pertinente: "*é a mesma a Paris de Balzac e a Paris, por exemplo, de Karl Marx, em sua obra o 18 Brumário?*" A resposta é negativa. É que "*a Paris de Balzac é uma Paris vista pelos olhos do criador, é uma Paris recriada apesar de toda intenção de 'verdade' e*

<sup>96</sup> Cf. DUBY, Georges. Op. Cit., pp. 107-108

<sup>97</sup> Cf. WATT, Ian. *A ascensão do romance: estudos sobre Defoe, Richardson e Fielding*. Tradução de Hildergard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 31.

<sup>98</sup> Cf. Idem, pp. 31-32

registro"<sup>99</sup>. E quanto às pretensões de verdade do romance naturalista, que encontra em Aluizio Azevedo uma de suas maiores expressões no Brasil? Por exemplo, no romance **O Cortiço**, deste último autor, a cidade do Rio de Janeiro ali retratada é uma cópia da cidade real? Mais uma vez a resposta é negativa. Isto porque, *"mesmo em sua visão de testemunho e registro de realista, Aluizio constrói uma cidade à sua maneira"*. Se não é uma Macondo, tal como inventada por Gabriel Garcia Marques, nem por isso é menos idealizada. Ronaldo Costa Fernandes esclarece: *"A cidade do Rio de Janeiro, dentro de O Cortiço, reconhecemos, é a cidade do Rio de Janeiro, em uma época, com as tensões do confronto de classes sociais com interesses divergentes. Mas temos de reconhecer, também, que a cidade do Rio de Janeiro, de O Cortiço é a cidade do Rio de Janeiro vista pelo seu autor. Não é uma cidade do ensaio, cheia de números, estatística, análise"*<sup>100</sup>.

Mas em que pese o caráter ficcional da obra literária, isto não diminui sua importância como fonte para o estudo da história. O fato de o romancista criar livremente a trama que compõe sua obra e, com ela, situações e personagens fictícios, não o torna menos sintonizado com o mundo em que vive sua experiência existencial, seja profissional, afetiva etc. Assim, sua obra tende a vir impregnada dos valores adquiridos no universo cultural em que está mergulhado.

Uma reflexão que reputo importante e em relação à qual o historiador que trabalha com literatura de ficção não pode se furtar, remete ao seguinte questionamento: os personagens e situações presentes na trama ficcional representam ou não personagens e situações presentes na trama histórica? A esse respeito, há que se levar em conta que há literatura e literatura. Há uma literatura que é tão representativa do contexto social a que está engajada, que é impossível estabelecer um limiar entre ficção e o que poderíamos chamar de simples representação mimética do real vivido. As imagens aí contidas transitam livremente entre uma e outra forma de representação e é impossível operar sua separação. No final, ficamos sem saber em que território estamos. Este é o caso, por exemplo, da ficção em José Lins do Rego, cuja recriação literária de cenários e personagens da vida real nem sempre são

---

<sup>99</sup> Cf. FERNANDES, Ronaldo Costa. "Narrador, cidade, literatura". In LIMA, Rogério e Fernandes, Ronaldo Costa (orgs.). *O imaginário da cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000, pp. 29-30.

<sup>100</sup> Cf. Idem, p. 30

fictícios, e quando são fictícios, chama a atenção a facilidade como são identificados com esses cenários e personagens da vida real. Para não ir muito longe, basta que se compare duas de suas obras: de um lado, **Menino de Engenho**, romance que abre o Ciclo da Cana-de-Açúcar; de outro, **Meus Verdes Anos**, livro em que rememora sua infância de menino de engenho. Aqui, afora o efeito próprio da imaginação literária, pouca coisa muda no tocante aos cenários e personagens, havendo tão-somente a substituição de alguns nomes entre os atores das duas tramas, a real e a literária. Por exemplo: o Carlinhos do romance personifica o próprio José Lins das memórias. Já Cazuza Trombone, do engenho Corredor, é o mesmo nos dois textos e assim por diante.

Há outros exemplos pelo Brasil afora. Creio, no entanto, que poucos seriam tão representativos quanto os *Bruzundangas*, de Lima Barreto, que embora seja ficção não é propriamente um romance e sim sátira. A cada página aqui manuseada sobre esse país inventado, é uma página que retrata um país semelhante em tudo ao Brasil, pois o país da *Bruzundanga* não é outro o país onde nasce o autor. Ao falar dos políticos e da política da *Bruzundanga*, o narrador não tem dúvida: "*Não há lá homem influente que não tenha, pelo menos, trinta parentes ocupando cargos do Estado (...)*". E, "*no entanto, a terra vive na pobreza; os latifúndios, abandonados e indivisos; a população rural, que é a base de todas as nações [lembrar que esta fala é emitida em 1922], oprimida por chefões políticos, inúteis, incapazes de dirigir a coisa mais fácil desta vida*"<sup>101</sup> Qualquer semelhança com o Brasil à época...

É certo que o texto literário, por si só, não garante ao historiador todas as informações de que precisa para compor sua própria visão dessa ou daquela fatia do real vivido que recorta como objeto de estudo. No caso do texto acima, claro que ele não seria suficiente para o historiador compor uma visão crítica do Brasil República no período. Todavia, a liberdade do romancista em criticar a *Bruzundanga*, que dispara uma verdadeira metralhadora giratória contra suas instituições políticas, sua literatura, seu sistema de ensino etc, indica ao historiador alguns caminhos já trilhados por um arguto observador do período, sem dúvida autor de uma literatura engajada com as lutas sociais de seu tempo.

---

<sup>101</sup> LIMA BARRETO, Afonso Henrique de. *Os Bruzundangas*. (sátira). Porto Alegre: L& PM, 1998, p. 67

Mas o fato de que há uma literatura que se presta à compreensão histórica mais do que outra, uma literatura engajada, não significa que apenas algumas obras literárias se prestam àquela compreensão. É que o romancista, de um modo geral, e mesmo que não tenha consciência disto, é um sujeito socialmente engajado, e, por assim dizer, sua obra tende a refletir esse engajamento. De modo que essa ou aquela trama ficcional, prestando-se mais ou menos à compreensão histórica, expressa sempre uma visão de mundo e é isto que interessa ao historiador cultural.

Para Nicolau Sevcenko, por exemplo, a literatura é "*antes de mais nada um produto artístico, destinado a agradar e a comover*". Todavia, assim como é impensável uma "*árvore sem raízes*", assim também é impensável uma literatura desenraizada, fora do mundo que lhe deu origem. Até porque, "*todo escritor possui uma espécie de liberdade condicional de criação, uma vez que os seus temas, motivos, valores, normas ou revoltas são fornecidos ou sugeridos pela sociedade e seu tempo - e é destes que eles falam*"<sup>102</sup>.

Essa postura, embora coerentemente expressa por Nicolau Sevcenko, parece lacunar num ponto, não chamar a atenção para o fato de que é uma questão relativamente antiga no âmbito da crítica literária. Chamo a atenção, aqui, para certo raciocínio desenvolvido pelo crítico Antônio Cândido. Em texto relativamente antigo, pois remonta ao ano de 1958, ele é o primeiro a defender a idéia, no Brasil, de que a literatura é eminentemente social, e isto independente do nível de consciência que possam ter, a esse respeito, tanto os seus produtores quanto os seus receptores, valendo lembrar que, em Cândido, essa idéia não é válida apenas para a literatura e sim para qualquer forma de expressão artística. Daí ele opinar que a investigação sobre a obra de arte, incluindo a literatura, deve estar atenta para as seguintes indagações: em que medida a arte expressa o social? Em que medida o influencia? Isto porque, para o referido crítico, o produto artístico é social em dois sentidos: "*depende da ação de fatores do meio, que se exprimem na obra em graus diversos de sublimação; e produz sobre os indivíduos um efeito prático, modificando a sua conduta e concepção do mundo, ou reforçando o sentimento dos valores sociais*"<sup>103</sup>.

<sup>102</sup> Cf. SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão, tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 20.

<sup>103</sup> CÂNDIDO, Antônio. "A literatura e a vida social". In *Literatura e sociedade: estudos de teoria e história literária*. 7ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1985, pp. 18-21.

A ressalva acima parece importante pela constatação seguinte: se as reflexões em torno das raízes sociais da literatura remonta, em termos de Brasil, ao mencionado texto de Antônio Cândido, originariamente publicado nos anos 1950, este mesmo autor reconhece que trata-se de uma reflexão ainda mais antiga a nível de mundo, conquanto atribui a Madame de Staël, na França setecentista, a autoria do primeiro esboço sistemático sobre a questão, razão pela qual deixa claro, já naqueles distantes anos 1950, que constitui “*verdadeiro truismo*” dizer que a arte exprime a sociedade<sup>104</sup>.

Ao aproximar-me do romance em geral e do romance regional em particular, tomando-os como fonte para o estudo da história, tenho em mente algo parecido com a postura metodológica de Raymond Willians ao elaborar o seu **O Campo e a Cidade na História e na Literatura**. É que o autor deixa claro que estudar as relações entre campo e cidade do ponto de vista das visões que os contemporâneos tecem a respeito - em que o campo costuma ser representado como “*lugar do atraso, ignorância e limitação*”, e a cidade como “*lugar do barulho, mundanidade e ambição*” - é estudar as visões da própria literatura. Ele esclarece: “*Por motivos de ordem prática, a maioria dos exemplos que utilizei são da literatura inglesa, ainda que meus interesses sejam muito mais amplos*”<sup>105</sup>

Assim, o autor não deixa dúvida que, para o tipo de história que tem em mente (estudar as concepções de época sobre o campo e a cidade), o único jeito é recorrendo à literatura. Quer dizer, a literatura se impõe enquanto fonte para o objeto em questão. Tanto se impõe que é anunciada já no título da obra.

Outra importante questão de método, em Willians, tem a ver com a questão da veracidade ou não dos testemunhos da obra literária. É certo que descer na esteira do tempo através de relatos que vão do início do século XX até a “*velha Inglaterra*” de meados do século XVIII, fenômeno que o autor denomina de “*escada rolante*”, leva-o a deparar-se com “*relatos sentimentalizados e intelectualizados*”, dos quais é preciso defender-se. Todavia, o autor deixa claro que isto não constitui problema, conquanto “*o que é necessário investigar, nestes casos, não é a veracidade histórica, e sim a perspectiva histórica*”<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> Cf. Idem.

<sup>105</sup> Cf. WILLIANS, Raymond. *O campo e a cidade na história e na literatura*. Tradução de Paulo Henriques Britto. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, pp. 11-12

<sup>106</sup> Cf. Idem, p. 23

Se entendi bem a mensagem do autor, não se trata de recorrer aos relatos literários com a preocupação de julgar se eles são mais ou menos dignos de fé conforme expressem mais ou menos fielmente uma realidade dada. No caso, o importante é que esses relatos expressem uma certa perspectiva histórica. Por exemplo: se o que a história busca, em relação a 'velha Inglaterra', é o "*bucólico*", pouco importa que tal ou qual relato literário expresse mais ou menos a realidade circundante, pois o que importa, e é o que interessa ao historiador nesse momento, é que expresse esse "*bucolismo*". Creio, inclusive, que essa sugestão de leitura é válida para todos os subtemas da obra, a exemplo de leitura que faço do capítulo intitulado **Cidades de Trevas e de Luz**, no qual o que menos importa é se os relatos literários ali resgatados expressam a verdade sobre esse ou aquele aspecto das cidades oitocentistas ali retratadas. Importa, isto sim, os significados que eles atribuem ao que está sendo relatado, conforme esses significados expressem uma ou outra das variáveis, ou seja, conforme expressem "trevas" ou "luz". Um George Gissing, por exemplo, não tem olhos senão para uma Londres de "*trevas*", a qual considera um "*lugar de esqualidez, mistério e terror, do grotesco sinistro, da obscuridade labiríntica e do lúgubre fascínio*"<sup>107</sup>

Logo, não se trata de questionar a veracidade desse ou daquele relato, mas de resgatá-los para fins de atendimento a uma determinada perspectiva histórica. Contudo, não se trata de resgatá-los para extrair um ou outro trecho em atendimento à perspectiva aludida. Mais que isto, o que importa aqui é o diálogo crítico que o pesquisador em história estabelece com a fonte literária, cujas visões sobre o objeto dado precisam ser analisadas, desvendadas, conhecidas.

Em razão do que explicitiei acima, a perspectiva adotada por Raymond Willians cai como uma luva para o estudo do que tenho chamado de práticas culturais. É que essas práticas, que não são outra coisa senão as novas sensibilidades decorrentes do enredamento de inúmeras comunidades nortistas com uma certa experiência moderna, impõe uma aproximação com a fonte literária. Quer dizer, o tipo de história que tenho em mente, em relação a esta problemática, é impensável sem uma recorrência a esse tipo de fonte. Como dar conta dessas novas sensibilidades sem um intenso diálogo, por exemplo, com o romance regional? Como ignorar toda uma constelação de imagens emblemáticas, nele contida, sobre o objeto

---

<sup>107</sup> Cf. Citado em WILLIANS, Raymond. Idem, p. 302

estudado? Como passar ao largo de um romance como **Pureza**, da autoria de José Lins do Rego, cuja trama se desenrola no interior de uma estação de trem? Como ignorar o *Ciclo da Cana-de-Açúcar*, do mesmo autor, com toda uma imagética sobre o trem de ferro? Como não recuperar essa mesma imagética, também abundante, no universo de Hermilo Borba Filho? Como não recorrer, para fins de tratar dessas novas sensibilidades, a um sem-número de crônicas, poemas, memórias? Isto significa que as fontes literárias, em razão da perspectiva histórica adotada, se impõe também neste caso.

Como usarei em larga medida as fontes literárias, continuar a refletir sobre o assunto é tocar num ponto crítico. Refiro-me à discussão que indaga, do pondo de vista metodológico, sobre o seguinte par de categorias: provas e possibilidades, ambas no campo da história, discussão encetada, dentre outros, pelo historiador italiano Carlo Ginzburg.

Em primeiro lugar, há que considerar o óbvio, ou seja, que a prova em história é impossível de acontecer no sentido rigoroso do termo. Isto porque em história nenhuma prova é produzida em laboratório. Em todo caso, Carlo Ginzburg, refletindo sobre o assunto, mostra que se a história não pode se valer da prova no sentido rigoroso do termo, isto não significa que este campo não possua uma cientificidade própria, uma cientificidade fundada na noção de prova<sup>108</sup>.

Mais cauteloso, prefiro corroborar com os que falam em evidências empíricas, nem por isso significando que o trabalho do historiador deixe de ser uma elaboração do passado. Não fosse assim, as próprias evidências do acontecido não seriam dadas ao historiador por fontes que normalmente são também elaborações. De modo que a escrita da história é criação histórica por excelência, embora o historiador não invente sem considerar certas evidências que dizem respeito ao acontecimento. Aliás, o próprio Carlo Ginzburg concordaria com essa postura, embora contraditoriamente insista na noção de prova. Diante do exposto, fica evidente que o historiador, na realização de seu trabalho criativo, não pode voar nas asas da imaginação e inventar livremente, como faria, por exemplo, o ficcionista.

Há situações, por outro lado, em que o pesquisador em história se depara com fontes ambíguas e insuficientes, como ocorreu com Natalie Zemon Davis ao investigar o caso

---

<sup>108</sup> Cf. GINZBURG, Carlo. "Provas e possibilidades, à margem de 'Il ritorno de Martin Guerre' de Natalie Zemon Davis". In GINZBURG, Carlo et alii. *A micro-história e outros ensaios*. Tradução de Antônio Narino Lisboa: DIFEL, 1989, p. 180

de Martin Guerre, obrigada que foi a contentar-se com elaborações literárias, na ausência ou extravio de outras, como as do processo-crime relativas ao assunto. Nessas situações, e o próprio Carlo Ginzburg o reconhece, não há outra alternativa senão trabalhar com fontes que apenas fornecem pistas ou evidências, ou seja, trabalhar com fontes que indicam um leque de possibilidades históricas.<sup>109</sup> Mesmo que essas fontes levem a uma profusão de termos ou expressões que indicam dúvida, tais como "talvez", "pode-se presumir", "muito provavelmente" etc, não se abandona de todo a evidência, não se deixa de escrever a história porque as fontes disponíveis são uma espécie de fontes de segunda mão.

Na falta de fontes precisas, o historiador pode até "inventar" ao reconstituir um determinado acontecimento, desde que ancorado em vozes do passado<sup>110</sup> "Invenção" significa, na perspectiva em apreço, que a história estaria sendo abordada no campo do possível, do "muito provavelmente", mas nem por isso menos história.

Também é importante levar em conta que ao traçar o imaginário do trem na Paraíba e região (ou parte dele?) a partir de fontes literárias, não basta fazer o mero registro de imagens e ponto final. É que pretendo realizar um minucioso trabalho de investigação semiótica junto ao texto literário, explorando seus emblemas, seus símbolos, sua linguagem figurada, desde que o texto contenha, é claro, uma certa imagética acerca do trem de ferro.

Se pretendo avançar para além do mero registro de imagens, o caminho que me parece mais adequado para a consecução desse objetivo é o de estabelecer uma aproximação com a metodologia levada a efeito pelo autor de **Orfeu Extático na Metrópole...**, especialmente no que se refere à leitura de crônicas publicadas na imprensa paulista, fonte que usa em profusão. Maria Odila Leite da Silva, ao prefaciá-la, esclarece que o autor adota uma "*crítica perspectivista*", que "*consiste em documentar o ponto de vista dos testemunhos de época de modo a entabular com eles um diálogo, no qual a posição do historiador enquanto intérprete se vê sempre ressaltada*"<sup>111</sup>.

De acordo com essa "*crítica perspectivista*", não basta documentar o ponto de vista dos testemunhos de época, não basta traçar o **modus vivendi** de uma época, fazendo

---

<sup>109</sup> Cf. Idem, p. 183

<sup>110</sup> Cf. Idem.

<sup>111</sup> Cf. DIAS, Maria Leite da Silva. "Prefácio". In SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. XVII

falar seus personagens ou sujeitos históricos; interessa, mais que isto, traçar uma linha de interpretação a partir do conhecimento (histórico) que tem o historiador enquanto membro de uma nova temporalidade e de um novo viver cultural.

Tomando por base esses últimos considerandos, essa é mais uma razão para a adoção da perspectiva semiótica a que fiz alusão anteriormente. Essa perspectiva tem a ver com a lição que pode ser tirada de um texto que remete à redescoberta do paradigma indiciário, de autoria do historiador italiano Carlo Ginzburg. Não sem antes se preocupar com as raízes deste paradigma, as quais são buscadas nos métodos de investigação adotados pelo crítico de arte Morelli, pelo detetive Sherlock Holmes nas novelas de Conan Doyle e pelo psicanalista Freud, o historiador citado a ele se refere como um método interpretativo centrado no pormenor, isto é, centrado em pistas, indícios, sinais. Essas pistas, indícios ou sinais, apesar de aparentemente sem importância, podem ser reveladores, segundo Ginzburg, de realidades mais profundas<sup>112</sup>.

Confesso que não adoto ao pé da letra o objetivo maior do método indiciário, qual seja, o de procurar sinais que iluminem realidades mais profundas. Mas alguns dos ensinamentos aí presentes são básicos, como o que leva à investigação de natureza detetivesca. Assim, me inspiro no método proposto por Ginzburg apenas no que tange à leitura cuidadosa de cada fonte trabalhada, mas não para cumprir um objetivo maior, como é o caso do modelo de história proposto não só por este autor italiano mas por todos os profissionais da história que, em seu país, vinculam-se à corrente que se convencionou chamar de micro-história italiana<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> Cf. GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história*. Tradução de Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, pp. 143 e seq.

<sup>113</sup> Um Seminário realizado na École de Hautes Etudes en Sciences Sociales, em 1991, cujo tom é dado pela micro-história italiana, constitui um bom exemplo do modelo de história proposto por essa corrente. Que o diga, a publicação de alguns dos trabalhos ali apresentados, à disposição do leitor brasileiro, 2 anos após ter saído na França. (Cf. REVEL, Jacques (org.) *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.)

## CAPÍTULO II: DAS REIVINDICAÇÕES FERROVIÁRIAS: O “VALE-TUDO” DISCURSIVO

### 1. Discursos de exaltação ao econômico: a dança dos números e a fabricação de ferrovias prósperas em época de crise.

Vejamos um primeiro exemplo relativo a Pernambuco. Falando num momento (março de 1879) em que as ferrovias das pequenas províncias estão autorizadas mas ainda por construir, certo parlamentar pernambucano esclarece: “*em minha província, que é daquellas que não estão mais atrasadas, acontece que engenhos há que, produzindo muito assucar, quasi nenhum proveito dão aos seus proprietários, porque o custo do transporte absorve todo o valor do producto*”. Com isto, interroga: “*Si em Pernambuco, onde já existem mais alguns meios [referência aos trilhos que aí operam], acontece isto, o que não diremos daquellas províncias que não dispõem de iguaes elementos?*” Por isto, a solução é o “*governo estudar e realizar, com critério e com bom senso, um bem combinado systema de caminhos de ferro para essas províncias que são mais productoras*”. Em prevalecendo esse “*bom senso*”, nenhuma estrada será feita a “*esmo*”. Daí a reivindicação: “*quero pequenas estradas de ferro de curso limitado, que partindo dos mercados principais, vão às zonas em que a cultura mais se desenvolve*”. E invertendo os termos: “*não quero estradas de ferro de longo percurso, em busca do deserto, como infelizmente temos algumas*”<sup>1</sup>.

O fato é que ao assim se pronunciar ele visa angariar o apoio da maioria das deputações das pequenas províncias do Norte. É simples de entender. É que no momento em que fala (março de 1879) está na ordem do dia o prolongamento daquelas que são consideradas as duas primeiras estradas de ferro do Norte, a Recife-São Francisco e a Bahia-São Francisco, ambas inglesas, e ambas paradas há pouco mais de 100 quilômetros dos respectivos pontos iniciais. Seu prolongamento até o São Francisco, através da vastidão do interior de Pernambuco e Bahia, é encarado pelas deputações referidas como um desperdício, uma sangria desnecessária para os cofres públicos. Por isto propõem, em seu lugar, a

---

<sup>1</sup> Discurso de Luiz Felipe, deputado pernambucano, proferido em 27 de março de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878, Tomo 4, p. 226. (Obs.: O discurso é de março de 1879 só que relativo ao ano exercício anterior).

construção das ferrovias de suas respectivas províncias, essas sim produtivas, com um futuro promissor pela frente. Pergunta-se: por que Luís Felipe, sendo pernambucano, faz coro às deputações das pequenas províncias? Também aqui é fácil de entender. Ocorre que ele não se alinha com a parte da bancada pernambucana que está a reivindicar o prolongamento referido. Ao contrário, também acha-o improdutivo, reivindicando, em seu lugar, uma nova ferrovia para sua província, a Central de Pernambuco. Ora, como reivindicar essa nova ferrovia senão falando a mesma linguagem das bancadas das pequenas províncias, cada uma lutando a todo custo para conseguir o seu quinhão ferroviário? Sem dúvida, uma atitude inteligente da parte do parlamentar pernambucano.

Também é inteligente de sua parte quando alega que não quer estradas “*feitas a esmo*” e sim pequenas estradas que liguem os “*mercados principais*” às “*zonas*” em que a agricultura é mais desenvolvida. Na verdade, sua pretensão aqui é contestar os prolongamentos das ferrovias pernambucana, baiana e Pedro II em direção aos sertões localizados às margens do rio São Francisco<sup>2</sup>. Embora não seja explícito a respeito, é o que quer dizer quando afirma que é contra as “*estradas de longo percurso em busca do deserto, como infelizmente temos algumas*”. Com isto, dá a entender que não compreende como é possível autorizar estradas de ferro deserto a dentro, sem produção e sem mercado, ao invés de autorizá-las para onde esses elementos existem. No caso, certas áreas de Pernambuco e de algumas pequenas províncias da região.

Aparentemente o discurso de Luiz Felipe pensa o fenômeno estrada de ferro como um meio de integração regional. Não é à toa que fala em estradas de ferro implantadas com “*critério e bom senso*”, que funcionem como um “*bem combinado systema*” destinado a atender as províncias “*mais productoras*”. Efetivamente não é nada disto. O que ele defende são pequenas ferrovias isoladas, uma para cada província, sem nenhum elo de ligação entre si.

Uma dessas inteligentes estratégias discursivas é de autoria do deputado norte-

---

<sup>2</sup> Na década de 1870 e começo da seguinte, sempre que os parlamentares que representam as pequenas províncias vão a plenário reivindicar estradas de ferro, reclamam contra os prolongamentos referidos. Onerosos para o Estado e percorrendo áreas improdutivas, eles não serviriam para coisa alguma. Referindo-se a um desses prolongamentos, um parlamentar afirma em 1882: “*quando vamos prolongar-se à custa do Estado a estrada de ferro D. Pedro II, pelos desertos...*” Um deputado interroga: “*pelos desertos?*” e a resposta: “*Sim, Senhor! Hoje já ella avança pelos desertos*” (Cf. Discurso de Anísio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, vol. III, p. 210).

riograndense Bezerra Cavalcanti. Em 1882, discursando na Câmara, o parlamentar pinta um quadro tão dantesco da estrada de ferro Natal-Nova Cruz, sequer inaugurada naquele momento, que parece convencer a todos de que ela é um verdadeiro fiasco, haja vista os enormes erros de traçado ali existentes. É que as áreas mais promissoras da província, a exemplo daquela onde está localizado o município do Ceará-Mirim, não são contempladas com o antigo traçado. O resultado não poderia ser diferente, deficits e mais deficits. Mas a ferrovia ainda pode ser “salva”, bastando, para tal, autorizar a construção dos prolongamentos necessários. Um desses prolongamentos, o do Ceará-Mirim, é tão promissor que a companhia ferroviária aceitaria construí-lo mesmo sem a garantia de juros. É que o parlamentar tem certeza de que o referido ramal dará “renda superior ao seu custeio”. Assim, é de opinião que “o Estado, que afiançou a garantia de juros à estrada de Natal a Nova Cruz, não pode deixar fazer um ramal lucrativo como exploração particular da companhia, subsistindo assim e sem remédio o prejuízo dos cofres públicos”<sup>3</sup>.

Ora, se o Estado garante juros para uma ferrovia que desde o começo é um grande fiasco, um erro injustificável, não pode deixar de construir o ramal de Ceará-Mirim, o único “remédio” capaz de torná-la eficiente, salvando os cofres públicos de prejuízo certo. Não fosse por outro motivo porque os capitalistas ingleses teriam sido persuadidos de que é um bom negócio construir o prolongamento por sua própria conta e risco. Afinal, o Ceará-Mirim - e aqui não é mais um dos “cálculos fictícios”, contra os quais o “Estado deve precaver-se” - produz mais da metade do açúcar de toda a província e uma estrada de ferro aí só teria a lucrar<sup>4</sup>. Logo, o Estado aqui não teria que se precaver contra o que parece real mas não passa de ficção, ou seja, não teria que desembolsar quantias que não deve como se as devesse de fato, isto com referência à diferença entre a conta a pagar, pela instalação de tal ou qual estrada de ferro, e seu custo efetivo para o investidor capitalista.

Assim, em 1882, quando apenas a 1ª seção, entre a capital e áreas próximas, havia sido inaugurada, já é dado como líquido e certo que ela será um fracasso, isto em razão do traçado escolhido. É que a região percorrida por essa ferrovia é dotada de uma lavoura “ainda incipiente”, sendo, por isso mesmo, incapaz de “colher a renda precisa a seu custeio”.

---

<sup>3</sup> Cf. Discurso de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-riograndense, proferido em 24 de agosto de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, Tomo 4, p. 163.

<sup>4</sup> Cf. Idem.

Em se mantendo assim, *“terá a empreza por largo tempo de soffrer o grave onus de custear o trafego com parte da quota paga pelo Estado a título de garantia de juros”*<sup>5</sup>.

O engenheiro Coelho Cintra, autor do comentário acima, também afirma que não tem interesse em discutir as vantagens ou desvantagens do traçado entre Natal e Nova Cruz, mas deixa claro que se os poderes públicos não fizerem alguma coisa para mudar os níveis de produtividade ali existentes, que dê a estrada a *“renda liquida necessária para os juros do capital, terá o Estado de ser onerado por muitos annos com o pagamento dos juros”*. Por essa razão, antes mesmo de ser aberta ao tráfego em toda sua extensão, aquele engenheiro é de opinião que *“convém prolongar a estrada pelo valle do Jundiahy”* - bifurcando-a a partir daí em duas direções, uma para o sertão e outra para o Ceará-Mirim -, já que *“este valle é o verdadeiro centro productor da provincia, é o meio que actualmente produz o sufficiente a custear a parte da estrada que for servil-o, revertendo renda em favor da linha principal”*<sup>6</sup>.

O mencionado engenheiro deixa subentendido, então, que o traçado até Nova Cruz constitui um erro injustificável. Economicamente falando, ele não entende o porquê de escolher-se um traçado de lavoura *“ainda incipiente”* e que não tem condições de gerar renda suficiente para custear a estrada, em detrimento de um traçado que atravessaria o *“verdadeiro centro produtor da provincia”*. Isto significa que ao invés de prolongá-la até o vale referido, contraindo despesas a mais, essas poderiam ter sido evitadas caso tivessem os construtores atentado, desde o início, para o fato de que o traçado de Nova Cruz não teria tráfego suficiente para remunerar uma estrada de ferro.

Senão a ferrovia como um todo, o mínimo que se espera é que a 1ª Seção, em função de sua privilegiada localização, ligando a capital e áreas próximas, pudesse apresentar algum saldo positivo. Mas não é o que acontece. Inaugurada em 28 de setembro de 1881, 5 meses depois já são visíveis os prejuízos aí registrados. Entre outubro de 1881 e fevereiro de 1882, por exemplo, ela acumula um deficit de quase 13 contos de réis, pois arrecada pouco mais de 20 contos e sua despesa gira em torno de 33 contos<sup>7</sup>. Este deficit e mais o total da garantia de juros a ser pago pelo Governo, dão uma idéia do quanto ela anuncia-se como um

<sup>5</sup> Cf. Relatório apresentado ao “Exm. Sr. Conselheiro Manoel Alves de Araujo, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commércio e Obras Públicas”, por J. C. Coelho Cintra, engenheiro fiscal da Ferrovia Natal a Nova Cruz, em 10 de março de 1882, p. 8.

<sup>6</sup> Cf. *Idem*.

<sup>7</sup> Cf. *Idem*.

empreendimento extremamente oneroso para os cofres públicos.

É aí que começa a percepção de que levar os trilhos até Nova Cruz constitui um erro de traçado. Só que a essa altura dos acontecimentos, a ferrovia está praticamente pronta e em breve estará aberta ao tráfego em toda sua extensão. Que ela será deficitária, em mantendo-se com este traçado, já ninguém duvida, o que não deixa de ser uma coisa esdrúxula, embora pareça normal à época.

Em se tratando de empreendimentos ferroviários tudo é possível, inclusive “vaticinar” que uma estrada de ferro será um malogro econômico antes mesmo de sua inauguração e de seus resultados futuros. E, no entanto, o “vaticínio” referido tem uma explicação. Ele é decorrente do fato de que inúmeros traçados ferroviários são escolhidos tão a esmo que cedo se percebe que a escolha feita deixa a desejar, que o traçado poderia ser outro etc.

Além do ramal para o Ceará-Mirim - que, segundo o já mencionado parlamentar norte-riograndense, nenhum outro município *“merece mais o favor de uma estrada de ferro”* -, há que se pensar em um ramal para o alto sertão, o qual comporta *“imensas regiões, férteis e susceptíveis de grande desenvolvimento”*, não esquecendo de que esse ramal, *“nos períodos calamitosos da secca será o unico remedio para minorar os efeitos de taes catastrophes”*. Ademais, o deputado se diz insuspeito para levar a efeito essas reivindicações, dando a entender que fala como homem público preocupado com os negócios de sua província. *“Si eu me limitasse a considerar o meu interesse particular e político relativamente à estrada que se trata, estaria plenamente satisfeito com o traçado primitivo de Natal a Nova Cruz, pois que passa em minhas propriedades”* (...) <sup>8</sup>. O que o deputado não explica é se seria capaz de tal pronunciamento caso suas terras se localizassem na área ainda não alcançada pela ferrovia em questão.

Dentre as estratégias usadas nos discursos de natureza econômica, esta parece ser uma das mais comuns, para não dizer das mais eficazes. Ao reivindicarem mais trilhos para suas províncias ou Estados, os letrados e/ou políticos nortistas com frequência exploram a idéia de que as ferrovias em construção ou já existentes tendem a ser ou são deficitárias em

---

<sup>8</sup> Cf. Idem, pp. 454-455.

razão de erros cometidos quando da projeção dos traçados originais<sup>9</sup>. Mas nem tudo está perdido, basta que as autoridades votem e liberem as verbas necessárias à expansão dessas ferrovias falidas. Os novos ramais ou prolongamentos não só seriam rentáveis haja vista não mais se reeditarem os erros de traçado, como operariam o “milagre” de salvar essa ou aquela ferrovia como um todo. Quer dizer, os chamados erros de traçado caem como uma luva para os que sabem usá-los como recurso argumentativo para reivindicar mais trilhos, coisa que o citado parlamentar faz com maestria.

Um “primor” de discurso, dentre as reivindicações ferroviárias com base em argumentos de natureza econômica, é de um deputado cearense, Álvaro Caminha, também proferido no ano de 1882, A estratégia aqui é desmerecer totalmente o prolongamento da estrada de ferro de Baturité até o cariri cearense, cujo ponto terminal seria Icó, em prol de uma nova estrada de ferro, que partiria do porto de Aracati para essa mesma região e cujo ponto terminal também seria Icó. Contestando um aparte do Sr. Merton, que sai em defesa do prolongamento da Baturité, Álvaro Caminha afirma que o “*nobre deputado*”, caso conhecesse a província do Ceará e não apenas a capital, onde tem “*vivido exclusivamente*”, não ousaria “*fazer um paralelo*” entre a região a ser percorrida com a expansão da estrada de ferro de Baturité e a do Aracaty ao Icó. Enquanto esta fica às margens do rio Jaguaribe e é de uma “*fertilidade excepcional*”, para não falar que “*é a parte mais populosa da província*”, aquela é “*inculta e incultivável*”. Dirigindo-se aos parlamentares que lhes solicita apartes, interroga: “*como poderão justificar o prolongamento da estrada de ferro de Baturité, que vai atravessar 40 léguas quasi desertas, não havendo a possibilidade de rendimento que dê ao menos para a quarta parte das despesas crescidas de seu custeio?*”<sup>10</sup>

Para o parlamentar, insistir no prolongamento de Baturité é “*forçar a natureza das cousas*”, é “*passar por cima do impossível*”. Sim, porque nenhuma província do país

---

<sup>9</sup> Além do Rio Grande do Norte há outros exemplos. Na Paraíba, cujo projeto de uma estrada de ferro pertence originalmente aos conservadores, críticos do partido Liberal apontam erros de traçado que seriam responsáveis pela ineficiência ou péssimos serviços da companhia ferroviária. Um jornal liberal, por exemplo, indica que o traçado escolhido atravessa áreas com menor concentração de engenhos de açúcar do que outras. Segundo o editorialista, ao invés de seguir o “*naturalíssimo traçado*” da “*extensa várzea*” que existe entre a capital e Cruz do Espírito Santo, “*por entre numerosos engenhos*”, fez opção por um traçado em direção à “*extremidade sul, tocando apenas meia dúzia de engenho*” (Cf. “A via férrea”. In *O Liberal Parahybano*, Parahyba, 23 de setembro de 1883, pp. 2-3).

<sup>10</sup> Cf. Discurso de Álvaro Caminha, deputado cearense, proferido em 15 de junho de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: typographia Nacional, 1882, Tomo 1, pp. 499-500.

estaria em *“condições de prolongar uma estrada de ferro, na extensão de 40 léguas”*, através de uma *“região quase desabitada”*, mesmo que seu destino seja uma região de *“fertilidade prodigiosa”*, como é o *“valle do cariry”* no Ceará. Ainda mais quando se toma conhecimento de que *“se pode chegar ao mesmo ponto por meio de uma linha férrea, que, no percurso de 40 léguas, vai servir a 10 municípios de população a mais densa que se pode encontrar no paiz”*. E não bastasse a constatação de que a área percorrida pelo prolongamento da estrada de Baturité é *“incultivavel”* e *“desabitada”* - existindo um único município na extensão de 40 léguas -, há de considerar que esse prolongamento enfrentará dificuldades técnicas, haja vista que *“tem de atravessar nada menos de seis rios, que desaparecem no verão, mas que durante o inverno hão de destruir, pela impetuosidade de suas águas, todas as obras d’arte, todas as pontes que se fizerem para dominar suas vastas correntes”*. Enquanto isso, o traçado de Aracati ao Icó, conquanto esteja *“indicado pela própria natureza”*, não encontra *“embaraço de qualidade alguma, a não ser o terreno ligeiramente acidentado, sem encontrar grandes correntes, ou quaesquer objectos que exijam obras d’arte”*<sup>11</sup>

Os argumentos parecem arrasadores, como se fosse intenção do parlamentar demonstrar que expressam os fatos, valendo a máxima de que contra estes não há argumentos. Não é à toa que lança um desafio aos contendores: *“quero que me contradigam, com dados estatísticos officiaes, o que tenho dito”*. Todavia, Álvaro Caminha está sozinho, uma vez que ele é o único da bancada cearense que defende o traçado do Aracati ao Icó. Os outros parlamentares concordam com um ou outro ponto de seu discurso, mas não abrem mão do prolongamento da Baturité até o vale do cariri. Ora, aceitar isto, como aliás deixa claro o próprio Álvaro Caminha, é cortar um possível estreitamento dos laços comerciais entre a região do cariri e a capital da província. Aceitar a estrada de ferro de Aracati é tornar este município, que é um porto do rio Jaguaribe com saída navegável para o mar, um possível concorrente da capital<sup>12</sup>.

O fato é que esta última, em sua condição de um centro de poder, não pode permitir tal coisa, advindo daí o isolamento do deputado Álvaro Caminha enquanto defensor intransigente de uma estrada de ferro considerada nociva aos interesses desse centro de poder. Neste sentido, o parlamentar está a discursar no vazio. Pouca importa à maioria dos deputados

---

<sup>11</sup> Cf. Idem, p. 500.

cearenses se um colega de bancada diz possuir provas irrefutáveis de que a província como um todo lucrará, com a estrada de ferro de Aracati, bem mais do que com o prolongamento da Baturité. Essa maioria fecha questão em torno deste prolongamento como o mais aconselhável e não aceita prova em contrário. Está decidido e ponto final. Essa maioria não é demovida de seu intento nem mesmo quando meses depois, voltando à carga, Álvaro Caminha mostra, um tanto profeticamente, o quanto é desastrosa a idéia de prolongar a ferrovia de Baturité: “*si esta estrada tem dado até hoje um saldo, logo que começarem os trabalhos para prolongamento ao ponto referido, em vez do saldo, nunca mais poderá desembaraçar-se do ônus que sobre si pesará*”. Com isto, “*ficará desacreditada não só a estrada de Camocim [referência à Camocim-Sobral] como a de Baturité, e o paiz ficará acreditando que o Ceará ainda não está habilitado para receber este melhoramento que a civilização tem realizado*”<sup>13</sup>.

O argumento é perfeito. Vaticinar deficits futuros para a estrada de ferro de Baturité, nos termos em que é feito pelo parlamentar, é uma estratégia discursiva inteligente. Trata-se de chamar a atenção dos parlamentares simpáticos ao prolongamento referido para sua responsabilidade no assunto, como se estivesse a dizer: depois não digam que não avisei. Em outras palavras, Álvaro Caminha pressiona-os para que não autorizem um projeto ferroviário fadado ao fracasso. O prolongamento da Baturité é um fiasco econômico e ele não quer ter responsabilidade nisto. E mesmo não negando que ele atende a “*interesses commerciaes e industriaes*”, está convencido de que “*se presta mais para as emergências de uma secca porque, havendo maior população a percorrer, maior número de vidas virá elle soccorrer*”<sup>14</sup>.

De maneira que o parlamentar deixa claro que entre um trecho ferroviário que só terá alguma utilidade em tempos de seca e um outro que ligará duas regiões de “*fertilidade prodigiosa*” (o vale do jaguaribe e o do cariri), o lógico é que a escolha recaia sobre este último. Um, produtivo, teria cargas e passageiros o tempo todo; outro, improdutivo, só o “*socorro*” aos flagelados por ocasião das secas.

---

<sup>12</sup> Cf. Idem, p. 501.

<sup>13</sup> Cf. Discurso de Álvaro Caminha, deputado cearense, proferido em 25 de agosto de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, tomo 4, p. 185.

<sup>14</sup> Cf. Idem, pp. 185-186.

Em razão do exposto, tudo leva a crer que a aprovação de um projeto ferroviário não passa necessariamente por uma amostragem de sua excelência econômica. Aqui tudo se resolve nos bastidores da política, de nada adiantando expressar-se em termos de racionalidade econômica quando se tem pela frente interesses de grupos e de lugares com maior poder decisório. No caso em apreço, decide-se politicamente contra a estrada de ferro de Aracati ao Icó não porque ela seria menos rentável do que o prolongamento da estrada de Baturité, mas porque o comércio do cariri seria canalizado para um porto do interior, passando a concorrer com a capital da província. É óbvio que as forças econômicas e políticas que representam esta última dificilmente acatariam uma proposta como a do deputado Álvaro Caminha; é óbvio que tudo fariam para rechaçá-la.

Situando-se em um quadro de crise, as elites nortistas, por ocasião dos primeiros rateios ferroviários no Brasil, justificam o “benefício” para sua província de origem escondendo ou escamoteando dados que indiquem a crise econômica então na ordem do dia. De que forma fazem esse escamoteamento? É simples. Ao invés de demonstrarem tal crise tranqüilamente invertem os termos da situação conquanto optam pela exaltação - no sentido mais apologético do termo - do potencial econômico do lugar, expressando um otimismo exagerado, para não dizer inexplicável. Com isto, transformam um quadro de crise num quadro altamente promissor, tornando real o que não passa de ficção (esse quadro promissor) e tornando ficção o que é real (a crise). Para não ir muito longe, basta explorar algumas peças enunciativas relativas à Paraíba ou de autoria de paraibanos, que vem à tona entre as décadas de 1870 e 1880.

A primeira peça enunciativa a ser explorada é de autoria dos concessionários locais<sup>15</sup> daquela que seria a futura estrada de ferro Conde D’eu. Trata-se de uma bem

---

<sup>15</sup> Esses concessionários, parlamentares paraibanos à época, pertencem a duas famílias de prestígio na Parahyba do Norte, os Carneiro da Cunha e os Cavalcanti de Albuquerque. Com interesses no litoral açucareiro, o prestígio dos Carneiro da Cunha vem de longe, com destaque para os irmãos Anizio Salatiel e Silvino Elvídio. Aos poucos eles vão chegando, o primeiro com vários mandatos entre os anos 1860-1880; o segundo com vários mandatos à frente do executivo provincial, tendo governado 4 províncias (Rio Grande do Norte, Pernambuco, Maranhão e Parahyba), isto nos anos 1870, até que, em 1879, por morte de Frederico Almeida e Albuquerque, assume seu lugar como a maior liderança do partido Conservador da província, sendo agraciado, anos depois, com o título de barão do Abiaí (Cf. MARIZ, Celso. *Apanhados históricos da Paraíba*. 2ª ed. João Pessoa: A União Editora, 1994, passim). Quanto à família Cavalcanti de Albuquerque, também com interesses no litoral açucareiro, um de seus membros, Diogo Velho, outro concessionário da ferrovia paraibana, se mantém por cerca de trinta anos na capital do Império, tendo assumido vários mandatos e/ou cargos importantes (governador das províncias de Pernambuco e Ceará, deputado em várias legislaturas, ministro do

elaborada justificativa econômica, embora esta, ao que tudo indica, não inspire confiança. Ocorre que os autores do pleito, a despeito dos números que apresentam acerca da *“riqueza agrícola e commercial”* da província da *Parahyba do Norte, em julho de 1871*<sup>16</sup>, o fazem em tom apologético, expressando um otimismo duvidoso, o que torna sua justificativa pouco aceitável. De acordo com esses dados, os principais produtos agrícolas da Paraíba (açúcar e algodão) alcançam *“sempre os melhores preços nos mercados da Europa”*. Isto para não falar que o açúcar paraibano tem a seu favor um passado glorioso: *“superior ao de qualquer procedência do Brasil, já teve as honras de figurar, durante a ocupação hollandeza, nas armas do príncipe de Nassau”*. E se não bastasse a constatação de que a *“fertilidade do seu solo”* é *“universalmente conhecida”*, há a considerar que a Paraíba *“produz já actualmente excellente café”*. Sendo *“um dos melhores generos brasileiros de exportação, se desenvolverá certamente com a facilidade das communicações e com a immigração, promovida pelo caminho de ferro, para estas serras [referência às serras Grande e da Borborema] onde se acclimam perfeitamente os europeos”*<sup>17</sup>.

Após este “forçar de barra”, no sentido de que deixam subentendido que o café produzido na região serrana da Paraíba poderia se desenvolver ao ponto de atrair o colono europeu, a exemplo das fazendas de café do sul do país, os pretendentes à concessão referida continuam num tom cada vez mais apologético, demonstrando facilidade para transformar o real em ficção.

O rio Paraíba, por exemplo, é o *“verdadeiro Nilo Sul Americano”*, porquanto *“perpetua e eternisa a fertilidade do seo solo, restituindo nas enchentes os princípios orgânicos, que a colheita anterior exaurio da terra”*. Suas serras, então, são verdadeiramente dignas de nota, conquanto são *“magnificas, ricas de productos minerais (ouro, ferro magnetico e titanado, calcareos marmoreos e hydraulicos), com climas europeus [outro forçar de barra?], podendo produzir o trigo e os fructos das zonas temperadas em abundancia*

---

Império e senador), isto para não mencionar os títulos de visconde e conselheiro do Império (Cf. Idem, passim).

<sup>16</sup> É sintomático o fato da mencionada justificativa econômica ter sido lançada em julho de 1871. Acontece que é exatamente neste julho de 1871 que é aprovada a lei que regulamenta os pedidos de concessão ferroviária para os lugares que conseguirem provar potencial econômico suficiente para sustentar uma ferrovia.

<sup>17</sup> Cf. Conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, bacharel Anízio Salatiel Carneiro da Cunha e o engenheiro André Rebouças. *Prospecto do Caminho de Ferro do Conde D’eu*. Rio de Janeiro: Tipographia de G. Leuzinger, 2 de julho de 1871, pp. 14-15.

*prodigiosa*". Decantam ainda, nesta justificativa econômica, as "*excellentes florestas da Paraíba*" e seus "*dois magníficos portos*", um em Cabedelo e outro em Mamanguape<sup>18</sup>.

Mas isto não é tudo. É que apresentam, em seguida, um quadro do açúcar e algodão exportados pela Paraíba no quinquênio 1864-1869, cujos números funcionariam como provas "*eloquentes*" ou "*irrecusáveis*" do potencial econômico da província. Segundo dados colhidos no relatório do Ministério da Agricultura, relativos ao exercício financeiro de 1865 a 1866, o "*commercio total da Parahyba*" teria sido de 11.374:000\$000 (onze mil, trezentos e setenta e quatro contos). Mas os requerentes não têm dúvida, caso os produtos paraibanos não fossem desviados para outras províncias; caso possuísse "*vias de comunicação regulares*", que lhe permitisse fazer comércio direto - sem a intermediação de Goiana e Recife em Pernambuco, Aracati no Ceará ou Mossoró e Macau no R. G. do Norte - com os portos do Império e com o estrangeiro, a situação da província seria bem mais promissora. Assim, eles não têm dúvida que o caminho de ferro aumentaria em até 7.000 contos o movimento do comércio paraibano, devendo contar, "*na época provável de sua inauguração em 1876*", com um "*movimento commercial de 18.000 contos*"<sup>19</sup>.

É claro que esta última cifra é produto da livre imaginação dos futuros concessionários, assim como alguns dos "prodígios" por eles inventados sobre o potencial econômico paraibano. Os "*dois portos magníficos*" a que fazem alusão constituem um bom exemplo de sua capacidade inventiva. Eles camuflam a informação, por exemplo, de que Mamanguape sequer é um porto marítimo. Trata-se apenas de uma enseada natural no rio Mamanguape, com saída navegável para o mar, cujo nome é Salema. Mas não para embarcações de grande porte, conquanto presta-se tão-somente à navegação de cabotagem (ver item II do capítulo III). Cabedelo, a despeito de ser um porto de mar, tem de esperar quase duas décadas para tornar-se minimamente operacional, tal só ocorrendo em 1889, quando a companhia Conde D'eu manda construir, às suas expensas, um molhe para fins de atracamento de navios de maior calado, e ainda assim fica muito aquém das condições exigidas por um porto "*magnífico*".

---

<sup>18</sup> Cf. Idem, p. 15.

<sup>19</sup> Cf. Idem, pp. 15-18.

E ainda que as serras denominadas Grande e da Borborema se prestem ao incremento da produção de café, onde o imigrante europeu se adaptaria facilmente, haveria a seguinte dificuldade: como captar essa produção se o traçado proposto não inclui a subida dessas serras? Em São Paulo, por exemplo, a Santos-Jundiaí, galga a serra do Mar já na década de 1860, superando as dificuldades técnicas, não conhecendo obstáculos quando se trata de ligar um grande porto de exportação às novas áreas de produção cafeeira no oeste Paulista<sup>20</sup>. No Rio de Janeiro, a estrada de ferro Pedro II também não toma conhecimento de obstáculos, uma vez que alguns anos antes galgara a mesma a serra do Mar em busca do café no Vale do Paraíba, em solo paulista.

Na Paraíba, os solicitantes esperam muito das regiões serranas e, no entanto, evitam projetar sua subida. Até porque, sua argumentação vai no sentido de mostrar que, do ponto de vista técnico, nenhuma ferrovia teria tanta facilidade para ser instalada, já que percorrerá os *“excellentes terrenos seccos e pouco accidentados do valle do rio Parahyba”*. Em todo o trajeto, *“não tem de atravessar serra alguma”*, razão pela qual não exigirá *“nem tunneis, nem cortes, nem aterros importantes”*. Afora algumas pontes sobre o *“rio Parahyba e seus confluents”* e *“alguns movimentos de terra de segunda ordem”*, a *“execução da via férrea”* será facilitada ainda pela *“abundância de madeiras, de calcareos e de outros materiais de construção”*. Com tais facilidades, as 30 léguas inicialmente projetadas custariam uma bagatela, apenas 150 contos por légua ou, o que dá no mesmo, 25 contos por quilômetro<sup>21</sup>.

Com tantas vantagens, a projetada estrada de ferro na Paraíba parece ser um investimento deveras atrativo. A província é apresentada como uma das mais prósperas dos Império, com uma riqueza agrícola e comercial de dar água na boca. Por essa visão, uma ferrovia aí seria extremamente rentável, com garantia de lucro certo. Supondo, num verdadeiro *“malabarismo contábil”*, que o movimento de cargas e passageiros pode render à companhia

---

<sup>20</sup> A *“São Paulo Railway Company”*, de acordo com certo brasilianista, *“merece consideração especial”* quando comparada a outras estradas de ferro instaladas no Brasil. Dentre outros motivos, porque *“os engenheiros da companhia enfrentaram problemas sem precedentes, em vista da acentuada escarpa a ser escalada [referência à subida da serra do Mar a partir do porto de Santos], das chuvas torrenciais e dos solos soltos característicos daquela área”* (Cf. GRAHAM, Richard. *“Brasil - Inglaterra, 1831/1889”*. In HOLANDA, Sérgio Buarque de. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira - O Brasil Monárquico II*, vol. 6. São Paulo: DIFEL, 1985, p. 149.

<sup>21</sup> Cf. *Prospectos do Caminho de Ferro da Paraíba*. Op. Cit., p. 19

ferroviária uma “*receita bruta total*” de 1.290:000\$000 (um mil, duzentos e noventa contos de réis); supondo ainda que metade dessa receita bruta seja destinada às despesas de custeio, a conclusão dos requerentes é que a companhia teria uma receita líquida de 645:000\$000 (seiscentos e quarenta e cinco contos). Ora, sendo o capital a ser investido pela companhia da ordem de 5.000 contos, essa receita líquida corresponderia a mais de 12% desse investimento<sup>22</sup>.

O exagero é visível. Os números expressam um otimismo que chega a ser hilariante, para não dizer inconseqüente, porquanto fabricado. Nem a mais rentável ferrovia instalada no Brasil, a São Paulo Railway, mais conhecida como Santos-Jundiaí, apresenta números tão promissores. Em que pese obter renda suficiente para dispensar a taxa de juros paga pelo Estado brasileiro, ainda assim sua renda líquida não atinge os 12% esperados pelos futuros concessionários da ferrovia na Paraíba. Concluída em 1867, a Santos-Jundiaí passa a operar, desde o início, como uma das mais prósperas ferrovias do país. É que “*no primeiro semestre de 1874, apenas sete anos após a inauguração da linha, os lucros já eram suficientes para pagar 7% de juros sem ajuda governamental. Depois disto e até os últimos anos do Império, o retorno de capital nunca foi menor do que 8 por cento; depois de 1877, nunca foi menor do que 9 por cento, e após 1880 nunca inferior a 10 por cento*”<sup>23</sup>.

Se o governo se desobriga dos juros pagos à Santos-Jundiaí já em 1874, é importante considerar que a partir de 1877, quando a renda líquida da empresa atinge 9% o governo não só está isento da garantia de juros, como passa a participar dos lucros ali auferidos. Acontece que “*os contratos de garantia de juros estabeleciam que, da renda líquida superior a 9% do capital autorizado, metade seria destinado ao governo*”<sup>24</sup>. Ademais, certas estatísticas indicam que uma ferrovia, para atingir tais níveis de rendimento, teria de contar com um movimento invejável. A Santos-Jundiaí, por exemplo, já “*no primeiro mês de trabalho carregou mais da metade e, no mês seguinte, mais de três quartos do café embarcado para Santos (...)*” e, no entanto, seu rendimento inicial (acima de 6%), embora

---

<sup>22</sup> Cf. *Idem*, pp. 19-22.

<sup>23</sup> Cf. GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil - 1850 - 1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 72.

<sup>24</sup> Flávio A. M. Saes. *As ferrovias de São Paulo, 1880-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário*. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 152.

significativo, não cobre totalmente a taxa de juros cobrada pelo investidor estrangeiro<sup>25</sup>.

Voltando ao caminho de ferro na Paraíba, cabe a interrogação: o que teria motivado os solicitantes à concessão desse caminho de ferro a pintarem um quadro com cores tão otimistas relativamente ao seu futuro movimento comercial? Que razão teriam para sustentar que o mesmo comportaria uma receita líquida acima de 12% sobre o capital investido?

A razão é simples. Os solicitantes desejam a concessão para fins de especulação no mercado de ações, mais precisamente no mercado londrino, como de resto ocorre com todos aqueles que são detentores de concessões ferroviárias no Brasil<sup>26</sup>. De olho no “prêmio” a que têm direito pelo repasse da concessão à sua disposição, procuram enaltecê-la ao máximo. É pertinente oferecer o máximo de vantagens aos investidores capitalistas fazendo-os crer que estão adquirindo um ótimo “produto”, o melhor do gênero. Se é certo que os investidores estrangeiros parecem não acreditar muito nos “pacotes” que lhes são oferecidos, porquanto jamais investem por sua própria conta e risco, também é certo que não adquirem concessões que não lhes pareçam vantajosas<sup>27</sup>.

No ano de 1882, estando em discussão no plenário da Câmara dos Deputados o orçamento da União no tocante às despesas com a “*viação férrea*”, um dos oradores é um dos autores do projeto da estrada de ferro Conde D’eu na Paraíba, o Sr. Anizio Salatiel Carneiro da Cunha. Uma vez no “palco”, começa a encenação, e que encenação! Na ocasião, a estrada de ferro paraibana sequer fora inaugurada (fato ocorrido cerca de um ano depois) e já o parlamentar requer seu prolongamento para vários pontos da província. Até aqui, não há nada de extraordinário, conquanto todos os parlamentares, quando dessas discussões em plenário sobre os chamados “rateios” ferroviários, fazem o mesmo, ou seja, se pronunciam acerca do “benefício” que esse ou aquele trecho ferroviário traria à sua província. O que há de

---

<sup>25</sup> Cf. *idem*.

<sup>26</sup> Via de regra, são simples autorizações do governo imperial conseguidas mediante articulações políticas na Corte. Ali não se faz necessário justificativas de natureza técnico-econômica. Tudo ali depende da capacidade de barganha por parte dos interlocutores ou articuladores políticos, do prestígio que os representantes de província detêm naquele centro de decisões. Ver, a respeito, o item I do capítulo III abaixo. Demonstro, ali, algumas das articulações políticas em torno de certos empreendimentos ferroviários nortistas e os interesses que estão por trás dos que requerem as concessões.

<sup>27</sup> No item I do capítulo III abaixo, no qual discorro sobre a maioria das concessões ferroviárias autorizadas para o Norte, trato com riqueza de detalhes a questão das especulações em torno dessas cobiçadas concessões ferroviárias, dos “prêmios” a que fiz alusão acima, da política de juros então vigente etc.

extraordinário, para não dizer de argúcia, é o modo como alguns desses parlamentares tecem sua argumentação, a exemplo da que é levada a efeito pelo parlamentar paraibano. Acrescenta-se ao exposto que, via de regra, não começam de chofre a tratar de sua respectiva província. Traçam, antes, um quadro geral da situação do país no tocante ao assunto em pauta, que lhes servem de referência para justificar o motivo de sua presença na tribuna. Neste sentido, o discurso do deputado paraibano é emblemático, para não dizer que é representativo dos embates, na Câmara dos Deputados, sobre a “*viação férrea*” no país como um problema nacional.

Para começar ataca, logo que se dirige ao plenário, os que parecem não dar, à discussão em pauta, a importância que ela merece, haja vista que ela “*deixa espelhar o grau de prosperidade e de progresso material do país*”, não esquecendo de acrescentar o “*seu desenvolvimento moral e intelectual*”. E já que a “*viação férrea*”, no momento em que emite sua fala, é “*reputada o instrumento mais poderoso de civilização, que o genio do homem creou depois da invenção da imprensa*”, ele vê com tristeza o quanto o Brasil é carente “*neste ramo de melhoramentos*”. E colhendo dados junto ao Relatório do Ministério da Agricultura, o parlamentar paraibano mostra que o país possui pouco mais de quatro mil quilômetros de estradas de ferro em tráfego e pouco mais de dois mil e oitocentos em construção, para ele uma malha insignificante se se leva em conta o tamanho do território nacional. O deputado está convencido, de que “*nesta senda de melhoramentos, o Brazil, em relação à sua extensão, é talvez o paiz mais atrasado do mundo civilizado, que hoje [1882] conta 357.000 kilometros de estradas de ferro em trafego, tocando à Europa 168.000 kilometros e à América 163.000; para o que concorremos apenas com 4.027 kilometros*”<sup>28</sup>.

A dedução lógica, a partir desses números é que o Brasil jamais pertencerá ao rol das nações “*civilizadas*” caso não invista maciçamente em estradas de ferro, necessitando, para tal, da proteção do Estado, mas não de uma proteção que se expresse sob a forma de uma “*política detestável*”, do tipo que só dispensa favores e benefícios às províncias grandes e poderosas, as quais são aqui representadas por deputações numerosas”. Sim, porque o pouco que se investe no país em estradas de ferro, sob a proteção do Estado, destina-se em sua maior parte às províncias detentoras dessas “*deputações numerosas*”, a exemplo de Bahia,

---

<sup>28</sup> Cf. Discurso de Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882. Op.

Pernambuco, Rio Grande do Sul etc. Enquanto isso, as províncias pequenas, menos “*felizes*”, têm muito do que reclamar. Algumas mais ainda, conquanto chegam àquele momento sem um palmo dos ambicionados trilhos<sup>29</sup>.

Ao assim se pronunciar, o parlamentar paraibano lança mão de uma estratégia discursiva que reputo bastante inteligente, qual seja, falar em nome de todas as províncias ditas pequenas, independente de quaisquer vínculos partidários, visando angariar o apoio de suas deputações e um possível acordo político entre si para votarem em uníssono em cada um de seus respectivos projetos ferroviários. Assim, a política ferroviária levada a efeito pelo governo imperial deveria contemplar o conjunto das reivindicações em curso e não apenas das províncias ditas grandes, no que o parlamentar dá a entender, por isto mesmo, que só a união entre as pequenas províncias seria capaz de barrar essa discriminação.

A par desses números – tem lugar nesse momento o início do que poderia se chamar de exemplo marcante da política como teatralização –, o parlamentar exalta o papel do transporte ferroviário, advindo daí sua tentativa em provar que as estradas de ferro, quer sejam onerosas ou não para o Estado contribuem para o aumento geral do rendimento público. Independente do Estado continuar ou não pagando juros sobre os capitais investidos nesse ou naquele empreendimento ferroviário, uma coisa é certa, quanto mais verter dinheiro nas construções ferroviárias, mais rendimento obterá, mesmo que destine uma parte deste mesmo rendimento, em cada exercício financeiro, para pagar exatamente os juros garantidos às companhias ferroviárias. Para ele, se isto é uma “*previsão na theoria, é também uma verdade na prática*”, e uma verdade “*que facilmente se demonstra*”. Ora, “*si é um principio inconcusso na sciencia economica que as estradas de ferro fomentam a lavoura, incrementam a industria, desenvolvem o commercio, multiplicam as transações e augmentam consideravelmente o consumo; é lógico concluir-se que ellas concorrem para as arcas do Thesouro com uma quantia superior àquella que o Estado tiver despendido com a garantia de juros*”.<sup>30</sup>

Claro que trata-se de mera dedução, haja vista que o deputado não tem nenhuma prova de que o aumento da renda pública, nessa ou naquela conjuntura, deva

---

Cit., p. 210.

<sup>29</sup> Cf. Idem, pp. 210-211

necessariamente ser atribuída às estradas de ferro. Mas ele acredita que certos números falariam por si. Por exemplo, entre os anos 1864-1884 a receita do Estado é acrescida de 25.000:000\$000 (vinte e cinco mil contos). Com isto, o deputado interroga: “*a que é devido esse augmento da renda pública?*” O deputado não tem dúvida. Se não é devido ao aumento de impostos, conquanto este provoca um aumento na renda inferior a mil contos; se também não é devido ao incremento da agricultura em função da melhoria da mão de obra, “*visto como os braços para a lavoura vão escasseando pela morte e manumissão dos escravos*”, não resta outra alternativa senão atribuir aquele acréscimo “*ao desenvolvimento das nossas vias ferreas*”<sup>31</sup>.

Mas esse “vale-tudo” discursivo tem razão de ser. É que o parlamentar argumenta, em objeção aos que temem as elevadas despesas com as construções ferroviárias, com a conseqüente “*ruína das finanças até a bancarrota*”, que investir maciço em estradas de ferro é fazer investimento seguro, por tratar-se de despesas que a “*sciencia financeira denomina reproductivas*”. Assim, é de opinião que é preciso economizar quando se trata de despesas improdutivas. “*Quanto, porém, às despesas reproductivas (...), eu me separo desta linha de proceder (...)*”. Por isto, ao votar estas últimas, afirma não levar o “*espírito de economia a ponto de cortal-as, entorpecendo e paralygando a marcha progressiva do paiz*”. Argumenta ainda que as despesas reprodutivas, a exemplo das que são canalizadas para as estradas de ferro, podem contribuir para criar e desenvolver, no futuro, os chamados meios de produção. Assim sendo, “*é justo que as gerações futuras supportem também uma parte desses encargos e sacrificios, já que têm de auferir maior somma de proveitos e vantagens*”<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> Cf. Idem.

<sup>31</sup> Cf. Idem, pp. 211-212.

<sup>32</sup> Cf. Idem, pp. 212-213. No período estudado, o argumento é recorrente nas falas oficiais e nas de inúmeros parlamentares. Certo ministro do Império, respondendo aos que querem impugnar o aumento de capital, com garantia de juros, solicitado pelos acionistas da estrada de ferro Recife ao São Francisco, afirma já em 1870: “*É inegável que em particular a lavoura, e em geral todos os interesses da provincia, aproveitão essencialmente com a estrada. É uma proporção que não precisa de demonstração neste paiz - uma estrada qualquer, sejam quaes forem as suas proporções não pode deixar de abrir fontes muito importantes para a riqueza pública*”. No plenário da Câmara, onde este discurso é proferido, um parlamentar comenta: “*Não há quem conteste isto*”. E um outro: “*não é só neste paiz*” (Cf. Discurso de Diogo velho, ministro da Agricultura, proferido em 17 de julho de 1870. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870, Livro 1/Tomo 2, p. 97). Ao se pronunciar a favor do prolongamento da estrada de ferro de Sobral, isto em 1896, um parlamentar cearense retoma argumentos do tempo do Império: “*não sou infenso (...) ao programma de economias, que a illustre Comissão de Orçamentos procura realizar, (...) mas faça-se isto com orientação, e senso prático, distinguindo o que sejam despesas improdutivas, desperdícios, de despesas representando transformação do capital, valorisação da fortuna pública*” (Cf. Discurso de Helvecio Monte,

O parlamentar recorre, por assim dizer, a estratégias discursivas inteligentes. Sem dúvida, é bastante convincente quando contesta o gabinete Liberal e os que o apoiam naquele julho de 1882, com base na diferença entre despesas improdutivas e reprodutivas. Como o próprio nome indica, estas fariam retornar aos cofres públicos mais do que o investimento inicialmente feito. Para provar a coerência de seu argumento, deixa subentendido que as objeções aos que, como ele, defendem grandes investimentos no setor ferroviário, têm a ver com o fato de não perceberem que mesmo as estradas de ferro onerosas para o Estado são reprodutivas. Ele esclarece: *“cumpre declarar que a reprodução dessas despesas nem sempre se faz directa e immediata pelo lucro liquido do trafego da estrada de ferro, e muitas vezes indirecta e mediatamente pelo desenvolvimento da lavoura, do commercio e da industria, concorrendo poderosamente para o augmento da renda pública (...)”*<sup>33</sup>.

E isto não é tudo. Chegado a este ponto, informa que irá demonstrar com números que os deficits ferroviários não são um empecilho ao aumento da renda pública. Comparando ano a ano, entre 1870-71 e 1880-81, as diferenças para mais ou para menos da receita arrecadada, assegura que a renda pública do período é acrescida em pouco mais de 32 mil contos. Enquanto isso, as despesas com o pagamento de juros garantidos às estradas de ferro, no mesmo período, não chegam a 14 mil contos. Ora, sendo o acréscimo referido produto dos rendimentos indiretos gerados pelas estradas de ferro, nada mais “justo” concluir que o Estado paga a garantia de juros com uma parte desses mesmos rendimentos, sem nenhum agravo para o Tesouro. No decênio mencionado, o Estado teria obtido, após deduzir a quantia paga com a garantia de juros, um saldo líquido acima de 18 mil contos<sup>34</sup>.

Poderia existir prova maior de que as estradas de ferro representam um investimento seguro? Seguindo de perto a argumentação do deputado, ele parece querer

---

deputado cearense, proferido em 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, Tomo 8, p. 71). Outro exemplo vem da “Comissão Especial de Viação”, também do Ano de 1896. Ao justificar as despesas com o plano de viação então elaborado, esclarece: *“O fim principal que devem ter em vista os poderes públicos, ao decretar a construção de estradas de ferro, não é o lucro pecuniário que dellas poderá resultar, e forçosamente proveniente de receitas superiores às despesas de custeio; mas principalmente o interesse público representado pelas economias realizadas nas despesas de transporte, e as vantagens indirectas que dellas colhem a União, os estados, os municípios e o público em geral”* (Cf. Comissão Especial de Viação. “Plano de Viação Geral da República”. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, Livro 1/Vol. II, p. 171).

<sup>33</sup> Cf. Idem, pp. 212-213.

<sup>34</sup> Cf. Idem, p. 213

demonstrar que, do ponto de vista econômico, todos ganham. Por exemplo, O investidor capitalista, que tem lá seus ganhos de capital na forma dos juros garantidos pelo Estado; fazendeiros e comerciantes, que economizam tempo e dinheiro a partir do momento que passam a dispor de um transporte “*prompto, rápido e barato*”; o poder público, cuja arrecadação seria acrescida em milhares de contos de réis num espaço de tempo relativamente curto etc.

Em se tratando dos dois primeiros exemplos, parece não haver dúvidas quanto à obtenção desses ganhos. Qualquer trabalho de história econômica do Brasil, ao tocar no assunto ferrovias, demonstra com facilidade o quanto as estradas de ferro brasileiras remuneraram o capital estrangeiro sob a forma de uma atraente taxa de juros. Também demonstram com certa facilidade, desde que se tome como parâmetro as dificuldades enfrentadas no tempo da tração animal, o quanto os produtos da lavoura e o comércio em geral se beneficiam com o novo meio de transporte. O próprio trabalho que estou a escrever, mesmo não sendo um texto de história econômica, aborda o assunto em vários dos capítulos abaixo. O que não parece convincente no discurso referido se relaciona à idéia de que as estradas de ferro, em qualquer situação, quer sejam prósperas ou falidas, geram dividendos para o Estado, cuja arrecadação tende a aumentar em função dos chamados rendimentos indiretos<sup>35</sup>.

No mundo inteiro o desempenho econômico das estradas de ferro expressa-se por meio de receitas obtidas mediante o que se arrecada com o movimento de cargas e passageiros. Deduzidas dessas receitas as chamadas despesas de custeio - dentre outras coisas, com a manutenção da via permanente e com pagamento de pessoal - ou, quando for o caso, das taxas de juros a pagar, tem-se o que podemos chamar de rendimento líquido. Portanto, o desempenho dessa ou daquela estrada de ferro é obtido a partir do confronto receita vs. despesa em determinado período de tempo. Logo, não há outra forma de calcular tal desempenho. Certamente as estradas de ferro contribuem para o incremento do comércio e da

---

<sup>35</sup> Custa a acreditar, por exemplo, que as estradas de ferro nordestinas, todas construídas com auxílio governamental - quer sob a forma da garantia de juros, quer diretamente, às suas próprias expensas - e que, mesmo depois de abertas ao tráfego, continuam a depender deste auxílio, gerem renda suficiente para compensar a sangria financeira representada pelo volume de seus deficits. Com exceção da Recife-Limoeiro - a única que apresenta alguma prosperidade dentre elas, e ainda assim com rendimentos inferiores ao exigido para dispensar a garantia de juros -, tais estradas vivem em situação financeira precária. Uma delas, a Paulo Afonso, é simplesmente um fiasco. Ver, a respeito, o item II do capítulo III abaixo, no qual trato pormenorizadamente de todas essas questões.

produção agrícola ou industrial. Certamente o incremento desses setores contribuem para o aumento das chamadas rendas públicas etc. Todavia, não há como mensurar a obtenção das “rendas públicas” tomando por base o desempenho ferroviário. Trata-se apenas de uma relação possível. Imagina-se que as ferrovias contribuem para aumentar aquelas e ponto final. Neste sentido, a argumentação do deputado paraibano, no que se refere à sua tentativa de demonstrar que as estradas de ferro são sempre lucrativas, dando a entender, por isto mesmo, que os prejuízos financeiros causados ao Estado são meramente aparentes, não tem qualquer fundamento.

Outro ponto de destaque no discurso do deputado paraibano em prol da necessidade de se investir pesado na construção de estradas de ferro, diz respeito ao acirrado debate travado entre ele e o deputado carioca Andrade Figueira. Este último, sendo a favor da iniciativa privada, afirma em um de seus apertes: *“a nossa questão é que o governo não deve ser empresario de linhas ferreas”*, ao que o deputado paraibano retruca: *“concordo com o nobre deputado em que o Estado não deve ser empresario de linhas ferreas, explorando-as por sua conta, mas julgo indispensável a garantia de juros para attrahir capitaes estrangeiros”*. O seu oponente não concorda: *“não há necessidades; bastam os capitaes nacionaes, contanto que não sejam absorvidos pelo Governo”*. O autor do discurso contesta mais este aparte, mostrando que não é nada disto: *“o emprego dos capitaes nacionaes, já tão escassos, nas grandes empresas de caminhos de ferro, privaria as outras industrias desses auxilios indispensáveis ao seu incremento”*<sup>36</sup>.

Com este último argumento, o deputado paraibano simplesmente dá a entender que é uma ilusão pensar na construção de estradas de ferro no país recorrendo a capitais privados nacionais. Para ele, as estradas de ferro são uma necessidade vital e inadiável, mas quem dispõe de capitais para sua implementação são os capitalistas estrangeiros, aos quais é preciso dar garantias mínimas de que estão fazendo um investimento seguro. Assim sendo, tira da manga um trunfo importante, conforme vemos no argumento: *“senhores, a garantia de juros não é peculiar do nosso paiz, dá-se em outros paizes, como a França, cuja administração é muito semelhante à nossa”*. Para que o argumento adquira mais ênfase,

---

<sup>36</sup> Cf. Idem. Vale a pena lembrar que já existe, à época, o embate entre “privatistas” vs. “estatistas”, termos com se convencionou hoje chamar os defensores da iniciativa privada em contraposição aos defensores da intervenção do Estado na economia. É uma questão polêmica e com frequência vem à tona, no Parlamento do

engatilha uma tabela que mostra, relativamente aos anos 1863-1879, a soma dos gastos efetuados naquele país com pagamento de juros às companhias ferroviárias. Destacando os gastos efetuados na década de 1870, conclui que a França despense o correspondente a mais de 200 mil contos de réis, com uma média anual acima de 22 mil contos. Enquanto isso o Brasil, mais ou menos no mesmo período, conforme já mencionado num dos parágrafos acima, despense perto de 14 mil contos, com uma média anual que não chega a 1 mil e quatrocentos contos. Com esse dados em mãos, também conclui que a França despense, na média anual do período mencionado, mais de 11 por cento de sua receita com garantia de juros, sendo de apenas 1 por cento o dispêndio do Brasil. O resultado, segundo o parlamentar, é favorável a este último, quando na verdade deveria despender bem mais, *“não só pela maior extensão do paiz, como porque muito temos a fazer nesta ordem de melhoramentos materiaes”*<sup>37</sup>.

E para legitimar mais ainda esta parte do seu pronunciamento, recorre ao testemunho de falas “competentes”, as de um autor francês e um engenheiro inglês respectivamente, dando a entender a seus oponentes que aqui não há lugar para contestações, conquanto trata-se de opiniões *“autorizadas nestas matérias”*. Comentando a obra de Alfred de Foville, o autor francês, o parlamentar esclarece que ele *“demonstra a influencia exercida pelos caminhos de ferro sobre os preços de todas as cousas, sobre a prosperidade agrícola, industrial e commercial dos povos modernos, sobre a fortuna publica e privada, sobre os movimentos da população, sobre os costumes, sobre as artes, sobre a politica e até sobre as relações internacionais (...)”*. Também esclarece, citando diretamente o referido autor, as inúmeras vantagens proporcionadas à França pelos milhares de quilômetros de estradas de ferro ali existentes (cerca de 10 mil), chamando a atenção, dentre outras coisas, para os *“proveitos particulares do Estado”*, cujas *“receitas arrecadadas”* e *“economia realizadas”* com o novo meio de transporte, ultrapassam a casa de 200 milhões de francos anualmente<sup>38</sup>.

Na verdade, o que o parlamentar paraibano pretende, com esse *“autorizado”* testemunho, é convencer a Câmara de que o que é “bom” para a França pode ser para o Brasil. Deixa claro que a base da prosperidade (embora não faça uso desta expressão) daquele país

---

Império, quando a pauta, na ordem do dia, remete às estradas de ferro.

<sup>37</sup> Cf. Idem, p. 213-214.

<sup>38</sup> Cf. Idem, p. 214.

tem a ver com os maciços investimentos no setor ferroviário. É como se ele quisesse dizer o seguinte: sem estradas de ferro a França não seria o que é, um país próspero e civilizado ou, o que dá no mesmo, sem um investimento parecido, o Brasil jamais alcançará tais “benesses”.

O outro testemunho “autorizado” é o do Sr. Hawkshaw, engenheiro inglês de renome, cujo “*discurso à British Association for the advancement of science*”, proferido em 1875, é recuperado pelo parlamentar paraibano. Um dos trechos do discurso do Sr. Hawkshaw, lido em plenário, é simplesmente emblemático: “*o que os caminhos de ferro acrescentam à riqueza de uma nação é enorme. Há mais de 25 anos que eu demonstrava, diante de uma comissão da Câmara dos Communs, que o caminho de ferro dos condados D’york e Lancashre, do qual era então engenheiro, e que ligava muitas cidades populosas, fazia economisar ao publico uma somma superior a todos os dividendos da companhia proprietária. Estes calculus eram unicamente fundados sobre a diferença entre as tarifas novas e dos antigos carros. Eu não contava a economia do tempo, bem que seja verdade dizer-se, principalmente na Inglaterra que: time is money*”<sup>39</sup>. Quer dizer, se as estradas de ferro representam, em relação aos “*antigos carros*”, uma enorme economia de tempo e dinheiro, existindo provas de que contribuem para o incremento da riqueza nacional, tal como no exemplo inglês, o que é que o Brasil está esperando?

E para que o Parlamento brasileiro convença-se de uma vez por todas da importância das estradas de ferro, lê no plenário da Câmara mais um trecho do discurso do “*competente*” profissional inglês: “*(...) há casos em que pode ser sábio, da parte de um Governo, contribuir de uma ou outra maneira para empresas, que, sem o seu concurso, não achariam um número sufficiente de accionistas*”. E mencionando casos de países cujos governos usam desta “*sabedoria*”: “*A Russia, por exemplo, para a qual os meios de transportes aperfeiçoados têm uma importância vital, há, quanto a mim, sabiamente obrado emprehendendo certas linhas férreas que, no ponto de vista das despesas de exploração e das receitas, constituem uma má especulação, mas que são ou serão um dia fructuosas no ponto de vista nacional. O Brazil, que visitei recentemente, tem do mesmo modo reconhecido mui judiciosamente que o Estado faz um bom negocio garantindo um juro de 7% a todo caminho susceptível de fornecer por si mesmo uma renda de 4%; a vantagem proporcionada ao paiz*

---

<sup>39</sup> Citado em Anizio Salatiel Carneiro da Cunha, *idem*.

*será ao menos igual à diferença*”<sup>40</sup>.

Ao terminar a leitura deste último trecho, que faz referência ao Brasil, uma voz levanta-se no plenário: *“fallava de um paiz que não conhecia”*. Ao que o parlamentar paraibano responde: *“como, se elle não há muito tempo esteve aqui?”* Ademais, não há que contestar um profissional do gabarito do Sr. Hawkshaw. Afinal, trata-se da *“opinião de um engenheiro muito competente na matéria”*. O que aliás é confirmado por um outro deputado: *“não pode haver profissional mais competente”*. Ora, se na opinião de profissionais do nível do citado engenheiro, toda e qualquer estrada de ferro promete, quer no momento em que é aberta ao tráfego quer no futuro, mesmo as que tornam-se objetos de uma *“má especulação”*, não há porque vetar a iniciativa dos que percebem que o futuro do país não será nada promissor caso não seja incrementado o novo meio de transporte e já. A ênfase na fala do engenheiro inglês como uma fala *“autorizada”*, da qual o orador se vale para legitimar sua própria argumentação, parece indicar que a recorrência aos chamados *“discursos competentes”* constitui uma das estratégias discursivas mais eficientes por parte dos autores de projetos ferroviários para essa ou aquela região<sup>41</sup>.

Dando continuidade à sua fala, a qual se presta à percepção de como um determinado jogo discursivo testa sua eficácia na arena das disputas políticas, isto num ambiente que é pura teatralização, o parlamentar paraibano tenta ser convincente. Em certo trecho o orador faz alusão a dois aditivos ao orçamento do país em discussão naquele momento: o primeiro, a pedido da própria maioria liberal, e também por ele assinado, que pertence à oposição conservadora, estabelece um crédito de 100.000:000\$000 (cem mil contos) destinado à construção das estradas de ferro no país; o segundo, de autoria da *“Comissão de Orçamento”*, estabelece um crédito menor para o mesmo fim, no valor de 20.000:000\$000 (vinte mil contos). Avaliando a impugnação do ministro da Agricultura ao primeiro desses aditivos, o deputado paraibano, preocupado com a situação das pequenas

---

<sup>40</sup> Citado em Anízio Salatiel Carneiro da Cunha. *Idem*.

<sup>41</sup> Já que se trata da opinião de homens de *“sciencia”* ou do seletto grupo formado pelos nomes mais representativos da engenharia ferroviária, sejam eles estrangeiros ou nacionais, talvez devéssemos esperar que só emitissem pareceres eminentemente técnicos acerca desse ou daquele projeto ferroviário. Ocorre que a recorrência aos seus discursos ditos *“competentes”* é uma constante no conjunto da cadeia enunciativa sobre estradas de ferro, muitos dos quais têm pouco a ver com uma perspectiva estritamente técnica, a exemplo daqueles atrelados a projetos ferroviários reivindicados como medidas de *“salvação”* para as populações flageladas, doentes e famintas, tal como veremos no próximo item.

províncias, que podem ficar sem um centavo caso a Câmara confirme essa impugnação, contra-ataca: “*Si (...) o espírito de economia levar a Câmara ao ponto de rejeitar este aditivo, então para ser coerente, deveria também eliminar aquelles créditos, que consignam quantias avultadas para o prolongamento das estradas de ferro de D. Pedro II, da Bahia, de Pernambuco, do Rio Grande do Sul e outras, na importância de cerca de 27.000:000\$000 [vinte e sete mil contos]*”.<sup>42</sup>

O contra-ataque referido tem a ver, creio, com a possibilidade de que se repita um fato ocorrido nesta mesma casa parlamentar alguns anos antes, mais precisamente em 1873. Na ocasião, o deputado Anízio Salatiel e outros, todos representantes das províncias ditas pequenas, unem suas forças para fazer aprovar a lei 2450, de 24 de setembro de 1873, que estabelece um crédito de cem mil contos, garantindo estradas de ferro para todas as províncias do país, inclusive o prolongamento das já existentes nas províncias consideradas grandes<sup>43</sup>. Mas é importante lembrar que a Lei só é aproveitada porque o governo, necessitando do apoio da maioria dos parlamentares para aprovar um projeto ferroviário de grande porte na fronteira sul do país, cede às pressões daquelas forças unidas em busca do seu quinhão ferroviário. A retaliação por parte dos representantes das pequenas províncias, condicionando seu apoio a um projeto do então gabinete de plantão à aprovação da citada lei, é um exemplo típico do “toma lá dá cá” próprio das querelas políticas em torno dos interesses ferroviários<sup>44</sup>.

E já que acima é mencionada a lei 2450, de 24 de setembro de 1873, é importante considerar que boa parte do que se discute naquele julho de 1882, tem a ver com o fato de que o crédito consignado por esta lei está totalmente esgotado, e isto sem ter se concretizado o fim que teria servido de motivo para sua aprovação, dotar cada província de uma estrada de ferro e prolongar as estradas já existentes. Daí o aditivo de um crédito no valor de cem mil contos a que acima se fez alusão. Aliás, o mesmo crédito já esgotado a que também já se fez alusão. Quer dizer, se o fim a que se propunha a Lei 2450 não é cumprido em razão de ter se esgotado o crédito por ela autorizado, a mesma ainda estaria em vigor quase

---

<sup>42</sup> Cf. *Idem*, pp. 214-215.

<sup>43</sup> Sempre que fizer alusão, no texto, a províncias ou Estados grandes, em contraposição aos pequenos, a referência não tem a ver com o tamanho do território e sim com poder econômico e/ou domínio político.

<sup>44</sup> Maiores informações acerca da Lei 2450, acima mencionada, podem ser encontradas no item 2 do capítulo III abaixo.

uma década após sua aprovação, podendo ser executada caso se ratifique a existência do mencionado crédito. Se é certo que o “*governo declarou que não cumpria a lei*”, isto é uma prova “*que a lei existe e nos cumpre censurar o Governo por não executá-la*”. E arremata: “*mas daqui não se deve concluir contra o crédito necessário para o desenvolvimento da viação ferrea em benefício da nossa lavoura*”<sup>45</sup>

Há a considerar ainda que uma exigência da citada lei, ainda em vigor nos anos 1880, dá o que falar. Trata-se da cláusula que subordina a garantia de juros à prova, por parte das empresas que a obtiverem, de que terão uma renda, “*ao menos presumível de 4%*”. E exatamente por exigir uma previsão do futuro rendimento é que tal “prova” não passa de mera especulação. Até porque, não poderia existir qualquer prova segura de que as estradas alcançariam aquele rendimento se se trata do momento em que as empresas que irão construí-las e administrá-las ainda estão sendo organizadas. Logo, fica fácil montar uma boa estratégia discursiva com alguns números aparentemente seguros. Qualquer concessionário local fará isto com facilidade. Os concessionários paraibanos, dentre os quais se inclui o próprio deputado Anízio Salatiel, conforme já notificado acima, demonstram com facilidade a renda (fictícia) que a ferrovia por eles pleiteada estaria em condições de prover. E essa renda, segundo a previsão que fazem, seria três vezes mais elevada que a minimamente exigida pela lei de 1873<sup>46</sup>.

Depois de toda essa argüição em torno do estado geral em que se encontra a “viação ferrea” no país, Anízio Salatiel volta-se para discutir o problema na província que representa. Antes, porém, fornece o mote: “*si há uma certa zona do sul, que está bem servida por estradas de ferro, as províncias do norte clamam e reclamam incessantemente por este grande melhoramento material*”. A comparação parece desgostar um deputado sulista, que aparteia: “*perdoe, meu collega; todas têm, cada província tem uma linha de ferro, começando pela de V. Ex.*”. E como resposta: “*algumas ainda não têm e outras apenas iniciaram esses melhoramentos materiaes*”. E complementa: “*Eu agradeço ao meu nobre collega ter com o seu aparte chamado a atenção para a estrada de ferro da minha província, da qual me occuparei especialmente, deixando as das outras províncias, que têm os seus legítimos*

---

<sup>45</sup> Cf. Idem, p. 215

<sup>46</sup> Checar mais informações a respeito de como é fácil justificar, do ponto de vista econômico, os 4 por cento de renda mínima exigidos pela lei 2450, no item 2 do capítulo III abaixo.

*representantes e defensores*<sup>47</sup>

No último ato, o parlamentar-ator simplesmente dá um show de interpretação. Após reportar-se à satisfação da província quando da inauguração das obras de sua estrada de ferro e da eficiência com que estariam sendo executadas pela empresa contratada - *“uma casa respeitável de Londres, dos Srs. Wilson, Sons e Comp.”* -, o deputado informa: *“a estrada ainda se acha em construção, não está aberta ao tráfego, entretanto, a província já começa a experimentar as vantagens que della decorrem”*. Um deputado não acredita e zomba: *“Oh! É por antecipação”*. E Anízio Salatiel: *“não se admire o nobre deputado, pois eu vou demonstrar”*. Ao que o interlocutor, dando a entender que se isto ocorre é às custas da nação, rebate: *“é o dinheiro que gira, que corre; é a garantia de juros sobre uma quantia dobrada, da que era preciso para se construir a linha”*<sup>48</sup>. Fazendo ouvido de mercador a denúncia e respondendo apenas ao aparte anterior, explica que as vantagens referidas têm a ver com o fato de a *“realização dessa aspiração provincial deu forças, animação e vida à lavoura, ao commercio e às industrias, traduzindo-se por um augmento da renda, geral e provincial”*<sup>49</sup>.

E respondendo a mais um aparte do interlocutor, o qual duvida que a Paraíba seja capaz de gerar alguma renda para o Estado deduzindo a garantia de juros, ainda mais sem que a ferrovia tenha sido aberta ao tráfego, o deputado paraibano apela para o que intitula de estranho “malabarismo contábil”. Começando pela renda geral, mostra que entre os exercícios de 1880-1881 e 1881-1882 ela teria aumentado em 205:144\$345 (duzentos e cinco contos, cento e quarenta e quatro mil, trezentos e quarenta e cinco réis), conforme *“dados officiaes publicados nos jornaes da provincia”*. Deduzindo-se dessa renda geral a garantia de juros, que é de 213:328\$500 (duzentos e treze contos, trezentos e vinte e oito mil e quinhentos réis) no último exercício mencionado, há um saldo negativo de 8:184\$265 (oito contos, cento e oitenta

<sup>47</sup> Cf. Idem, pp. 215-216.

<sup>48</sup> O interlocutor em questão, deputado Andrade Figueira, da província do Rio de Janeiro, parece muito bem informado acerca do custo quilométrico real. De fato, uma ferrovia projetada com 121 quilômetros, como é o caso da estrada de ferro Conde D’eu no momento em que é autorizada pelo Governo imperial, não deveria custar mais de 3 mil contos, numa média de 25 contos o quilômetro. Até porque, o parâmetro, em se tratando de custo quilométrico no Brasil, é São Paulo, cuja média por quilômetro é de 22 contos. No caso paraibano, o capital autorizado, no começo dos anos 1870, é da ordem de 5 mil contos, que, acrescido para 6 mil contos anos depois, atinge exatamente a *“quantia dobrada”* a que se refere o deputado carioca. Sobre essa forma de sangria aos cofres públicos, no sentido de que uma parte do capital sobre o qual o Estado garante juros é simplesmente fictício, e não só em relação à ferrovia paraibana, consultar o item I do capítulo III abaixo. Forneço ali informações detalhadas a respeito, com as respectivas notas acerca das fontes consultadas.

<sup>49</sup> Cf. Idem. P. 216.

e quatro mil, duzentos e sessenta e cinco réis). Todavia, há que levar em conta a renda provincial, calculada em 41:150\$824 (quarenta e um contos, cento e cinquenta mil, oitocentos e vinte e quatro réis), da qual deduzindo-se aquele saldo negativo, há um saldo a favor dos cofres públicos da ordem de 32:966\$579 (trinta e dois contos, novecentos e sessenta e seis mil, quinhentos e setenta e nove réis)<sup>50</sup>

É certo que os números não são inventados. Poder-se-ia mesmo dizer que são extraídos de fontes dignas de crédito. Não há que duvidar, pois, do aumento da renda pública na Paraíba no início dos anos 1880. Há que duvidar, isto sim, do vínculo que o deputado estabelece entre este aumento e a estrada de ferro Conde D'eu. Para começar, nenhum palmo de trilho havia sido inaugurado no período por ele mencionado. Como poderia atribuir à chegada do trem o citado aumento da renda na província? Se é certo, como imagina, que a estrada de ferro, mesmo em fase de construção *“deu forças, animação e vida à lavoura, ao commercio e às industrias”* da província, como mensurar o que não passa de mera suposição? Afinal, ele mesmo adverte que a renda geral da província é proveniente de três fontes: a primeira diz respeito a *“uma parte da exportação de seus productos, porque a outra senão maior se faz pelo porto da cidade do Recife”*; A segunda está associada aos *“direitos de 5% do expediente das mercadorias, importadas por meio da cabotagem”*; a terceira reside na cobrança de *“alguns impostos directos que pouco avultam na receita”*.<sup>51</sup> Se são essas as fontes da receita provincial, como atribuir seu aumento a uma estrada de ferro não disponível para o tráfego?

Uma hipótese a ser considerada é que a economia da província como um todo pode ter sido aquecida com a injeção de dinheiro propiciada pela construção da ferrovia, como costuma ocorrer em empreendimentos dessa natureza. Em todo caso, não passa de mais uma suposição, sendo impossível mensurá-la com um mínimo de segurança. Mas trabalhemos com essa possibilidade. Vamos admitir que exista, informados por fontes seguras, um meio de demonstrar a quantidade de dinheiro ali injetado, quem tem acesso a esse dinheiro, de que forma ele é incorporado à circulação, quais os setores que o absorvem e o que fazem para reproduzi-lo. Ainda assim haveria uma dificuldade: como estabelecer uma relação possível entre tudo isto e os números apresentados pelo parlamentar senão indiretamente? Por que

---

<sup>50</sup> Cf. Idem.

então defende com tanta firmeza uma suposição tão pouco consistente ou simplesmente infundada?

A partir de todas essas indagações, a conclusão que se impõe é que tudo não passa de um jogo discursivo, e cada um joga com as armas que dispõe no momento que entra em cena. Se no momento em que entra nesse jogo discursivo, o objetivo do parlamentar é reivindicar certos prolongamentos ferroviários para alguns pontos da província - em especial o prolongamento da capital à povoação de Cabedelo, que defende com veemência<sup>52</sup> -, que arma usar a não ser lançar mão de dados que lhe permitem traçar um quadro otimista da renda pública ali gerada? Claro que poderia lançar mão de outros meios discursivos. Mas ele prefere engatilhar a arma que está mais ao alcance de sua mão, reunir dados oficiais para demonstrar a viabilidade econômica da província.

Quanto a atribuir o aumento verificado nessa renda pública a uma estrada de ferro que sequer está em operação, ainda que desprovida de sentido, faz parte desse jogo discursivo. Tudo depende da capacidade de argumentar. Por exemplo, quando um deputado questiona esse aumento na receita alegando que o mesmo tem a ver com as consequências da seca recém ocorrida na província, o deputado paraibano rebate: *“a secca acabou-se nos fins de 1879 a 1880, depois della já tivemos o exercício de 1880-1881, ao qual me referi, como termo de comparação para o último exercício de 1881-1882, em que se verificou o aumento da renda geral”*<sup>53</sup>. Ora, admitir que o aumento referido tem a ver com os efeitos da seca ocorrida nos anos 1877-1879, é simplesmente negá-lo.

Seria admitir, no caso, que os exercícios financeiros entre 1880 e 1882, não teriam gerado qualquer renda adicional em comparação com os anos que antecedem à seca. Assim, a suposta renda adicional se explicaria pela volta à normalidade depois do impacto da seca. Em outras palavras, admitir tal hipótese poderia ser a confirmação de que o crescimento da renda no começo dos anos 1880 é diretamente proporcional às baixas sofridas no período da seca. Assim, o parlamentar paraibano precisa afastar essa imagem negativa. Ao contrário, procura construir a imagem de que a província é viável economicamente, bastando considerar que a estrada de ferro aí existente, mesmo em fase de construção, já repercute positivamente,

---

<sup>51</sup> Cf. Idem.

<sup>52</sup> Cf. Idem, pp. 217-218.

sinal de que, uma vez aberta ao tráfego, estará assegurada a prosperidade da “Parahyba do norte” e dela própria.

Mas bem entendido, essa prosperidade jamais alcançará níveis realmente satisfatórios caso não sejam garantidos os prolongamentos para certos pontos da província. A linha de Independência (hoje Guarabira), por exemplo, deve prolongar-se até o importante município de Bananeiras e à Nova Cruz no Rio Grande do Norte; a linha de Alagoa Grande, por sua vez, deve estender-se aos ricos municípios de Areia e Alagoa Nova; a linha de Pilar, o chamado *“tronco principal da estrada”*, deve continuar até Campina Grande, importante cidade do interior etc. Por isto, caso não sejam garantidos esses prolongamentos ou, dizendo de outro modo, caso fique *“circunscrita”* ao *“pequeno perímetro”* em construção naquele momento, *“não poderá dar todas as vantagens, como era de esperar, à província e nem ao capital empregado de modo a dispensar a garantia de juros”*<sup>54</sup>.

O cenário é o mesmo, mas o político-ator muda sua maneira de interpretar. De fato, a mudança de tom aqui é visível. Trata-se de explorar a idéia de que a estrada de ferro em construção cobre uma área bastante exígua da província, significando, com isto, que sem os prolongamentos referidos, nem a economia provincial nem a ferrovia em questão poderiam render suficientemente. A mudança de tom é visível porque condiciona a antes decantada prosperidade aos futuros prolongamentos. Sem estes, tal prosperidade está fadada a não acontecer, negando a anterior imagem de otimismo quando da anterior relação estabelecida entre o aumento da renda pública e a pequena ferrovia em construção na província. Enfim, mais uma estratégia discursiva inteligente da parte do Sr. Anízio Salatiel Carneiro da Cunha.

Outro discurso que dá o que falar, ainda em relação à Paraíba, é de autoria do engenheiro de minas Francisco Soares da Silva Retumba. Fora do circuito dos embates discursivos no Parlamento ou mesmo na imprensa, ainda assim dá o que falar por se constituir num trabalho feito sob encomenda. Trata-se de uma espécie de memorial que este profissional escreve, no ano de 1886, a pedido de certo governo liberal da província, no qual expõe suas idéias sobre as *“medidas que convinha fossem adoptadas com urgência, no intuito de contribuir para o engrandecimento e a prosperidade da Parahyba”*. No capítulo dedicado à

---

<sup>53</sup> Cf. Idem, p. 216.

<sup>54</sup> Cf. Idem, p. 217.

estrada de ferro assegura que um dos “grandes males que opprimem a provincia é a falta completa de vias rápidas de comunicação”. É que a estrada de ferro aí existente, a Conde D’eu, é para ele uma estrada totalmente inexpressiva, haja vista que “*ella não consulta os interesses da provincia*”. Daí a proposta: “*penso que a provincia da Parahyba tem de ser cortada algum dia por uma extensa rede de caminho de ferro: é isto indispensável ao desenvolvimento de sua agricultura, a exploração de suas riquissimas minas de toda a natureza, e mais que tudo, à introdução da sciencia e da instrução em toda a extensão do território paraibano*”<sup>55</sup>.

Justificada assim para cumprir fins econômicos e educacionais, o engenheiro Retumba propõe às autoridades competentes, tendo como ponto de partida a pequena ferrovia já existente, um traçado ferroviário de aproximadamente 800 quilômetros de trilhos. No plano então proposto, bastante ousado para a época, a Paraíba é esquadrihada de ponta à ponta, havendo uma linha tronco ligando o litoral ao sertão (sentido leste-oeste) e um sem número de ramais para pontos diversos da provincia<sup>56</sup>.

O plano é ousado, mas até aqui não há nada de extraordinário, conquanto apenas reflète a “febre” de trilhos existente à época. O que é extraordinário mesmo é a relação que o citado engenheiro estabelece entre custo e benefício. Propondo construir 800 quilômetros de estradas de ferro a um custo total de 20 mil contos de réis, ele está convicto de que em pouco tempo a ferrovia dará aos acionistas lucros fabulosos.

Como ele chega a essa conclusão? É simples. Algumas projeções para lá de mirabolantes, para não falar mais uma vez de “malabarismo contábil”, e tudo está resolvido. Supondo certas tabelas de preços para passageiros e mercadorias (neste caso, as exportadas e importadas) e calculando o provável número a transportar, chega a conclusão de que a ferrovia terá uma receita total de 2 mil contos anuais. Descontando-se a “*despesa provável*”, que ele calcula em 30 por cento, o lucro da ferrovia será de 1 mil e quatrocentos contos, “*justamente 7% do capital 20 mil contos*”. Mas trata-se de um cálculo por baixo, feito com base na “*produção actual da provincia*”. Todavia, não há a “*menor dívida que essa produção*

---

<sup>55</sup> Cf. Francisco Soares da Silva Retumba. “Sobre os Melhoramentos de que precisa a provincia da Parahyba”. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, Ano 4. Vol. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1912, pp. 199-203.

<sup>56</sup> Cf. Idem, pp. 203-204.

*rapidamente será elevada ao duplo, ao triplo, desde que a locomotiva penetrar em todos os sertões da província*". E expressando um otimismo exagerado, como se a estrada de ferro fosse capaz de operar milagres, arremata: *"é força pois, contar com uma receita líquida, de 15% pelo menos"*<sup>57</sup>.

Mas essas previsões otimistas deixam a desejar quando considerados os novos dados que tem em mãos. É que os primeiros cálculos são feitos com base numa produção provável, para mencionar apenas os dois principais itens da pauta de exportação, de 800 mil arrobas de algodão e 300 mil de açúcar para a província como um todo. Mas agora ele tem certeza, a partir de dados fornecidos por uma fonte segura, que a produção total para exportação na Paraíba é de 2 milhões de arrobas e não apenas de metade deste número como calculara antes. O mesmo raciocínio é válido para as importações, a Paraíba estaria importando 2 milhões de arrobas e não 1 milhão como no cálculo anterior. A que atribuir o erro? Ao fato de que aquilo que calculara para a província como um todo deve ser atribuída tão-somente à zona dos brejos. Com os novos números tudo muda. Se antes a ferrovia proveria uma renda líquida de 7 por cento do custo total, podendo chegar a 15 com o incremento da produção quando da instalação dos trilhos, segundo esses novos números ela é capaz de prover uma renda líquida de 10 por cento do capital empregado, obtida em razão de um volume considerável de mercadorias supostamente existente naquele momento. Todavia, *"esses algarismos são prometedores e mais o serão no futuro, quando estiver a estrada concluída"*<sup>58</sup>. Sendo de opinião que a produção da província, quando a ferrovia for totalmente concluída, será duas ou três maior que aquela prevista no momento em que escreve, isto significa que no futuro a renda líquida sobre o capital empregado aumentaria na mesma proporção.

Vemos que o engenheiro Retumba carrega nas tintas ao elaborar uma justificativa econômica da necessidade de ampliação da estrada de ferro para além da pequena ferrovia ali existente. Esses números, tirados só Deus sabe onde, expressam uma realidade inexistente, em que salta aos olhos o exagero. Assim, não seria difícil demonstrar que as receitas previstas são meramente fictícias, ali figurando apenas como uma estratégia discursiva comum aos que vendem a idéia de uma estrada de ferro. Superestimar o potencial econômico

---

<sup>57</sup> Cf. Idem, pp. 206-207.

da região ou província para onde reivindica-se uma estrada de ferro não passa de um simples lugar-comum. Nem poderia ser diferente. Como admitir justificativas em prol das estradas de ferro se os lugares escolhidos para receberem o “benefício” não são (aparentemente) convidativos? Pouco importa se os números não expressam um movimento econômico de fato. O que importa é saber manejá-los com habilidade, fazendo acreditar que trata-se de investimento seguro, com garantia de lucro certo.

A partir da década de 1890, já em plena República, os discursos de natureza econômica tornam-se cada vez mais raros. Como será visto abaixo, ainda neste capítulo, os discursos colados à imagem do “sofrimento” proliferam totalmente. A simples previsão de uma seca, a própria seca ou a permanência de algum de seus sintomas fornecem o tema desses discursos. Só quando não há nenhum desses elementos no horizonte é que volta-se a reivindicar em nome do potencial econômico do lugar para onde se requer o pleito. Na Paraíba, por exemplo, um desses discursos que retoma a argumentação econômica é levado a efeito em 1914, de autoria de Seraphico da Nóbrega. Começa mostrando que a estrada de ferro na Paraíba, ainda muito limitada, atende aos *“brejos e catingas [referência ao agreste], deixando sem meios de carroto para seus productos, a laboriosa população dos cariris, curimataús e alto sertão, que formam a maior extensão do Estado.”* E, no entanto, o algodão, que é o principal item de sua produção agrícola, *“demonstra ter a sua melhor qualidade no alto sertão”*, exatamente uma das áreas do Estado não contemplada por estrada de ferro<sup>59</sup>.

Mostra, em seguida, o ganho obtido pelas áreas ou municípios contemplados com o trem. Por exemplo, sua chegada à cidade de Campina Grande, com passagem pela povoação de Mogeiro e vila do Ingá, representa *“um advento de prosperidade para a lavoura do meu Estado”*. É que *“o agricultor sentiu-se mais confiante e fortalecido no cultivo de seu algodão; o commercio alli desenvolveu-se com a facilidade de comunicação com as praças da Parahyba e Recife; e diversas outras industrias começaram a florescer”*. Com a ferrovia, Campina Grande erige-se à condição de empório comercial, *“de maneira que não faltaram à companhia productos para seu trafego”*<sup>60</sup>. Ora, se a estrada de ferro, provoca tamanho impacto econômico, com o conseqüente fortalecimento do produtor rural e incremento do

<sup>58</sup> Cf. Idem, pp. 207-208.

<sup>59</sup> Cf. Discurso de Seraphico da Nóbrega, deputado paraibano, proferido em 1 de julho de 1914. In *Anais da Camara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914, Tomo 3, p. 28.

comercio com as grandes praças (as capitais) em função de uma comunicação fácil e confortável, por que então não garantir os prolongamentos ferroviários solicitados para o interior do Estado, um deles já com contrato assinado etc.? Dizendo-se decepcionado com a falta de pontualidade dos ingleses, afirma que a companhia ferroviária *“não correspondeu (...) ao esforço da representação parahybana, nem à boa vontade do poder público (...)”*, tão generoso para com ela no contrato que regulamenta o assunto. Por isto, lamenta: *“a Companhia não tem querido construir o prolongamento de Guarabira a Picuhy, perdendo, assim, de trafegar em uma zona rica e que lhe daria grandes resultados”*<sup>61</sup>.

Não fugindo à regra, há um momento em que assume uma postura bastante familiar em se tratando de discursos dessa natureza. Refiro-me à otimização do potencial econômico da Paraíba. Daí a afirmação: *“vou demonstrar à Câmara que a situação financeira do Estado da Paraíba é prospera e que as suas riquezas lhe asseguram um futuro lisongeiro”*. E decantando a fertilidade do seu solo: *“a canna de assucar foi a principal fonte de renda da Parahyba. Pode-se mesmo dizer que em nenhuma outra parte do Brazil, essa graminea floresceu com mais vigor do que nas margens da Parahyba do Norte, cujo solo tem resistido a uma cultura intensa, há alguns 300 anos, sem auxílio de adubos, e não enfraquece”*. E não obstante a *“competência inteligente”* levada a efeito por outros países, *“tão rendosa é essa lavoura que, ainda assim, desvalorizada e abandonada dos poderes públicos, compensa o agricultor”*. Dentre outras, decanta ainda as amplas possibilidades de desenvolvimento que a Paraíba possui como produtora de café e fumo. Mas o Estado destaca-se mesmo é na produção de algodão. *“A Parahyba é incontestavelmente o Departamento da República que dispõe, actualmente, de maior produção de algodão”*<sup>62</sup>.

Em relação a este último, por exemplo, organiza uma relação dos 23 municípios que mais o produzem no Estado, discriminando sua produção em número de fardos. A idéia é provar que o Estado tem potencial econômico para garantir uma estrada de ferro lucrativa. E, no entanto, esses municípios são desprovidos de estrada de ferro, isto para não falar que em sua maioria estão a uma distancia de 60 e 80 léguas das estações ferroviárias e dos portos<sup>63</sup>.

---

<sup>60</sup> Cf. Idem, p. 30.

<sup>61</sup> Cf. Idem, pp. 32-33.

<sup>62</sup> Cf. Idem, pp. 35-38.

<sup>63</sup> Cf. Idem, pp. 38-39.

Analisando o quadro fornecido pelo parlamentar, percebi que apenas 5 dentre os 23 municípios mencionados, ficam em áreas servidas por estações ferroviárias e/ou portos, precisamente o litoral e adjacências: 3 ficam no brejo (Araruna, Alagoa Nova e Bananeiras), um na várzea (Umbuzeiro), outro no litoral (Mamanguape), não obstante o fato de que eles em si não contem com o “benefício”. Os 18 municípios restantes ficam em áreas do semi-árido paraibano, curimataú, cariris velhos e sertão, de fato localizados a uma distancia significativa tanto das estações ferroviárias quanto dos portos.

Complementando o quadro anterior com uma estatística sobre os maiores produtores de sementes de algodão, num total de 17 municípios, o parlamentar tem munção suficiente para reafirmar a necessidade de ampliação da ferrovia no Estado, o que o leva a argumentar: *“um estudo que demonstra essa produção tem ou não direito de exigir dos poderes públicos facilidade de transporte para a sua fortuna?”* E mais: *“a estrada de ferro no seio daqueles municipios terá ou não compensação do seu trabalho?”* E afirmando a supremacia da Paraíba sobre o resto do Brasil: *“em alguns Estados da república houve abundância de produção, mas essa baixou consideravelmente tendo fácil transporte; em outros escasseou a produção. Na Parahyba, porém, houve produção, esta manteve sempre uma boa cotação nos annos findos, mas não teve os meios de transporte para os mercados de troca e venda, o que é deveras penoso e contristador”*<sup>64</sup>.

Como é que um Estado com esse “prodigioso” potencial econômico tem uma “viação férrea” tão acanhada? Se há provas de que a economia da Paraíba está em “alta”, com destaque para o algodão, figurando como o maior produtor nacional, poderia haver pleito mais justo do que reivindicar o prolongamento da ferrovia até as áreas que garantem essa produção? O parlamentar acredita que não.

Temos, aqui, mais uma visão de caráter apologético sobre o potencial econômico da Paraíba. Se em alguns Estados, mesmo contando com “fácil transporte”, tem havido queda na produção, o mesmo não ocorre no Estado que representa, cuja produção tem tido “boa cotação” mesmo sem “fácil transporte”. Se a Paraíba é esse “prodígio” mesmo sem contar com um transporte eficiente na maior parte de seu território, imagine como não será no dia em que ele estiver garantido. Há um exagero tal nesse tipo de representação que a primeira

---

<sup>64</sup> Cf. Idem, pp. 40-42.

impressão que temos é a de que ela será ridicularizada, servindo de chacota para os interlocutores. Mas não é o que ocorre, conquanto todos parecem estar de acordo com a visão apresentada. No final, aos gritos de “ *muito bem*”, “ *muito bem*”, o parlamentar “ *é muito cumprimentado*”.

Outro que sai em defesa da ampliação da “ *viação ferrea*” na Paraíba é o engenheiro Victor Kromenacker. Não sem antes fazer toda uma apologia ao trem, ele parece ser o único que argumenta com uma certa moderação quando apresenta dados relativos à economia paraibana, ou seja, não faz projeções mirabolantes, do tipo que menciona rendimentos promissores, arranjados sabe-se lá onde. A despeito de ser do ano de 1919, quando não se falava em outra coisa a não ser nas **obras contra as secas** no governo Eptácio Pessoa, o argumento de Victor Kromenacker surpreende exatamente porque não justifica a ampliação referida em nome do flagelo da seca, como é de praxe à época.

Encarando o “ *formoso invento do ferrocarril*” como o grande legado do século XIX, sua opinião é que a “ *evolução social e econômica*” desse ou daquele país passa, a partir de então, pela “ *influência benéfica*” deste que é o “ *mais valioso elemento de prosperidade material ao mesmo tempo que de progresso moral*”. Também é de opinião que “ *uma nova linha ferrea é como uma artéria vivificante que faz surgir ao longo de seu percurso os centros de população e abre à vida econômica novas regiões*”. E acrescenta: “ *o colono, o commerciante seguem a locomotiva*”<sup>65</sup>. Assim sendo, nada mais justo que a decisão de seu “ *illustre patricio*”, o paraibano Eptácio Pessoa, que investido do cargo de presidente da República, brevemente enviará, através do ministro da Viação uma “ *Comissão de competentes engenheiros*” para estudar qual o melhor traçado para se construir a “ *estrada de ferro de penetração*” da Paraíba<sup>66</sup>.

E como se quisesse provar que o prolongamento da ferrovia paraibana em direção ao sertão não é nenhum favor do “ *ilustre*” conterrâneo, Victor Kromenacker procura demonstrar o potencial econômico de cada uma das cidades ou vilas que serão atravessadas por essa “ *estrada de ferro de penetração*”, dando a entender, por isto mesmo, que terá do que se manter quando for aberta ao tráfego. As localidades elencadas são Soledade, Santa Luzia,

<sup>65</sup> Cf. Victor Kromenacker. “Problema Econômico Ferroviário da Parahyba”. In *A União - Diário Oficial do Estado*. Parahyba, 28 de setembro de 1919, p. 1.

<sup>66</sup> Cf. Idem.

Patos, Pombal, Souza e Cajazeiras. Localização e/ou altitude, população do núcleo urbano e/ou do município, produção de algodão em número de fardos e/ou da atividade pecuária em número de cabeças etc., são alguns dos itens descritos para demonstrar o referido potencial econômico. Eis um exemplo: *“Patos, cidade de 1.800 habitantes, produz anualmente 18.000 saccos de algodão, possui 200 fazendas de gado dando 4.500 bezerros anualmente. O município tem 7.000 habitantes”*<sup>67</sup>.

Kromenacker está otimista. E não é só porque o prolongamento da ferrovia para o sertão incrementará a riqueza do Estado como um todo. É que ele acredita na possibilidade de a Paraíba, com esse prolongamento ferroviário, ocupar uma posição de destaque na *“lucta econômica”* instalada entre os Estados do Brasil. Com isto, a *“estrada de penetração”* na Paraíba pode tornar-se a *“veia principal da grande artéria equatorial que levará a circulação e a vida e assegurará uma actividade ininterrupta de trafego a diversas estradas de ferro que virão entroncarem-se com ella e servirá de ponto de apoio à expansão prodigiosa e methodica em marcha para o interior”*<sup>68</sup>. Trata-se de uma grande estrada de ferro projetada para ligar Tocantins ao Rio de Janeiro, com passagem pelo Maranhão, Piauí, Ceará, Pernambuco e Bahia. A Paraíba, por exemplo, interligar-se-ia à Equatorial através do Ceará<sup>69</sup>

De um modo geral, a argumentação tecida por Kromenacker é minimamente coerente com a idéia de que as estradas de ferro devem atender, em princípio, a certos fins utilitaristas, se não da sociedade como um todo mas daqueles que nelas investem seu rico capital. Quando discrimina a capacidade econômica de cada localidade contemplada pela *“estrada de penetração”* ele simplesmente quer provar que esta última terá tráfego e rentabilidade garantidos. É claro que ele não tem certeza de que a atividade produtiva de cada localidade, conforme discriminado, é suficiente para garantir a almejada rentabilidade. Tudo não passa de dedução ou de algo meramente hipotético. Porém, chama a atenção o fato de que não faz projeções mirabolantes ou previsões absurdas sobre sua rentabilidade futura, tal como costuma ocorrer em discursos dessa natureza.

Há momentos, no entanto, em que exagera na dose. Refiro-me ao que ele espera da estrada de ferro na Paraíba quando de sua conexão com a *“grande artéria equatorial”*. Em

---

<sup>67</sup> Cf. Idem.

<sup>68</sup> Cf. Idem.

<sup>69</sup> Cf. Idem.

sua metáfora, a principal “veia” dessa “grande artéria” é representada pelos trilhos que deverão correr em solo paraibano. Assim, ele dá entender que sem a conexão referida a própria Equatorial estaria comprometida em seus objetivos. O exagero é visível. Até porque, a projetada estrada de ferro traduz a idéia de integração entre vários Estados brasileiros e Victor Kromenacker simplesmente não dispõe de dados que possam indicar qual trecho será mais ou menos rentável. Portanto, a frase em que defende que a ferrovia paraibana será a principal “veia” da citada “artéria” não passa de uma afirmação gratuita.

## 2. Discursos que sensibilizam: teatralização política e a invenção de um Norte “sofrido”.

Começo o item colocando mais um problema. Aliás, um problema que pela sua peculiaridade resolvi não esboçá-lo no capítulo I acima. É que falar na invenção de um Norte sofrido remete a autores que trabalham com a mesma idéia de invenção, cada um a seu modo, só que relativamente ao Nordeste e não ao Norte, com os quais me vejo obrigado a estabelecer um diálogo crítico. Refiro-me à tese da geógrafa Iná Elias de Castro, já publicada, e à tese do historiador Durval Muniz de Albuquerque Júnior, também publicada.

Ao identificar o regionalismo nordestino como uma construção intelectual de suas elites conservadoras, Iná Elias de Castro, parafraseando Gilberto Freyre de **O Manifesto Regionalista**, afirma: “o concerto regional era orquestrado por Pernambuco, que articulava os seus interesses e a sua área de influência”<sup>70</sup>. Se é a elite pernambucana, através de seus porta-vozes letrados, que dá o tom no discurso regionalista no começo da década de 1920, o mesmo não ocorre nas décadas anteriores. Antes o tom desse “concerto” discursivo é dado por letrados e/ou representantes políticos de três províncias do Norte, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, não esquecendo de que ele é orquestrado sob a regência da primeira.

Ao assumir essa postura em relação à metáfora construída por Iná Elias de Castro, segundo a qual Pernambuco rege o concerto regional à época do **Manifesto Regionalista**, automaticamente me vejo obrigado a dialogar com a tese de Durval Muniz de Albuquerque Júnior, referência obrigatória hoje quando se trata de refletir sobre o regionalismo nordestino. Em sua polêmica tese, o autor defende que o “Nordeste é uma

---

<sup>70</sup> Cf. CASTRO, Iná Elias de. *O mito da necessidade: discurso e prática do regionalismo nordestino*. Rio de

*invenção recente na história brasileira*”, invenção imagético-discursiva que tem lugar especialmente na década de 20 e seguintes<sup>71</sup>. Discordando desta tese, chamo a atenção para a reflexão seguinte: se é certo que a região não está instituída com a designação **Nordeste** nas décadas anteriores aos anos 1920, não é menos certo que o que é instituído nesta última década é tão-somente o nome e não o significado de região identificada com o “sofrimento” e a “miséria”, cujas elites, fazendo uso político dessa imagem, dispõem de um mote perfeito para consolidar a idéia de que a região precisa de proteção da parte dos poderes públicos, sendo as estradas de ferro um instrumento por excelência de combate aos efeitos desse quadro de miséria.

Dizendo de outro modo, a identificação da região com o “sofrimento” e a “miséria” é muito anterior à instituição do Nordeste. Se é correta a tese da invenção do Nordeste do ponto de vista da fabricação de uma identidade regional forjada na década de 1920, esta mesma tese é incorreta (ou, na melhor das hipóteses, incompleta) quando atribui às elites situadas nesta última década a elaboração discursiva da região associada à imagem do “sofrimento”, não percebendo que os anos 20 representam apenas o desfecho de uma rede discursiva que há décadas estaria a alimentar a idéia de Nordeste. Em outras palavras, a elaboração discursiva deste último, em sua identificação com a imagem do “sofrimento”, tem a ver primeiramente com a invenção de certa porção nortista a partir do final dos anos 1870, mais precisamente aquela composta pelas províncias atingidas por secas periódicas<sup>72</sup>,

---

Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1992, p. 19.

<sup>71</sup> Cf. ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Op. Cit. Passim.

<sup>72</sup> Uma referência a respeito é o trabalho de Iná Elias de Castro. Reportando-se ao Nordeste que antecede ao final dos anos 1940, incluindo a fase mais recuada em que a região é composta pelas províncias do Norte, ela esclarece que a “*imagem projetada*” dessa região “*era a caatinga ressequida, a indefectível carcaça de um boi e os retirantes, magros, com seus poucos pertences entroucados e equilibrados sobre a cabeça*”. Segundo ela, trata-se da imagem retratada em *Vidas Secas*, de Graciliano Ramos, “*cujo protesto contra a ordem social e injusta era sufocada no cárcere, enquanto a imagem de sofrimento era apropriada e usada politicamente*” (Cf. Iná Elias de Castro. Op. Cit., p. 59). A imagem é poderosa e se prestaria muito bem aos objetivos traçados pela autora caso ela tivesse a preocupação - como é praxe entre os historiadores (sua tese é desenvolvida na área de Geografia) - de estabelecer um bem definido recorte temporal. É que ela não deveria recorrer a uma imagem consagrada nessas últimas décadas, as “*vidas secas*” de Graciliano Ramos, para captar períodos mais recuados da República ou dos últimos anos do Império, pelo menos não da forma que é feita, sem um cotejamento com a documentação de época. Sem esse cotejamento a imagem não passa de anacronismo, ou de uma imagem de onde são retirados o tempo e o espaço. O fato é que ela não dispõe de materiais para trabalhar a região nesses períodos mais recuados da história do país. A prova disto é que num texto de mais de 200 páginas, só em três momentos faz pequenas alusões a respeito. No primeiro, chega a falar de uma “*identidade regional 'nortista'*”, deixando claro que a região em estudo há muito tempo vem sendo tomada como objeto de construção intelectual por parte de suas elites conservadoras (Cf. Idem, p. 19); no segundo, supõe que há uma

lembrando que aos poucos essa porção adquire contornos precisos enquanto um espaço regional que se distingue do antigo bloco monolítico chamado Norte. Logo, não existe uma “invenção do Nordeste” desvinculada dessa elaboração discursiva anterior.

A rigor, não existe uma “invenção do Nordeste” nos anos 1920. O que existe é a invenção, em décadas anteriores, de uma porção do antigo Norte considerada seca, “flagelada”, “sofrida”, que é instituída na década mencionada com o nome de Nordeste. Conforme será mostrado abaixo, o vocábulo Nordeste não surge de repente na década de 1920, conquanto remonta ao ano de 1909<sup>73</sup>, tornando-se, a partir de então, sinônimo da referida porção nortista recortada do antigo Norte. Antes disso, no entanto, já é pública e notória a distinção entre esse último e a parte dele identificada como uma região marcada pela “miséria” e pelo “sofrimento”, embora ainda não exista um vocábulo que ratifique e oficialize a distinção.

O que é controvertido no texto de Durval Muniz tem a ver especialmente com sua insistência de que a elaboração discursiva anterior à década de 1920 é, por um lado, dispersa, apegada a “*questões provincianas ou locais*” ou que assenta numa “*visão restrita do espaço*”, não comportando ainda a definição em torno de um recorte espacial que se quer amplo e homogêneo, sem os particularismos de antes<sup>74</sup>; e, por outro, marcado pelo paradigma naturalista, que recorre ao binômio meio e raça como fatores explicativos da região<sup>75</sup>. Neste sentido, a década de 1920 representaria um momento novo, havendo uma espécie de “corte” (leia-se descontinuidade) entre o “*novo olhar regionalista*” e o olhar regionalista anterior. Aqui não haveria traço de continuidade entre o antigo discurso que institui um Norte “sofrido”, nas últimas décadas do século XIX, e o discurso que institui o Nordeste a partir do

---

“*elaboração regionalista*” que preexiste ao “*Nordeste institucional*” (Cf. Idem); no terceiro, afirma que antes de existir “*um Nordeste na configuração atual*” ou uma “*questão nordestina*”, o que existia “*era a seca e a cana-de-açúcar como identificadores das ‘provincias do Norte’*” (Cf. Idem, p. 59). Reconheço que a autora tem muito a dizer em sua linha de abordagem, sobre a elaboração discursiva de uma região associada à imagem do sofrimento e o conseqüente uso político dessa imagem. Mas isto só é válido para o Nordeste dito institucional, especialmente dos anos 1950 em diante.

<sup>73</sup> De fato, o vocábulo Nordeste surge pela primeira vez em 1909. Na ocasião, o Senador F. de S. Meira e Sá, em discursos proferido no dia 27 de outubro, no qual faz a defesa da estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco, menciona o vocábulo mais de uma vez para designar o Norte “flagelado”. Três anos depois, já acrescido de algumas notas, o discurso do senador norte-riograndense é publicado na Paraíba (Cf. F. de S. Meira e Sá. Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, vol. 4 Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1912).

<sup>74</sup> Cf. Idem, pp. 35, 47, 69.

<sup>75</sup> Cf. Idem, pp. 41 3 seg.

final da segunda década do século XX. Sim, já que o autor insiste na idéia de “reelaboração” da região, como se não existisse uma elaboração em curso e sim estratégias discursivas diferentes das levadas a efeito em décadas anteriores.

Minha opinião é que o autor é levado a assumir essa postura sob pena de “matar” sua própria tese caso assim não procedesse. É que ele não teria como afirmar que o Nordeste é uma invenção imagético-discursiva produzida no século XX caso desse o peso que merece à produção discursiva sobre um Norte “sofrido” relativamente às duas últimas décadas do Império. Assim sendo, uma vez que em sua dissertação de mestrado<sup>76</sup> explora exaustivamente os vários discursos que instituem o Norte marcado pelo “flagelo” da seca (embora nesse caso, paradoxalmente, chame de Nordeste o que ainda é chamado de Norte), tendo, por isto mesmo, pleno conhecimento de que o Nordeste é gestado no bojo desse discurso acerca de um Norte “sofrido”<sup>77</sup>.

Por tudo isto, creio que a década de 1920 representa tão-somente um momento de aprimoramento da produção discursiva em torno dessa região que muda de nome, a despeito do fato de que o espaço recortado já estivesse mais ou menos definido nas décadas anteriores. Embora há muito tempo na ordem do dia, os temas que lhe dão sustentação, (seca, cangaço, messianismo) parecem estar mais bem definidos, com contornos mais precisos, como se seus autores tivessem se tornado verdadeiros “craques” no assunto. A lacuna ou o que chamo de “corte” vem por conta da não percepção (talvez de forma proposital) de que a produção discursiva anterior é dispersa, fragmentada, incapaz de forjar uma espacialidade que se institui enquanto uma identidade regional, sem as particularidades de antes.

A lacuna também vai por conta da insistência de que essa produção discursiva anterior é marcada por uma matriz naturalista. Ocorre que o autor “prova” a existência desta matriz naturalista recorrendo a visões elaboradas a posteriori e que vêm de fora para dentro da região. Ou seja, ele vai buscar a mencionada matriz na fala de intelectuais postados em outro tempo e lugar, em sua maior parte originários do Sul do País.

Os atores que realmente elaboram os discursos na e sobre a região associando-o

<sup>76</sup> Cf. ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *Falas de astúcia e de angústia: a seca no imaginário nordestino (1877-1922)*. Mestrado em história, UNICAMP, 1988.

<sup>77</sup> O fato é que o autor dedica, ao longo de sua tese, uns poucos parágrafos a respeito do assunto, em sua maior parte baseado em sua própria dissertação de mestrado (Cf. ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes*. Op. Cit., pp. 58-59 e 68-79.)

à imagem do “sofrimento”, não aparecem de forma incisiva. E esses, se o autor tivesse tido o cuidado de explorar suas falas (com poucas exceções), veria que não caminham na direção do naturalismo. Por exemplo, quando falam em “indolência” relativamente aos “indigentes” da seca é para mostrar que tornam-se indolentes caso não se lhes ofereçam trabalho “digno” e não para sustentar a tese de que são indolentes por natureza. Se o estereótipo é visível, ele não descamba necessariamente para o naturalismo. Ademais, quando falam dos efeitos “climatéricos” como algo que define uma natureza “adversa” também aqui não há uma matriz naturista. Primeiro, porque têm o cuidado de mostrar que os propalados “efeitos” são cíclicos, invertendo-se o sentido quando o momento é de “normalidade” climática. Nesse momento, já não se fala em natureza “adversa” e sim em solo “ubérrimo”, fértil etc. E mesmo quando insistem na idéia de natureza “adversa”, que provoca secas “pavorosas”, sabe-se que falam menos por convicção do que por interesse em explorar politicamente o “sofrimento” daí decorrente.

Isto significa que os problemas “climatéricos” e os “sofrimentos” daí resultantes, como parte de uma natureza “adversa”, são simples peças de retórica ou simples meios estratégicos usados para causar impacto, para sensibilizar, para fazer crer que é um dever do Estado acudir os que são “vítimas” da fatalidade, a seca com todos os seus “horrores”. O que realmente se pretende, com esses discursos é que os recursos cheguem, reforçando assim o poder econômico e político daqueles que se dizem preocupados com a “miséria” da região, isto é, os que fazem a elite local e/ou seus representantes no parlamento e na imprensa. É o que veremos a seguir, analisando-os diretamente<sup>78</sup>.

Um parlamentar paraibano, representante de uma das famílias de prestígio na província, os Meira de Vasconcelos<sup>79</sup>, faz uso de argumentos que caem como uma luva para o

---

<sup>78</sup> Neste ponto, entro em discordância com Iná Elias de Castro. É que em sua *pesquisa* “os discursos não são um elemento de análise em si” mas um meio para definir, tomando-os em conjunto (ao todo são 476 os discursos analisados), “os componentes mais significativos de sua estrutura temática”, alinhando-os segundo os “temas” ou motivos que os fizeram vir à tona, segundo sua “abrangência”, relativa a interesses que vão do espaço local ao nacional, e segundo a sua “abordagem”, numa referência à “demanda” ou ao que se espera da “questão levantada” (Cf. CASTRO, Iná Elias de. Op. Cit., pp. 123-124). Em meu trabalho, ao contrário, cada discurso é visto como um elemento de análise em si, sem o nível de generalidade do trabalho referido.

<sup>79</sup> Trata-se de três irmãos com prestígio político na província, Roldão, Fausto Nominando e João Florentino, com forte influência no 4º Distrito Eleitoral, localizado no sertão paraibano. Muitos dos interesses da Paraíba, no cenário nacional, passam pelas mãos de um dos seus membros, o último mencionado acima, cuja projeção é meteórica a partir dos anos 1870. Eleito deputado geral em 1978, já em 1880, está no Senado, ocupando ainda o cargo de ministro do Império nos gabinetes Paranaguá e Saraiva, respectivamente em 1882 e 1885 (Cf.

entendimento dos propósitos deste item, mostrar a eficácia da rede discursiva que sedimenta a idéia de um Norte “sofrido”, sendo as estradas de ferro o meio mais adequado para prevenir-se contra esse “sofrimento” ou para sua futura prosperidade. No momento em que fala, março de 1879, são três as estradas de ferro criadas “*por motivo da seca*”, duas no Ceará, Baturité e Sobral, e uma em Alagoas, a Paulo Afonso. Quanto aos fundamentos que justificam sua construção eles são de “*duas ordens*”, uns “*peculiares*” à sua condição de províncias flageladas pela seca, outros “*comuns*” a qualquer província que necessite do decantado “*melhoramento*”. Em relação às províncias do Norte, por exemplo, é lugar-comum o argumento de que sua reivindicação “*deriva-se da necessidade de transporte para os productos agrícolas, e sobretudo da decadência em que se acha a lavoura do algodão*”. Em se tratando dos “*fundamentos peculiares*” ao flagelo da seca, reivindica-se estradas de ferro com base em dois argumentos: “*1º, a necessidade de empregar os braços dos indigentes ociosos que não tinham trabalho proveitoso em que se occupassem, e que não deviam continuar a receber as esmolas na ociosidade; 2º, a necessidade em que se achava o Governo de proteger essas províncias para o futuro contra uma nova invasão desse flagelo*”<sup>80</sup>.

De acordo com o parlamentar, as duas justificativas são procedentes. Em se tratando do algodão, por exemplo, esclarece que ele desaparecerá do mercado caso não venha em “*seu auxilio um meio prompto de transporte*”, facilitando seu escoamento entre os centros produtores do interior e as respectivas capitais de província. Não menos procedente é a justificativa em nome do flagelo: “*realmente era urgente aproveitar esses braços ociosos em um trabalho útil e aproveitar também melhor os dinheiros públicos, dando-lhes uma applicação productiva*”. E mais: “*são incontestáveis as vantagens que as províncias flagelladas encontram nas vias ferreas, que as protegem contra o flagello; porquanto desde que for fácil e prompta a comunicação entre o litoral e o interior da província, os estragos da seca tendem a diminuir, ou a desaparecer, as victimas ficarão protegidas contra a fome e a sede pela facilidade e rapidez de transporte de gêneros e de emigrantes (...)*”<sup>81</sup>.

---

MARIZ, Celso. Op. Cit., pp. 36 – 166 e 171.

<sup>80</sup> Cf. Discurso de Meira de Vasconcelos, deputado paraibano, proferido em 24 de março de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879, Tomo 4, p. 176 (obs.: O discurso é proferido em 1879, só que referente ao exercício anterior).

<sup>81</sup> Cf. Idem, pp. 176-177.

As justificativas dessa natureza podem surgir, numa leitura apressada como a total negação do utilitarismo próprio dos sistemas ferroviários, do ponto de vista da rentabilidade do capital. Entretanto, deixam claro que nunca foram construídas estradas de ferro com tanta disponibilidade de mão-de-obra e a um custo tão baixo. Sob esse aspecto, o flagelo representa um momento propício às construções ferroviárias. Quer seus proprietários sejam entes públicos ou privados, não têm que despender grandes somas para cobrir as despesas relativas à força de trabalho. Os “*indigentes*”, uma vez que já não vivem na “*ociosidade*” e têm um “*trabalho proveitoso*”, recebem uma “*esmola*” merecida.

Essas justificativas, quando delas é retirada a exploração da força de trabalho do que tem se convencido chamar “vítimas da seca”, aparentam ser totalmente irracionais, uma vez que não aposta alto no poder “redentor” da estrada de ferro como meio de incrementar uma economia em crise, a do açúcar e algodão nas províncias do Norte; de outro, porque não se compreenderia, do ponto de vista da lógica do capital, investimentos em projetos ferroviários cujo objetivo é levar gêneros para populações “famintas” ou servir de meio de transporte para essas mesmas populações. Nem poderia ser diferente, já que as estradas de ferro costumam ser encaradas segundo o princípio racional de que levam a um encurtamento das distâncias e a uma conseqüente economia do tempo. Ora, falar em economia do tempo é falar na própria razão de ser do utilitarismo burguês. Afinal, **time is money** e esta é a expressão máxima desse utilitarismo, não sendo à toa que os responsáveis pelos primeiros investimentos no setor ferroviário são os mesmos que cunham esta expressão. Mas só aparentam, pois como terei oportunidade de demonstrar num dos itens do próximo capítulo, são muitos interesses por trás dos empreendimentos ferroviários na região, independente do tipo de justificativa sobre sua utilidade.

O parlamentar paraibano, corroborando totalmente com tais justificativas, lamenta o fato de a Paraíba não ter conseguido também uma ferrovia motivada pela seca. Dando a entender que isto ocorre por incompetência dos que representam sua província, quer provar que ela é “flagelada” tanto quanto o Ceará e mais que Alagoas, não havendo razão para ter ficado de fora do “rateio” ferroviário recentemente levado a efeito. Com isto, também dá a entender que os discursos dessa natureza são os mais eficazes em se tratando de reivindicar estradas de ferro para as províncias do Norte. O Ceará, de uma vez só, consegue duas. E com um detalhe, não se trata de estradas construídas sob o regime de garantia de juros ao capital

estrangeiro. Argumentando em nome do “flagelo”, os representantes cearenses conseguem que uma dessas ferrovias, de propriedade inglesa até aquele momento e já aberta ao tráfego no trecho Fortaleza-Baturité, seja encampada pelo poder público e mandada prolongar a partir deste último ponto às expensas do Estado. A outra ferrovia motivada pela seca, cujo traçado parte do porto de Camocim até Sobral, já surge como uma estrada de propriedade do Estado. O “feito” cearense é digno de nota e seu exemplo deveria ser seguido pelas outras províncias<sup>82</sup>.

A fala que acabamos de ver, junto com outras do período, revela-se emblemática porque inaugura, vinculada ao discurso da seca, a fabricação de um drama. Sim, se é certo que a seca é real, assim como seus efeitos, não é menos certo que sua dramatização é algo fabricado, cuja função é comover. Logo, os sujeitos efetivos que convivem com a seca num momento dado são uma coisa; outra bem diferente é essa mesma seca expressa em termos dramático, às vezes descambando para o que poderíamos chamar de “dramalhão”. Claro, se se entender, por tal, um drama de “valor escasso”, só que marcado por “*lances trágicos e artificiosos*”<sup>83</sup>. Muitas das falas a seguir, como o leitor terá oportunidade de checar, são simples fábricas de dramas.

Num cenário que é pura dramaturgia, cada ator em cena precisa saber representar bem o seu papel. No caso do parlamentar paraibano, trata-se de sensibilizar a platéia quanto ao estado de miséria em que vive a “pobre coitada” província da Parahyba do Norte. O trecho a seguir é emblemático: *“a Parahyba soffre tanto quanto o Ceará. É certo (...) que os soffrimentos da minha provincia ficaram abafados pelo silêncio da imprensa, como disse e confessou o nobre deputado meu collega o Sr. Dr. Cardoso vieira. Na minha provincia a imprensa não imitou a do Ceará, foi isto um grave erro, que sempre deplorei. A do Ceará ergueu um brado em todos os órgãos da imprensa, qualquer que fosse o seu credo político, sempre unissono, sempre constante, forte e vehemente, reproduzindo as queixas dos que soffriam. E esse brado repercutiu fora da provincia, levou seus clamores por toda a parte, e reproduziu-se em toda a imprensa desde o extremo norte até o extremo sul; o Ceará de preferência attrahiu a atenção de todos, até do estrangeiro, dentro e fora do Império somente se fallava na secca do Ceará, de maneira que parecia naquelle tempo que o Ceará era a única*

---

<sup>82</sup> Cf. Idem.

*provincia que soffria; mas, a minha provincia, no silêncio da dor soffria igualmente tanto quanto o Ceará. A fome e a peste lhe devastavam igualmente a população*”<sup>83</sup>

É indiscutível a competência dos que falam em nome dos interesses do Ceará e de sua elite na elaboração discursiva da imagem do “sofrimento”. Isto não significa, porém, que os representantes de outras províncias sejam menos competentes. O tom apelativo, as cores dramáticas com que pintam a “calamidade” provocada pelas secas, um certo toque teatral para sensibilizar e chamar atenção dos ouvintes, são elementos encontrados em muito desses representantes em cena. Assim sendo, tudo leva a crer que os representantes cearenses regem essa sinfonia discursiva não porque sabem representar melhor do que os de outras províncias, mas em razão de sua insistência no assunto ou em razão da ênfase com que acreditam em sua eficácia. Os que fazem a imprensa ou a bancada parlamentar cearense no Congresso Nacional deixam suas diferenças de lado quando se trata de demonstrar que o Ceará é a mais “sofredora” das províncias, a que mais sente os efeitos da “calamidade”. E a tal ponto isto ocorre que falar em seca no Norte torna-se basicamente sinônimo de Ceará. Os que lançam mão dessa teia discursiva percebem que ela rende e rende muito. Os recursos chegam e os ganhos econômicos e/ou políticos, obtidos por sua elite, são indiscutíveis. Não é à toa que essa elaboração discursiva rende duas estradas de ferro. Sem dúvida, um feito inédito, que não se repete em outras províncias.

É por perceber a eficácia da imagem do “sofrimento”, competidamente elaborada pelos representantes cearenses e que levam à conquista das referidas estradas de ferro, que o parlamentar paraibano apela: *“a Parahyba, (...) achando-se nas mesmas condições do Ceará e em piores do que as Alagoas, devia ser contemplada nesse melhoramento material”*. Se esta última província, menos “flagelada” que a Paraíba, consegue a sua estrada por motivo da seca, o parlamentar considera uma injustiça sua província não ter sido contemplada com um “melhoramento” idêntico. Afinal, ela *“acha-se completamente empobrecida”*, o que a torna *“ainda mais digna de proteção”*, não havendo *“razão para que não fosse contemplada com suas irmãs”*. Ademais, ela estaria em desvantagem não só em relação às províncias de Ceará e Alagoas. *“Todas ellas têm tido um lugar mais ou menos*

---

<sup>83</sup> Cf. HOLANDA, Aurélio Buarque de. Op. Cit., p. 611.

<sup>84</sup> Cf. Idem, p. 177

*distinto no grande banquete do orçamento nacional; mas a Parahyba é a única que tem sido excluída, ella quasi não conhece o paladar das iguarias desse banquete. Essa desigualdade e injustiça vêm já de muitos annos*<sup>85</sup>.

A imagem de uma Paraíba desamparada, esquecida, “coitadinha”, é impressa com maestria pelo citado parlamentar. Trata-se de um exemplo típico de discurso que sensibiliza. Partindo do pressuposto de que é um dever do Estado dar proteção às regiões atingidas pelas secas, os autores/atores desses discursos carregam nas tintas ao retratarem o “drama” dos que estão sujeitos aos efeitos calamitosos das longas estiagens, cada um querendo provar que na sua província (depois Estado) esse “drama” é mais intenso, condição básica para se reivindicar os chamados “melhoramentos materiais”, com destaque para as estradas de ferro. Os aplausos, claro, ficam com os que melhor se portarem em cena.

É provável que inúmeras das “lições” contidas no discurso do citado parlamentar paraibano tenham sido assimiladas das falas de parlamentares cearenses levadas a efeito pouco tempo antes. Um desses parlamentares argumenta, em fevereiro de 1879, que impressionava e indignava a administração provincial e a todo seu povo *“a ociosidade de tantos braços válidos em prejuízo próprio, e de serviços úteis, que podiam e deviam ser empregados com os socorros publicos”*. Daí ser digna de louvor a determinação de enviar centenas de retirantes para uma *“ocupação efectiva”*, ou seja, os *“trabalhos do prolongamento da via-ferrea de Baturité”*. Destarte, *“si desde o começo dos socorros assim tivessem procedido, a estrada de Baturité já teria chegado a seu termo*<sup>86</sup> *com a maior vantagem para a província, para os cofres públicos e para os próprios retirantes”*<sup>87</sup>. Como as secas são um fenômeno periódico, construir estradas de ferro em nome do combate aos seus efeitos torna-se fácil.

De um modo geral, torna-se fácil e cômodo justificar a construção de estradas de ferro em nome do combate aos efeitos da seca, a começar pelo seu custo total. No caso

---

<sup>85</sup> Cf. Idem.

<sup>86</sup> No discurso que ora estou a parafrasear ou citar não consta qual o trecho a ser prolongado. Mas em discurso posterior, de julho de 1880, o parlamentar esclarece que esse prolongamento liga Pacatuba até Canoa. Esclarece também que deste último ponto até Baturité, que é o lugar de destino no projeto original, resta a percorrer apenas uma légua e meia [9 quilômetros] e que ele espera esteja brevemente concluído (Cf. Discurso de Rodrigues Júnior, deputado cearense, proferido em 31 de julho de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, Tomo 3, pp. 549-559).

<sup>87</sup> Cf. Discurso de Rodrigues Júnior, Cearense, proferido em fevereiro de 1879. Idem, Tomo 2, p. 466.

cearense, o governo só teria despesas com os materiais fixo e rodante, mas não com a força de trabalho, nem com os engenheiros, uns e outros já contemplados no orçamento como parte dos “socorros” enviados à província. Quer dizer, construir estradas de ferro por motivo da seca pode ser justificada em nome de seu baixo custo, isto para não falar nas justificativas já conhecidas, de que fornece trabalho “útil” aos “flagelados” e previne contra secas futuras. Ademais, como estas são um fenômeno periódico, justifica-se construir estradas de ferro no momento em que esse fenômeno ocorre pensando na prosperidade que advirá nos anos em que ele não se manifesta.

Outro parlamentar cearense, discursando no mesmo período, faz alguns cálculos. Rebatendo a crítica de um senador de sua província, de que teria havido esbanjamento na distribuição dos “socorros públicos”, ele deixa claro que não se pode falar em esbanjamento quando se sabe que o Governo gasta apenas 350 réis diários por cada “indigente”. É certo que, passados 2 anos de seca, a província ainda conta com 200 mil “indigentes” espalhados por todo o seu território. Mas como falar em esbanjamento se o Governo gasta a irrisória quantia mencionada para alimentar cada um deles? Por outro lado, também não dá para falar em esbanjamento quando se sabe que muitos desses “indigentes”, especialmente os aglomerados na capital da província, são arrancados da “inacção”, indo trabalhar na estrada de ferro de Baturité, em troca da mesma despesa que o governo teria caso ficassem na ociosidade. Sim, porque o governo atende aos apelos da imprensa cearense, que *“unanimemente insistia pela substituição do systema de esmolos pelo systema de trabalho retribuido”*<sup>88</sup>.

Um terceiro parlamentar cearense, discursando em agosto de 1880, responde a um aparte de um parlamentar baiano, no qual este questiona o potencial econômico da província de seu interlocutor. *“A província estava feliz e progredia espantosamente antes da secca; mas quem pode com o destino? Foi uma fatalidade horrivel, e praza a Deus que nunca a província da Bahia seja victima do mesmo flagello que pesou sobre o Ceará não somente com a esterilidade, mas com a mais horrorosa epidemia de que há noticia, a variola, epidemia desenvolvida no meio de uma população de 120.000 almas, agglomerada na capital e que*

---

<sup>88</sup> Cf. Discurso de Paula Pessoa, deputado cearense, proferido em 14 de fevereiro de 1879. Idem, p. 533.

*arrebatava 800 victimas por dia*<sup>89</sup>”.

Num espaço que é pura teatralização, o quadro descrito é dramático. Com isto, está dado o mote para mais uma reivindicação ferroviária. A visão que se tem dos três anos de seca não retrata apenas milhares de “indigentes” a mendigar o pão de cada dia; retrata também uma população doente, marcada por um “quadro lutuoso”. Mas não obstante tenha sido marcada por uma “horrorosa hecatombe de victimas”, a província do Ceará continua “esperançosa”, “fértil” e “que ainda contém uma grande população”. Assim sendo, ela precisa de “melhoramentos reaes, precisa que se resguarde o seu futuro”, para que não mais seja surpreendida como na seca de 1877, cuja duração, de três anos, provoca os “efeitos terríveis de que há noticia”. E que “melhoramento” seria capaz de garantir-lhe o futuro? O parlamentar não tem dúvida. “A província do Ceará precisa urgentemente, para garantir o seu futuro em circunstancias criticas como as que acaba de atravessar, do prolongamento da estrada de ferro de Baturité até o cariry. É o cariry uma região fertilissima, onde a canna de assucar se planta uma só vez e que produz maravilhosamente todos os cereaes”<sup>90</sup>

E se não bastasse essa “inesgotável fertilidade” há a considerar ainda que o seu traçado terá o caráter de uma “grande via ferrea”, seja porque, partindo de Baturité, que fica relativamente próximo da capital, atravessará terras e mais terras até alcançar Icó, cidade do cariri localizada no sul da província, seja porque se aproximará de mais quatro províncias, Piauí, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Isto significa que ela não seria uma estrada tão-somente de interesse provincial mas de “interesse geral”<sup>91</sup>.

Vemos, no trecho parafraseado, alguns recursos enunciativos por demais estratégicos. Primeiro, a idéia de que o novo prolongamento ferroviário requerido constitui o meio mais adequado de prevenção contra as futuras calamidades, não sem antes traçar um quadro dantesco dos “horrores” da seca; segundo, a constatação de que logo após disparar o discurso da seca não esquece de mencionar o que ela teria a transportar nos períodos de invernos regulares; terceiro, a insinuação de que ela estaria fadada à prosperidade haja vista ser uma estrada de ferro que interessaria a cinco províncias. Quer na miséria quer na bonança, mande-se construir o prolongamento e tudo estará resolvido na província do Ceará.

---

<sup>89</sup> Cf. Discurso de Souza Andrade, deputado cearense, proferido em 2 de julho de 1880. Idem, Tomo 3, p. 585

<sup>90</sup> Cf. Idem

<sup>91</sup> Cf. Idem.

Todo um imaginário da seca vai emergindo, a partir do final da década de 1870, do discurso parlamentar e/ou da imprensa. Aos poucos a teia discursiva em torno de um Norte “sofrido” vai se sedimentando ou tomando corpo. De maneira que a maior parte das reivindicações ferroviárias passam, a partir do momento referido, pelo discurso da seca. Quando argumenta-se em nome do potencial econômico desse ou daquele lugar, a tendência é essa argumentação vir mesclada com o próprio discurso da seca, uma vez que tem sua validade quando se trata de mostrar que a estrada de ferro teria uma função essencialmente econômica nos anos em que a “calamidade” não se faz presente. É claro que existem discursos que reivindicam estradas de ferro sem condicioná-las às exigências das secas, conforme visto no item anterior. Mas esses, quando confrontados com o momento em que emerge o discurso da seca, tornam-se exceções e não a regra.

A Assembléia Legislativa da Paraíba é palco de um debate, em outubro de 1883, acerca do rumo que deveria tomar o prolongamento de sua única estrada de ferro<sup>92</sup>. Na ocasião, esse prolongamento é reivindicado para três pontos da província: um ramal para o porto de Cabedelo, ligando-o à capital; outro para localidades distintas do brejo a partir do ramal de Independência, podendo alcançar Alagoa Grande e/ou Bananeiras; um terceiro e último para o centro da província até a cidade de Campina Grande, cujo ponto de partida seria a vila de Pilar. O centro da discussão girava em torno da seguinte questão: qual o mais importante dentre esses ramais, os dois primeiros, que viriam de encontro aos interesses do comércio e da agricultura, ou o terceiro, apontado como instrumento de combate aos efeitos da seca? Algumas falas deste debate são dignas de nota, conforme o que passo a expor.

Saindo em defesa do último ramal mencionado, certo parlamentar deixa claro que o defende porque o que importa, naquele momento, é combater a seca e suas terríveis conseqüências. Acima dos interesses do comércio e da agricultura, estaria o “*espectro*” da seca. Assim, enquanto a construção de ramais para o porto de Cabedelo ou para cidades do brejo se fariam para atender a tais interesses, o de Campina é reivindicado como forma de combate a seca no sertão. “*De que serve (...) termos bons portos, boas estradas, darmos*

---

<sup>92</sup> É importante considerar que este mesmo debate será retomado no item 3 do capítulo III abaixo. Mas enquanto minha preocupação ali é com as chamadas querelas políticas em torno das propostas de prolongamentos então em pauta, aqui minha preocupação é tão-somente com a natureza dos discursos, para fins de demonstrar que as deputações provinciais também lançam mão, a exemplo do que ocorre no plano nacional, dos discursos que fabricam o “sofrimento”, em substituição aos discursos que tematizam as necessidades econômicas da

*impulso ao commercio e a agricultura e estarmos voltados a ver na miséria um dia todos os nossos concidadãos, habitantes do alto sertão?”* Comparando os três ramais, esse mesmo parlamentar não tem dúvida, o mais importante do ponto de vista econômico é o que se destina à região do brejo. Afinal, ele reconhece que na então vila de Independência e suas imediações *“existem mais de dusesentos engenhos [de açúcar] e todos precisão de promptos transportes”*. Por que sua preferência, na ocasião, pelo prolongamento em direção do “centro”? Por uma questão de justiça ou por se tratar de uma medida de alcance humanitário. Em que pese não faça uso dos termos “justiça” ou “humanitário” é o que quer dizer quando alega que prefere o “centro” porque *“acima dos interesses do commercio e da agricultura paira um espectro que devemos ter sempre diante dos olhos, isto é, a secca e a fome com todos os horrores”*<sup>93</sup>.

A fala do deputado José Campelo é simplesmente emblemática para o entendimento dos propósitos deste item. A forma como antepõe uma estrada de ferro de “combate” aos efeitos da seca a uma estrada de ferro econômica, saindo em defesa da primeira, constitui um prova evidente de que os representantes de província, já no começo dos anos 1880, falam a mesma língua de seus representantes no plano nacional, ou seja, têm consciência de que esse tipo de discurso é mais eficaz quando se volta para a questão da seca. Daí apelos como o do deputado Abdon Nóbrega: *“Ahi vem os annos de 1891 e 1893 em cujos corerespondentes, em séculos anteriores, tem apparecido nesta província as seccas as mais flagelladoras e que de mais tristes consequencias a historia tem registrado”*<sup>94</sup>. Tudo leva a crer que era algo corrente, no decorrer dos anos 1880, a crença de que todos os inícios das décadas de 90 estariam fadados a se tornarem palco de secas avassaladoras. Se 1791 havia sido palco de uma dessas “crises”<sup>95</sup>, o parlamentar acredita que 1891 também o seria. Eis aqui uma predição que se constitui num ótimo mote para se reivindicar uma estrada de ferro. Corria o ano de 1883, mas a seca prevista para daí há 8 anos é um bom motivo para tal reivindicação.

Na imprensa, então, também clama-se pelos trilhos “redentores”. Seja em matérias assinadas ou apócrifas ou mesmo em seus editoriais, esse “clamor” ocupa lugar de destaque. Em carta anônima, datada de 28 de janeiro de 1884 e publicada num jornal da

---

agricultura e/ou comércio exportador.

<sup>93</sup> De um discurso do deputado paraibano José Campelo, proferido na Assembléia Legislativa em 9 de outubro de 1883. In “Assembléia Legislativa”. *A Parahyba - órgão liberal*. Parahyba do Norte, 27 de outubro de 1883, pp. 1-2.

<sup>94</sup> De um discurso do deputado Abdon Nóbrega, *idem*, p. 2

provincia, há a seguinte sentença em relação ao prolongamento para Campina Grande: *“eis aí o sertão mais próximo do litoral para as grandes crises das seccas, que são o doente, que persegue o sertanejo, e a fatal epocha de 91 e 93 se aproxima”*. E num outro trecho: *“Campina é o emporio do commercio do sertão, e tem fome e sede deste prolongamento, para onde olha todo o sertão como a sua salvação, nos annos de crises alimenticias”*<sup>96</sup>. Temos, aqui, mais uma predição, *“a fatal epocha de 91 e 93 se aproxima”*. Quer dizer, quando a época não é de seca, a exemplo dos anos 1883 e 1884, os políticos e letrados vaticinam sua ocorrência no futuro, mas não abandonam a idéia de que a cura para essa “doença” que de tempos em tempos persegue o sertanejo reside na construção de ferrovias.

Em editorial intitulado **A Secca Inminente**, um jornal do interior da provincia da Paraíba notifica em 1888: *“força é confessar que já hoje lutamos com dificuldades quasi insuperáveis para nos abastecer do necessário; caso se realize a invasão dos retirantes que todos sentem imminente, por certo não estaremos em estado (...) de dar-lhes abrigo e suavisar-lhes os horrores e as misérias da calamitosa situação”*. O editorial refere-se à cidade de Campina Grande, que pela sua *“situação geographica”* e *“por sua importância commercial”* está exposta à invasão dos retirantes. O que fazer para socorrê-los a contento? Uma alternativa seria a capital da provincia, mas esta fica distante, *“separada de nós por dezenas de leguas de péssimo caminho, que antes abaterá mais espiritos do que concorrerá para erguel-os e reanimál-os”*. Assim, o editorialista não vislumbra outra alternativa senão o prolongamento da via-férrea até aquela cidade. Só esta poderá *“salvá-los”*<sup>97</sup>.

Em outro editorial, publicado no mesmo jornal com o título **A Secca**, o fenômeno é descrito em tons dramáticos: *“há muito brada-se de todos os lugares da provincia que a miséria enfurecida virá tudo destruir entre nós; a imprensa não tem cessado de reclamar providencias enérgicas no sentido de suavisar um pouco a enormidade desses infortunios que vão pesar sobre o nosso povo pobrissimo e tão digno de lástima (...)”*. E em tons mais dramáticos ainda: *“que morra, pois, à mingua o povo parahybano; encham-se os caminhos, as estradas, as ruas das capitaes [aqui fala em nome de todo o Norte] e mais cidades de cadáveres ambulantes; de envolta com a poeira da terra durmam para sempre os*

<sup>95</sup> Cf. idem.

<sup>96</sup> Cf. “Publicações Solicitadas”. In *O Liberal Parahybano*. Parahyba do Norte, 17 de março de 1884, p. 4.

<sup>97</sup> Cf. “A secca Inminente” (editorial). In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 28 de setembro de 1888, p. 1

*abandonados da sorte; venham saccos de farinha, viveres, fazendas e mais gêneros; entregue-se tudo isso às célebres comissões de socorro; erga o collo o roubo, a immoralidade, a prostituição; desçam para as cintas os punhais afiados; pólvora nos bacamartes, bandidos; ganhai a estrada, assassinai, incendiai tudo, saciai a fome, se não quereis morrer antes do tempo*<sup>98</sup>. Aqui, por se tratar de matéria de jornal, não tem jogo verbal e de cena nos mesmos termos da representação teatral da política parlamentar, mas bem que pode ser encenado como um autêntico melodrama.

Todas essas lamúrias ou todo esse lastimar-se têm um único fim, reivindicar o prolongamento ferroviário da vila do Pilar até Campina Grande. E, no entanto, nada do que é descrito de forma tão dramática está acontecendo de fato; trata-se de situações que seriam vivenciadas num futuro próximo ou que estariam na iminência de acontecer. Mas como o objetivo é sensibilizar, o editorialista carrega nas tintas ao apresentar o quadro de misérias que vitimará essa *“terra desgraçada”* e seu *“povo pobríssimo”* caso as autoridades não façam alguma coisa para amenizar tantos padecimentos. *“Que importa que soffra a Parahyba!”* E até uma *“ligeira esperança, que ainda há pouco animava os aflictos, acaba de ser (...) reduzida a fumo pela Comissão de Orçamento da Câmara Alta”*. O editorialista refere-se exatamente ao prolongamento da estrada de ferro, pois só ele *“poderia nos oferecer algum alívio”*. Só ele representa um real *“benefício”* para a província, por constituir-se numa *“fonte de trabalho para os famintos e desvalidos”*<sup>99</sup>.

Dirigindo-se diretamente à autoridade competente, *“o digno Ministro da Agricultura”*, o editorialista implora: *“lembre-se de que a província da Parahyba é também terra brasileira e tem o direito de achar no coração de S. Ex<sup>a</sup> uma parcella de amor e sympatia”*. E dirigindo-se ao público em geral, faz a súplica máxima: *“não nos abandone, pois, o Sr. ministro da Agricultura”*. Mande-se construir o prolongamento referido e os *“efeitos da secca não serão tão terríveis”*<sup>100</sup>.

Mas nem todos os periódicos apostam na eficácia das estradas de ferro como forma precípua de combate aos efeitos da seca. Num deles, o ceticismo é visível. É que o *“flagello periódico da fome e da miséria”*, tal como se manifesta nas províncias que são

<sup>98</sup> Cf. “A Secca”. *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 19 de outubro de 1888, p. 1.

<sup>99</sup> Cf. Idem.

<sup>100</sup> Cf. Idem.

vítimas das secas, encerra um “*verdadeiro dilema*”. Sim, porque ou a “*nação impõe-se a si mesma o sacrifício de gastar somma incalculável*” - quantia que ela não estaria disposta a despende, ainda mais porque não se trata de gastar tão-somente com estradas de ferro mas com obras pluviais - ou o “*Estado adota, como medida salvadora, o expediente de promover (...) o despovoamento dessa mesma porção de terra brasileira, em proveito de outras mais felizes e melhor dotadas pela natureza*”. O dilema reside na constatação de que são duas medidas extremas. Por exemplo, o “*despovoamento*” é o menos aconselhável e, no entanto, ele pode ocorrer caso o governo decida investir maciçamente na construção de estradas de ferro que funcionariam como “*vias estratégicas*” por ocasião das secas. Acontece que a solução do problema estaria em garantir-se contra a “*falta de água pluviais*”, sem o que as estradas de ferro serviriam “*apenas para facilitar a fuga das populações flagelladas*”, com o conseqüente abandono das terras e das atividades produtivas a elas correspondentes. “*De sorte que, graças à carência completa de nítida compreensão do assumpto, chegamos a este curioso resultado: construir estradas de ferro para mais facilmente despovoar as províncias assoladas*”<sup>101</sup>.

O fato é que postura como a que acabo de notificar é uma raridade em termos de imaginário da seca. Via de regra, os discursos sobre o assunto dão prioridade às estradas de ferro como o instrumento mais eficaz no combate aos seus efeitos. Trata-se de exceções os casos em que as estradas de ferro passam a um segundo plano, priorizando-se em seu lugar a questão da carência de água. O contrário é a regra, embora em muitos discursos sejam atribuídos peso idêntico a uma e outra variável.

A regra, pois, é atribuir às estradas de ferro o meio por excelência de combate aos efeitos da seca. Dezenas de ferrovias e/ou de expansões ferroviárias são reivindicadas, no período estudado, com base em argumentos dessa natureza. Até mesmo grandes projetos ferroviários, como o dos “*ilustres engenheiros*” Carlos Morsing e Franklin Sampaio, intitulado **Estrada de Ferro do Norte do Brasil**. Trata-se da proposta de se construir uma estrada de ferro que atravessa todas as províncias entre a Bahia e o Pará, “*tendo ligado no seu percurso os rios S. Francisco, Parahyba, Araguaya e Tocantins, sendo por estes dous últimos feita a*

---

<sup>101</sup> Cf. “A Seca de 1890 e as Estradas de Ferro” (Editorial) In *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*. Parahyba do Norte, 10 de janeiro de 1889, p. 1.

*comunicação com Goyaz*". Mas em que pese sua condição de grande projeto ferroviário, em nenhum momento ele é reivindicado em nome de um possível intercâmbio comercial entre as cidades ou províncias que propõe interligar, pelo menos não no documento que me serve de fonte. *"Notável serviço decorre da construção da estrada que levantará o Norte do abatimento em que se acha em consequência da crise das seccas periodicas que assolam as províncias daquela parte do Império"*<sup>102</sup>.

Inferre-se, de todas essas falas, que o discurso da seca está definitivamente fixado no final dos anos 1880, embora seja cada vez mais alimentado e enriquecido nas décadas seguintes. O ano de 1877, por exemplo, considerado o ano em que tem início a primeira "grande seca" do século, torna-se uma referência importante em toda a teia discursiva que a partir de então elabora-se sobre o fenômeno. Pode-se dizer mesmo que torna-se o principal parâmetro para se avaliar as políticas públicas no tocante às "soluções" para o problema. Essas "soluções", encaminhadas sob a forma dos badalados "socorros públicos", tornam-se sinônimo de ação pública imoral, marcada por práticas corruptas.

Temendo que em 1889 repita-se as mesmas falcatruas de 1877, um editorialista esclarece: *"seguramente pode ser calculado em perto de 60 mil contos [gasto total com as províncias do Norte] os gastos extraordinários ocasionados pela secca de 1877"*. Entretanto, *"chegada mais tarde a epocha da convalescença, pois que a saude nunca mais voltou, volveram-se os olhos todo do paiz para o que se havia feito com tanto dinheiro e, decepção amarga, nem um só traço encontrou-se de tamanha generosidade"*. Admite, por assim dizer, que a vultosa quantia é liberada pelos poderes públicos mas efetivamente os "socorros" não chegam. Ao invés destes, o que se tem são *"centenas de victimas, mortas à fome ceifadas pela peste!"* Se é certo que o dinheiro existia, não é menos certo que *"nenhuma medida seria tomada a tempo para impedir em epochas futuras a reproducção de tamanhos males"*. E que medidas seriam capazes de impedir a reprodução dos "males" da seca no futuro? O editorialista aposta em duas medidas, referentes a *"necessidades que se completam"*. A primeira é fazer com que jorre água do solo, *"onde diz a sciencia que existe grandes*

---

<sup>102</sup> Cf. "Estrada de ferro do Norte do Brasil", reproduzido do jornal Tribuna Liberal. In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 19 de abril de 1889, p. 3 (obs.: este último não notifica o local de publicação da Tribuna Liberal).

*mananciaes*”; a segunda é o prolongamento da estrada de ferro provincial<sup>103</sup>.

A “incúria” teria sido de tal monta em 1877 que o povo, por não ter recebido o devido “socorro”, perde a “*vergonha de pedir e receber esmolas*”, cujo “*triste resultado*” é ter ganho “*o geriza ao trabalho e indiferença ao senso moral*”. Ora, se a seca de 1889 é “*centenas de vezes pior que a de 12 anos atrás*”, onde as “*desgraças serão maiores*” e “*mais hediondos os horrores*”, porque não atacar o problema com medidas acertadas, a exemplo das mencionadas acima? Se é certo que as “*sommas a despende em socorros publicos durante o triste periodo que vamos atravessar talvez subam a 200 mil contos*”, por que não investi-los para suprir as duas necessidades vitais da província, a falta de água e a carência de transportes? Por outro lado, é preciso ter cuidado para que as “*comissões de socorro*” não sejam organizadas nos moldes de 1877, em que os membros dessas “*comissões*”, em cada localidade, “*puxam a braza para sua sardinha*”. Sim, porque “*o vigário pende para a construcção ou reparos da igreja, o magistrado exige que se edifique cadeias e tribunaes, o professor não larga a idéia de uma escola apparatusa, o commerciante opina pela vinda de farinha e mais farinha, carne e mais carne etc, de modo que possa elle fazer também andar o seu negócio, e assim por diante*”. O redator da matéria não nega que uma “*bonita igreja*” ou uma “*cadeia assejada e commoda*” sejam importantes, o mesmo acontecendo em relação a uma “*majestosa escola*” etc. Mas sua opinião é que “*os interesses directos da população soffredora seriam melhor executados*” caso essas “*comissões*” lançassem mão de um “*plano sério de trabalho*”, orientado por um “*pensamento superior*”, e este não pode ter “*outros cálculos e vistas*” senão o suprimento de água e o prolongamento ferroviário<sup>104</sup>.

Em editorial inteiramente dedicado a este último, um jornal da capital da província comenta que a realização desse prolongamento é um “*passo seguro sem tatear nas trevas das desilusões perdidas*”, haja vista tratar-se de uma medida que denota “*patriotismo*”, sem dúvida um benefício “*desejado por todas as classes, maxime pela população adventicia do sertão, sem lar e sem pão na epocha presente [1889]*”. E repetindo o que tornara-se lugar-comum em discursos dessa natureza: “*notamos a solução de um problema que somente elle [referência ao mencionado prolongamento] poderá conquistar a gloria de ver realisada, aproveitar, com grande economia dos dinheiros públicos pela verba socorros, tantos braços*

<sup>103</sup> Cf. “Socorros Públicos” (editorial). In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 28 de junho de 1889, p. 1.

*aggregando em núcleos ao longo do traçado da estrada de ferro projectado, substituindo a esmola pelo salário productivo, de modo que, finda a seca, venha amanhã em circunstâncias idênticas pela repetição do flagelo, estar salva grande parte da população*<sup>105</sup>. Garanta-se esse prolongamento para os pontos “flagelados” da província, todos “carecedores do benefício”, e sua respectiva população estará ao “abrigo”, escapando assim de “morrer de fome ou expatriar-se, como succedeu em 1877 à 79”<sup>106</sup>.

Mas dos “benefícios” proporcionados pela estrada de ferro nenhum tem termo de comparação com a idéia de que ela concorre para evitar o “*infeccionamento*” da capital e das cidades para onde acorrem as populações vitimadas pelo “flagelo”. O trecho a seguir é emblemático: *“aconselha bem a hygiene e todos sabem, que a salubridade publica exige a desagregiação do povo das grandes cidades, evitando que se propague os miasmas que a miseria produz em tempos calamitosos, em que a fome é o principal fator da peste, como deu-se nessa cidade naquelles tempos de duras e pesadas recordações [referência à seca de 1877], em que a morte ceifou centenas de victimas, dentre ellas amigos caros de saudosissima memoria*”<sup>107</sup>.

Mais um tempo de “calamidade” se aproxima neste 1889 e a mensagem é clara. Autorize-se a imediata construção do prolongamento ferroviário em direção ao sertão e todos ganharão com isto, inclusive a capital da província, que não terá de conviver com os focos miasmáticos que se propagam quando levas e mais levas de “flagelados”, fugindo da seca, chegam cotidianamente em suas ruas. “Miséráveis” e “famintos”, eles seriam espécies de infelizes mensageiros das doenças e da morte. Autorize-se o prolongamento referido e todos estarão livres do “infortúnio”. Trata-se, segundo o redator, de garantir *“nossas vidas, conservando essa cidade [referencia à capital] e outros lugares, evitando o infeccionamento e a expatriação*”<sup>108</sup>.

Quer dizer, isto é o máximo a que pode chegar uma reivindicação ferroviária em seu vínculo com a elaboração discursiva associada à imagem do “sofrimento”. Creio que nenhum outro argumento seria capaz de “sensibilizar” tanto. Reivindicar estradas de ferro

---

<sup>104</sup> Cf. Idem.

<sup>105</sup> Cf. “A Administração que começa pela nova situação que se levanta” (editorial). In *O Liberal Parahybano*. Parahyba do Norte, 3 de julho de 1889, p. 3.

<sup>106</sup> Cf. Idem.

<sup>107</sup> Cf. Idem.

como um meio de higienizar as cidades, de mantê-las “limpas” daqueles que são responsáveis pelos “miasmas”, devolvendo-os a seus lugares de origem, é sem dúvida um argumento eficaz. E oportuno se é levado em consideração que o Brasil inteiro caminha rumo a uma “*era de saneamento*”<sup>109</sup>

Com o aval do governo da União, o governo da província da Paraíba é autorizado, em agosto de 1889, a fornecer “*auxílios de viagem*” aos “indigentes” que, aglomerados na capital, desejassem retornar para suas casas ou seguir viagem para qualquer ponto do Império. Certo órgão de imprensa está de acordo com esta medida, pois “*não convém de modo algum que nem na capital, nem em parte alguma haja acumulação de indigentes*”. Isto porque, “*é uma medida de ordem, de segurança pública, de boa hygiene*”. Mas se esvaziar a capital da presença incômoda dos “indigentes” é uma medida aconselhada em nome da “boa hygiene”, ela por si só não basta. É que uma vez em casa eles não teriam do que viver, pelo menos não até que a “*seca se dissipe de todo*”, sendo necessário enviar-lhes o “socorro” imediato na forma de alimentos. Mas haveria uma outra alternativa, esta sim uma medida que denotaria “*responsabilidade*” da parte do poder público, “*lançar mão da estrada de ferro para dar de comer honestamente ao grande número de vítimas da secca*”<sup>110</sup>.

Segundo os discursos de época, são plausíveis as razões que justificam o prolongamento da estrada de ferro na Paraíba em direção ao sertão. Não bastasse o fato de que estaria a serviço da “boa hygiene” nas cidades para onde acorrem as “*vítimas das secas*” - uma vez que estas não mais viveriam a perambular pelas suas ruas a mendigar a “*caridade pública*” -, há que considerar ainda que esse prolongamento representaria a moralização dos propalados “socorros” àquelas “vítimas”: primeiro, porque a forma como têm sidos prestados beneficia mais os “*ricos e abastados especuladores do que as próprias vítimas da inclemência das estações*”; segundo, porque já não dizem respeito tão-somente à “*distribuição*

---

<sup>108</sup> Cf. Idem.

<sup>109</sup> É certo que nos anos 1880 ainda não está configurado o que um estudioso da história da saúde pública no Brasil, referindo-se às duas últimas décadas da República velha, chama de “era do saneamento”, caracterizada pela constituição plena da “*autoridade sanitária*” no país, com a instalação de políticas públicas bem definidas no combate aos efeitos do que os sanitaristas consideram o grande problema do país, as precárias condições de higiene e saúde que afetam sua população (Cf. HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil*. São Paulo: Hucitec/Anpocs 1998. Ver especialmente os capítulos 1 e 2). Mas se nos anos 1880 não se registra uma “era do saneamento”, pelo menos não nos termos de Hochman, isto não significa desconhecimento do problema. Ao contrário, em todo o Brasil já se praticavam políticas de saneamento, embora de forma precária.

*a esmo de dinheiro e farinha*” em troca de *“trabalhos que ninguém ver”*, haja vista que agora seriam honestamente dados em troca do suor derramado nos trabalhos de edificação de uma *“útil e prodigiosa invenção”*, isto é, uma estrada de ferro<sup>111</sup>.

Embora a fonte parafraseada, ao se referir a um novo modo de distribuição dos “socorros públicos” por ocasião das secas, não fale em “suor derramado” na construção do mencionado prolongamento ferroviário, é o que quer dizer ao advogar que essa distribuição deve traduzir a idéia de honestidade. E não é só porque a distribuição desses “socorros”, até então praticada, significa tão-somente uma *“distribuição de esmolas em alta escala”*, mas sobretudo porque, *“dada a nenhuma educação do povo e sua habitual indolência, antes corrompe e perverte os caracteres do que os enobrece e habilita o cidadão para futuros trabalhos e proximas empresas”*<sup>112</sup>

Ora, se é um fato que os “socorros” aos “flagelados” da seca viriam de todo jeito, porque não exigir uma contrapartida dos que os recebem? Ainda mais ao se constatar que sendo detentores de uma *“habitual indolência”*, em pouco tempo estariam com seus *“caracteres”* corrompidos - isto é, estariam inaptos para o trabalho, que em linguagem de hoje significa vadiagem - caso não se lhes imponha a contrapartida referida, ganhar com o suor de seu rosto o “socorro” merecido. A idéia de moralização do serviço de distribuição de tais “socorros” apresenta-se aqui com força total. Assim, já não prevalece o “auxílio” pelo “auxílio”, conquanto isto levaria os seus destinatários à ociosidade, tornando-os mais “indolentes” do que habitualmente costumam ser. Em troca do “socorro” exige-se trabalho honesto, produtivo, devendo este ser revertido em prol da *“prodigiosa invenção”*.

Todas essas falas indicam que no final dos anos 1880 o imaginário da seca é algo já consagrado. Os discursos de políticos e letrados, tornados públicos, especialmente através da imprensa, se disseminam por todos os cantos e alimentam cada vez mais esse imaginário. Não obstante a repetição de certos lugares-comuns, uma prova disto é que simples cidadãos, embora letrados, absorvem esses discursos e os reproduzem também através da imprensa. Em carta dirigida a um redator de jornal, um deles escreve: *“quando, há tempos, occupei-me deste assumpto [referência à seca] nas páginas do seu Jornal, escrevi mais ou*

<sup>110</sup> Cf. “Socorros Públicos” (Editorial). In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 16 de agosto de 1889, p. 1.

<sup>111</sup> Cf. “Socorros Públicos” (Editorial). In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 9 de agosto de 1889, p. 1

<sup>112</sup> Cf. Idem.

*menos o seguinte: os poderes publicos dariam prova de grande prudencia e patriotismo, mandando quanto antes proceder aos estudos dos prolongamentos e ramaes da via-ferrea Conde D'eu, no intuito de, em occasião opportuna, proporcionar às futuras victimas da secca de 1890 trabalho honesto e remunerador*<sup>113</sup>. Se na ocasião em que faz este apelo a seca ainda não ocorrera, embora seja oportuno e de bom alvitre reivindicar o prolongamento da estrada de ferro na provincia em nome do futuro “flagelo”, o que dizer das falas que reivindicam o “beneficio” não em nome de uma predição mas do fenômeno já como algo consumado?

No caso em apreço, a seca ocorre antes do previsto. Com isto, o missivista volta à carga: *“clamei no deserto, como era de prever; mas a realidade ahi está, e tal medida [referência ao prolongamento ferroviário], apesar de já haverem decorrido alguns mezes infructiferamente, impõe-se ainda hoje como o único recurso capaz de aproveitar o trabalho dos famintos, e impedir que se desenvolvam na capital da provincia as epidemias que assolavam-na durante a secca de 1878*<sup>114</sup>.

Temos aqui, de uma vez só, dois lugares-comuns: de um lado, reivindicar um trecho de estrada de ferro para *“aproveitar o trabalho dos famintos”*; de outro, como medida de prevenção contra futuras epidemias. Mas que fique claro uma coisa, não se trata de lugares-comuns que perdem em importância em razão de serem repetitivos; ao contrário, esses lugares-comuns são repetitivos exatamente porque são ótimos motivos para se reivindicar uma estrada de ferro. Neste sentido, fome-epidemia formam uma dobradinha perfeita enquanto mote para justificar a necessidade do transporte ferroviário na região. Pouco importa, aqui, as razões de ordem econômica voltadas para o incremento da atividade agrícola e/ou comercial; o que importa é a capacidade de engatilhar um discurso que sensibilize, que implique na liberação dos recursos visando a consecução do “beneficio”, por mais estranho que possa parecer no tocante à lógica da reprodução do capital.

Outro missivista, em carta enviada à redação de um jornal em 10 de novembro de 1889, mas publicada só no dia 30, esclarece que certa *“questão de engenharia”*, caso seja acatada pelos poderes do Estado, provocará a *“morte do interior”*. Trata-se de um projetado trecho ferroviário entre a cidade de Campina Grande e a vila de Batalhão (hoje Taperoá), a

---

<sup>113</sup> A. T. “Carta a Gazeta da Parahyba”. In *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*. Parahyba do Norte, 1 de setembro de 1889, p.1

respeito do qual o engenheiro fiscal da estrada de ferro na província emite parecer desfavorável. É que “*por falta de generos agricolas*” a área a ser percorrida não comportaria uma estrada de ferro e sim uma “*estrada de rodagem*”. O autor da carta está indignado, haja vista tratar-se de um trecho ferroviário que iria percorrer uma área cujos “*terrenos produzem admiravelmente algodão, e todos os cereaes, que em annos abundantes apodrecem nos celeiros*”. Além disso, é uma área onde desenvolve-se a atividade criatória. Ele dá a entender, então, que uma “*estrada de rodagem*” não teria como dar vazão a todo esse potencial econômico, dada a insuficiência da tração animal<sup>115</sup>. Entretanto, no momento a província encontra-se “*abatida*”, “*fraca*”, haja vista que de tanto viver “*de esperança em esperança, definha, e quasi que agonisa*”. Acontece que as “*estações secas repetem-se, a população emigra, e empobrece, e nenhum melhoramento advem-lhe*”<sup>116</sup>

A facilidade com que o autor desse arrazoado muda de tom é por demais visível. Ora, insistir em reivindicar o trecho ferroviário projetado com base no argumento de que a área a ser percorrida tem potencial econômico é contestar a postura autorizada ou fala competente do engenheiro que acabara de emitir parecer desfavorável a respeito. Que fazer? É simples, apelar para argumentos de natureza dramática, propagadores de imagens poderosas acerca da miséria e do sofrimento, do tipo que toca as cordas sensíveis do mais empedernido dos corações, não sendo conveniente contestá-las com falas competentes ou racionais. Afinal, para que vir com “*questões de engenharia*” se há um sem-número de “*infelizes*” que, motivados pela “*fome*”, abandonam seus lugares de origem em direção à capital, aos centros populosos e às “*províncias estranhas*”, onde deparam com a “*miséria e a morte*”? Ademais, caso não fosse verdade que a área referida possui um significativo potencial econômico, ainda assim o autor é de opinião que “*valeria a pena construir uma estrada quando ella servisse somente para salvar a vida a tantos infelizes*”<sup>117</sup>.

---

<sup>114</sup> Cf. Idem.

<sup>115</sup> De fato, falar em estradas de rodagem à época é falar em estradas destinadas ao trânsito de animais de carga e/ou de carroças e similares por eles tracionados. O motivo é simples, ainda não existem os automóveis.

<sup>116</sup> Cf. W. “O Prolongamento da Via Ferrea Conde D’Eu”. Alto sertão, 10 de Novembro de 1889. In *O Despertador*. Parahyba do Norte, 30 de novembro de 1889, p. 2. O fato de o missivista assinar a matéria apenas com a inicial “W” pode ser indício de que manter tal anonimato (aliás bastante comum na época) é uma forma de se resguardar contra possíveis represálias.

<sup>117</sup> Cf. Idem.

E aos seus filhos, que pedem pão e água, ele os consola, fazendo-os “saltar de contentes” quando tomam conhecimento que em breve a terra estará nadando em “abundância”, não mais ficando abandonada em razão do amontoado de recursos do governo Geral na capital. “*Innocentes! Sem estradas de ferro para o interior, e commercio directo [referência à necessidade de um porto na capital] não haverá prosperidade na provincia, não haverá fácil, o transporte que venha salvar o sertão da fome que o mata nos tempos críticos*”. Além do prolongamento da ferrovia para o sertão e do aparelhamento do porto da capital, o missivista reivindica ainda a construção de açudes, sem os quais “*não haverá abundância d’água*”<sup>118</sup>. Estrada de ferro, porto e açudes, esta é a miraculosa tríade que poderá salvar a província da Paraíba de seu estado “agonizante”, prevenindo contra um futuro pouco promissor.

Os meses passam, proclama-se a República no Brasil, mas a ladainha continua. Em editorial intitulado **A Fome e a Sede**, a redação de um jornal carrega nas tintas ao apresentar esses fenômenos e reivindicar um trecho ferroviário como o meio mais adequado para erradicá-los. “*A fome e a sede escancaram-nos sem piedade suas fauces negras e vorazes!*” Assim sendo, “*não supponhamos que nos arrebatará da fome meia dúzia de saccos de farinha, que a longos intervallos nos vão chegando da capital, não; isso mesmo cessará à falta de condução. Nossos animaes já morrem às dezenas pelas estradas, sob o peso das cargas que a necessidade obrigam-nos a impor-lhes*”. Se meia dúzia de sacos de farinha, chegados de tempos em tempos, representa muito pouco para aplacar a fome que, impiedosa, escancara suas “*fauces negras e vorazes*”, o que dizer do momento em que, por “*falta de condução*”, essa pouca farinha deixar de chegar? Será o fim. Mas há uma alternativa, e esta não pode ser outra senão a garantia de que em breve os que têm fome e sede contarão com o trem de ferro. “*A esperança de um socorro prompto poderia alimentar-nos ainda, si ao estalido brusco do chiquerador do almocreve houvesse já de substituir o silvo animador da locomotiva*”<sup>119</sup>.

O argumento não poderia ser mais convincente. Seria possível “salvar” os famintos com alguns sacos de farinha? O redator acredita que não. E mesmo havendo essa possibilidade, até quando ela seria mantida, se os próprios animais que os transportam estão a

---

<sup>118</sup> Cf. Idem.

morrer pelas estradas, vergados “*sob o peso das cargas que a necessidade obrigam-nos a impor-lhes*”? Com isto, o redator parecer querer colocar as autoridades no canto da parede, não lhes deixando outra alternativa senão sua autorização para a imediata construção do prolongamento ferroviário em direção ao sertão. Em todo caso, não acredita nessa possibilidade. Sético, ele ironiza! “*Esse melhoramento, porém, chegará talvez a tempo, para os nossos bisnetos, na secca de 1990 [exatamente um século depois], si são, como dizem, seculares as seccas que tem dizimado este infeliz Estado*”<sup>120</sup>.

O fato é que iniciada a República, não há nada de novo no “front” das disputas políticas em torno das estradas de ferro. Continua a mesma cantilena iniciada há mais de uma década. A única diferença é que há uma ênfase bem maior na idéia de que é preciso conjugar forças, como se as elites locais tivessem percebido que politicamente falando rende mais o discurso que explora as imagens do “sofrimento” relativamente à região dita “flagelada” como um todo e não em relação a essa ou aquela porção nortista isoladamente. No Congresso Nacional, por exemplo, torna-se praxe solicitar recursos para determinada unidade federativa já incluindo as que, localizadas na mesma região “sofrida”, sentem as mesmas carências. Um discurso de um parlamentar paraibano, de agosto de 1891, constitui um bom exemplo. Vejamos o que diz a respeito.

O discurso é do deputado Epitácio Pessoa, futuro presidente da República. Falando inicialmente em nome da Paraíba, do Rio Grande do Norte e Ceará, e estendendo depois suas reclamações a todo o “*Norte do paiz*” assolado pela seca, o parlamentar repete um velho argumento do tempo do Império, que vem carregado de estereótipos: “*a distribuição de generos alimentícios feita gratuitamente, feita como uma esmola aquelas populações tem, antes de tudo, o grande inconveniente de despovoar as zonas de cultura, attraindo os indigentes para os centros populosos, conservando-os na ociosidade e no vicio, prolongando, em última analyse, os efeitos da secca, porque esta gente perdendo os habitos do trabalho*”<sup>121</sup> e encontrando sustento fácil e comodo, não voltam ao campo ainda mesmo depois que o

---

<sup>119</sup> Cf. “A Fome e a Sede” (Editorial). In *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 28 de fevereiro de 1890, p. 1.

<sup>120</sup> *Idem*.

<sup>121</sup> O estereótipo é visível. Os as “vítimas” da seca são apresentadas como tendentes ao “vicio”, à “ociosidade”, etc. Todavia, o argumento não expressa uma postura naturalista, tão comum à época. É que o “vicio” e a “ociosidade” não são tomados como práticas naturais e sim adquiridas, decorrentes da perda do hábito de trabalhar.

*inverno vem renascer a esperança de uma nova época de abundância e de fartura*"<sup>122</sup>.

De modo que os "socorros" devem ser prestados em "*serviços de utilidade pública*", a exemplo de estradas de ferro, telégrafo e açudes. Com isto, ao mesmo tempo que tais "benefícios" evitariam que essas populações nortistas caíssem no "*vício*", também eliminariam os efeitos da "*grande calamidade*", contribuindo para o "*engrandecimento da riqueza nacional*"<sup>123</sup>. Tendo explanado o argumento supremo, o parlamentar engatilha um projeto de lei solicitando verbas para "socorrer" os Estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, não sem antes deixar claro que a medida pode ser extensiva a todas as "*zonas flageladas*". Informação importante: o projeto vai assinado pelos representantes das três bancadas dos Estados mencionados<sup>124</sup>.

Discurso parecido é proferido por certo parlamentar norte-riograndense em outubro de 1892. Saindo em defesa dos Estados ditos pequenos reclama, em nome do "*patriotismo brasileiro*", contra a discriminação que os atinge. Acontece que na "*hora dos galardões e das graças*" ficam sempre de fora; não pesam na "*balança da distribuição dos benefícios*". Assim, "*são sempre sacrificados*", jamais sendo atendidos quando apela-se para uma "*abnegação patriótica*". E o parlamentar não refere-se tão-somente aos Estados do Norte mas a todos os Estados que têm pequena representação no parlamento. Ao contrário dos "*Estados superiores*", que possuem "*numerosa representação*", os pequenos "*jazem sepultados na hibernação, (...) eternamente esquecidos, (...) como uns estafermos ineptos*"<sup>125</sup>

Dado a conhecer este inteligente preâmbulo - em que o parlamentar argumenta contra a discriminação, na hora de ratear os recursos, que atinge, de Norte a Sul do país, os Estados que possuem bancadas pouco numerosas<sup>126</sup> - ele passa a considerar o caso específico de seu Estado. O argumento a que recorre para demonstrar que o Rio Grande do Norte não

<sup>122</sup> Cf. Discurso de Epitácio Pessoa, deputado paraibano, proferido em 20 de agosto de 1891. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, Tomo 2, pp. 334-335.

<sup>123</sup> Cf. Idem, p. 335.

<sup>124</sup> Cf. Idem.

<sup>125</sup> Cf. Discurso de Almino Affonso, deputado norte-riograndense, proferido em 7 de outubro de 1892. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892, Tomo 7, p. 362.

<sup>126</sup> Posturas como esta tornam-se freqüentes à época. Um parlamentar paraibano, ao criticar cortes de verbas por ele solicitadas para certos prolongamentos ferroviários na Paraíba, ataca a desproporcionalidade na distribuição dos recursos entre os Estados. Mas haveria uma saída: "*seria preciso que os pequenos Estados se compenstrassem da necessidade de uma confederação entre si para o fim de quando se apresentasse um melhoramento qualquer para qualquer delles ser este melhoramento subscrito pelos que compuzessem aquella confederação*" (Cf. Discurso de Coelho Lisboa, deputado paraibano, proferido em 24 de novembro de 1894. In

poderia ser vítima desse “*pavoroso e miserando esquecimento*”, é absolutamente fundante. É que o parlamentar discorre longamente sobre os grandes feitos de “heróis” de sua terra natal pelo país afora, tudo para demonstrar os inúmeros “*rasgos de valor*” relativamente à história norte-riograndense. “*Temos muitas páginas de glória e dias de luz, que engrinaldam seu nome: e fazem a fulguração do seu barbaro e annuviado martyrio*”<sup>127</sup>

Como não compensar seu Estado com um mínimo de “*abnegação patriótica*” se é um fato que inúmeras ex-províncias são devedoras dos “*rasgos de valor*” de filhos do Rio Grande do Norte?<sup>128</sup> Do Pará até a Bahia, discrimina uma a uma as dívidas desses Estados para com a “*bravura e patriotismo da gente riograndense*”. Mas em que pese toda sua contribuição ao soerguimento do “*patriotismo brasileiro*”, não tem sido pago na mesma moeda pelos representantes da “*nação*”. E o Rio Grande do Norte não quer “*favores*”, mas tão-somente “*a atenção comum*”. A exemplo de outros Estados, também deseja ter “*os elementos imperiosamente indispensáveis à sua desenvolvimento social, ao seu progresso e manejo da vida pública*”. O Rio Grande do Norte, assim como os demais Estados pequenos, “*também fazem parte desta nacionalidade*”. Entretanto, é preciso que se forneça “*provas*” de que isto é verdade. Para tal, basta dar-lhes “*confortação e assistência publica*”<sup>129</sup>. Talvez não se faça necessário esclarecer que o argumento é fundante porque traduz a idéia de que os representantes dos Estados “sofridos” devem se irmanar em prol de sua causa comum. Veja-se o caso do Rio Grande do Norte. Como barrar sua tentativa de caminhar rumo ao “progresso” se inúmeros de seus filhos, escrevendo verdadeiras “*páginas de glórias*”, tanto têm contribuído com o “*patriotismo brasileiro*”?

Chegando a este ponto, lança mão de mais algumas estratégias discursivas. Para começar, sai em defesa dos Estados “*sujeitos aos efeitos climatéricos*”. Aqui já não entra qualquer Estado dentre os considerados pequenos, mas apenas os Estados do Norte onde esses

---

*Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, Tomo 2, p. 475).

<sup>127</sup> Cf. Discurso de Almino Affonso. *Op. Cit.*, p. 362 e seg.

<sup>128</sup> Parece ter sido algo bastante recorrente, nos discursos de época, a idéia de exigir algum tipo de compensação em troca do “heroísmo” antes praticado pelos filhos de um Estado em relação a outro ou outros. Um parlamentar paraibano, investindo contra a bancada pernambucana, deixa claro que um de seus representantes, na condição de relator da Comissão de Orçamento da Câmara, teria sido injusto para com a Paraíba, cortando parte da verba a ela destinada no exercício de 1894. Injusto sim, pois enquanto a Paraíba teria dado tudo de si em relação à Pernambuco - que o diga a história, com Felipe Camarão - o vizinho Estado só quer saber de explorá-la, assim como aos outros Estados menores também seus vizinhos (Cf. Discurso de Coelho. Lisboa. *Op. Cit.*, pp. 475-476)

“efeitos climatéricos” se manifestam. Nessas ocasiões, eles carecem do “socorro humanitário”, mas não do tipo ocorrido em certa seca (referência à seca de 1877), em que os milhares de contos de réis (74 mil) que seriam enviados aos Estados do Norte, jamais chegam ao seu destino, uma vez que, “à sombra da nudez dos miseráveis”, teriam sido comidos no próprio Rio de Janeiro. Assim, o parlamentar fala de auxílio efetivo e já, sob pena de “*ver-se forçado o Congresso a despendar, dentro em breve, sem nenhuma vantagem local, sem aproveitamento dos pobres, dezenas de milhares de contos*”<sup>130</sup>

O que o parlamentar pretende, na verdade, é angariar recursos para o Rio Grande do Norte. Mas ele tem consciência de que reivindicá-los em nome tão-somente dos problemas de seu próprio Estado é discursar no vazio. Dessa forma, a estratégia de falar ora em nome dos problemas de todos os pequenos Estados do Brasil, ora em nome dos Estados assolados pela seca, é uma estratégia inteligente porque é uma forma de obter apoio para projetos de sua própria autoria. É o caso, por exemplo, de solicitar para os outros Estados pequenos aquilo que no momento não solicita para seu próprio Estado. De fato, o parlamentar não solicita, naquele momento, trilhos para o Rio Grande do Norte. Entretanto, quando apela aos “*Estados grandes e felizes*”, no sentido de que venham ao encontro dos pequenos, o apelo é claro, é preciso dar-lhes “*estradas de ferro, alfândegas, isenções de tributos e direitos para os aparelhos e machinismos que hão de vir de fora*”<sup>131</sup>

A estratégia mencionada também é inteligente porque é uma forma de aplacar as reações contrárias no momento em que, fazendo reivindicações concretas em nome de seus representados, se veja obrigado a falar nas conquistas para os mesmos Estados dos quais se diz aliado, mostrando o quanto o Rio Grande do Norte estaria em desvantagem em relação a eles. Trata-se, no caso, de pura encenação teatral, porquanto simula ser solidário com outro apenas para aplacar sua reação quando começar a defender seus próprios interesses, o que fatalmente o levará a colidir com os interesses de quem a pouco se dizia aliado. É o que acontece quando solicita uma verba de 200 contos para algumas obras em seu Estado, especialmente na área de açudagem. Mostra, na ocasião, que não tem dúvida de que havia votado acertadamente ao aprovar projetos de outros Estados, a exemplo do Piauí e Ceará. Este último, dentre os

---

<sup>129</sup> Cf. Idem, pp. 363-365

<sup>130</sup> Cf. Idem, p. 366.

considerados pequenos e assolados pela seca “*é um Estado feliz*”, cujas verbas solicitadas têm sido aprovadas, servindo de contraste para com o Rio Grande do Norte, contraste que “*emmoldura a desvalia*” deste último. Mas não pensem os representantes cearenses que ele critica o Ceará por ser mais “*feliz*” que sua terra natal. Ao contrário, ele confessa seu amor pela “*nobre terra*” cearense e considera justas suas solicitações. O que não é justo é que a Câmara tenha autorizado significativas verbas para a construção de um açude no Ceará - o de Quixadá, na importância de 500 contos - e para suas duas estradas de ferro - 280 contos para a de Sobral e mais de 1.200 contos para a de Baturité - e não queira aprovar “*migalhas e fragmentos ao Rio Grande do Norte*”<sup>132</sup>

A um aparte de um parlamentar cearense, ele cuida de arrefecer os ânimos, pois a estratégia aqui é usar a barganha conseguida pelo outro como justificativa para obter sua própria barganha, mas sem que isto implique em confronto, querendo que esse “outro” abrace sua própria causa. Por isto, muda de tom: “*já declarei (...) que não tenho para com o Ceará, nem posso ter, si não palavras, e sentimentos extremos e lisongeiros*”. Até porque, se não bastasse a constatação de que o Ceará tem “*muita glória*”, costuma ser “*victima dos mesmos males*” que o seu próprio Estado<sup>133</sup>.

Feitos os elogios de praxe, que é uma estratégia para não se indispor com um possível aliado, e uma cena em que a política como teatralização aparece em toda sua expressão, demonstra em seguida a liberação de vultosos recursos para vários Estados no Brasil - Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro etc -, especialmente destinados à expansão de suas respectivas estradas de ferro. Mas ele não é contra essas barganhas. “*Quero somente consignar que a Câmara cumprio o seu dever, dando a muitos com todo patriotismo*”. O que não é “*patriotico*” é dar aos “*fortes e poderosos*” e “*negar aos que não o são*”. Esta negativa, tal como tem ocorrido em relação ao Estado que representa, é “*horrendamente feia; é barbara e abominável*”<sup>134</sup>

Faz, então, um apelo dramático ao Parlamento: “*salve*” o Rio Grande do Norte; se “*condoa*” desta “*terra desprezada*”, pois do contrário terá continuidade a “*selvageria da nação*”. E o parlamentar diz já não querer falar em “*patriotismo*” e sim em “*condolencias*”

---

<sup>131</sup> Cf. Idem.

<sup>132</sup> Cf. Idem, p. 368.

<sup>133</sup> Cf. Idem, pp. 368-369.

*humanas*". E para que o Rio Grande do Norte - cujo "*generoso povo, na hora fraco e desamparado*", espera que a nação o auxilie nesse momento difícil - não continue ele próprio um Estado "*selvagem*", uma medida se faz necessária, a instalação de algumas linhas telegráficas. E como não poderia deixar de ser, o mote para tal reivindicação é o mesmo que se usa quando se trata de reivindicar estradas de ferro em nome do "sofrimento", a seca com todas as suas "*desgraças*". Senão vejamos: "*quando o povo, mí e faminto, atormentado pela calamidade de uma secca, nefando epilogo de todos os males junctos, tiver necessidade de recolher ao governo, a quem se devem apresentar todas as desgraças públicas, em última alçada: esteja o telegrapho na sua terra, para levar longe as suas angústias; e o governo do paiz, se quizer conservar sua honra, acudirá promptamente*"<sup>135</sup>.

A estratégia não poderia ser mais oportuna. Quando o momento não aconselha uma reivindicação ferroviária como medida de combate aos "efeitos" da seca, é de bom alvitre reivindicar linhas telegráficas com idêntico objetivo. O argumento, conforme se depreende do trecho citado acima, é o mesmo. A exemplo da maior parte das reivindicações ferroviárias para a região, o telégrafo é reivindicado menos por uma necessidade de comunicação, que leve a um encurtamento das distâncias, facilitando assim o incremento dos negócios, do que como um meio de "salvar" as populações vitimadas pela "calamidade" de uma seca. De modo que atribuir ao telégrafo papel idêntico ao da estrada de ferro como instrumento de combate aos "efeitos" da seca alimenta mais ainda a elaboração discursiva em torno de um Norte "sofrido". É mais um elemento para o uso político da imagem do "sofrimento". Ora, como todas os municípios, vilas ou povoados, nesse ou naquele Estado, gostariam de ter a sua estação de trem e/ou do telégrafo, os que se dizem seus representantes têm munição para a manipulação daquela imagem por um bom tempo.

Salvo um elemento novo aqui outro ali, no geral os discursos do começo da República repetem estratégias já dadas, algumas do final dos anos 1870 e começo dos anos 1880. Conforme se depreende do que tem sido analisado até aqui, pelo menos três estratégias têm se tornado repetitivas. A primeira consiste em falar em nome do conjunto das províncias ou Estados mais atingidos pela seca para só depois falar em nome da província ou Estado que dizem representar, num apelo claro à solidariedade; a segunda reside na tentativa de provar

---

<sup>134</sup> Cf. Idem, p. 369.

que o índice de “miséria” que atinge uma determinada província ou Estado é mais acentuado do que nos demais, sendo merecedor(a) do favor que propicie o combate aos “efeitos” da seca, na forma de estradas de ferro ou outro “melhoramento”; a terceira diz respeito à justificativa de que o “socorro” às populações das áreas “flageladas” não se traduzam em “esmolas” e sim em investimentos “reprodutivos”, a exemplo das estradas de ferro.

Continuando a perscrutar o que dizem os informantes de época, com os quais estou a dialogar, vejamos mais algumas peças enunciativas. Certo parlamentar cearense, discursando em 1900, fala nos “horrores desta calamidade” que está levando a população de seu Estado “à miséria e à fome”, cuja solução reside em oferecer “trabalho aos indigentes em obras que tenham fins uteis, como estradas de ferro e reservatórios de água”. Daí dirige-se às autoridades competentes alegando que auxiliar o Ceará “é mais do que uma obrigação”. Para ele, “é um dever de caridade, de altruismo; é uma manifestação gloriosa da solidariedade e da união de todos os brasileiros”. Afinal, a União não pode negar auxílio a um Estado cujos filhos, migrando para a Amazônia<sup>136</sup>, estão a conquistar, “pela sua tenacidade, pela sua abnegação e pelo seu patriotismo, uma nova estrella para a constelação do Brazil”<sup>137</sup>.

O parlamentar fala o tempo todo em nome do “flagelo” em seu Estado. E, no entanto, tem consciência de que não teria o apoio das bancadas de outros Estados do Norte caso não reivindicasse o “socorro” devido também em nome desses Estados. Por isto, ao solicitar uma verba de 10 mil contos para serem gastos em “obras de utilidade pública”, com garantia de emprego aos “indigentes”, estende o pedido de “socorro” aos “flagelados” dos vários Estados do Norte onde se manifesta o fenômeno da seca e não apenas aos do seu Estado<sup>138</sup>.

Mas das estratégias mencionadas, uma das mais recorrentes é sem dúvida a que remete à tentativa de provar que o índice de “miséria” que atinge determinada província ou Estado é tanto quanto ou mais acentuado que nos demais. Certo parlamentar paraibano,

---

<sup>135</sup> Cf. Idem.

<sup>136</sup> A referência à Amazônia, em se tratando de um discurso do ano de 1900, dá o que falar. Ela indica que há uma porção do antigo bloco monolítico chamado Norte que não se confunde com outra porção à qual pertence o Ceará. Esta última é inconfundível, uma vez que é identificada por um conjunto de enunciados ou imagens que a instituem como uma região seca e “sofrida”. A distinção acima vem de encontro à crítica que dirigi páginas atrás ao trabalho de Durval Muniz de Albuquerque Júnior.

<sup>137</sup> Cf. Discurso de Francisco Sá, deputado cearense, proferido em 12 de setembro de 1900. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, Tomo 5, pp. 210-211.

<sup>138</sup> Cf. Idem, p. 211.

discursando em 1901, rebate a afirmação da Comissão de Orçamento da Câmara de que a Paraíba estaria em “*melhores condições que Sergipe, reconhecidamente em verdadeiro estado de miséria*”. Mas reconhecer o “*estado de miséria*” de Sergipe não significa que este possa “*chamar a si o direito de preferência como o mais sacrificado*”. Sim, porque tanto a Comissão referida quanto a Câmara sabem que a Paraíba, “*como muitos outros, está igualmente em condições deploráveis*”. Por que a liberação de verbas federais apenas para o Estado de Sergipe? Qual o “*motivo da exceção*” em prol deste último? Afinal, a agricultura paraibana está “*quasi aniquilada pelo exodo constante da população*” em direção a outras áreas do país, fato que vem ocorrendo desde a seca de 1877, impossibilitada pois de permanecer em sua terra natal “*sem auxílio, sem recursos, sem esperanças, flagelada repetidamente pelas intempéries das estações*”. Fornecendo provas de que a Paraíba também é um Estado “*sacrificado*”, o parlamentar é de opinião que ele faz jus às verbas solicitadas para o incremento de alguns “*benefícios*”, a exemplo do prolongamento de sua estrada de ferro e da melhoria de seu porto<sup>139</sup>.

Alegando que é um dever do Estado, conforme estabelece a própria Constituição, garantir auxílio aos Estados do Norte sujeitos à “*calamidade*” da seca, um parlamentar cearense lança mão de um projeto que vai assinado pelos parlamentares das bancadas de todos esses Estados. O espaço ali tem contornos bem definidos, conquanto visa estabelecer “*medidas tendentes a atenuar os efeitos das seccas*”, na forma de açudes e poços e/ou estradas de ferro, nos Estados que vão da Paraíba ao Maranhão, sendo depois extensivas a Pernambuco e Bahia<sup>140</sup>. Assim sendo, talvez não se faça necessário lembrar que a área ocupada por esses Estados aos poucos vai sendo recortada do antigo bloco monolítico chamado Norte; aos poucos vai se instituindo pelo discurso da seca enquanto região associada à imagem do “*sofrimento*”. O fato é que no ano em que este projeto vem à tona, 1904, já é evidente que há todo um imaginário firmado sobre o espaço nortista que dentro em breve chamar-se-á Nordeste, espaço regional cujo traço identitário tem a ver com a projeção das imagens do “*sofrimento*” referidas.

<sup>139</sup> Cf. Discurso de Lima Filho, deputado paraibano, proferido em 14 de outubro de 1901. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. Tomo 6, pp. 262-263.

<sup>140</sup> Cf. Discurso de Thomaz Cavalcanti, deputado cearense, proferido em 20 de maio de 1904. In *Anais da*

Um recurso estratégico bastante usual, por parte deste ou daquele parlamentar, é lançar mão, no momento em que fala, de telegramas enviados diretamente dos Estados que estão às voltas com as “calamidades” da seca, lidos em plenário para tornar mais verossímil a descrição que fazem dessas “calamidades” e para legitimar as dramáticas solicitações de “socorro”. No último discurso citado, o parlamentar responsável recorre a três desses telegramas. O primeiro, enviado pela Assembléia Legislativa do Rio Grande do Norte, anuncia em sua parte final: *“a fome agravada pelo desespero é a situação das miseráveis victimas. Numerosos já são os casos de morte por inanição”*. A “solução”, como não poderia deixar de ser, é uma fórmula já conhecida: *“o desenvolvimento da viação ferrea e a construção de açudes e poços, serviços que, a par de sua incontestavel utilidade, poderiam ocupar os indigentes (...)”*<sup>141</sup>.

Um segundo telegrama é oriundo de Mossoró, também no Rio Grande do Norte, enviado por uma “Comissão do Comércio”. Eis o teor do telegrama: *“Cresce diariamente numero de famintos. Familias inteiras cahidas de fome. Caridade particular esgotada. Appelamos Camara proporcionar meios de soccorros urgentes ao povo com trabalhos de estradas de ferro aqui beneficio; nullificadas futuras seccas”*. Eis a expressão máxima da capacidade para dramatizar o fenômeno da seca e para produzir efeitos sobre os ouvintes: *“representantes brasileiros, não consentais irmãos morrerem abandonados. Enxugar lagrimas, salvar vidas, maior serviço humanidade”*<sup>142</sup>

Um terceiro telegrama, também do Rio Grande do Norte, é enviado à Câmara por uma “Comissão do Povo”, representando a cidade do Assú. *“Povo reunido praça publica deliberou telegraphar-vos pedindo vosso valioso concurso realização projecto estrada de ferro, partindo Porto macao passe esta cidade direção centro Estado, terminando margem S. Francisco. (...) Convindo ali partida estrada que aproveita municipios mais agricolas assolados secca nosso Estado. Accresce necessidade trabalho para grande multidão pobres acoçados fome”*<sup>143</sup>.

---

*Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, pp. 75-77.

<sup>141</sup> Cf. *Idem*, pp. 76-77.

<sup>142</sup> Cf. *Idem*, p. 77.

<sup>143</sup> Cf. *Idem*.

O teor desses telegramas indica que todos parecem falar a mesma língua, políticos, comerciantes ou simples cidadãos que falam em nome do povo reunido na praça pública. Todos parecem ter consciência de que carregar nas tintas na hora de desenhar o quadro da seca como algo dramático, uma verdadeira “calamidade”, pode ser uma estratégia discursiva eficaz quando dos acertos políticos nas principais esferas de poder. Para os parlamentares que representam o Norte “sofrido”, poder contar com tais telegramas, vindos diretamente das áreas atingidas, dando testemunho da fome e da miséria que ali grassam, é um recurso que legitima ainda mais suas autorizadas falas, como se seus argumentos já não comportassem quaisquer contestações. Detalhe importante: os telegramas são do Rio Grande do Norte, mas quem os lê em plenário é um parlamentar cearense.

Um discurso que dá o que falar - haja vista ter atraído a “*esclarecida atenção*” de “*illustres profissionais*”, assim como do Congresso Nacional e da imprensa - é de autoria de um parlamentar norte-riograndense, F. de S. Meira e Sá. Proferido em 27 de outubro de 1909, no Senado Federal, esse discurso é originalmente publicado, neste mesmo ano de 1909, em forma de folheto. A posteriori, já acrescido de algumas notas, ele é publicado na revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano. Trata-se da defesa de uma projetada estrada de ferro entre Mossoró, no litoral norte-riograndense, à Petrolina, no rio São Francisco, atravessando porções significativas dos sertões do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.

E este discurso dá o que falar a tal ponto que com ele dou por encerrado este item. Os discursos que lhe sucedem são tão repetitivos, reafirmam tantos lugares-comuns, que sou levado a afirmar que após o discurso do senador norte-riograndense não há nada de novo “front” das disputas político-discursivas em torno das reivindicações ferroviárias relacionadas ao discurso da seca. É evidente que os discursos proferidos após 1909, e eles são muitos, continuam a alimentar a idéia de que a solução para a seca estaria na autorização de verbas para a implementação dos inúmeros projetos ferroviários que cotidianamente são reivindicados para os vários Estados da região. Mas reafirmo que não há nada de novo no “front” dos embates políticos-discursivos porque em essência seu teor é o mesmo, o que não significa que cada novo discurso não possa ser tomado como mais um reforço na batalha em prol da afirmação de um Norte “coitadinho” ou “sofrido”.

Para começar, eis um ingrediente indispensável em discursos dessa natureza, a recorrência à fala autorizada de alguns “ilustres” profissionais da engenharia. Valendo-se de publicações de dois desses profissionais, os Drs. Raimundo Pereira da Silva e Roderic Crandall, ambas patrocinadas pela Inspetoria de Obras Contra as Secas e que vêm à tona respectivamente em 1909 e 1910, o autor resgata toda uma página de “heroísmo” do povo sertanejo, que resistindo às “fadigas ingentes” que a seca lhe impõe, ainda encontra forças para construir, às suas expensas, um sem-número de pequenos açudes pelo sertão afora, a despeito da “ausência do calculado e prodigioso concurso da engenharia (...), que lhe dão a solidez e segurança precisas”. Essa capacidade para resistir é tamanha que não é de admirar que tenha conquistado a “boca e ao coração do profissional e do sábio”, tal como expresso na “justa homenagem” prestada por um daqueles engenheiros, homenagem que soa como um “hymno à pertinacia operosa, perspicaz da brava gente sertaneja<sup>144</sup>”. Sim, porque se “nossas administrações” nada fazem por essa “gente”, cuja região onde habita encontra-se “duramente abandonada”, nem assim ela se deixa abater. É que chama a atenção a sua “fortaleza de ânimo”, pois embora seja uma gente “rude”, é “forte e boa”, ou uma gente que é “heróica” porque está permanentemente a “luctar”, mesmo na “desventura”.

Se os que resistem na própria região, “os mais tenazes”, são verdadeiros “heróis”, não o são menos os que a abandonam para buscar a sobrevivência em outras regiões. O engenheiro Raimundo Pereira da Silva, por exemplo, é de opinião que o sertanejo, ao se ver acossado pela seca, não tem muitas alternativas. Da seca de 1877 até o ano de 1909, que é o momento em que emite a opinião que segue, o descaso governamental é visível, fazendo com que o sertanejo se veja às voltas com o mencionado “heroísmo”. “*Si as scenas immarraveis de 1878 e 79 não tiveram ainda bastante intensidade para impressionar o Governo e mostrar-lhe que para resolver um problema desta importância não bastava a sentimentalidade geral de momento, que fez o Imperador dizer que ‘seriam vendidos, se tanto fosse preciso, as joias da Coroa, para soccorrer os famintos do Norte’, e sim, passada a crise, aproveitar o grande descanso de 31 annos que a secca deu à região, para preparal-a e defendel-a energicamente contra o advento de novos cataclysmos, os sertanejos, estes, sim, contados os claros abertos*

---

<sup>144</sup> Cf. MEIRA E SÁ, F. De S. “Ecos do Sertão: Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano* - Anno IV, vol. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1912, pp. 381-386.

*na família: inventariados os destroços da passada abundância e verificada a inocuidade do auxílio official, que produzia o effeito de alguns borrifos dagua nas labaredas de immensa fogueira, encararam de frente a situação e viram que só tinham pois caminhos a seguir - ou abandonar os seus lares, destruidos e profanados pela fome e procurar em outras terras um abrigo contra os effeitos certos e inevitaveis de novos flagellos, ou pedir á contemplação das catacumbas dos parentes sacrificados e às ruinas dos campos e herdades onde haviam nascido, forças bastantes para luctar e vencer”<sup>145</sup> Assim, uns tornam-se “heróis” em sua própria terra, por mais “desventurada” que ela seja; outros migram para outras plagas e tornam-se “heróis” tanto quanto, a exemplo dos que migram e conseguem criar, com o seu próprio trabalho, “as riquezas que fizeram da inexplorada Amazonia o precioso thesouro que hoje é”<sup>146</sup> e levar o concurso de sua intelligencia e do seu esforço, extenso e valioso, a todos os ramos da actividade nacional, na politica e na magistratura, no exercito e na policia, no commercio e na industria, na agricultura e nas obras publicas”<sup>147</sup>.*

De maneira que o sertanejo - quer na região onde habita, na qual convive com o “flagelo” da seca, quer nas regiões para onde migra - é sempre um “herói”. Espalhado por todos os quadrantes nacionais, levando, onde quer que se encontre, o “concurso de sua intelligencia e do seu esforço”, a nação teria uma dívida enorme para com ele. Ora, se é um fato que ele sobrevive “heroicamente” em sua “desventurada” terra, além de contribuir para o desenvolvimento de outras, é justo que se lhe forneça os elementos de que precisa para melhor “prevenir-se” contra os futuros “flagelos”, a exemplo da construção de açudes segundo os preceitos do “prodigioso concurso de engenharia” e da própria construção de estradas de ferro.

Neste último caso, que é a razão de ser do discurso do senador norteriograndense, o pleito em torno de uma estrada de ferro que atravessasse os sertões do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, é encarado como um meio privilegiado de combate ao “atraso” da região, evitando o abandono de que tem sido vítima. De acordo com o parlamentar, clamar “por facilidade de communicações e vias de transportes (...) rápidas e

---

<sup>145</sup> Cf. Idem.

<sup>146</sup> Se a riqueza da Amazônia, segundo a fala do engenheiro, é produto do trabalho de migrantes nortistas vindos da região da seca, isto significa que em 1909 já está devidamente recortado o espaço regional de onde vem esse migrante em comparação com o espaço regional onde luta para sobreviver, isto é, o espaço amazônico.

<sup>147</sup> Citado em F. De S. Meira e Sá. Op. Cit.

*econômicas*” revela-se importante porque além de contribuir para restringir as distâncias também contribui para dilatar o “*âmbito da vida humana*” e para incitar o “*trabalho remunerador*”. Logo, a estrada de ferro de Mossoró ao S. Francisco justifica-se porque colocaria os sertanejos em “*contacto directo com o majestoso oceano*”, o que vale dizer, “*em intimo convívio com a civilização*”, com a conseqüente “*posse de seus (...) benefícios, em troca dos productos do seu trabalho e da sua industria*”<sup>148</sup>.

Também há a considerar que não dotar a região com o almejado “*benefício*” constitui uma “*vergonha*” para nós brasileiros e para “*nossos governos,*” conforme comentário de um engenheiro norte-americano, Roderic Crandall, “*exibindo bem expressivas photographias*” sobre o “*atraso*” dos transportes nessa porção do país. De acordo com esse técnico, “*os actuaes modos de transportar todo e qualquer material no interior dos Estados septentrionaes do Brasil, afora alguns milhares de kilometros existentes de vias ferreas, são em carro de boi e às costas de animaes ou à cabeça de gente (...)*”. A vergonha reside na constatação de que tais “*modos*” são “*idênticos aos usados no Egypto há 2.000 annos*”<sup>149</sup>

Sendo açudes e estradas de ferro os únicos meios capazes de debelar o “*flagelo*”, o parlamentar norte-riograndense faz um apelo dramático: “*E a um povo assim, soffredor, pertinaz e operoso (...) será justo, será patriótico, será politico, será humano, deixal-o abandonando a si mesmo? Entregue aos seus exclusivos recursos contra as cegas, potentes e destruidoras forças da natureza, em qualquer calamitosa conjunctura, ou quando se trata de obter e realizar os meios - unicos e certos - de evitar, julgar ou atenuar, se não extinguir de todo, os seus desastrosos effeitos*”? Ele mesmo responde: “*A negativa impõe-se, positivamente*”<sup>150</sup>

O meio por excelência de combate aos “*effeitos da seca*” reside na tentativa de implementar o desenvolvimento da região, lembrando que a estrada de ferro Mossoró-São Francisco, nos termos de uma autorizada voz, “*é a chave desse desenvolvimento*”, não havendo que contestar esta afirmação. É que seu autor, o “*illustre e competente dr. Roderic Crandall*”, a teria demonstrado após percorrer “*toda essa mesma região, não como simples*

---

<sup>148</sup> Cf. Idem, p. 289

<sup>149</sup> Citado em F. De S. Meira e Sá. Op. Cit., p. 288.

<sup>150</sup> Cf. Idem, p. 389.

*touriste, porém como homem de sciencia*<sup>151</sup>. Com isto, o parlamentar argumenta que investir no “*desenvolvimento de tão vasta e futura zona*” exige que sejam gastos alguns milhares de contos de réis na construção de estradas de ferro, açudes, escolas etc. Mas trata-se de investimento seguro, uma vez que “*esses milhares de contos de réis multiplicar-se-ão como os pães do Evangelho*”, reproduzindo-se numa escala bem maior. Como isto é possível? Ele responde: “*fazendo estancar, de vez, a torneira de inúteis desperdícios a título de socorros (...), salvando a vida de muitos milhares de habitantes dizimados pela fome e por doenças (...), incrementando e assegurando a produção agrícola e pecuária (...) e desenvolvendo o commercio e as indústrias, (...) fazendo, em summa, progredir e trabalhar desassombadamente, uma população vivaz, intelligente e operosa de cerca de 3.000.000 de habitantes*”<sup>152</sup>

Também argumenta que o país inteiro ganharia com a estrada de ferro Mossoró-São Francisco, o que se daria em razão do “*augmento proporcional e muitissimo consideravel das rendas públicas*”. E não se pense que trata-se de um “*simples otimismo de nortista, que deseja, com o ardor patriótico, o bem estar desta parte do Brasil, calcada, cruelmente, em um plano de inferioridade, que ella não merece (...)*”. Acreditar que o desenvolvimento da região reverteria em benefício do próprio país não é “*simples otimismo de nortista*” porque é uma idéia baseada em “*estudos feitos por homens da maior respeitabilidade scientifica e competencia tecnica, sobretudo insuspeitos, baseados na observação própria e directa da região mesma, sob todos os seus aspectos - topographico, geologico, botanico, social e economico - e cuja riqueza, uberdade e latentes condições de desenvolvimento e de progresso constataam e apregoam de modo inequívoco, e, por vezes, com entusiasmo*”<sup>153</sup>

Como contestar seus “competentes” pareceres sobre a região? Como não atribuir importância aos “*valiosissimos trabalhos*” da Inspeção de Obras Contra as Secas nos anos 1909 e 1910, sob a direção de um profissional “*capaz e zeloso, o muito distincto engenheiro Dr. Arrojado Lisboa*”? “*Não há, não pode haver dúvida nenhuma: alguns milhares de contos de réis, despendidos convenientemente, com resolução, coragem e patriotismo produzirão o milagre de salvar do flagello das seccas a vasta região do*

---

<sup>151</sup> Cf. Idem, p. 392.

<sup>152</sup> Cf. Idem.

*Nordeste*<sup>154</sup> do Brasil, não só aliviando, assim, o *Thesouro publico de um grandissimo e pesado ônus secular, como aparelhando essa mesma região - maior que muitos paizes da Europa - para o concurso franco, honroso e honrado, do progresso do Brasil, aumentando cada vez mais a riqueza pública*<sup>155</sup>

Finalizando, o parlamentar recorre a dois novos argumentos com o fim de convencer seus interlocutores sobre a importância da ferrovia Mossoró-São Francisco. O primeiro, diz respeito ao comparativo entre os gastos com a vinda dos imigrantes estrangeiros vs. gastos com obras de combate aos “efeitos” da seca, argumento recorrente nos discursos da época. Ele interroga: “quanto tem custado ao Brasil a imigração estrangeira cercada de todos os carinhos, de todas as garantias e proventos?” E quanto à “moderna e celebrada” embaixada do “Povoamento do Solo” mantida na Europa? O parlamentar deixa claro que seria mais pertinente chamá-la embaixada “de ouro”<sup>156</sup>. Trata-se, como dei a entender acima, de mais um lugar-comum, pois volta e meia inúmeros políticos e/ou letrados reivindicam verbas para combater os “efeitos” da seca como uma contrapartida aos gastos com a vinda dos imigrantes para as lavouras de café. Argumentam, na ocasião, que o Governo só tem olhos para o Sul do país, gastando milhares de contos de réis com a imigração, destinada a esta última região, sem se preocupar com o “sofrimento” nortista.

O segundo argumento marcante tem a ver com o embelezamento da capital do país. Ele explica: “quanto às avenidas deslumbrantes, os jardins interminos - por valles e montes, orlados de estatuas allegóricas e nymphas semi-nuas, os monumentos soberbos, os porticos imponentes, as mil tetéas, em summa, que toucam, profusamente enfeitam a capital federal, e... a amoletam e ... a perdem?”<sup>157</sup> Para que gastar com tantos “monumentos soberbos” ou com tantos enfeites na capital federal? Mais importante que ornamentar a capital é se preocupar com o “perigo estrangeiro”, não tanto do “lado do Prata”, mas do “astuto Yankee” ou da “soberba metrópole” (referência às nações poderosas da Europa), que a

---

<sup>153</sup> Cf. Idem, pp. 292-293.

<sup>154</sup> Olhe aqui a palavra Nordeste aplicada para designar a porção nortista assolada pela seca. Isto significa que em 1909, que é a data em que o discurso em pauta vem a público, já não faz sentido falar em Norte em termos genéricos e sim em um Norte “sofrido”, seco, também chamado de Nordeste, que se diferencia do restante do Norte que depois se convencionou chamar de Amazônia.

<sup>155</sup> Cf. Idem. P. 393.

<sup>156</sup> Cf. Idem.

<sup>157</sup> Cf. Idem. Pp. 393-394.

qualquer momento podem invadir o país, ocasião em que *“tudo voará pelos ares, como inúteis bolhas de sabão”*. Mas o que esse argumento tem a ver com a estrada de ferro Mossoró-São Francisco? Tudo a ver, pois é *“nos rudes, asperos sertões, é no coração deste imenso paiz que a defesa, a honra, a desafronta da patria hão de encontrar baluarte inexpugnável e vingador; ou, pelo menos, preço caríssimo à audácia estrangeira”*<sup>158</sup>.

Tudo isto significa que a estrada de ferro Mossoró-São Francisco é reivindicada não só como uma estrada de combate aos “efeitos” da seca mas como uma *“estrada estratégica”*, especialmente porque seria por seu intermédio que o *“sertão Nordeste do Brasil”* ligar-se-ia com outras estradas de ferro interioranas através da Bahia, Minas, Goiás e Mato Grosso, obtendo-se assim um meio de defesa da pátria no caso de uma guerra promovida pelo estrangeiro<sup>159</sup>.

Coincidindo com o momento em que o Estado cria o primeiro órgão federal com pretensões a estabelecer políticas públicas de combate aos decantados “efeitos” da seca, isto é, a Inspetoria de Obras Contra as Secas, o discurso do senador norte-riograndense pode ser encarado como um emblema ou um marco dentre os discursos que fundam toda uma região associada à imagem do “sofrimento”, explicando-se, por assim dizer, porque escolhi concluir o item com este discurso. Mas não porque contempla os principais ingredientes sobre as reivindicações ferroviárias como parte do discurso da seca, alguns já consagrados e, por essa razão, tornados lugares-comuns; não porque carrega nas tintas ao se expressar em tom grandiloquente ou em linguagem dramática, sem dúvida uma importante peça de retórica do discurso da seca; não porque justifica o pleito com base em estratégias discursivas dentre as mais convincentes; o discurso do senador é emblemático porque é o primeiro a rotular o Norte “sofrido” de Nordeste ou a alternar o uso de Norte e Nordeste como termos sinônimos. Se nos anos anteriores não se faz uso do termo Nordeste para designar a região que hoje tem este nome - embora seu significado já estivesse dado pela emergência de uma região identificada como uma região “problema” e seus contornos já estivessem mais ou menos definidos tal como no presente -, com o senador norte-riograndense não pode haver mais dúvida, o Nordeste está definitivamente criado, fruto da invenção de um Norte “sofrido”, tal como descrito nas páginas acima.

---

<sup>158</sup> Cf. Idem, pp. 394-395

---

<sup>139</sup> Cf. *Idem*, p. 396.

### **CAPÍTULO III: A IMPLANTAÇÃO DOS “TRILHOS REDENTORES”: INJUNÇÕES POLÍTICAS, UTILITARISMO E USO PRIVADO DO PÚBLICO.**

#### **1. Das concessões ferroviárias: privilégios/favorecimentos/ falcatruas**

Falar em privilégios/favorecimentos/falcatruas, relativamente ao “programa” ferroviário brasileiro como um todo ou ao Norte em particular, é falar de situações que envolvem praticamente o conjunto das políticas ferroviárias vigentes no país. Até porque, se não são poucos os interesses que estão por trás dos empreendimentos ferroviários, também não é pequeno o número dos aproveitadores de toda espécie.

No Norte, por exemplo, são visíveis certos interesses individuais e/ou classistas voltados para as cobiçadas estradas de ferro: dos exportadores de açúcar e/ou algodão, que esperam ver barateado o custo do transporte visando um aumento em sua margem de lucro; de proprietários rurais, que vislumbram a valorização de suas terras ou uma vultosa indenização por parte dos contratantes das ferrovias; das companhias ferroviárias ou dos próprios empreiteiros que orçam ou contratam o custo quilométrico por um preço, quando, na verdade, sabem que pode ser realizado por preço bem inferior, lesando, por assim dizer, o poder público; de certos políticos, que tiram proveito “eleitoreiro” ao se apresentarem como realizadores do “benefício”; dos concessionários, que ganham prestígio na qualidade de idealizadores dos projetos ferroviários e faturam vultosas quantias ao venderem os direitos de suas respectivas concessões ao capitalistas interessados; dos partidos políticos, que se valem das estradas de ferro como uma das fontes para a prática do nepotismo ou para “engrossar” o que tem se convencido chamar hoje de “trens da alegria” etc.

A idéia que prevalece aqui é rastrear esses e outros interesses do ponto de vista dos privilégios e favorecimentos diversos ou das inúmeras falcatruas que estão a impregnar, no período estudado, as políticas ferroviárias voltadas para a Paraíba e região, demonstrando, com isto, ser impossível pensar em tais políticas em termos de ação planejada visando o bem público. Por mais que, em termos discursivos, as políticas ferroviárias apontem nessa direção, o que se vê, no decorrer de todo processo de construções ferroviárias na região, é um total

descaso para com a coisa pública, em que pessoas, ou grupo de pessoas colocam seus interesses individuais acima de qualquer coisa.

Corria o ano de 1871. Na ocasião, é feita a primeira concessão para a construção de uma estrada de ferro na Paraíba, obtida por dois políticos da terra, com alguma influência na Corte, e por um conhecido engenheiro ferroviário, ratificada pelo Decreto N° 4838 de 15 de dezembro, cuja primeira cláusula estabelece: “o *governo imperial concede ao conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, bacharel Anizio Salatiel Carneiro da Cunha e o engenheiro André Rebouças, autorização para organizarem, dentro ou fora do Império uma companhia, destinada a construir, usar e gozar de uma estrada de ferro econômica do porto da Parahyba do Norte à Alagoa Grande, com ramificações para a villa do Ingá e da Independência*”<sup>1</sup>.

Esta concessão, arrancada ao governo imperial por força do jogo de barganhas políticas no Parlamento, tem a marca do conchavo e os nomes autorizados a receberem a concessão dão bem a dimensão dos interesses que estão por trás do empreendimento e quais seus reais “beneficiários”.

Para começar, os dois primeiros pertencem a duas tradicionais famílias da província, os Cavalcanti de Albuquerque e os Carneiro da Cunha, de tradição conservadora, como se depreende dos inúmeros discursos por eles proferidos na Câmara dos Deputados em sua longa trajetória parlamentar no Império. O próprio Diogo Velho, um dos concessionários, é o visconde de Cavalcanti, o mesmo que ocupa, por algum tempo, a pasta da Agricultura no segundo gabinete Itaboraí no ano de 1870<sup>2</sup>, valendo-se do seu prestígio junto às hostes conservadoras na Corte para arrancar a concessão.

Não é à toa que Diogo Velho solicita a concessão referida em julho de 1871, isto é, poucos meses após a substituição do Ministério de que fizera parte. Este é substituído pelo Ministério Rio Branco (liberal)<sup>3</sup>, cujo ministro da Agricultura é Pereira da Silva. Ora, sendo este Ministério o que responde por questões relativas à viação, isto significa que o pedido de concessão em pauta é feito em nome de um ex-ministro ao seu sucessor. Em que

<sup>1</sup> Decreto N° 4838 de 15 de dezembro de 1871, p. 4, assinado pela Princesa Imperial Regente e ministro da Agricultura, o Sr. Pereira da Silva.

<sup>2</sup> Ver a nota 110 do item 2 do capítulo III abaixo. Cito ali um discurso de Diogo Velho, proferido em agosto de 1870, exatamente quando investido do cargo de ministro da Agricultura no Gabinete Conservador de Itaboraí.

<sup>3</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 197.

pese algumas arestas entre ambos, haja vista que o ex-ministro, quando de posse do cargo, é alvo de severas críticas por parte de seu sucessor, na época um deputado pelo partido Liberal, o fato é que são responsáveis, nos mencionados gabinetes, exatamente pelo todo poderoso ministério que autoriza as concessões ferroviárias. Se meses antes Diogo Velho estivera investido da condição privilegiada de ministro da Agricultura que, como todos os outros, distribui “favores”, sob a forma de concessões ferroviárias, aos barganhadores políticos de plantão, naquele momento, já como ex-ministro, não é tarefa difícil ele próprio barganhar uma concessão para si e os outros dois sócios.

Em que pese o bem articulado discurso que os concessionários fazem publicar, em julho de 1871, justificando a concessão referida (ver item 1 do capítulo II acima), os desdobramentos subsequentes revelam que, a despeito de um dos concessionários ser um renomado engenheiro ferroviário no País, não há nenhum estudo de natureza técnica previamente elaborado para servir de suporte aqueles concessionários, levando-os a solicitar a concessão para pontos aleatórios da província. Assim como pensam um traçado que deveria partir do porto da Parahyba do Norte até Alagoa Grande, com ramificação para as vilas de Ingá e Independência, assim poderiam ter pensado um sem-número de outros traçados. Afinal, em algum lugar a estrada de ferro haveria de chegar, pois o que realmente importa, naquele momento, é a cobiçada concessão.

Tanto é assim que quando os detentores da concessão passam os direitos de que dispõem, em 1875, para a **Conde D’eu Railway Company Limited**, recém organizada em Londres, estão asseguradas várias alterações em relação à proposta original, seja em relação ao montante de capital a ser levantado, que passara de 5.000 para 6.000 contos de réis<sup>4</sup>, seja em relação ao traçado original, que já não seguirá até a vila de Alagoa Grande e sim à vila de Independência, sendo o trajeto até esta última considerado o tronco principal da estrada. Sem uma justificativa plausível, Alagoa Grande fica de fora e assim permanece durante 30 anos exatos, de 1871, data da primeira concessão ferroviária na Paraíba, até 1901, quando finalmente é inaugurado o ramal de Mulungu, que fora suprimido por força do contrato entre o

---

<sup>4</sup> O Decreto Nº 5974, de 4 de agosto de 1875, concede garantia de juros de 7% sobre o capital adicional de 1.000 contos para as obras da estrada de ferro na Paraíba, quantia que vem se somar aos 5.000 contos assegurados em lei anterior. Todas as leis referentes à estrada de ferro na Paraíba, promulgadas no Império ou nas primeiras décadas da República estão em José Américo de Almeida. Op. Cit., pp. 345 e seg.

governo da província da Paraíba e a Conde D'eu Railway, isto em setembro de 1875<sup>5</sup>.

Quando finalmente os trabalhos são atacados, em agosto de 1880, já não consta o ramal antes projetado até a vila do Ingá, uma vez que fora suprimido há menos de um mês pelo Decreto Nº 7754 de 7 de julho<sup>6</sup>. Se a vila de Alagoa Grande é obrigada a esperar exatos 30 anos por uma pequena fatia dos trilhos “redentores”, a vila do Ingá amarga uma espera de 36 anos, a contar do citado decreto de 1871. O ramal que para ela deveria dirigir-se, passando na vila do Pilar, fixa seu ponto terminal nesta última por mais de duas décadas<sup>7</sup>.

Em razão do exposto, a conclusão parece se impor: de um lado, as concessões ferroviárias são levadas a efeito sem um planejamento prévio, esboçando-se traçados de forma aleatória, a “toque de caixa” ou ao sabor das conveniências de momento; de outro, essas mesmas concessões despertam o interesse de gente poderosa, que busca arrancá-las a todo custo, pouco importando o traçado efetivo quando da execução das obras. Assim, a facilidade com que tais traçados são esboçados é a mesma com que são abandonados.

E que fique claro que não refiro-me a erros de traçado; refiro-me tão-somente ao descompasso entre o que se reivindica, por ocasião dos pedidos de concessão ferroviária, e o que efetivamente se executa. Isto explica-se pelo fato de que são raros os casos de concessão, à época estudada, cujos traçados não sejam aleatórios, embora seus proponentes recorram a estratégias discursivas bastante convincentes.

Uma vez conseguida a concessão, aí sim, começam os encaminhamentos de praxe para a futura execução do traçado inicialmente projetado: encomenda de estudos de engenharia, com a preparação das respectivas plantas; a procura de acionistas, com o fim de garantir-se o levantamento do capital necessário ao empreendimento; a assinatura de contratos entre a empresa interessada ou que tenha sido organizada para esse fim e o órgão governamental responsável; a concorrência aberta aos empreiteiros, contratando-se o que consiga mostrar-se melhor aparelhado (apenas em tese) para a execução das obras etc.

---

<sup>5</sup> Cf. *Idem*, p. 346.

<sup>6</sup> Cf. *Idem*.

<sup>7</sup> Ao término da década de 1880, a malha ferroviária paraibana é extremamente exígua, totalizando 144 quilômetros de trilhos distribuídos conforme o que segue: um trecho inicial da capital da província até o lugar denominado Entroncamento, daí bifurcando-se em duas direções, um ramal na direção de Pilar, inaugurado em 28 de dezembro de 1883; outro na direção de Mulungu, inaugurado poucos meses antes, mais precisamente no dia 7 de setembro, daí seguindo até a vila de Independência, inaugurado em 5 de julho do ano seguinte. Um último ramal, ligando a capital ao porto de Cabedelo, é inaugurado em 25 de março de 1889 (Cf. José Américo de Almeida. *Idem*, 346 - 347).

E se o descompasso referido não se confunde com erros de traçado, isto se deve ao fato de que esses normalmente indicam estradas de ferro que percorrem áreas desaconselhadas pela técnica ou áreas que, em comparação com outras, oferecem reduzidas perspectivas em termos de rendimento econômico, e mesmo assim são construídas, ou mantidas, no caso de já estarem abertas ao tráfego.

Acima usei o termo “cobiçadas” para definir o interesse pelas concessões ferroviárias. É que barganhar uma concessão de estrada de ferro e ter em mãos a esperada autorização governamental torna-se algo bastante promissor, algo que possibilita, de um lado, um significativo retorno político, podendo traduzir-se em prestígio pessoal ou constituir-se em garantia para o sucesso eleitoral e, de outro, porque pode render economicamente, constituindo-se em fonte de lucro ou mesmo de enriquecimento fácil.

A primeira concessão para a construção de uma estrada de ferro na Paraíba, acima referida, é um bom exemplo de como as concessões ferroviárias podem ser bastante “promissoras”, especialmente as que são autorizadas com garantia de juros, pois é essa garantia que desperta o interesse do investidor capitalista, que paga quantias nada desprezíveis aos que repassam seus direitos de construção, “uso” e “gozo” sobre essa ou aquela estrada de ferro.

Os detentores da primeira concessão para a construção de uma estrada de ferro na Paraíba repassam seus direitos para capitalistas londrinos em 1875. Todavia, um ano antes ainda havia dúvidas quanto à garantia de juros. E sem essa garantia nada feito. Daí os concessionários referidos, juntos com concessionários de outras províncias cavarem um acordo com o ministro competente. Um dos concessionários registra em seu diário, em abril de 1874, uma conferência marcada com o ministro da Agricultura, na qual *“teve lugar um longo debate sobre o contrato de fiança de garantia de juros”* envolvendo os caminhos de ferro da Paraíba, de São Paulo ao Rio de Janeiro e Ceará. *“O primeiro era representado pelo conselheiro Diogo Velho, Dr. Anízio e por mim; o de S. Paulo pelo conselheiro Francisco Homem de Mello, e o de Ceará pelo conselheiro Liberato Barroso, ex-ministro do Império”*<sup>8</sup>. O acordo não sai naquele momento, mas encontros dessa natureza, em que um ministro do Império comparece a uma conferência privada puxada por alguns “figurões” da política nacional, inclusive com a presença de ex-ministros, indica a importância com que são

encaradas as concessões ferroviárias com garantia de juros e os níveis de articulação política para efetivá-las.

Conseguida a concessão, o passo seguinte é tentar negociar com quem dispõe de capitais para levantar os montantes necessários à implementação do projeto respectivo, organizando, para tal, companhias ferroviárias sob a forma de sociedades por ações, a exemplo das estradas de ferro paraibana, alagoana, norte-riograndense e duas pernambucanas, construídas com capitais de acionistas Londrinos. Entretanto, não é qualquer concessão que é capaz de convencer esses acionistas. Para que isto ocorra, os concessionários locais se desdobram para conseguir o máximo de vantagens por ocasião dos rateios ferroviários, confirmação que vem na forma de decretos expedidos pelo governo imperial. Eu diria mesmo que eles “capricham” na hora de preparar um projeto ferroviário e “capricham” mais ainda na hora de estabelecer as devidas articulações políticas visando sua aprovação. Isto porque têm consciência de que só os “pacotes” ferroviários com o máximo de “substâncias” (leia-se vantagens) são negociáveis nas praças capitalistas.

No caso dos concessionários paraibanos referidos, a concessão autorizada em seu nome por força de um Decreto imperial, citado acima, é um “primor” de concessão, bastando considerar, a respeito, algumas de suas cláusulas. A de número II, por exemplo, reza que não se pode conceder, enquanto durar o privilégio, “*outros caminhos de ferro de qualquer systema dentro da zona de 20 kilometros para cada lado e na mesma direção desta estrada, salvo accordo com a companhia*”. Já a de número XVI estabelece que, salvo as “*indenizações que forem de direito*”, a serem pagas aos “*terrenos de domínio particular (...) necessários ao leito da estrada, suas estações e mais dependências*”, o governo concede à companhia, “*gratuitamente, o usufruto durante o tempo do privilégio da zona, que ocupar, dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses (...)*”<sup>9</sup>.

As duas cláusulas mencionadas estabelecem vantagens que realmente não são de se jogar fora. A primeira diz respeito ao aspecto monopolístico, uma vez que nenhuma companhia estrangeira investiria no país sem uma garantia mínima de que não teria concorrentes em sua área de influência; a segunda é um atrativo à parte, levando o investidor a dispor de terras devolutas para delas usufruir a seu bel prazer enquanto durar o privilégio.

<sup>8</sup> Cf. REBOUÇAS, André. *Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1938, p.266.

<sup>9</sup> Cf. Cláusulas II e XVI. In Decreto Nº 4838 de 15 de dezembro de 1871, pp. 4 e 8, já citado (ver nota 1 acima).

Tudo leva a crer que o desejo dos concessionários locais, com esta última cláusula, é oferecer aos capitalistas estrangeiros um “estímulo” a mais, uma espécie de “prêmio” adicional para quem se dispusesse a encarar o negócio. Todavia, as vantagens não param por aí.

Caso a companhia tenha interesse em estabelecer colônias de trabalhadores, a cláusula de número XVI lhe faculta esse direito, concedendo “*até 20 léguas quadradas de terras devolutas, escolhidas de acordo com o governo, seja na zona privilegiada, seja em outros lugares da provincia, onde há houuer*”<sup>10</sup>. Quer dizer, os capitalistas interessados, sem saírem de Londres, poderiam “pousar” de grandes proprietários rurais nessa parte de solo “tupiniquim”. Sim, porque “*20 leguas quadradas de terras*” é uma fatia e tanto do território paraibano, ainda mais recebida gratuitamente, constituindo-se tão-somente em mais uma vantagem extra visando estimular a aquisição de uma concessão ferroviária.

Outra vantagem de “dar água na boca” está assegurada pela cláusula XXI. “*A companhia terá o direito de explorar, dentro da zona de seu privilégio, minas de quaesquer metaes preciosos e productos chimicos, que descobrir, devendo para este fim requerer ao governo, a fim de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo, na forma das leis em vigor*”<sup>11</sup>. Trata-se de mais uma vantagem extra, assegurada pelo concessionário local como uma forma de tornar mais atraente o “pacote” a ser negociado em Londres.

Já a cláusula anterior, a de número XX, oferece vantagens presentes em todos os projetos ferroviários negociados em Londres, estabelecendo que “*será concedido à companhia importar livre de direitos, durante o prazo do privilegio, todas as machinas, wagons, trilhos, carvão e mais materiaes*” necessários à construção e/ou conservação da ferrovia, favor prestado mediante uma única exigência, apresentar junto ao Ministério da Agricultura, Viação e Obras Publicas, “*uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno*”, isto no início de cada exercício<sup>12</sup>. Esta vantagem é lugar comum em todas as concessões ferroviárias porque trata-se do óbvio. É evidente que nenhuma companhia estrangeira investiria em estradas de ferro no país caso tivesse que pagar direitos aduaneiros ao governo brasileiro.

---

<sup>10</sup> Cf. Idem, p. 8.

<sup>11</sup> Cf. Idem, p. 9.

<sup>12</sup> Cf. Idem.

Parece não haver dúvida que a concessão para a construção de uma estrada de ferro na Paraíba é uma concessão facilmente “negociável” em Londres. Mas por que oferecer tantas vantagens ao investidor? É provável que isto tenha a ver com o tamanho do “prêmio” recebido em troca da cessão de “direitos”. Por isso mesmo, creio que estejam mais interessados no quinhão que irão embolsar, caso se concretize a negociação, do que nos esperados benefícios proporcionados pelo novo meio de transporte. Os já mencionados concessionários da estrada de ferro na Paraíba que o digam, conforme se depreende da afirmação de um deles, cujo registro é de fevereiro de 1876: “Redigi e assinei uma declaração ao Dr. Anízio Carneiro da Cunha pela qual nos abrigávamos a dar 20% do premio a Carlos Euler pelos serviços prestados e dinheiro empregados nos estudos do CF [Caminho de Ferro] do Conde D’eu, sendo o restante dividido igualmente entre os 3 sócios”<sup>13</sup>.

É pena que André Rebouças, o autor da afirmação acima, não especifique o valor do “prêmio” pela cessão de direitos a uma companhia londrina. Porém, a julgar pelo **status quo** de cada um dos concessionários, esse “prêmio” não é nenhum “presente de grego”. Afinal, o próprio André Rebouças está ligado a um sem-número de grandes projetos de engenharia na década de 1870<sup>14</sup>, sendo de acreditar que não emprestaria seu nome para faturar alguns míseros contos de réis. Ainda mais ele, de quem o engenheiro inglês John Hawksaw, elogiando-o, dissera em Londres: “trabalha como um inglês”. Ou de quem o seu “bom amigo visconde de Itaboraí” costumava dizer: “é o meu inglês”<sup>15</sup>.

E tudo leva a crer que o convite a um engenheiro do porte de André Rebouças, destacada figura da engenharia nacional, para emprestar seu nome ao projeto mencionado, funciona como uma espécie de credencial para sua aprovação ou um recurso estratégico para que tenha maior credibilidade na hora de “negociar” a concessão junto às autoridades constituídas.

Da parte daquele engenheiro, também tudo leva a crer que nada o prende à

<sup>13</sup> Cf. André Rebouças. Op. Cit., p. 274.

<sup>14</sup> Em março de 1874, por exemplo, André Rebouças, em encontro particular com o ministro da Agricultura, tenta assegurar garantia de juros para a estrada de ferro Antonina-Curitiba, da qual é um dos concessionários. A pedido do ministro, promete que irá rever o “traçado da Rede Meridional dos Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul”. Ainda em 1874 é ele que gerencia a Companhia das Docas Pedro II e está à frente das obras. Em 1876, para citar mais um exemplo, recebe convite para dirigir as obras do porto de Pernambuco. Acrescente-se ao exposto a facilidade com que circula pelos altos escalões do Império, com sua agenda abarrotada de compromissos com ministros, ex-ministros etc. (Cf. REBOUÇAS, André. Idem, pp.266-269).

<sup>15</sup> Cf. Idem, pp. 273-274.

provincia da Paraíba e que seu interesse na estrada de ferro para essa provincia é meramente pecuniário. O que o motivaria a essa participação não fosse o “prêmio” a que ele se refere em seu diário e notas autobiográficas?<sup>16</sup> Aliás, “prêmio” em que seus dois sócios paraibanos também estão de olho, embora, neste último caso, existam motivos explícitos para além do interesse meramente pecuniário. Sim, porque os outros dois sócios, além de amigos pessoais e de serem mantidos na capital do Império por influência de duas tradicionais famílias do mundo do açúcar na Paraíba, também têm interesse em aparecer como “benfeitores” do “progresso” na provincia, marcando um ponto a favor do partido que representam, o partido Conservador.

A partir daquele momento, por ocasião dos processos eleitorais, eles e seu partido costumam aparecer como “realizadores” da estrada de ferro paraibana, a exemplo da **Circular** que um dos concessionários, Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, emite e publica no jornal do referido partido quando de sua tentativa de reeleição nos últimos meses do Império, na qual afirma: “*tem sido sempre o meu maior empenho, na Camara, dotar a nossa cara provincia de melhoramentos materiaes que assegurem a sua prosperidade futura, pelo desenvolvimento de vias de comunicação aperfeiçoadas com a estrada de ferro de Conde D’eu (...)*”<sup>17</sup>

Em outro trecho desta **Circular**, no qual continua a pleitear sua reeleição em nome do seu empenho na implantação da mencionada estrada de ferro, alega que também é responsável pela aprovação da “*Lei do Orçamento Vigente*” que consigna vários prolongamentos daquela estrada, a exemplo dos ramais Mulungu–Alagoa Grande, Pilar–Itabaiana etc., prometendo, caso seja reeleito, que a realização desses prolongamentos será a sua “*delenda Cartago*”. E rememorando sua ação parlamentar: “*quando a estrada de ferro Conde D’eu chegar a estes pontos, completando-se destarte o plano e a rede da nossa via férrea, que tracei em mais de um discurso, proferidos na Câmara dos Deputados, se evitará o*

---

<sup>16</sup> Especulando sobre o assunto, pergunto: no convite feito a André Rebouças não estaria envolvido algum tipo de favor que este poderia retribuir a Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, um dos seus sócios paraibanos. Quando formalizam a sociedade, em meados de 1871, este último há poucos meses deixara o cargo de ministro da Agricultura no Gabinete Itaboraí. Ora, sendo amigo pessoal do visconde de Itaboraí e estando envolvido em projetos e/ou obras que dependem exatamente desse Ministério, é provável que André Rebouças tenha tido ótimas relações com o então ministro e seu futuro sócio na primeira estrada de ferro projetada na Paraíba.

<sup>17</sup> Cf. CARNEIRO DA CUNHA, Anyzio Salatiel. “Circular”. In *Jornal da Parahyba*. Parahyba do Norte, 2 de Fevereiro de 1889, p.1

*constante desvio dos productos da provincia para as vizinhas, se facilitará a communicacão com o interior e se levará de prompto soccorro às populações flagelladas pela secca naquellas regiões*<sup>18</sup>.

Acrescente-se ao exposto que a concessão referida é tão-somente uma dentre as inúmeras concessões solicitadas na Paraíba no período estudado, embora seja a única autorizada com garantia de juros e a única que, bem ou mal, é efetivamente executada. Há inclusive um pedido de concessão ferroviária que é contemporâneo deste acima analisado. Trata-se da solicitação de uma concessão de uma estrada de ferro que “*communicará a capital Parahyba do Norte*”, no litoral, “*com as immediações da povoação de Gengibre*”, no brejo, “*passando pela cidade de Mamanguape e povoações de S. João e Araçagy ou imediações dessas povoações, tendo em vista os interesses da provincia e da empreza na occasião dos estudos*”. Esse pedido é formalizado através de requerimentos de abril e maio de 1873, ambos endereçados ao presidente da provincia, assinados por José Alves Barbosa Júnior, Alfredo Cardoso Pereira e Antônio Borges da Silveira Lobo<sup>19</sup>.

Esta última concessão, como costuma ocorrer à época, não apresenta qualquer definição precisa quanto ao traçado ferroviário, haja vista não se saber ao certo se iria até as “*povoações de S. João e Araçagy ou immediações dessas povoações*”, projetando de forma aleatória os locais onde deveriam chegar os trilhos. Destarte, o traçado efetivo só seria conhecido no futuro, devendo constituir-se em um traçado que leve em conta os “*interesses da provincia e da empreza na occasião dos estudos*”.

Também é importante considerar que o pedido de concessão referido, mesmo não estando condicionado à garantia de juros, é indeferido pelo governo provincial após passar por alguns trâmites. Em primeiro lugar, o requerimento dos “*suplicantes*” é submetido a uma avaliação do “*engenheiro da provincia*”, que em princípio estaria de acordo com a proposta, desde que aqueles (referindo-se aos três requerentes) aceitassem “*algumas alterações*”. Em segundo lugar, é submetido a uma apreciação do diretor da Repartição de Obras Públicas, Domingos José Rodrigues, que, de forma lacônica, emite um parecer desfavorável ao pleito.

---

<sup>18</sup> Cf. Idem.

<sup>19</sup> Cf. Requerimento de 15 de maio de 1873, endereçado ao “Ilmo. Exmo. Sr. Dr. Presidente da provincia da Parahyba”. In “Papéis sobre a projetada estrada de ferro de José Alves Barbosa Júnior, Alfredo Cardoso Pereira e Antônio Borges da Silveira Lobo”. *Arquivo Histórico da Paraíba*. Setor de Documentos Manuscritos/período Imperial, ano 1873, Cx. 58.

Dentre outros motivos, por “constar que os dous primeiros concessionários são negociantes fallidos e por isso, segundo creio, impossibilitados de organisarem companhias com capitaes para taes, ou outras quaisquer empresas”<sup>20</sup>. Com isto, o pedido sequer extrapola o âmbito da província, esvaziando-se com o parecer mencionado.

Independente desse parecer, uma pergunta se faz necessária: se realmente os concessionários referidos vivem em situação falimentar, o que os teriam motivado a requerer uma concessão de estrada de ferro sem a devida garantia de juros, com a qual poderiam levantar esse capital? O fato é que uma concessão de estrada de ferro é sempre algo bem vindo. Se bem que a preferência seja por concessões com garantia de juros, porquanto facilmente negociáveis junto aos “investidores de plantão”, sempre se pode apostar na possibilidade de alguns capitalistas comprarem a idéia e investirem por sua própria conta e risco. Possibilidade remota, é verdade, mas não de todo impossível. Por outro lado, também se espera que, uma vez conseguida a autorização, a qualquer momento possa se conseguir essa garantia para uma soma de capital previamente fixada.

Caso não consigam nada disto, fica o dito pelo não dito e a autorização esvazia-se pelo não cumprimento das cláusulas contratuais, especialmente no que se refere ao cumprimento dos prazos ali estabelecidos. No caso analisado, aqueles concessionários não têm o que perder, são franco atiradores. Até porque, não investem um centavo na estrada de ferro que projetam. Logo, se é certo que a concessão não sai e eles nada lucram, também é certo que não têm qualquer prejuízo.

Na verdade, trata-se de um jogo, que pode dar certo ou não. Entretanto, uma vez não dando certo, frustra inúmeros atores sociais, a começar pelos próprios concessionários, que deixam de recheiar suas bolsas com significativas quantias em dinheiro. Em se tratando dos concessionários citados, sendo pública e notória sua condição de “*negociantes fallidos*”, talvez pudessem, caso tivesse sido autorizada a concessão, salvar seus negócios. É que as concessões ferroviárias levam, via de regra, ao enriquecimento fácil, tal como será demonstrado ainda neste capítulo.

---

<sup>20</sup> Cf. Parecer do diretor da Repartição de Obras Públicas da Parahyba do Norte, em resposta ao officio que é endereçado pelo Palácio da Presidência, em 16 de Janeiro de 1874. In Papéis sobre a projetada estrada de Ferro de José Alves Barbosa Júnior, Alfredo Cardoso Pereira e Antonio Borges da Silveira Lobo. Idem.

A não efetivação de uma projetada estrada de ferro também deixa de beneficiar os “investidores de plantão”, isto é, os que dispõem de capital para investir em empresas dessa natureza, embora costumem investir seus ricos “cobres” com garantias de que é um investimento seguro, com lucro certo. Outros atores que estão sempre de “plantão”, por ocasião das projeções ferroviárias são os empreiteiros. Sejam empresas ou indivíduos, costumam assinar ricos contratos, sendo significativas suas margens de lucros. No que se refere à concessão malograda, com certeza têm do que lamentar, em especial porque na Paraíba contrata-se mão-de-obra a um preço baixíssimo. “*Há trabalhadores de 500 a 1\$000 [réis] em abundância*”<sup>21</sup>.

A verdade é que as projeções ferroviárias criam um sem-número de expectativas. Daí a frustração quando não saem do papel ou quando ficam só no plano das intenções. Dentre outros, sentem-se frustrados os produtores rurais, que continuarão a depender do antigo meio de transporte por tração animal; os trabalhadores a serem contratados nos serviços de construção da estrada<sup>22</sup>, que mesmo ganhando uns parcos 500 ou 1\$000 réis na diária, poderiam tornar menos precárias suas condições de vida; as várias comunidades contempladas no traçado, que sonham com a chegada do “grande dia”, sendo grande sua decepção à simples constatação de que as promessas não passam de “conversa fiada” etc.

A prova maior de que as concessões ferroviárias são um negócio lucrativo, um verdadeiro passaporte para o enriquecimento fácil, pode ser buscada no interesse com que aqueles concessionários insistem no assunto. Não se dando por vencidos, alguns anos depois voltam à carga, desta feita reivindicando uma estrada cujos trilhos deveriam percorrer duas províncias, indo da cidade de Mamanguape, no litoral paraibano, à vila de Acari, no sertão norte-riograndense, obtendo a almejada autorização nesta sua segunda empreitada. “*Pelo Decreto nº 7.992 de 4 de fevereiro de 1881, foi concedido o privilégio da estrada de ferro de Mamanguape aos Srs. José Alves Barbosa Junior, Antonio Borges da Silveira Lobo e Alfredo Cardoso Pereira. Isto depois dos estudos feitos e de muita meditação*”<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> Cf. REBOUÇAS, André. Op. Cit., p. 279.

<sup>22</sup> Até porque, na ferrovia efetivamente construída na Paraíba alguns anos depois, são contratados 2.500 trabalhadores (Cf. Discurso de Anizio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882. Op. Cit., p. 216). E a julgar pelo tamanho do percurso daquela concessão malograda, é provável que contratasse um número ainda maior caso tivesse sido autorizada.

<sup>23</sup> Cf. Discurso de Manoel Carlos, deputado paraibano, proferido em 1 de setembro de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, Tomo 4; p. 342.

Uma primeira leitura da questão indica que os citados concessionários mudam de estratégia no começo da década de 1880. Em primeiro lugar, é inteligente de sua parte esboçar um traçado envolvendo duas províncias, provavelmente para vender a idéia de que assim a estrada teria maior utilidade. Também é provável que assim procedem para evitar que a concessão seja negada sob a alegação de que cada uma dessas províncias possui uma estrada de ferro, em construção naquele momento.

Em segundo lugar, constata-se que recorrem diretamente a uma das casas do Congresso Nacional, evitando solicitar garantia de juros num primeiro momento, pois aquela instância parlamentar costuma autorizar sem mais delongas as concessões que não tragam ônus ao Tesouro Nacional, conforme justifica um dos membros da Comissão de Obras da Câmara: *“Toda a vez que se apresenta um cidadão idôneo, pedindo a concessão de uma estrada de ferro sem a garantia do Estado, dificilmente poderá o governo recusar-lh’a, desde que não imponha onus algum para o Thesouro. Quem pode desconhecer a utilidade em absoluto de uma estrada de ferro, qualquer que seja o seu objetivo”?*<sup>24</sup> Se os concessionários mencionados evitam solicitar garantia de juros num primeiro momento é porque sabem que assim procedendo não há dificuldade para se conseguir a autorização. Já com ela em mãos é que voltam ao Congresso para solicitar garantia de juros sobre determinado montante de capital prefixado.

Em terceiro lugar, os concessionários se previnem quanto à escolha do traçado, pois mandam preparar os estudos que reputam necessários, inclusive com acompanhamento da planta respectiva. Ao contrário da concessão solicitada em 1873, cujo traçado fora escolhido aleatoriamente, a nova concessão teria maior credibilidade exatamente por ter passado pelo crivo desses estudos prévios.

Esses pontos são alvo de severas críticas por parte de um deputado da bancada do Rio Grande do Norte, Bezerra Cavalcanti, tudo levando a crer que a concessão seria autorizada com garantia de juros não fosse a enérgica ação desse deputado e suas articulações na Câmara para rejeitá-la. Para começar, ele faz acusações graves contra o modo como são feitas as concessões no Brasil, a exemplo daquela que é objeto de suas críticas. *“Os concessionários costumam entrar com pé de lã, pedindo taes concessões sem garantia de*

---

<sup>24</sup> Cf. Discurso de Felício dos Santos, membro da Comissão de Obras, proferido em 1 de setembro de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Idem, p. 345.

*juros; o governo barateia as mesmas concessões e depois o costume é virem à Câmara pedir tal garantia sem a qual tornam-se ephemeras*"<sup>25</sup>.

"Entrar com pé de lã" e solicitar "concessões sem garantia de juros" significa ir ao Parlamento sem maiores alardes, haja vista que esse tipo de concessão costuma ser autorizada sem "barulho", sem motivar grandes debates. O problema é que concessão sem garantia de juros se constitui, via de regra, em pura perda de tempo. É o que ocorre com a estrada de ferro Mamanguape-Acari, cujos concessionários não dispõem do capital necessário à implementação da obra. Logo, ou conseguem aquela garantia ou a estrada não passará de uma idéia em forma de projeto, rapidamente esvaziada por falta de suporte material, restando apenas o sonho dos que nela depositam alguma esperança de dias melhores, sem o desconforto e lentidão próprios dos antigos meios de transporte por tração animal existentes na região.

O deputado norte-riograndense mencionado deixa claro que a escolha do traçado da estrada de ferro Mamanguape-Acari não passa de uma manobra dos concessionários. Sim, porque se "*fosse pedida dentro da província da Parahyba não podia ser concedida, como foi pelo governo geral (...)*"<sup>26</sup>. Ainda como parte dessa manobra, outro expediente a que recorrem, segundo o deputado, é rodear a província do Rio Grande do Norte "*em todo seu traçado*", entrando em seu território apenas no trecho final que dá acesso a Acari. "*Foi entretanto, o meio, de que se serviram para obter a concessão do governo geral, figurar que essa estrada serviria a duas províncias*". Com isto, o deputado opina que esta estrada "*não serve absolutamente à província do Rio Grande do Norte*"; ao contrário, "*antes desserve aquella província*"<sup>27</sup>.

Outro ponto criticado por esse deputado diz respeito ao descompasso entre o projeto<sup>28</sup> em discussão naquele momento (setembro de 1882), que solicita garantia de juros, e o Decreto de fevereiro do ano anterior, que concede o privilégio mas não garante juros. Se por

<sup>25</sup> Cf. Discurso de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-riograndense, proferido em 1 de setembro de 1882. Idem, p. 340.

<sup>26</sup> Cf. Idem, p. 341. Lembro que o deputado norte-riograndense se refere à concessão autorizada sem garantia de juros, já mencionada acima.

<sup>27</sup> Cf. Idem.

<sup>28</sup> Na verdade, o projeto em discussão é o da estrada de ferro do Timbó, na Bahia. A estrada de ferro Mamanguape-Acari figura ali tão-somente como uma emenda do deputado paraibano Manoel Carlos. Projeto mesmo é o dos concessionários já autorizado na Câmara sem garantia de juros, que insatisfeitos por não contarem com tal garantia, a requerem através da emenda referida. Em todo caso, devo esclarecer que

um lado o projeto autoriza o governo a conceder garantia de juros de 6% ao capital máximo de 12.600.000\$000 (Doze mil e seiscentos contos de réis), por outro, o mencionado Decreto “*não fixou capital para garantia de juros, porque disso não cogitou*”. Para Bezerra Cavalcanti, o pedido contido na emenda ao projeto é arbitrário, haja vista que “*não se funda em dados suficientes para esclarecer e firmar o juízo da Câmara*”. O próprio custo da estrada não estaria estabelecido e, por essa razão, os concessionários não poderiam ir ali pedir garantia de juros sobre o montante de capitais acima especificado<sup>29</sup>.

Por último, ele critica o projeto da estrada de ferro de Mamanguape-Acari por considerar que o mesmo não passa de tentativa para salvar a primeira dessas cidades, em franca decadência naquele momento, embora tenha sido uma cidade importante “*no tempo em que a província da Parahyba não tinha estrada de ferro*”. Se vota contra o projeto é porque “*uma estrada de ferro não é destinada a dar vida simplesmente a cidades, e sobretudo a cidades condenadas a decahir, porque lhes falte a seiva economica, pela transformação que vae passando o movimento commercial do paiz*”<sup>30</sup>.

E encerra seu discurso na Câmara dando a entender que não sabe o porquê do projeto referido encontrar-se em discussão no plenário sem um parecer da “*comissão competente*”. Até porque, tem conhecimento de que o pedido dos concessionários, acrescido da emenda que requer garantia de juros, chega a ser apreciada por essa comissão e, no entanto, está sendo discutido sem o parecer pertinente ao caso. Em razão do exposto, impetra requerimento solicitando que seja retirada a emenda relativa à estrada de ferro de Mamanguape, “*para que vá à comissão competente (...), em cujo poder se acha a petição do concessionario e documentos respectivos, a fim de dar sobre tudo o seu parecer*”<sup>31</sup>

Com este requerimento, os ânimos se acirram, com destaque para o intenso debate que se trava entre o requerente e o autor da emenda ao projeto em discussão. Refiro-me aos constantes “*apartes*” do deputado Bezerra Cavalcanti interrompendo o discurso do deputado Manoel Carlos, quando este, em resposta ao primeiro, tenta rebater uma a uma as críticas endereçadas ao referido projeto. O debate intensifica-se a tal ponto que o presidente da mesa interrompe algumas vezes os trabalhos para alertar os “*contendores*”, seja

---

inúmeras vezes nominam a emenda de projeto e vice-versa.

<sup>29</sup> Cf. Idem, p. 342

<sup>30</sup> Cf. Idem., p. 341

<sup>31</sup> Cf. Idem, p. 342.

informando-os de que debates dessa natureza são contra o regulamento da Casa, seja reclamando a atenção dos que não permitem que o orador conclua seu discurso.

A primeira idéia rebatida por Manoel Carlos é a de que os concessionários da estrada de ferro Mamanguape-Acari teriam chegado com “pé de lã”, no sentido de que tentam obter a concessão sem divulgá-la suficientemente. Após todo um bate/rebate entre os “contendores”, o deputado paraibano afirma que quer “*liquidar este ponto*”, assim expressando-se: “*não houve segredo, repito; foi feita a concessão com toda a publicidade, depois de estudos, de exames de engenheiros, do traçado e orçamentos*”. Seu interlocutor responde dizendo que são estudos da parte dos interessados<sup>32</sup>, dando a entender, por isso mesmo, que não são confiáveis.

À alegação do deputado Manoel Carlos de que a “*estrada em questão em nada prejudica a do Rio Grande do Norte*”, em construção naquele momento, uma vez que “*passa por mais de 20 kilometros de distancia da estrada de ferro de Nova Cruz*”, respeitando a “*zona prescrita em lei*”, há uma pronta reação do deputado norte-riograndense, para quem a estrada de Mamanguape constitui um “*desserviço*” e uma “*grande injustiça*” à sua província<sup>33</sup>.

Em relação a este ponto, é pertinente checar a fala “autorizada” de um dos membros da “comissão competente” já aludida. Ele está em plenário e interfere na discussão, assumindo uma postura totalmente desfavorável ao pleito: “*pelo que a comissão colligiu dos documentos apresentados, trata-se de uma estrada de ferro que prejudica as duas existentes, já decretadas, e em começo de construcção. Ella interpoe-se a essas de maneira que não será possível prolongal-as*”. E deixando claro que o pleito é voto vencido, afirma: “*a comissão tendo de indeferir este requerimento, entendeu conveniente tratar antes de outras pretensões aceitáveis ou melhoráveis*”<sup>34</sup>

Mas o ponto de fato polêmico, sem dúvida o principal motivo do acirramento do debate, com o costumeiro bate/rebate das partes envolvidas, é a questão da garantia de juros. Não é à toa que a primeira atitude do deputado Bezerra Cavalcanti, ao tomar conhecimento do projeto, quando este chega ao Congresso em 1881, é procurar entender-se com Buarque de Macedo, então ministro da Agricultura, “*fazendo-lhe ver a injustiça e a*

<sup>32</sup> Discurso de Manoel Carlos, deputado paraibano, proferido em 1 de setembro de 1882. Idem, p. 342.

<sup>33</sup> Cf. Idem, pp. 343-344.

<sup>34</sup> Cf. Discurso de Felício dos Santos, membro da “Comissão de Obras”, proferido em 1 de setembro de 1882. Idem, p. 345.

*grande inconveniência de semelhante concessão”, e que aquele ministro lhe teria dito que “ficasse tranquilo”, porque como a dita “concessão era sem garantia de juros”, a estrada “nunca se realizaria”, pois o “governo não concederia jamais semelhante garantia”<sup>35</sup>. Todavia, o certo é que o projeto está em discussão no plenário da Câmara e está ali exatamente para arrancar uma autorização de garantia de juros. Caso não seja barrado, aquela estrada pode tornar-se realidade. Daí a reação do representante norte-riograndense.*

Em um dos “apartes” do discurso de seu oponente, isto é, do deputado paraibano Manoel Carlos, deixa claro que sabe perfeitamente porque os concessionários almejam a garantia de juros, eles a almejam para que a concessão torne-se um produto vendável, que pode recheiar-lhes a bolsa. À afirmação do parlamentar paraibano de que a estrada de ferro em questão está “completamente estudada”, o parlamentar norte-riograndense responde: “*está estudada pela parte como objeto de negocio, para vender o privilegio, como é o costume*”. Ao que o primeiro responde, curiosamente, deixando claro que é assim mesmo. “*Isso é o que tem feito todos aquelles que conseguem privilegios*”. Assim sendo, deixa subentendido que pouca importa se os concessionários venderão ou não o privilégio, como se estivesse a indicar que o “fim justifica os meios”. Daí sua afirmação: “*meu fim é unicamente dotar a minha provincia de um melhoramento importante, como é uma estrada de ferro, reconhecido por todo o mundo*”<sup>36</sup>.

As concessões ferroviárias nas demais províncias da região se dão mais ou menos no nível até aqui esboçado. Em se tratando do Rio Grande do Norte, por exemplo, a concessão da primeira estrada de ferro ali projetada, em construção no começo da década de 1880, teria sido uma “*cousa escandalosa*”, conquanto “*feita em termos de reprehensivel parcialidade e esbanjamento!*” E não só no Rio Grande do Norte, pois de um modo em geral a política de concessões ferroviárias explica-se por “*cousas destas: concedeu-se estradas de ferro com garantia de juros exagerada aos amigos, como presentes*”. A denúncia é feita pelo deputado norte-riograndense Bezerra Cavalcanti, que em relação à estrada de ferro Natal-Nova Cruz exemplifica: “*havendo um pretendente à concessão que se contentava com o capital garantido de 4.000:000\$ [Quatro mil contos], deu-se a este feliz concessionario garantia sobre o capital de 6.000:000\$ [Seis mil contos], além de 80 annos de garantia do privilegio!*

<sup>35</sup> Cf. Discurso de Bezerra Cavalcanti, *idem*, pp. 140-141.

<sup>36</sup> Cf. Discurso de Manoel Carlos. *Idem*, p. 343

*Assim esse omus para o Estado sobre mais 2.000:000\$ [dois mil contos] para margem de melhor especulação”*<sup>37</sup>

Trata-se, como se vê, de uma denúncia bastante séria. Ademais, o fato de o orador não ter sido contestado uma vez sequer, coisa rara nas sessões da Câmara dos Deputados à época, sendo felicitado ao final aos gritos de “ *muito Bem! Muito Bem!*”, pode ser um indício de que a denúncia é digna de crédito, ainda mais por se saber que a “oposição” conservadora está em plenário e não esboça qualquer objeção a respeito<sup>38</sup>

A conclusão que se impõe, por sinal bastante óbvia, é que tanto maior serão os “prêmios” obtidos com a venda dos direitos para explorar as concessões ferroviárias quanto mais elevados forem os montantes de capital com garantia de juros. Quer dizer, as concessões tornam-se algo bastante rentável entre os que as desejam para fins especulativos. De maneira que ser detentor de uma concessão de estrada de ferro cujas vantagens oferecidas ao investidor capitalista são uma atraente taxa de juros sobre uma não menos atraente soma de capitais, é sempre um negócio lucrativo. É o tipo de investimento praticamente sem riscos para o capitalista, ainda mais se for constatado que a estrada em questão custará menos que o montante estipulado. Daí o investidor capitalista pagar um bom “prêmio” por certas concessões ferroviárias.

O caso da estrada de ferro Natal-Nova Cruz, mencionado acima, é emblemático. Por volta de 1873-1874, período em que é autorizada a concessão, os concessionários teriam se contentado com a garantia de juros sobre o montante de 4 mil contos de réis, quantia suficiente para viabilizar a estrada. Entretanto, a concessão estipula garantia de juros sobre um montante de 6 mil, significando, com isto, que o Estado estaria sendo lesado com o pagamento de juros desnecessários. Daí a fala do deputado que denuncia a trama: “*tenho aqui o parecer do honrado procurador fiscal de então, o Dr. Francisco Clementino Vasconcellos Chaves, que impugnou a arrojada pretensão, fazendo ver que esta, entre quatro que apareceram, era a pior de todas, mas que foi desprezado, fazendo-se a concessão com esse escandalo!*”<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Cf. Discurso de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-riograndense, proferido em 24 de agosto de 1882. Op. Cit., pp. 162-163.

<sup>38</sup> Cf. Idem, pp. 161-164.

<sup>39</sup> Cf. Idem, p. 163.

Embora não lance mão dos termos “esbanjamento” ou “escândalo”, crítica parecida é esboçada relativamente à estrada de ferro. Conde D’eu na Paraíba. Refiro-me às considerações do engenheiro de minas Francisco Retumba, contidas em seu **estudo Sobre os Melhoramentos de que precisa a província da Parahyba**, estudo encomendado pelo governo local e que, para realizá-lo, passa um ano percorrendo a totalidade do território paraibano, entre março de 1885 e março do ano seguinte. No capítulo que dedica à estrada de ferro, o primeiro alvo da crítica do engenheiro Retumba diz respeito à garantia de juros. “*Sou contrário, em these, a toda e qualquer sorte de garantias de juros. Ellas nada mais são do que uma especulação pouco digna, que antes matam do que salvam as empresas a que são concedidas*”. Destarte, “*se boas intenções presidiram a confecção*” da estrada de ferro Conde D’eu, “*não se pode negar que a garantia de juros, de que gosa, vem tudo gravemente comprometter*”. Isto porque “*acha-se a estrada a concluir seus balanços annuaes sempre com deficits extraordinarios e sem empregar o minimo esforço para sair dessa apathia!*” Que estímulo haveria para a diminuição desses deficits “*se a garantia de juros chega-lhe de sobra para tudo!*” Por isso é que “*essa estrada e nada é absolutamente a mesma cousa. Ella não consulta os interesses da provincia*”<sup>40</sup>

De um modo geral, a garantia de juros leva as empresas ferroviárias a manterem-se numa condição bastante cômoda. Para que se preocupar com a obtenção de saldos positivos se o governo brasileiro lhes garante atraentes taxas de juros sobre os capitais supostamente investidos? Isto explica porque nenhum investidor estrangeiro se aventura em aplicar seu rico capital por sua própria conta e risco, preferindo ter à disposição o auxílio governamental e com isso garantir, no mínimo, os 7% reais de juros de ganhos de capital. Logo, mesmo que as ferrovias não apresentem qualquer rentabilidade ou incorram em deficits, como a maioria das ferrovias nortistas, o investidor não é “penalizado”: o seu lucro está garantido.

O mencionado engenheiro também critica o montante de capital garantido por ocasião da promulgação do Decreto imperial que autoriza a concessão. “*É sabido que a concessão da garantia de juros foi feita sobre um capital de 6:000.000\$000 réis, quando é*

---

<sup>40</sup> Cf. RETUMBA, Francisco da Silva Soares. “Sobre os melhoramentos de que precisa a província da Parahyba”. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, Anno IV, vol. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1912, pp. 200-202

*evidente, ao primeiro lance de olhos, que não se gastou mais de 2:000.000\$000!*<sup>41</sup>

Em se confirmando tamanha falcatrua, o Estado estaria sendo lesado na hora de pagar as taxas de juros, pois durante anos e anos teria que pagar dividendos sobre o total dos seis mil contos de réis supostamente investidos, quando na verdade esses dividendos deveriam incidir sobre um terço desse montante. Em todo caso, fico me perguntando se não seria um exagero da parte de Francisco Retumba, uma vez que o tom áspero de seu argumento pode estar relacionado ao fato de que os autores do projeto da estrada de ferro Conde D’eu, mencionados no começo deste capítulo, são seus adversários políticos, contra os quais costuma escrever ou agir em se tratando de interesses da província. Mas dúvidas à parte, a denúncia existe e há evidências de que não se trata de mera intriga política. Até porque, embustes dessa natureza parecem ter sido uma prática corrente em todas as estradas de ferro da região.

Acontece que o artifício a que recorrem os “*contratantes de estradas*”, através do qual burlam o Estado e aumentam seus lucros, é apresentar “orçamentos fictícios” relativamente ao custo quilométrico. Comparativamente, chegam a ser gritantes as diferenças entre Norte e Sul e entre uma e outra província nortista. “*Enquanto em São Paulo, onde a construção enfrentava grosso modo as mesmas condições topográficas que no Norte, o quilômetro de estrada de ferro custara 22 contos, na Bahia atingira 40 e em Pernambuco 130*”<sup>42</sup>. Se em São Paulo o quilômetro é construído por 22 contos, a conclusão que se tira é que em Pernambuco poderia ter havido um custo semelhante e não na proporção acima, isto é, 6 vezes mais caro que na experiência paulista.

Teria havido má fé na elaboração dos “orçamentos fictícios”? É o que parece, em especial porque os números são inventados mas não são aleatórios ou mero produto do acaso. Há experiências e/ou estudos suficientemente acumulados para que se tenha uma idéia clara do custo médio do quilômetro nessa ou naquela área. Forjar um orçamento com números inventados é, por assim dizer, um ato de pura má fé, não obstante se configure como recurso de retórica próprio da teatralização política então na ordem do dia.

Em se tratando do orçamento da estrada de ferro Conde D’eu, por exemplo, o engenheiro Retumba deixa subentendido que a construiria pela metade do preço. É o que se

<sup>41</sup> Cf. *Idem*, p. 201

<sup>42</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. *Op. Cit.*, p. 215.

depreende do plano com que pretende dotar a província da Paraíba de uma extensa rede de trilhos, “800 *kilometros de via-ferrea*”. Projetando também o custo da rede, ele afirma que, “*feitos todos os calculos, o preço medio de cada kilometro de estrada não será superior a 25 contos: vem, pois, a custar a construção de toda a estrada cerca de 20 mil contos de réis*”<sup>43</sup>

De modo que entre o plano que o engenheiro Retumba apresenta em 1886, cujo traçado projeta 800 quilômetros de trilhos a um custo de 20 mil contos, e a estrada de ferro Conde D’eu, projetada no início da década de 1870, e construída uma década após, com seus precários 120 quilômetros a um custo total (provavelmente fictício) de 6 mil contos, há uma diferença enorme. Nesta, o custo quilométrico é orçado em 50 contos; naquela, em 25. Isto indica que aquele engenheiro fala com conhecimento de causa quando acusa a companhia Conde D’eu, no texto citado, de ter procedido com a “*mais requintada má fé*”.

Não é só na Paraíba e Rio Grande do Norte que as concessões ferroviárias são marcadas por tantos embustes ou práticas nada “lisonjeiras”, para não falar de corrupção mesmo; via de regra, ocorrem na região como um todo. Em Pernambuco, por exemplo, as duas ferrovias inglesas aí construídas também dão muito o que falar do ponto de vista das respectivas concessões. Essas ferrovias são a Recife-São Francisco e a Great Western, também conhecidas como Recife-Palmares e Recife-Limoeiro.

É certo que as concessões ferroviárias são por demais cobiçadas no período estudado. Entretanto, não há prova maior do interesse que despertam caso se tome a Recife-Limoeiro como exemplo. Para começar, porque torna-se objeto de acirrada disputa entre poderosos “figurões” do Império, podendo ser definida como uma disputa entre “*barões ferroviários*”. Na verdade, a disputa por essa concessão começa em 1863 e tem um primeiro desfecho por volta de 1870. Já a Associação Comercial de Pernambuco informa, em relatório que apresenta na primeira destas datas, “*que um dos políticos mais prestimosos do Império, o depois barão de Camaragibe, então visconde*”<sup>44</sup>, *tem solicitado o privilégio exclusivo para a construção e uso da ferrovia em apreço*”<sup>45</sup>. Mas embora seja o primeiro a solicitá-la, não é ele que leva a concessão.

<sup>43</sup> Cf. RETUMBA, Francisco Soares da Silva. Op. Cit., pp. 203-204.

<sup>44</sup> Esses títulos nobiliárquicos estão invertidos na fonte. A redação do trecho em que são mencionados deveria ser a seguinte: **o depois visconde de Camaragibe, então barão**. Sim, porque o título de visconde é imediatamente posterior ao de barão. (Cf. HOLANDA, Aurélio Buarque de. Op. Cit., p. 230).

<sup>45</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 77-78.

Outro político de prestígio que tem pretensão na estrada de ferro Recife-Limoeiro é o barão do Livramento, chegando inclusive a ser cogitado como seu concessionário por certa lei provincial (a de N. 856), promulgada em 5 de julho de 1868. Trata-se de uma resolução da Assembléia Legislativa, sancionada pelo presidente da província, autorizando-o a contratar com este “*fidalgo*” [referência ao barão de Livramento], “*ou com quem melhores garantias oferecesse*”, a construção da referida estrada de ferro<sup>46</sup>. Embora cogitado, não é em seu nome que é concedido o privilégio, e sim ao barão de Soledade, o terceiro que candidata-se à “*ambicionada concessão*”, obtida através de contrato celebrado com o governo provincial em 16 de julho de 1870<sup>47</sup>.

Antes mesmo do barão de Soledade celebrar os últimos acordos do contrato firmado com o governo provincial, isto em 1873, ou de ter em mãos o Decreto imperial confirmando o privilégio, este último de 1874, já “*alguns capitalistas ingleses, reunidos em Londres*”, em dezembro de 1872, organizam a **The Great Western of Brazil Railway Company Limited**, “*destinada ao mesmo objetivo*” do concessionário pernambucano<sup>48</sup>.

O fato de um grupo de capitalistas ingleses tomar a iniciativa de criar uma empresa para explorar a estrada de ferro de Limoeiro, chegando ao ponto de antecipar-se a uma série de medidas ainda em andamento no Brasil para que a concessão se revelasse plenamente viável, indica que assim procede porque conhece o processo e sabe que no fim o privilégio será seu. Neste sentido, o autor acima parafraseado equivoca-se ou não usa corretamente as palavras ao informar que a Great Western é incorporada por capitalistas londrinos no mesmo período da concessão da estrada de ferro Recife-Limoeiro, sendo uma “*companhia destinada ao mesmo objetivo*” do requerente pernambucano. É que seria coincidência demais se capitalistas londrinos organizassem uma companhia para explorar a estrada mencionada sem que levassem em conta a concessão recém autorizada ou sem terem sido informados a respeito.

Como de praxe, primeiro autoriza-se a concessão no Brasil; com ela em mãos, vai-se a Londres negociar o levantamento do capital necessário, o que normalmente é feito

---

<sup>46</sup> Cf. Idem, p. 78. Ver em especial a nota 111, citada nessa mesma página, a qual entra em detalhes sobre aspectos importantes da mencionada lei.

<sup>47</sup> Cf. Idem. Ver a nota 113, a qual menciona a legislação inerente ao contrato referido, incluindo as modificações levadas a efeito até o ano de 1873.

<sup>48</sup> Cf. Idem, pp. 78-79. É importante chegar as notas 113 e 114 respectivamente contidas nessas páginas.

organizando-se empresas especificamente para este fim. Se um grupo de capitalistas ingleses cria uma companhia para explorar a Recife-Limoeiro antes mesmo do concessionário pernambucano contar com sua plena autorização, isto não significa que não tenha havido negociações prévias a respeito.

É de causar admiração, todavia, a rapidez com que a Great Western é organizada em Londres, antes mesmo de estar assegurada a garantia de juros, quer por parte do governo provincial ou imperial, já que esses governos a autorizam respectivamente em junho de 1873 e agosto de 1874<sup>49</sup>. Ainda mais por se saber que sem essa garantia o grupo de capitalistas à frente da Great Western não iria adiante, isto é, não a manteria. É possível que esse grupo estivesse bem informado quanto à viabilidade do projeto, com informações precisas de que mais dia menos dia essa garantia seria autorizada, advindo daí a idéia de antecipar-se, provavelmente para se resguardar contra pretendentes futuros.

Essa antecipação também pode ter servido para que o concessionário local, já ciente de que o capital necessário está praticamente assegurado, tenha se desdobrado para oferecer àquela companhia uma concessão com o máximo de vantagens. De fato, quando finalmente o barão de Soledade transfere à Great Western a concessão da estrada de ferro Recife-Limoeiro, transferência confirmada pelo Decreto nº 6.009 de 30 de outubro de 1875<sup>50</sup>, são inúmeras as vantagens então oferecidas, a começar pela garantia de juros.

Esta última havia sido inicialmente autorizada pelo governo da província. “*A Lei provincial N. 1.115, de 17 de junho de 1873, concedeu a garantia de juros de 7%, durante trinta anos, sobre o capital máximo de 50:000\$000 [cinquenta contos] por quilômetro de linha construída*”<sup>51</sup>. Ratificada algum tempo depois pelo governo imperial, através do Decreto Nº 5.704, de 5 de agosto de 1873<sup>52</sup>, percebe-se desde já que essa garantia é bastante atraente, a exemplo do que ocorre nas demais ferrovias financiadas por capitais estrangeiros à época.

Garantir juros de 7% sobre um orçamento que contabiliza o custo quilométrico ao preço de 50 contos, como no exemplo acima, é sem dúvida um grande negócio. Senão para o Tesouro Nacional, que tem de suportar tamanha sangria, mas para os acionistas estrangeiros, não esquecendo os nacionais, além de empreiteiros, concessionários locais, engenheiros e

<sup>49</sup> Cf. Idem, pp. 78-83. Ver decretos mencionados nas notas 111 e 119, respectivamente às páginas 78 e 83.

<sup>50</sup> Cf. Idem, p. 83. Ver, nessa mesma página, a nota 120.

<sup>51</sup> Cf. Idem, p. 78. Ver nessa mesma página 78 a nota 111.

<sup>52</sup> Cf. Idem, p. 83. Ver também nessa mesma página 83 a nota 119

advogados, todos eles comprometidos com o lucrativo negócio ferroviário.

Em se tratando do Great Western, *“calcula-se que podendo ser construída ao custo total de 2.500 contos<sup>53</sup>, o está sendo ao preço de 5.000 contos para, no final das contas, operar à sombra de uma tarifa que corresponderia ao dispêndio de 7.000 contos”<sup>54</sup>*. O que se infere desses números é que integram mais um “orçamento fictício”, uma prática comum à época.

Ainda em se tratando da Great Western, há um sem-número de outras vantagens oferecidas aos capitalistas londrinos, todas consignadas em Lei. Aliás, vantagens que são um verdadeiro “manjar” para a gula dos que investem em estradas de ferro no Brasil, não sendo de admirar que o concessionário local ofereça as mesmas vantagens a que já fiz alusão relativamente à concessão da estrada de ferro Conde D’eu na Paraíba. Se não vejamos: *“a) a gratuidade dos terrenos devolutos e nacionais, b) o uso das madeiras existentes nos mesmos terrenos, c) a isenção dos direitos de importação sobre trilhos, maquinismos e instrumentos destinados à construção da via férrea, d) a preferência, em igualdade de condições, para a lavra de minas na zona privilegiada etc”<sup>55</sup>*.

As vantagens expressas nos itens a, b e d acima, legalmente garantidas, dizem muito do poder das empresas ferroviárias estrangeiras no Brasil. É que essas empresas também auferem vantagens que não têm a ver diretamente com as metas que justificam o desempenho próprio de uma estrada de ferro. No caso dos citados itens, é como se uma pequena fátia do território brasileiro fosse entregue de mão beijada aos capitalistas estrangeiros, dando-lhes inclusive o direito de explorar seu subsolo, pelo menos durante o tempo de permanência do privilégio, que é de *“90 anos contados da data da incorporação da empresa, não podendo o governo permitir a construção de outras estradas de ferro na zona de vinte quilômetros, contados a partir de cada lado do eixo de ferrovia”<sup>56</sup>*.

O fato é que são tantas as vantagens em mãos dessas companhias estrangeiras, que certo político pernambucano com prestígio no Império, João Alfredo, parece estar coberto

---

<sup>53</sup> Essa cifra vem de encontro ao orçamento projetado pelo engenheiro Francisco Retumba, citado acima, para quem os 800 quilômetros de trilhos projetados para a província da Paraíba poderiam ser construídos exatamente ao preço de 25 contos o quilômetro. No caso da Great Western, se seu custo total tivesse sido de 2.500 contos, o preço de cada quilômetro também seria de 25 contos.

<sup>54</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 215

<sup>55</sup> Cf. Idem, p. 83.

de razão ao acusá-las, isto no começo dos anos 1880, de formarem um “Estado no Estado”. Não obstante seu alvo seja a Great Western, ele parece estar de acordo que todas operam com as mesmas vantagens, como na questão dos juros. “As nossas estradas de ferro estão sujeitas não à garantia de um juro de 7%, mas de 14% e 21%, conforme se gasta o dobro ou o triplo daquilo que se deve gastar”<sup>57</sup>.

Caso lançasse mão de todas as concessões ferroviárias solicitadas na Paraíba e região, autorizadas ou não, o leitor pode ficar certo que as conclusões seguiriam o mesmo diapasão das que analiso acima. Como é humanamente impossível analisar uma a uma todas as concessões, levando-me a trabalhar por amostragem, encerro este item abordando outra concessão para a construção de uma estrada de ferro inglesa em Pernambuco, a Recife-São Francisco ou Recife-Palmares, conforme já anunciada acima.

O primeiro fator a considerar é que trata-se da primeira concessão ferroviária autorizada para o Norte, sendo Pernambuco a segunda província brasileira a ser contemplada com uma estrada de ferro<sup>58</sup>. Aberta ao tráfego em 1858, ela traduz como nenhuma outra a idéia de que as estradas de ferro na Paraíba e região são objeto de apropriação privada em detrimento do interesse público.

Mesmo extrapolando o período demarcado para fins deste estudo, é importante mostrar como tudo começa. São tantas as irregularidades e os atos de má fé aí praticados, são tantas as falcatruas e tamanhos os privilégios aí existentes, que a idéia é fechar o capítulo com “chave de ouro”, mostrando que um “programa” ferroviário (o do Norte) que tem essa concessão como experiência pioneira, não poderia figurar senão como objeto de acirradas disputas entre os poderosos da terra, cada um querendo uma fatia do cobiçado bolo, cujas maiores fatias, já se sabe, são degustadas longe do país, mas precisamente no mercado

---

<sup>56</sup> Cf. Idem, p. 84

<sup>57</sup> Citado em MELO, Evaldo Cabral de. Idem, p. 215.

<sup>58</sup> A primeira é a província do Rio de Janeiro, cujas experiências pioneiras são a estrada de ferro de Petrópolis ou “Mauá” e a Pedro II. Porém, só esta última é que conta. Sim, porque não obstante a primeira locomotiva a trafegar no Brasil tenha pertencido à primeira, ela é uma estrada sem qualquer expressão, seja pela sua exiguidade (com apenas 14 quilômetros de trilhos), seja porque não atende sequer a uma das condições a que estaria destinada uma estrada de ferro, porquanto não “era nem política, nem econômica, nem estratégica” (Cf. BRITO, José do Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961, p. 53). Aliás, essa postura tem se tornado lugar-comum em toda a literatura sobre estradas de ferro no país. A estrada referida só é mencionada quando se trata de mostrar que sobre seus trilhos circula, em meados do século XIX, a “baronesa”, uma locomotiva que se torna famosa por ter puxado a primeira viagem de trem no Brasil.

financeiro londrino.

Tudo começa em 1852, quando os irmãos Edward de Mornay e Alfred de Mornay, dois engenheiros anglo-brasileiros radicados em Pernambuco, peticionam ao governo imperial e ao governo da província, a obtenção de “*privilégio exclusivo, por noventa anos, para a construção e exploração de um caminho-de-ferro entre a cidade do Recife e a povoação de Água Preta*”. Justificada como parte “*inicial de um plano mais vasto*”, cujo objetivo futuro seria alcançar um dos muitos pontos navegáveis do rio São Francisco - que afinal não se concretiza -, a concessão é autorizada ainda naquele ano de 1852. Não sem algumas alterações no projeto original dos irmãos Mornay, em 1855 está tudo pronto para o início das obras, sendo um primeiro trecho aberto ao tráfego em 1858, para finalmente ser concluída em 1862<sup>59</sup>. Entretanto, muita água corre embaixo da ponte nos dez anos que decorrem entre a petição dos citados engenheiros e a conclusão dos 125 quilômetros dessa estrada de ferro.

Os detentores da concessão, que não são de perder tempo, negociam imediatamente com capitalistas londrinos a organização de uma companhia para explorar o privilégio que têm em mãos, surgindo, já em 1853, a **Recife and São Francisco Railway Company**, cujo estatuto é aprovado na data acima, mais precisamente a 13 de outubro. Feito um ajuste aqui outro ali, o certo é que em 1855 estão ultimados os contratos com a companhia inglesa e com o empreiteiro das obras em Pernambuco, o também inglês George Furness<sup>60</sup>

Os “fundadores” da primeira estrada de ferro de Pernambuco recebem, pela cessão do privilégio, nada menos que 500 ações no valor de 20 libras cada uma<sup>61</sup>. Trocando em miúdos, os irmãos Mornay recebem, das mãos dos acionistas londrinos, a quantia de 10 mil libras ou algo próximo de 100 contos de réis em moeda nacional. Em outras palavras, eles recebem por uma simples cessão de direitos um “prêmio” tal que se quisessem não precisariam mais trabalhar pelo resto de suas vidas. Para que se tenha uma idéia do poder de compra que esta quantia representa, basta considerar que são poucas as fortunas particulares, à época, que ultrapassam esse montante<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 58-63.

<sup>60</sup> Cf. Idem, pp. 59-60. Ver em especial a nota 80, citada à página 59.

<sup>61</sup> Cf. p. 63 (Grifos meus).

<sup>62</sup> Mesmo fora do lugar, talvez calhe bem a seguinte comparação: caso os irmãos Mornay tivessem interesse, com esse “prêmio” em mãos, em adquirir algumas propriedades rurais na região de Campina Grande, na

É evidente que esse “prêmio” não representa grande coisa quando comparado ao tamanho da concessão que os irmãos Mornay oferecem aos capitalistas londrinos. Aliás, nenhuma concessão ferroviária em todo o Brasil é tão vantajosa quanto esta que é abocanhada pela **Recife and São Francisco Railway Company**. As 500 ações dadas àqueles engenheiros não são nada comparadas às 48.000 ações subscritas em Londres, das quais 12.000 reservadas para o Brasil<sup>63</sup>. Ao preço de 20 libras cada, isto representa um montante de 880 mil libras esterlinas ou algo próximo a 9 mil contos de réis em moeda nacional. É como se os acionistas londrinos tivessem adquirido o privilégio para explorar não uma pequena estrada de ferro e sim uma verdadeira mina de ouro. É que dispor da garantia de 7% de juros ao ano sobre tamanha fatia de capital, ainda mais em se tratando de uma estrada de ferro de apenas 125 quilômetros, é de fato ter em mãos uma mina de ouro<sup>64</sup>

Numa escala menor, o “prêmio” faturado pelos irmãos Mornay também não é grande coisa se comparado com os lucros obtidos por certos acionistas brasileiros, a exemplo de João Evangelista de Souza, futuro visconde de Mauá. Por conta própria, sem que os Mornay tenham a ele recorrido solicitando qualquer auxílio, Mauá toma todas as providências para que tudo dê certo em Londres, objetivando o levantamento do capital necessário ao empreendimento. Em contato com seu “sócio e íntimo amigo” radicado em Londres, o “*Sr. De Castro*”, o qual lhe é “*inteiramente dedicado*”, Mauá a ele se dirige nos seguintes termos: “*Trata-se de levar avante a primeira companhia inglesa para vir construir estrada de ferro no Brasil - não deixe pedra sobre pedra para que o resultado nada deixe a desejar, pois disso dependerá que muitas outras naveguem nas mesmas águas (...)*”. De modo que é sob sua

---

Paraíba, poderiam fazê-lo tranquilamente, a exemplo das que pertencem ao Sr. Eufrazio de Arruda Câmara, em cujo espólio, aí por volta de 1877, contabilizava-se 17 dessas propriedades, dentre as quais, uma delas, o “sitio Imbira”, é avaliada em 12:000\$000 (doze contos de réis), incluindo uma bolandeira, uma prensa e uma máquina de 18 serras, lembrando que essas últimas são máquinas de beneficiar algodão. Quer dizer, com o “prêmio” referido os Mornay poderiam adquirir até 8 propriedades do porte da “Imbira” e ainda sobraria algum dinheiro. Ou poderiam adquirir quase metade do espólio do maior proprietário da região, Honorato da Costa Agra, cujo patrimônio total é avaliado, aí por volta de 1893, em 222:000\$000 (duzentos e vinte dois contos de réis). (VIANNA, G. Marly de Almeida Gomes. “Economia agrária e técnicos agrícolas, município de Campina Grande: 1840-1905”. In *Grão. Revista de ciências sociais do Centro de Humanidades*. Campina Grande: UFPB, Ano I, N. 3, Jul/Ag. 1885, pp. 38-40). Os exemplos servem para demonstrar o tamanho do “prêmio” recebido pelos engenheiros Mornay, em mais uma evidência de que as concessões ferroviárias tornam-se um meio de enriquecimento fácil para uns poucos privilegiados.

<sup>63</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., p. 60.

<sup>64</sup> As estradas de ferro inglesas que vieram depois também assinam contratos “leoninos”, mas nada comparável a essa experiência considerada pioneira. A Conde D'eu, na Paraíba, a Natal-Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, e a Great Western, em Pernambuco, têm a mesma extensão quilométrica e, no entanto, seus respectivos

influência que seu sócio é "*procurado para fazer parte da mesa directora, o que na Inglaterra precede à organização das companhias anônimas*"<sup>65</sup>.

É provável que Mauá de fato se empenhe em tal empreitada porque tem interesses em ver o crédito do Brasil assegurado lá fora, criando condições para outros empreendimentos ferroviários. Entretanto, não há que esquecer seu interesse imediato, subscrever em seu próprio nome um "*número extraordinário de ações*", como ocorre por intermédio de seu sócio em Londres. Mesmo alegando que essa subscrição extrapola as condições financeiras de ambos na ocasião, recriminando seu sócio pela ousadia de ter subscrito tantas ações, o que importa é que esta recriminação só teria sentido se o "*resultado não correspondesse ao esforço*"<sup>66</sup>.

Nos primeiros anos as dificuldades são visíveis. Os preços das ações não decolam no mercado londrino e, com isto, os lucros não vêm conforme o esperado. Um dos motivos residiria no fato de a companhia ter caído "*nas mãos de maus empreiteiros, a peor desgraça que pode acontecer a empresas semelhantes*". Ocorre que esses empreiteiros, na ótica de Mauá, teriam contratado a construção da estrada a partir de "*dados imperfeitos ou talvez infiéis*", os quais estariam "*baseados mais (...) nos livros que tratam de construções de estradas de ferro (...) do que na apreciação bem averiguada das dificuldades a vencer (...)*". Por esta razão, "*trataram logo de mistificar a execução do serviço, e vendo que ainda assim o prejuízo seria grande, abandonaram a empreitada, e ainda em cima foram demandar a companhia em Londres (...)*"<sup>67</sup>.

Custa a acreditar que o contrato referido tenha implicado em algum prejuízo aos responsáveis pela empreitada. Com um capital inicial de 880 mil libras, para um custo quilométrico em torno de 6 mil (algo próximo a 60 contos em moeda nacional), os contratantes não teriam do que reclamar. Assim, é mais fácil acreditar que o empreiteiro George Furness mistifica "*a execução do serviço*" não por ter feito um péssimo negócio, no sentido de que a estrada teria sido contratada a partir de "*dados imperfeitos ou talvez infiéis*", e sim por pura má fé. Custa a acreditar que esse "contratante", mesmo tendo mistificado o custo

---

contratos giram em torno de 5 ou 6 mil contos de réis.

<sup>65</sup> Cf. Visconde de Mauá. *Autobiografia (Exposição aos Credores e ao Público)*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde editor, 1942, pp. 152-153 (Coleção Depoimentos Históricos).

<sup>66</sup> Cf. Idem, p. 153.

<sup>67</sup> Cf. Idem, pp. 153-154.

efetivo das obras, tenha sido obrigado a abandonar a empreitada no meio do caminho porque ainda assim teria prejuízo. Com isto, talvez valha a pena especular se não seria possível o empreiteiro esbanjar propositadamente o capital disponível para a execução do "serviço" de comum acordo com a companhia. Isto porque, em assim ocorrendo, esta última teria uma justificativa "plausível" para requerer constantes elevações do capital com garantia de juros, prática efetivamente levada a efeito pelos acionistas ingleses por quase duas décadas a partir de 1853.

Especulações à parte, o certo é que a companhia aparenta estar em crise já nos primeiros anos de instalação do primeiro trecho da estrada. O problema envolvendo o empreiteiro George Furness teria provocado consequências drásticas, em especial no que se refere ao crédito da companhia, que *"ficara prostrado na praça de Londres, pois (...) logo dominou a convicção no público inglês de que o capital garantido era insuficiente, e iam rota batida caindo as ações a ter pouco valor no mercado"*<sup>68</sup>.

Através de seu sócio em Londres, que tem um assento na diretoria da estrada, Mauá se mantém informado de tudo, lamentando toda essa situação, inclusive porque reconhece que suas finanças ficariam comprometidas caso não se encontrasse uma saída para a crise. Dizendo-se preocupado com a imagem do Brasil lá fora, não vê outra alternativa senão o aumento imediato do capital da empresa, com as devidas garantias do governo do seu país<sup>69</sup>.

O fato é que Mauá se preocupa à toa, pois o Estado imperial brasileiro jamais decepcionaria os "amigos" do país ou jamais desampararia filhos tão "ilustres". Isto só aconteceria se aqui não existissem *"espíritos refletidos"*, que votam leis *"sensatas"*. Sim, porque *"mui sensatamente foi votado no Brasil a lei que permitiu ou facultou a troca dos nossos títulos que levavam em Londres essa garantia de 7% por apolices da dívida pública interna de 6% de renda"*<sup>70</sup>.

Aqui cabe o questionamento: essa lei seria "sensata" por que evitaria a depreciação das ações da empresa, melhorando o crédito do Brasil? Ou seria "sensata" em virtude de representar, na prática, uma proteção desmedida para com os acionistas, um negócio de "pai para filho"? A resposta pode ser encontrada num depoimento do próprio

---

<sup>68</sup> Cf. Idem, p. 154

<sup>69</sup> Cf. Idem, p. 156

<sup>70</sup> Cf. Idem, p. 154

Mauá: "a execução dessa lei salvou-me de um prejuízo avultadíssimo!". É, mas proteção "merecida", porquanto dá a entender que não fez um "emprego exagerado de capital", subscrevendo ações dessa estrada de ferro, pensando no próprio bolso. Ele explica que esse emprego de capitais se deve à sua "ansiedade de ver progredir a idéia (...) de fazer aparecer o capital europeu na construção de estradas de ferro do Brasil"<sup>71</sup>. Em outras palavras, ele teria subscrito um "número extraordinário de ações" para servir de exemplo ao investidor estrangeiro, para mostrar que seria seguro investir no Brasil.

É claro que não é nada disto. Ele sabe muito bem tirar proveito da situação, e isto segundo suas próprias palavras: "fui o primeiro a aproveitar-me da faculdade legal, e o tesouro público nacional teve de entregar-me mil contos em meu nome e do meu velho amigo Giles Loder (...) além de uma forte soma de contas de terceiros (...) "<sup>72</sup>. Trocar títulos oscilantes no mercado de Londres por apólices da dívida pública interna no Brasil, podendo a qualquer momento valer-se do Tesouro Nacional para trocá-las pelo equivalente em moeda nacional, é de fato um negócio de "pai para filho", ainda mais em se tratando, como no caso de Mauá, do reembolso da incrível soma de mil contos de réis.

Para que se tenha uma idéia do que esta quantia representa, basta fazer a seguinte comparação: se Mauá investisse mil contos numa das ferrovias abaixo, a Recife-Limoeiro em Pernambuco, a Conde D'eu na Paraíba ou a Natal-Nova Cruz no Rio Grande do Norte, ele simplesmente seria proprietário de aproximadamente 20% do capital total de cada uma delas. Com exceção da estrada de ferro Recife-São Francisco, com esta quantia ele seria um acionista e tanto de qualquer uma das pequenas ferrovias do país. Portanto, muitos dos que se envolvem com a primeira estrada de ferro da região - concessionários locais, empreiteiros, acionistas estrangeiros ou nacionais - faturam alto, seja na fase imediatamente posterior à concessão ou nos anos vindouros.

Se ao custo inicial de 9 mil contos (9.000.000\$000Rs.) ela seria indiscutivelmente a ferrovia mais cara do país, o que dizer de constantes investidas da companhia para obter elevação do capital com garantias de juros? Os números chegam a ser inacreditáveis, pois no final seu custo total (provavelmente "fictício") atinge somas astronômicas, acima de um milhão e meio de libras esterlinas ou acima de 15 mil contos de

---

<sup>71</sup> Cf. Idem, p. 155

<sup>72</sup> Cf. Idem.

réis em moeda nacional, números que deduzi a partir do seu custo quilométrico, avaliado em L. 13.513 (treze mil, quinhentos e treze libras esterlinas) ou 131:281\$110 (cento e trinta e um contos, duzentos e oitenta e um mil, cento e dez réis)<sup>73</sup>.

Custo quilométrico que chega a ser um escândalo. Se construí-lo ao preço de 50 contos de réis, tal como demonstrado acima relativamente às estradas de ferro Conde D'eu na Paraíba e Great Western em Pernambuco, traduz a idéia de "orçamento fictício", imagine construí-lo ao preço de 131 contos! Se em São Paulo o custo quilométrico é orçado em 22 contos; e se certo engenheiro paraibano projeta uma extensa estrada de ferro em sua província ao preço de 25 contos o quilômetro, conforme exemplos já demonstrados acima, é de causar espanto o custo quilométrico na estrada de ferro em questão.

Além de um orçamento inicial que traria por si só lucros extraordinários aos acionistas londrinos, esses querem sempre mais, sendo enorme o descompasso entre o orçamento previsto no primeiro contrato e o custo total declarado ao término da obra. Chama a atenção, no caso, as irregularidades cometidas, os atos de gente corrupta, o esbanjamento dos recursos etc. No Parlamento, então, o escândalo repercute com força e, como não poderia de ser, denúncias escabrosas são feitas em plenário, fazendo vir à luz do dia o real interesse dos que estão por trás das concessões ferroviárias, dentro ou fora do país.

Uma dessas denúncias é feita em 1866 por um deputado pernambucano. Na ocasião, discute-se no plenário da Câmara um projeto de suplementação de capitais com garantia de juros que há anos vem sendo solicitado pelos acionistas londrinos. Contrário ao pedido, ele ataca o contrato assinado entre os irmãos Mornay e as autoridades brasileiras, dando a entender que o simples conhecimento dos termos desse contrato é suficiente para fundamentar sua rejeição ao projeto em pauta. De modo que não faz maiores incursões sobre a concessão do ponto de vista de seus desdobramentos futuros, não estando em seu horizonte criticá-la em toda sua trajetória, crítica que algum tempo depois é levada a efeito por outros deputados, como será visto ainda neste item. Vejamos o que o mencionado parlamentar tem a dizer a respeito.

Não sem antes reconhecer a "*utilidade dos caminhos de ferro, desses caminhos que andam por si mesmo e poupam fadigas ao homem*", ele esclarece que o contrato assinado

---

<sup>73</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., p. 64.

com os irmãos Mornay é extremamente "gravoso" aos cofres públicos. Para começar, Edward Mornay, um dos irmãos que o assina, seria um "insigne contractador de estradas de ferro, perito em elaborar contractos, de modo que facilitem a organização de companhias e a transferência dos mesmos contractos"<sup>74</sup>. Assim, na ótica desse parlamentar o contrato teria sido "gravoso" em razão da perícia ou esperteza desse "insigne contractador de estradas de ferro".

Não obstante o fato, segundo o orador, de que o contrato referido é "indeterminado quanto ao ponto de partida da estrada e o da chegada", não "havendo estudos de qualidade alguma sobre a natureza do terreno", há o agravante de que fica o "orçamento de uma semelhante empresa dependente, pela condição segunda [cláusula], do arbitrio do contractador". Dizendo-se defensor dos interesses de sua província, o parlamentar manifesta preocupação com esta segunda cláusula do contrato, já que uma parte da subvenção dada como garantia ao capital a ser levantado em Londres é da alçada provincial. Ora, "sendo os orçamentos feitos pelo contractador, estes orçamentos podem ser de tal modo calculados, que em vez da quarta parte, a província concorra com fundos exclusivamente seus para o total valor da estrada"<sup>75</sup>.

Embora não esclareça que "quarta parte" é essa a ser paga pela província, com certeza ele se refere aos 2% de juros garantidos por essa instância, sendo os 5% restantes de responsabilidade do governo imperial. O fato de que o contrato reza que os orçamentos ficam a cargo do concessionário local, o parlamentar teme que a província seja lesada na parte que lhe diz respeito. "Basta que o orçamento seja feito fraudulentamente, isto é, basta orçar-se, por exemplo, em 16.000:000\$ [dezesesseis mil contos] aquillo em que realmente se pode gastar 4 ou 5.000:000\$ [cinco mil contos], de sorte que a província, obrigando-se aparentemente pela quarta parte, fica obrigada realmente pela totalidade"<sup>76</sup>.

Uma coisa é pagar 2% de juros de capital sobre 4 ou cinco mil contos de réis, outra bem diferente é pagar sobre 16 mil. No ano de 1866, quando dessas denúncias feitas pelo deputado pernambucano, o capital total da Recife-São Francisco girava em torno da cifra "hipoteticamente" mencionada pelo parlamentar. Sim, porque o projeto que está em discussão

<sup>74</sup> Cf. Discurso do "Sr. Figueiredo", deputado pernambucano, proferido em 19 de junho de 1866. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, Tomo 2, pp. 162-163.

<sup>75</sup> Cf. *Idem*, p. 164.

<sup>76</sup> Cf. *Idem*.

no plenário, caso tivesse sido aprovado naquela data, teria elevado o capital da empresa exatamente a 16 mil contos de réis. Em outras palavras, aquilo que o parlamentar sustenta em forma de hipótese não passa de um jogo verbal para evitar um comprometimento mais sério de sua parte, porquanto, ao que tudo indica, ele não dispõe de prova para acusar diretamente a empresa de ter cometido fraude na declaração dos orçamentos. Mesmo velada, a acusação indica que o deputado tem conhecimento de que um orçamento de 4 ou 5 mil contos estaria de bom tamanho para uma ferrovia desse porte.

E neste rosário de críticas desfia mais uma: *"acresce ainda (...) que pelo contracto não são onerados somente os coffres geraes e provinciaes em beneficio do feliz contractador, também são onerados os particulares que se servirem dos tram-roads, porque pelo (...) art. 2º [em seu 4º parágrafo], se estipula que a tabella dos fretes e passagens nunca excederá de 25% além do que determinar (...) a que estiver em vigor".* Ora, *"se hoje já se clama contra as tarifas da estrada de ferro do Recife, como gravarem-se ainda até 25% os fretes e os transportes?"*<sup>77</sup>

Contra o que considera mais uma *"extorsão aos coffres geraes e provinciaes"*, o deputado rechaça a cláusula contratual que permite à companhia *"ter um tram-roads dentro do quadrilátero compreendido entre as estações de Escada e Trombetas e os povoados do Bonito e Bezerras"* ou *"estabelecer uma fazenda normal (...) no dito quadrilátero, (...) sendo-lhe também concedido duas leguas quadradas de terras devolutas, se as houver"*<sup>78</sup>

O deputado zomba desta última determinação: *"é notável esta cláusula inocente - se as houver!"* Ele reconhece que elas existem e que a companhia tem conhecimento do fato. Todavia, considera inadmissível a cessão de tal privilégio, ainda mais em Pernambuco, onde há tantas dificuldades de acesso à terra por parte do trabalhador livre. *"Ora, porque razão dar terras devolutas a uma companhia estrangeira em uma província onde o monopólio da grande propriedade mata toda a iniciativa do braço livre, que não tem um palmo de terra seu? Porque razão, repito, aquillo que não se concede aos nacionaes se há de conceder em uma tão grande amplitude a companhias estrangeiras?"*<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Cf. Idem.

<sup>78</sup> Cf. Idem, pp. 164-165

<sup>79</sup> Cf. Idem, p. 165

Resumindo as condições do contrato oferecido pelos irmãos Mornay aos acionistas londrinos, embora esteja longe de concluir seu discurso, o parlamentar argumenta: *“Em um contrato dessa ordem, feito às pressas, sem estudos graphics, sem saber o ponto de partida e o de chegada, sem fiança, sem multas, sem nenhuma das condições que acautelam os direitos provinciaes e geraes; como conceder-se de mais a mais ao contractador o privilegio de manter o que elle chama de uma fazenda normal; importando livre de todos os direitos para essa fazenda normal as machinas, utensilios e aprestos necessários?”*<sup>80</sup>

Por essas e outras vantagens o autor desse discurso, sarcástico, deixa claro que as “bellezas” desse “celebre” contrato *“assombrão a todo e qualquer espirito, por menos reflectido que seja”*. Um último exemplo pode ser buscado nas “bellezas” que são os artigos de 30 a 32, os quais estabelecem arbitragem para o caso de litígio entre o governo brasileiro e a companhia inglesa. *“O contractador, nas questões agitadas sobre o contracto, tem dous votos, o do arbitro por elle nomeado e o do presidente do Instituto [Inglês de Engenharia], em Londres, que decide afinal; ao passo que o governo, por este contracto leonino, está sempre em minoria, porque só tem um arbitro”*<sup>81</sup>.

Se o deputado Figueiredo limita-se a criticar os termos do contrato que os irmãos Mornay negociam com as autoridades brasileiras, oferecendo-o em seguida aos acionistas londrinos, outros deputados vão além em suas críticas, pois discutem passo a passo a trajetória da concessão nos anos subsequentes ao contrato dito “primitivo”. Críticas que têm razão de ser, uma vez que são motivadas pelos constantes pedidos de suplementação de capitais com garantias de juros, ano após ano reivindicadas pelos referidos acionistas.

O deputado Almeida Pereira, refletindo sobre um pedido de suplementação de capitais reivindicado em 1869, esclarece que a companhia o solicitou por repetidas vezes, inclusive quando assumira o cargo de ministro da Agricultura em 1860. E nesta última data, *“já não era a primeira vez que a companhia vinha solicitar do governo augmento de capital: por Decreto de 13 de outubro de 1853 o capital da companhia foi fixado em L. 875,123; mais tarde, em 1855, a companhia requereu augmento de capital na razão de L. 324,877, e o governo, por Decreto de 11 de agosto de 1855, deferio a pretensão, elevando o capital a L.*

---

<sup>80</sup> Cf. Idem.

<sup>81</sup> Cf. Idem, p. 64

1.200,000”<sup>82</sup>. Ora, se entre 1853 (data do contrato dito “primitivo”) e 1855 a companhia tem autorização do governo para um aumento de capital acima de 300 mil Libras esterlinas (de L. 875,123 para L. 1.200,00), seriam justos os pedidos levados a efeito nos anos posteriores? Aquele deputado acha que não. Até porque, afirma que indeferiu o pedido no ano de 1860 por estar convencido - após determinar uma investigação no “modo porque se haviam despendido os capitães garantidos pelo thesouro nacional” -, de “erros graves commetidos” pela administração da estrada em Pernambuco, levando-o a tomar providências para “poder evitar mais desbaratos do capital da companhia e livrar o thesouro de despesas que não têm fundamento e das quaes foram glosadas [leia-se inventadas] algumas”<sup>83</sup>.

Também não aceita os pedidos de aumentos adicionais do capital da empresa por entender que estão vetados por lei. O deputado refere-se ao Decreto de 11 de agosto de 1855 citado acima, pois se esse instrumento legal autoriza, por um lado, um aumento do capital da empresa com garantia de juros, por outro, veta pedidos dessa natureza no futuro. “Desse decreto transparece o receio que já dominava o governo de que essa companhia não se contentasse no futuro com o capital addcional que solicitava, e de que pudesse, vir requerer mais augmento de capital (...)”. De modo que no mesmo consta uma “cláusula clara, positiva”, tolhendo a “companhia de solicitar mais qualquer elevação do capital garantido”<sup>84</sup>.

Infringindo essa determinação legal, a companhia volta a fazer um pedido dessa natureza em 1860, quando o deputado referido, então no cargo de ministro da Agricultura, o indefere. Nos anos subsequentes, sempre aproveitando as novas conjunturas políticas por ocasião das freqüentes mudanças de gabinetes, a companhia volta à carga, como naquele outubro de 1869, em que um dos projetos em discussão na Câmara é exatamente o pedido já aludido. E é por essa razão que o ex-ministro, deputado no momento em que fala, faz questão de declarar seu voto, manifestando-se contra o projeto para ser coerente com o que praticara em 1860. “As razões que tive naquella data para indeferir o requerimento feito pela companhia são as mesmas em que me estribo hoje, como deputado, para votar contra o

<sup>82</sup> Cf. Discurso de Almeida Pereira, ex-ministro da Agricultura, proferido em 13 de outubro de 1869. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869, Tomo VI, p. 57.

<sup>83</sup> Cf. Idem.

<sup>84</sup> Cf. Idem.

conforme notificado acima. Nesse pedido o peticionário requer autorização de garantia de juros para um capital adicional no valor de L. 660.000 [seiscentos e sessenta mil libras], e o citado ministro o indefere exatamente com base nos “abusos” contidos no “Aviso” que leva sua assinatura. Mas à companhia pouca importa tais denúncias. Pereira da Silva explica: *“pensa a Camara que a companhia desanimou? (...) E quando consiga esta pretensão, outras virão; ellas se seguem como as estações do anno (risadas)”*<sup>92</sup>. Esta última referência tem a ver com a constatação de que essa lenga lenga em torno da questão repete-se praticamente todos os anos, isto até 1870, data em que a companhia abocanha a garantia de juros sobre aquelas 660 mil libras.

Já em 1861, após a notificação dos citados “abusos” e do indeferimento do ano anterior, a companhia volta a solicitar ao governo imperial elevação de seu capital com garantia de juros. Só que desta feita ela teria sido investigada mais seriamente. É que o então ministro da Agricultura, Manoel Felizardo de Souza Mello, *“que desejava decidir os negócios provando à luz do dia a justiça das suas resoluções”*, resolve criar duas comissões para proceder a essa investigação: uma composta pelos engenheiros ingleses Lane e Morgan, que realizaria seu trabalho em Londres; outra composta pelos engenheiros Martineau e Buarque de Macedo, que faria o mesmo no Recife. Os relatórios das duas comissões são preparados no começo da década de 1860, e, no entanto, só em 1869 vêm a público através de sua leitura no plenário da Câmara. Os resultados, que já não surpreendem, cheiram a escândalo. Por isto, o deputado Pereira da Silva, ao se preparar para fazer sua leitura em plenário, é de opinião que, após conhecê-los, *“outro procedimento não poderia ter o governo imperial senão terminar a questão por um redondo indeferimento à pretensão da companhia”*<sup>93</sup>

Em um dos trechos do relatório preparado em Londres, lê-se: *“pelos mappas se declara ter-se remettido para o Recife 91 milhas de via permanente de trilhos, além de caldeiras e ferramentas correspondentes. Segundo os peritos, excedião todas as necessidades da linha completa taes remessas, e devem existir então no Recife. Prova-se, porém, que lá não apparecerão”*. (Vozes no Plenário: “- oh! oh!”). E num outro trecho: *“computarão-se nas despezas da construcção da estrada as sommas de L. 1.791 [um mil, setecentos e noventa e uma libras] gastas com o passeio dos inglezes Greenfell e Verecker no Brazil, cujas passagens*

<sup>92</sup> Cf. Idem, pp. 62-63.

<sup>93</sup> Cf. Idem, pp. 62-64.

e tratamento pagou a companhia” [vozes no plenário: - “*assim nada chegava!*”, “(apoiados)”]<sup>94</sup>. Há outras denúncias, mas os dois fatos citados são suficientes para que se tenha uma idéia, em se tratando dessa companhia ferroviária, de o quanto suas contas são marcadas ou caracterizadas por “orçamentos fictícios”.

O relatório preparado no Recife, seguindo na mesma direção, denuncia falcatruas diversas nas contas da companhia. A primeira denúncia diz respeito ao nível de desorganização dos papéis referentes ao contrato com o empreiteiro Furness, sendo inúmeras as dificuldades encontradas para colher informações precisas, já que a comissão tem que operar no “*meio de um verdadeiro cahos*”. Em todo caso, ela consegue se orientar em meio a esses “cahos”. A primeira constatação é que, “*segundo os dados officiaes e incontestaveis*”, o contratante Furnesse recebeu da companhia a quantia de L. 421.632 (quatrocentos e vinte e um mil, seiscentos e trinta e duas libras) para o início dos trabalhos<sup>95</sup>, lembrando que este valor, em números redondos, gira em torno de 4 mil contos em moeda nacional. É, mas “*depois de examinar e avaliar as obras feitas por Furness*”, a comissão conclui que as “*sommas pagas aquelle agente (...) são inteiramente desproporcionaes às obras construidas e recebidas pela companhia, e que nesse enorme pagamento se deve encontrar o principal excesso do custo de construção da estrada desta provincia*”<sup>96</sup>. É que do total recebido, o empreiteiro despende, só na 1ª secção, a quantia de 2.615:330\$000 (dois mil, seiscentos e quinze contos e trezentos e trinta mil réis) e não 1.750:000\$000 conforme programado<sup>97</sup>. Feitas as contas devidas, o empreiteiro Furness teria gasto só na 1ª secção (31 quilômetros iniciais do Recife à vila do Cabo), 30 contos a mais do que o inicialmente programado para cada quilômetro.

De acordo com a comissão que vai a Pernambuco, esse custo excessivo é resultado dos “*esbanjamentos*” então praticados, bastando considerar um exemplo. Da verba recebida pelo empreiteiro, são destinados pouco mais de 400 contos de réis para a construção de certas edificações, estações permanentes, escritórios, prédios para as oficinas etc. Todavia, a comissão comprova que metade dessa quantia (duzentos contos) é gasta apenas com a construção de casas para agentes da companhia na vila do Cabo. No relatório lê-se:

<sup>94</sup> Citado em Pereira da Silva. *Idem*, p. 64

<sup>95</sup> Ver, no relatório mencionado, item referente à “Execução do Contrato Furness”. Citado em Pereira da Silva. *Idem*, p. 64.

<sup>96</sup> Cf. *Idem*

<sup>97</sup> Cf. *Idem*.

*"semelhante despesa era completamente desnecessária. Estes edificios mal collocados, mal distribuidos, não terão destino depois de concluidos os trabalhos da via ferrea, e, se não são consideradas em pura perda, é certo que causarão um desfalque no capital da companhia de cerca de 75% de seu custo de construção"*<sup>98</sup>.

A Comissão é de opinião, pois, que só na construção dessas casas há um "esbanjamento" da ordem de 150 contos, porquanto poderiam ter sido construídas ao custo de 50 contos. E a prova maior desse "esbanjamento" estaria na constatação de que "essas habitações provisórias, pois outro nome não se lhes pode dar", custam mais do dobro da "somma despendida com a construção dos edificios permanentes das officinas da companhia em Barbalho, estabelecimento importante"<sup>99</sup>.

Em um nível mais especulativo, o deputado Pereira da Silva também pinça do relatório do Recife denúncias no que se refere ao item "*despesas judiciárias*", pois "*não parece devidamente justificada*" ter sido gasta a soma de 54:477\$803 (cinquenta e quatro contos, quatrocentos e setenta e sete mil, oitocentos e três réis) com questões pendentes na justiça. No caso, tratar-se-ia de "*despesas de desapropriação*". É que estas deveriam correr "*por conta do contrato feito*", não devendo constar, por assim dizer, como despesa adicional. Também não justifica alegar que o dispêndio estaria relacionado a custos advocatícios nos casos de desapropriação, uma vez que a companhia constituíra advogados com salários fixos, um deles ainda no emprego no momento em que emite sua fala, com um salário de 6:300\$ (seis contos e trezentos mil réis)<sup>100</sup>.

Feita mais esta denúncia - cuja leitura em plenário é acompanhada por vezes que gritam: "*quantos escandalos!*" -, o deputado explica que a comissão encerra seu trabalho, concluindo, dentre outras coisas, falta de zelo no emprego do capital da companhia, em especial no que se refere à execução do contrato firmado com o empreiteiro Furness, conquanto uma parte da soma entregue ao mesmo, cerca de 1.500:000\$000 (um mil e quinhentos contos), é consumida inexplicavelmente<sup>101</sup>.

Em razão do exposto, Pereira da Silva opina que depois dos relatórios citados, o de Londres e o do Recife, deve-se dar por terminada a questão. Sua simples leitura bastaria

<sup>98</sup> Ver o item "Esbanjamento" do Relatório em questão. Citado em Pereira da Silva. Idem, pp. 64-65.

<sup>99</sup> Idem, p. 65.

<sup>100</sup> Ver o item "Despesas Judiciárias" do mencionado Relatório. Citado em Pereira da Silva. Idem.

<sup>101</sup> Ver parte conclusiva do relatório. Citado em Pereira da Silva. Idem.

para formar uma opinião contrária ao projeto em discussão, barrando as pretensões daquela companhia inglesa de uma vez por todas. Seu voto é contrário por estar convencido do seguinte: *“em uma época de pesados sacrifícios de impostos, em uma época de inanição do Thesouro Nacional, não serei eu quem vote que annualmente se dê mais cerca de 300:000\$ [trezentos contos]<sup>102</sup> à estrada de ferro de Pernambuco, e pelo espaço de 90 annos, como indemnisação por assim dizer dos esbanjamentos e malversações que a sua administração deixou commeter na construcção da obra contratada. Fosse morigerada, economica e zelosa, e a estrada se concluiria sem duvida dentro da verba de L. 1.200,000 estibuladas e garantidas”<sup>103</sup>.*

É evidente que discursos como o do deputado Pereira da Silva causam impacto no plenário da Câmara. As inúmeras manifestações de apoio são uma prova desse impacto. Talvez por isso a aprovação do projeto tenha sido postergada mais uma vez. Entretanto, os dirigentes da companhia em Londres parecem fazer “ouvido de mercador” a tais pronunciamentos. É como se para aqueles dirigentes tudo não passasse de “barulho” de político brasileiro, mas sem maiores conseqüências. Até porque, eles têm aliados no Brasil, que têm “amigos”, que têm outros “amigos” e assim por diante. O próprio visconde de Mauá, do qual já falei acima, é o “*agente autorizado*” da companhia no Brasil, o qual aciona toda uma rede de contatos para ver aprovado o projeto em favor da companhia. E Mauá é bem relacionado na Corte, com livre trânsito em seus bastidores, isto para não falar que é amigo pessoal de figuras “ilustres” do mundo da política e dos negócios nessa mesma Corte. Além do mais, tem argumentos. Quando defende os interesses da companhia, conforme mostrado acima, o faz em nome da “imagem” do Brasil nas praças capitalistas, tentando fazer crer que o país perderia crédito naquelas praças, caso não atendessem o pedido em pauta e esta é uma estratégia que funciona.

Se o projeto não é aprovado em clima de ânimos tão “esquentados”, não tem problema, em outra conjuntura o será. E é o que acontece no ano seguinte, isto é, em 1870. É

---

<sup>102</sup> Essa quantia de 300 contos a que se refere Pereira da Silva diz respeito à taxa de juros que o governo teria de pagar annualmente à companhia caso fosse concedida a esta última um acréscimo de L. 465.660 em seu capital, passando de L. 1.200.000 para L. 1.665.660 (um milhão, seiscentos e sessenta e cinco mil, seiscentos e sessenta libras). Esse acréscimo, em moeda nacional, corresponderia a mais de 4 mil e quinhentos contos, explicando-se a quantia de 300 contos só a título de juros.

<sup>103</sup> Cf. Discurso de Pereira da Silva. *Idem*, p. 66

certo que Pereira da Silva e outros continuam "batendo duro" nas pretensões da companhia. Contudo, seus argumentos, mais por coerentes que possam parecer - porquanto bem documentados, não esquecendo de sua eloquência e poder de convencimento - são argumentos repetitivos, dando-se a entender que está esgotada sua capacidade crítica ou que não surtem efeito porque já deram o que tinham a dar. Os fatos são aqueles e pronto. Assim, com mais um "esperneio" aqui outro ali, o projeto é finalmente aprovado. Senão a quantia de L. 660,000 (seiscentos e sessenta mil libras), conforme pretendido no começo dos anos 1860, mas a de L. 460.000 (quatrocentos e sessenta mil), isto em números redondos.

A companhia, com essa aprovação, passa a contar com garantia de juros sobre o capital total de L. 1.660,000 (um milhão, seiscentos e sessenta mil libras), uma cifra de fato astronômica para uma ferrovia de pequeno porte. Em moeda nacional esta quantia gira em torno de 16 mil e quinhentos contos de réis. Trocando em miúdos, só de juros o governo se obriga a pagar anualmente somas acima de mil contos de réis. Em se tratando de uma ferrovia tão pequena (125 quilômetros), esses juros não representam tão-somente uma "sangria"; representam, isto sim, um escândalo. Algo tão absurdo que chega a ser impensável, embora esteja consignado em lei e seja do domínio público.

Que interesse haveria da parte dos capitalistas ingleses em construir estradas de ferro com um mínimo de preocupação pela qualidade do serviço? Para que se preocupar em torná-las "eficientes" ou "competitivas" se elas se revelam tão lucrativas por outras vias? Se uma ferrovia tão pequena como a Recife-São Francisco possibilita um faturamento anual acima de 100 mil libras, algo que é líquido e certo, para que levar em conta a zona percorrida ou o que ela transporta ou deixa de transportar? É claro que nada disso interessa ao investidor estrangeiro. Se de antemão ele tem garantias de que investir em determinada estrada de ferro é algo seguro, tudo o mais é insignificante. Creio que o capítulo, tal como o desenvolvi, reforça a hipótese em questão.

## 2. Trilhos da “redenção” vs. “programa” ferroviário confuso.

Na Paraíba e região, como de resto no Brasil inteiro, prolifera, no período estudado, toda uma “mística ferroviária”. Trata-se da crença generalizada no papel “redentor” dessas “varas de cordão” chamadas trilhos, tal como na metáfora expressa por um deputado paraibano, em discurso proferido na Câmara dos Deputados, que, ao analisar o quadro geral de decadência da lavoura no país, afirma que ela só progredirá se tiver “*pernas para andar, braços para laborar os nossos campos e ar para aspirar*”. Este último é o “*crédito, o capital; as pernas são as estradas de ferro, e os braços são os colonos*”<sup>104</sup>

A crença referida costuma expressar-se por meio de imagens dramáticas, de tom grandiloquente, como na fala do mesmo deputado paraibano ao reivindicar estradas de ferro para sua região. No discurso proferido na sessão de 31 de julho de 1882, dirige-se aos presentes na qualidade de representante das “regiões do norte”, afirmando que está ali para dizer ao governo e aos poderes constituídos do Estado, o seguinte: “*dai-nos estradas de ferro que rasguem aquelas nossas florestas, ainda virgens e embalsamadas; que serpenteem os nossos valles frescos e uberrimos, e em pouco tempo estará mudada a face do Brazil; os nossos desertos se converterão em povoações, os nossos campos em abundantes searas, em que os sibilos das locomotivas irão se confundir com essas canções populares, que os camponeses e lavradores, alegres e satisfeitos, entoam ao recolher-se do trabalho em suas modestas choupanas*”.<sup>105</sup>

Essa crença, reafirmo, ocorre em larga escala no período estudado. Com isto, não há recanto deste país que não lute para obter um pouco da “mágica” porção. No último quartel do século XIX e primeiras décadas do século XX, cruzam-se solicitações de toda parte, trechos ou ramais ferroviários são reivindicados para tudo que é lado, explodem os pedidos de novas concessões na imprensa e nas instâncias parlamentares.

Em termos políticos as pressões são enormes e os sucessivos governos, no Império e/ou na República, são obrigados a ceder, independentemente da gestão partidária de plantão nessa ou naquela conjuntura. Não obstante autorizem apenas uma pequena parte das

<sup>104</sup> Discurso de Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882. Op. Cit., vol. VII, p. 221.

<sup>105</sup> Cf. Idem, p. 210

concessões ferroviárias solicitadas, ainda assim autorizam o suficiente para mostrar o quanto programa ferroviário brasileiro é atravessado, de ponta a ponta, por ingerências políticas de toda ordem e o quanto é marcado por uma apropriação privada do público. Até porque, as concessões ferroviárias são autorizadas ao sabor do “toma lá dá cá” próprio do jogo das barganhas políticas no Congresso Nacional, cujos atores, via de regra, atuam em atendimento a interesses de grupos e/ou lugares, jamais pensando em projetos ferroviários de acordo com tal ou qual necessidade pública. São concessões que, uma vez executadas e abertas ao tráfego, tornam-se ferrovias isoladas no interior das províncias, sem comunicação com áreas adjacentes, ou ferrovias que cruzam-se por acaso ou convergem para o mesmo ponto, sem um mínimo de planejamento, dificilmente podendo fazer jus ao otimismo nelas depositado pelos seus articuladores. Decorridos mais de vinte anos de criação das primeiras ferrovias no país, o resultado parece ser frustrante: *“de algumas das nossas mais antigas estradas de ferro não se tem colhido, sob o ponto de vista do rendimento, o resultado que esperarão os legisladores que as decretarão”*<sup>106</sup>

Há que considerar, no entanto, que nem todos são alheios a tais problemas, a exemplo de certo deputado cearense, cujas críticas ao “programa” ferroviário brasileiro, levadas a efeito quando este sequer completara 20 anos, demonstram que deixa a desejar desde o início. Um dos defeitos apontados residiria na votação de leis que não estabelecem os respectivos traçados, indicando apenas que o “traço” a seguir é o que *“for reconhecido o mais vantajoso”*. Advoga, então, que os deputados sejam *“cautelosos”* na hora de votar as concessões, que votem apenas as que forem acompanhadas de *“estudos profundos”* ou *“conscienciosos”*. E textualmente: *“me parecia melhor que fosse estudado primeiramente o traço para só depois decretarem-se as somas necessárias a fim de levar à realização este traço”*<sup>107</sup>

Continuando a advogar como indispensáveis a realização de *“estudos prévios e bem feitos”*, o referido deputado opina que não basta dizer que há estudos. *“Convém que a lei se refira a eles. Não sendo assim, o resultado é o mesmo”*. Ao assim se pronunciar ele tem em mente erros de traçado nas estradas de ferro de Pernambuco, Bahia e na Pedro II. Daí a

<sup>106</sup> Discurso de Costa Pereira, ministro da Agricultura, proferido em 10 de abril de 1875. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, livro 1, p. 172.

<sup>107</sup> Discurso de Araújo Lima, deputado cearense, proferido em 11 de agosto de 1870. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro. Typographia Nacional, 1870, Livro 1/Tomo 4, p. 118.

denúncia: “sabemos o que ocorreu com a estrada de ferro D. Pedro II e a União e Indústria. Foram votadas sem traço assentado. Qual o resultado? Marcharam uma sobre a outra, cruzarão-se, perdendo o Estado uma boa dezena de mil contos de réis”.<sup>108</sup>

Ao dirigir-se à Câmara dos Deputados solicitando o empenho dos parlamentares na aprovação do projeto de prolongamento da estrada de ferro Pedro II, em direção a Minas, em discurso que profere na sessão de 25 de agosto de 1870, Diogo Velho, então ministro da Agricultura, parece confirmar que o importante é que aquela Casa do Parlamento autorize a soma necessária ao prolongamento, na forma do empréstimo de 35 mil contos a ser contraído pelo governo, ficando para depois a questão do melhor traçado, haja vista que o único dado concreto na proposta governamental é que aquele prolongamento, em solo mineiro, siga até o “rio das Velhas”. No mais, a incerteza é geral: “é bem verdade que quando se tiver de executar as obras do prolongamento o governo há de levá-lo pelo traço mais conveniente, partindo do ponto da actual estrada, que for indicado como melhor, a outras nas mesmas condições às margens daquele rio”.<sup>109</sup>

A falta de planejamento no estabelecimento dos traçados ferroviários, especialmente no ato de reivindicar, é o de menos. Em se tratando das províncias desprovidas de estrada de ferro, importa menos ainda. Os estudos definitivos estabelecendo o verdadeiro percurso podem esperar; o importante é a garantia imediata, obtida no calor das refregas parlamentares, no jogo das cumplicidades políticas, na articulação inteligente das estratégias discursivas etc. Nesse clima de “corrida ao ouro” propiciado pela “mística ferroviária”, intensificada a partir da década de 1870, explodem os pedidos de novas concessões. Na Paraíba e região, que não fogem à regra, é a “coqueluche” do momento. O fato é que naquele momento o que importa é a garantia da ferrovia provincial, por pequena que seja, sendo a grande bandeira de luta da representação política da Paraíba e de todas as províncias consideradas pequenas na porção nortista que hoje denominamos Nordeste. Enquanto Pernambuco e Bahia, consideradas as duas grandes províncias da região, chegam ao início da década de 1870 lutando para realizar o prolongamento das ferrovias que possuem há mais de uma década, respectivamente paradas em Palmares e Alagoinhas<sup>110</sup>, as províncias pequenas,

<sup>108</sup> Cf. Idem.

<sup>109</sup> Discurso de Diogo Velho, ministro da Agricultura, proferido em 25 de agosto de 1870. Idem, p.325.

<sup>110</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., pp. 196 - 197.

sem exceção, não possuem um palmo de trilhos. Nas duas décadas seguintes, até o fim do Império, algumas dessas províncias participam do “rateio” ferroviário; outras, no entanto, chegam à República sem o almejado “melhoramento”, a exemplo de Maranhão, Piauí e Sergipe<sup>111</sup>.

Uma característica comum a todas as pequenas províncias nortistas, herdada da colônia ou do antigo sistema de capitânicas, diz respeito à constatação de que sua inserção na economia agrário-exportadora passa pelo monopólio exercido por alguns entrepostos regionais. A título de exemplo, podem ser mencionadas as áreas de influência do Recife, Salvador e São Luís: o primeiro monopoliza o comércio de exportação e importação da Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas; a segunda, exerce monopólio idêntico em Sergipe e no sertão do São Francisco, incluindo o lado pernambucano; a última, repete a dose em se tratando do Piauí e norte do Ceará, não sendo demais lembrar que esses entrepostos monopolizam as próprias províncias nas quais figuram como capitais ou disputam, conjuntamente, uma mesma fatia de mercado na província vizinha<sup>112</sup>.

Uma das conseqüências dessa estrutura agrário-exportadora é a profunda insatisfação dos que fazem parte ou representam o comércio nas pequenas capitais de província. É que os grandes entrepostos dispensam sua intermediação, delas se servindo como se servem das demais áreas provinciais. Mas nem tudo parece estar perdido para os que bradam contra o monopólio referido. Eis que de repente surgem as ferrovias, depositando-se nelas a esperada “salvação”. Ocorre que *“nas pequenas províncias do Norte, na segunda metade do século XIX, surgira a aspiração de ‘provincializar’ seus comércios, isto é, reservar às praças de suas respectivas capitais a exportação dos produtos dos seus Hinterlands e a importação dos artigos estrangeiros por eles consumido, mediante a ampliação do comércio com o exterior e a diminuição da ‘parte do leão’ que detinham as grandes praças do Recife, São Luís e Salvador”*<sup>113</sup>.

Trata-se de alimentar a idéia de um exclusivismo provincial, creditando-se às ferrovias o meio para a quebra do monopólio no comércio interprovincial. Assim, todas as pequenas províncias se articulam, através das forças econômicas e políticas que representam

---

<sup>111</sup> Cf. Idem, pp. 202 - 205.

<sup>112</sup> Cf. Idem, p. 220.

<sup>113</sup> Cf. Idem, p. 221.

os interesses do comércio de suas capitais, para arrancar das autoridades, no plano nacional, concessões ferroviárias exclusivas para seus respectivos territórios, o que vem confirmar que as inúmeras reivindicações decorrem, num primeiro momento, do interesse das forças provinciais que apostam naquele “exclusivismo”. Algumas conseguem, a exemplo da Paraíba e Rio Grande do Norte, embora por pouco tempo; outras não logram êxito em sua empreitada, a exemplo da província de Sergipe.

Neste último caso o que ocorre é que as duas ferrovias aí projetadas, a Aracaju-Simão Dias e a Maroim-Propriá, não conseguem, na década de 1870, arrancar do governo imperial a garantia de juros para sua execução. Quando finalmente o governo sinaliza com essa garantia para a Aracaju-Simão Dias, no começo da década seguinte, necessitando, para tal, de uma autorização especial a ser votada no Parlamento, a reivindicação da bancada sergipana esbarra, entre outros obstáculos, nos interesses oriundos da praça de Salvador, levando a poderosa bancada baiana a argumentar em favor do prolongamento da estrada Bahia-São Francisco até Aracaju, o que seria feito através do ramal de Timbó. Mesmo tendo ganho a batalha no Parlamento, Sergipe a perde no Ministério da Agricultura. E sempre que volta à carga, a representação sergipana vê frustrada sua intenção de obter uma ferrovia exclusiva para sua província. Não há jeito, pois quando finalmente os trilhos singram seu território, já na República, é de conformidade com os “*desejos baianos*”<sup>114</sup>.

Se a província de Sergipe fica fora do “rateio” ferroviário ocorrido no Império, em parte por não abrir mão da idéia de “exclusividade” ferroviária, outras províncias pequenas têm melhor sorte, em especial as consideradas “satélites” da praça do Recife, tradicionalmente produtoras de açúcar e algodão. Se é certo que não podem sustentar ferrovias exclusivas indefinidamente, não é menos certo que essas províncias satélites, isto é, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, estão com suas ferrovias asseguradas já em meados da década de 1870, embora ainda por construir.

Em 1875, por exemplo, determinado ministro afirma que, fiel a certos “*preceitos legais*”, garantiu ou afiançou “*juros apenas a 12 empresas ferroviárias, sendo uma em cada província, quando há cerca de 120 projectadas no Império*”<sup>115</sup>.

<sup>114</sup> Cf. *Idem* pp. 206-207.

<sup>115</sup> Discurso de Costa Pereira, ministro da Agricultura, proferido em 30 de julho de 1875. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, Tomo 3, p. 278 (Apêndice).

Das 12 empresas que recebem o “favor” da garantia de juros - para usar um termo do próprio ministro, bastante comum no jargão da época -, metade é do Norte, incluindo Paraíba, Alagoas, Ceará e Rio Grande do Norte, lembrando-se que trata-se de uma autorização que tão-somente ratifica concessões já consignadas em lei nos anos imediatamente anteriores. A título de exemplo, cito o caso da Paraíba, cuja concessão para construção de sua estrada de ferro está assegurada por Decreto imperial desde 1871, ao qual fiz alusão no item anterior.

Quanto aos “*preceitos legais*”, mencionados pelo citado ministro, eles são uma referência à lei nº 2450 de 24 de outubro de 1873, acerca da qual afirma que ela “*dá grande importancia ao voto da Assembleias Provinciaes quanto à escolha das linhas ferreas a que o governo pode garantir (...) juros, desde que se dê a prova de renda liquida não inferior a 4% e que as estradas partão de centros productores para os de exportação*”<sup>116</sup>.

Uma lei não poderia ser mais favorável às pequenas províncias no tocante aos seus projetos de “exclusividade” ferroviária. Provar que as ferrovias pretendidas não teriam “*renda inferior a 4%*” ou que seus traçados partiriam de “*centros productores para os de exportação*”, torna tudo muito fácil. Em províncias como a Paraíba, em cuja pauta de exportação os destaques são para o açúcar e o algodão, montar uma estratégia discursiva demonstrando aquelas exigências não é pedir muito, bastando, para isto, lançar mão de um certo “malabarismo contábil”, com a projeção de alguns números e pronto.

Foi usando uma dessas estratégias, a qual deve-se somar um certo prestígio político, que os concessionários da estrada de ferro na Paraíba conseguem sua autorização antes mesmo da mencionada lei de 1873. Refiro-me ao bem articulado discurso por eles publicado no Rio de Janeiro, em 1871, intitulado **Prospecto do Caminho de Ferro do Conde D’eu**, várias vezes citado acima.

Também há a considerar que as províncias pequenas, através de sua representação política no Congresso Nacional, fazem coro ao clima de insatisfação geral que atinge a totalidade das províncias nortistas, incluindo as grandes, quando o assunto é a ação do governo imperial na partilha do “programa” ferroviário brasileiro entre o Norte e o Sul. E a depender dos números disponíveis no Império, há motivos para tal insatisfação, haja vista que é bem desigual aquela partilha. “*Quando em 1871 iniciou-se o grande surto ferroviário do ministério Rio Branco, o Brasil dispunha de 820 quilômetros de ferrovias, das quais 33%*

*correspondiam às estradas nortistas. Em 1889, a rede ferroviária do Império já cobre, isto para nos atermos às linhas em tráfego, excluindo as que estão em vias de construção ou simplesmente projetadas, 8.930 quilômetros, mas a participação nortista achava-se reduzida a 26% do total, enquanto a sulista atingira 74%”<sup>117</sup>.*

Quer sob a forma de investimentos diretos, como ocorre na Pedro II, quer através do sistema de garantia de juros ao capital privado estrangeiro, que é a forma predominante no Brasil, a política ferroviária do governo imperial é considerada injusta para com as províncias do Norte, especialmente por parte dos segmentos políticos que falam em nome das pequenas províncias. Daí as constantes reações a certas iniciativas de governo, como, por exemplo, a que resulta na criação da Lei 2.450 de 1873.

Em se tratando dessa lei, as pequenas províncias teriam dado o tom para sua aprovação. Um deputado paraibano, ao falar de sua satisfação em ter colaborado com “*tão sábia e patriótica*” lei, esclarece que a mesma é resultante da “*coligação das províncias pequenas contra essa política detestável da administração central, que só dispensa favores e benefícios às províncias grandes e poderosas, as quaes são representadas por deputações numerosas*”<sup>118</sup>.

O citado deputado, no entanto, reconhece que é impossível evitar que a referida lei beneficie as províncias que já possuem estradas de ferro, tudo levando a crer que jamais teria sido aprovada caso não favorecesse também as grandes províncias, isto de norte a sul do país.

Acresce ao exposto que dificilmente seria aprovada uma lei de tal amplitude caso o governo não tivesse fornecido um “mote” perfeito para a articulação das bancadas nortistas na Câmara. Refiro-me à iniciativa do governo imperial de construir uma extensa estrada de ferro entre Porto Alegre e a fronteira da Argentina, justificando-a como um empreendimento de grande “*valor estratégico*”, iniciativa que provoca uma reação imediata dos representantes nortistas. Considerando aquele empreendimento algo dispendioso; desconfiando do propalado “*valor estratégico*”; achando demais tamanho “benefício” para uma única província, as bancadas nortistas fincam pé e, unindo estrategicamente suas forças,

---

<sup>116</sup> *Idem*.

<sup>117</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. *Op. Cit.*, p. 192.

<sup>118</sup> Cf. Discurso de Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882.. *Op. Cit.*, p. 210.

condicionam a aprovação da ferrovia gaúcha a uma contrapartida do governo, na forma da citada lei de 1873, que garante juros de 7% para o vultoso crédito de 100.000 contos para quaisquer projetos ferroviários que atendam a certos critérios, a exemplo da mencionada renda líquida de no mínimo 4% ao ano<sup>119</sup>

Das seis ferrovias nortistas que conseguem garantia de juros para as quantias especificadas nos respectivos projetos, aprovados pela Lei de 1873 ou por ela ratificados, a única que tem sua construção iniciada antes de 1880 é a de Baturité, no Ceará, e mesmo assim sem o concurso da referida Lei, haja vista a decisão do governo imperial em atacar as obras como a mais urgente medida de combate aos efeitos da **grande seca** de 1877. As outras cinco ferrovias - a Conde D'eu na Paraíba, a Natal-Nova Cruz no Rio Grande do Norte, a Central de Alagoas, a Recife-Limoeiro em Pernambuco e a Paraguaçu na Bahia -, em dificuldades para levantar os capitais no mercado londrino, em crise na maior da década referida, só começam a ser construídas na década seguinte<sup>120</sup>

É óbvio que a garantia de juros em si mesma não assegura a construção de estradas de ferro. Faz-se necessário atrair o investidor estrangeiro, convencê-lo de que as inúmeras vantagens oferecidas não são nenhum “presente de grego” ou simplesmente “para inglês ver”. Isto significa que sem os “bons fluidos” do mercado de capitais na praça londrina, não haveria nenhum trem “messiânico” circulando nessas paragens tropicais.

Vencidas as dificuldades em Londres, com o levantamento dos capitais devidos e assinatura dos contratos respectivos, finalmente começam a ser construídas as novas ferrovias nortistas. Atacados os trabalhos no começo da década de 1880<sup>121</sup>, em poucos anos são inaugurados os primeiros trechos. São ferrovias pequenas, com pouco mais de 100 quilômetros cada uma, sendo três em Pernambuco, uma em Alagoas, uma na Paraíba, uma no Rio Grande do Norte e uma entre Pernambuco e Alagoas. Decorridas quase duas décadas de sua abertura ao tráfego, elas chegam ao início da República com reduzida quilometragem e em sua maior parte com pouca comunicação entre si. Em 1900, por exemplo, seus traçados estão estruturados conforme o que passo a descrever.

---

<sup>119</sup>Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 199

<sup>120</sup>Cf. Idem, pp. 200-201.

<sup>121</sup> As exceções são a Recife-Limoeiro e a Paulo Afonso, cujos trabalhos são oficialmente atacados em 1879 (Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 85 e 121).

Em Pernambuco, as novas ferrovias construídas a partir da década de 1880 são as seguintes: a Recife-Limoeiro, cujo capital acionário em Londres é administrado pela **Great-Western of Brazil Railway Company Limited**, ali organizada em 1872 especificamente para este fim (ver item anterior); a estrada Sul de Pernambuco, de propriedade da União e por ela administrada; A Central de Pernambuco, de propriedade da União, sucessivamente arrendada a particulares durante alguns anos<sup>122</sup>; e o trecho pernambucano da estrada de ferro Paulo Afonso, com a extensão de 30 quilômetros<sup>123</sup>.

Possuindo cada uma das mencionadas estradas, com exceção do trecho de Paulo Afonso, sua própria estação em diferentes pontos do Recife, respectivamente as estações de Brum, Cinco Pontas<sup>124</sup> e Central, elas seguem na seguinte direção: a Recife-Limoeiro parte do Brum rumo à divisa com a Paraíba, ao norte, sendo de 153 quilômetros seu percurso total em 1900, 130 da linha tronco até Rosa e Silva, 23 do Ramal Carpina-Limoeiro<sup>125</sup>. Já a Sul de Pernambuco parte da vila do Una - onde está estacionada a Recife-São Francisco no Km 125 a contar da estação Cinco Pontas - rumo à divisa com Alagoas e prossegue até Garanhuns, sendo, em números redondos, de 157 quilômetros seu percurso total em 1900, 146 entre Una e Garanhuns e 11 do trecho pernambucano da conexão com a estrada de ferro Central de Alagoas<sup>126</sup>. A Central de Pernambuco, por sua vez, parte da estação Central rumo ao centro do território pernambucano, a oeste, passando por Vitória de Santo Antão, Gravatá e Caruaru até atingir Antonio Olinto, sendo de 180 quilômetros seu percurso total em 1900<sup>127</sup>.

Quanto à estrada de ferro Paulo Afonso, cujo percurso total é de 115 quilômetros, sendo, em números redondos, 83 em solo alagoano e 32 em solo pernambucano, há a considerar que em 1900 ela é a menor das estradas de ferro nortistas, mantendo-se com o

<sup>122</sup> Cf. Idem, pp. 117-118

<sup>123</sup> Cf. Idem, p. 117

<sup>124</sup> É importante esclarecer que Cinco Pontas é uma estação que atende simultaneamente a duas estradas de ferro, a Recife-São Francisco e a Sul de Pernambuco. Ocorre que esta última é tão somente uma extensão da primeira. O fato é que a Recife-São Francisco é uma antiga estrada de ferro inglesa que tem seu ponto terminal na vila do Una (hoje Palmares), aí estacionada desde 1862. Sua continuidade a partir deste ponto muda de nome porque a razão social é outra, o regime de administração é outro, por se tratar de uma parte da ferrovia construída às expensas do governo. Não é à toa que um estudo clássico sobre estradas de ferro no Nordeste trata do percurso inerente à Sul de Pernambuco como mero prolongamento da Recife-São Francisco (Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., p. 67-76).

<sup>125</sup> Cf. CASTILHO, Arthur. Op. Cit., p. 11.

<sup>126</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 117-118; Arthur Castilho. Idem, p. 12.

<sup>127</sup> Cf. PINTO, Estevão. Idem. Ver também apenso X, p. 249. Trata-se do anexo nº X, com quadro informativo sobre as estações ferroviárias do ponto de vista de sua posição quilométrica, altitude e respectivas datas de

mesmo percurso de 1883, quando de sua abertura ao tráfego<sup>128</sup>.

Em se tratando das estradas de ferro “exclusivas” de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, o quadro é mais ou menos o seguinte no ano de 1900. Em Alagoas, por exemplo, data de 1876 o Decreto imperial (Decreto N. 6068 de 12 de janeiro) que autoriza o funcionamento da **Alagoas Brazilian Central Railway Company Limited**, com o fim de “*adquirir, obter e explorar*” concessões já existentes desde o começo daquela década. Tomando novo ânimo a partir de 1879, com a obtenção de nova garantia de juros, pois a anterior caducara, esta companhia adquire concessões pertencentes a particulares, com estudos já aprovados, para construir uma estrada de ferro entre Jaraguá (nas proximidades da capital) e União (futura União dos Palmares), cujo percurso é de 88 quilômetros, inaugurado em 1884. Em 1900, já com alguns acréscimos a esse percurso inicial, a extensão total dessa ferrovia alagoana é, em números redondos, de 186 quilômetros, sendo 88 do tronco inicial (1884), 37 do trecho alagoano que estabelece a conexão com a Sul de Pernambuco, e 61 do ramal de Assembléia (1891)<sup>129</sup>.

Em relação à Natal-Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, a concessão inicial data de 1873, conseguida por Cícero Pontes e outros, que contrata a estrada mediante a garantia de juros de 7% para um capital de 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis), isto por um prazo de 30 anos. Após uma prorrogação do prazo que o contratante dispunha para realizar a estrada, seguida de alterações no contrato inicial, finalmente o contratante passa os direitos de que dispõe para a **Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited**, que no começo de 1880 tem tudo pronto para o início dos trabalhos, sendo, em números redondos, de 121 quilômetros o seu percurso total, aberto ao tráfego em abril de 1883. Constituindo-se como uma das menores ferrovias nortistas, em 1900 ela se mantém com o mesmo percurso de 1883<sup>130</sup>.

No que se refere à estrada de ferro na Paraíba, para mencionar mais uma dessas pequenas estradas nortistas, seu controle acionário pertence à **Conde D’eu Railway Company Limited**, estando esta autorizada a construir uma estrada de ferro de tamanho idêntico à Natal-

---

inauguração.

<sup>128</sup> Cf. PINTO, Estevão, *Apenso X. Op. Cit.*, p. 252.

<sup>129</sup> Cf. PINTO, Estevão. *Idem*, pp. 119-120; CASTILHO, Arthur. *Op. Cit.*, p. 12. Lembro que há pequenas diferenças de quilometragem entre as duas fontes citadas, que em essência não têm qualquer implicação na elaboração deste quadro descritivo.

Nova Cruz, isto é, 121 quilômetros, devendo partir do porto da capital com destino às vilas de Ingá e Alagoa Grande. Conforme visto no item anterior, este plano inicial é desconsiderado alguns anos depois. Marcada por uma redução aqui, ou um acréscimo ali em relação ao que fora inicialmente “planejado”, o seu percurso total é, em números redondos, de 144 quilômetros em 1900<sup>131</sup>.

A partir deste quadro descritivo uma conclusão se impõe, a de que é por demais visível o isolamento de cada uma das ferrovias que compõem o “programa” ferroviário nortista. Exceção feita à conexão entre as estradas de ferro Sul de Pernambuco e Central de Alagoas, ocorridas em 1894, todas chegam ao ano de 1900 marcadas pelo isolamento mencionado. De resto, isolamento que se expressa em vários níveis: primeiro no interior das províncias, depois Estados, pois não bastasse a constatação de que cobrem áreas exíguas em cada uma dessas unidades administrativas, ficando sua maior parte sem as “redentoras” linhas paralelas, também não há comunicação interna com os trilhos na área construída, a não ser pelo antigo sistema de tração animal.

A carência de comunicação interna, que poderia ser suprida por um sistema de estradas vicinais ou ramais interligados em vários pontos à linha principal, não teria sido despercebida por certo parlamentar, para quem esse seria o único meio de aumentar o tráfego dessa linha principal e, por conseguinte, de sua renda. Segundo ele, as próprias diretorias das estradas teriam feito sugestões a respeito<sup>132</sup>.

No momento em que emite esta opinião, 1870, está claro que o comentário só é válido para Pernambuco e Bahia, uma vez que as outras províncias nortistas ainda não possuem estradas de ferro. Todavia, o comentário é pertinente exatamente por indicar o isolamento a que se fez alusão acima, atendendo a interesses de grupos e/ou lugares ou beneficiando certas áreas ou regiões em detrimento de outras. Nos anos subsequentes, conforme mostrado acima, as novas ferrovias nortistas continuam sem sistema interno de comunicação, o que dificulta seu desempenho do ponto de vista de sua rentabilidade econômica<sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> Cf. PINTO, Estevão. *Idem*, pp. 111-112.

<sup>131</sup> Cf. PINTO, Estevão. *Idem*, pp. 115-116; CASTILHO, Arthur. *Op. Cit.*, p. 11.

<sup>132</sup> Cf. Discurso de Araújo Lima, deputado cearense, proferido em 11 de agosto de 1870. *Op. Cit.*, p. 117.

<sup>133</sup> Talvez a única exceção na quebra desse isolamento resida na iniciativa particular de alguns poderosos capitalistas locais quando da instalação das usinas de açúcar. Sim, porque usina que se “preza” possui sua

Há a considerar ainda que os traçados ferroviários, no interior das províncias ou Estados, independente de ter sido recomendado como o mais viável do ponto de vista técnico ou de suas possibilidades econômicas, beneficiam diretamente um sem-número de comunidades mas prejudicam outro tanto. Nas cidades, vilas ou povoados não contemplados por tais traçados, são freqüentes os protestos, envolvendo praticamente todos os segmentos sociais: comerciantes, que em nome da categoria enviam telegramas às autoridades competentes; parlamentos “mirins” (câmaras municipais), cujos pronunciamentos, em forma de moção e em nome do povo local, chegam às outras instâncias de poder; letrados locais, que escrevem para os jornais locais ou, na falta desses, para os das capitais etc.

Na Paraíba, por exemplo, são notórios os casos das cidades Mamanguape e Areia, localizadas respectivamente no litoral e no brejo. Consideradas as duas maiores cidades do interior, a primeira até a década de 1880, a segunda até o começo do século XX, chegando ao ponto de rivalizarem com a própria capital<sup>134</sup>, ambas perdem seu antigo “fulgor comercial” por não suportarem a concorrência da estrada de ferro. A chegada dos trilhos na vila de Independência (hoje Guarabira) em 1884 e em Alagoa Grande em 1901, é considerada fatal para as citadas localidades, gerando sua imediata decadência<sup>135</sup>. O caso de Mamanguape é digno de nota. Até 1884, ela é uma cidade de intenso movimento comercial, servindo de intermediária entre o brejo paraibano e as capitais de Paraíba e Pernambuco, com destaque para esta última, tendo como ponto forte a navegação de cabotagem, realizada através de porto de Salema, com saída por rio navegável para o mar.

Com a estrada de ferro na referida área, a cabotagem tende a se esvaziar em Salema, advindo daí seu “eclipse” comercial. Em um Jornal da terra lê-se: *“não há duas opiniões acerca do abatimento em que se acha esta bella cidade de Mamanguape, outrora tão florescente, prospera a ponto de ser considerada a primeira no Estado depois da capital; e*

---

própria ferrovia, seja instalando ramais internos entre a área de cultivo da cana e a fábrica, seja interligando-se a uma estrada de ferro central. Aliás, pode-se mesmo dizer que a capacidade de expansão dessa ou daquela usina, no período estudado, é diretamente proporcional à sua capacidade de estender trilhos. Em que pese o tom ao mesmo tempo pessimista e nostálgico, a mais ampla representação sobre o assunto encontra-se em José Lins do Rego, mais precisamente no romance *Usina*. Há várias indicações ali de que o poder das usinas mede-se pela sua capacidade de instalar trilhos. Na concorrência entre as usinas Bom Jesus e São Felix, na várzea do Paraíba, o proprietário desta última teme tal concorrência exatamente por conta dos *“trilhos ameaçadores”* da primeira (Cf. REGO, José Lins do. *Usina*. 7ª edição, Rio de Janeiro: José Olympio editora, 1973, p. 140).

<sup>134</sup> Cf. CÂMARA, Epaminondas. *Municípios e freguesias da Paraíba*. Op. Cit., p. 56.

<sup>135</sup> Cf. Idem., p. 73.

*este abatimento começou a manifestar-se e a caminhar a passos de gigante, depois do desvio dos productos agricolas dos brejos para as linhas férreas da capital a Guarabira e de Natal a Nova Cruz no Rio Grande do Norte*<sup>136</sup>

O fato também repercute na imprensa da capital. Em certo editorial consta que o comércio de Mamanguape há anos fora “*florescente e de invejável prosperidade, sustentando uma linha de vapores, com viagens freqüentes, entre aquele porto, o nosso e do Recife. Então abundavam alli as casas commerciaes com importantes capitaes (...)*”<sup>137</sup> Mas “*d’aquela quadro outrora tão cheio de vida*”, resta pouca coisa: “*fecharam-se as casas commerciaes mais opulentas (...); cessou a negação a vapor; (...) diminuiu consideravelmente a exportação, aliás hoje mais comprometida pelo concurso da via-ferrea Conde D’eu*”<sup>138</sup>.

Se as estradas de ferro levam a situações de isolamento no interior das províncias ou Estados, contribuindo, por um lado, para desagregar ou estagnar comunidades marginalizadas pelos respectivos traçados e, por outro, para baixos níveis de rentabilidade econômica, o que dizer de seu isolamento quando referido ao “exclusivismo” comercial pretendido por essas províncias ou Estados pequenos?

Conceber, como ocorre no Norte, estradas de ferro “exclusivas” para as unidades administrativas referidas, representa interesses de grupos bem localizados, particularmente os comerciantes nas pequenas capitais das referidas unidades administrativas.<sup>139</sup>

Uma comparação entre Norte e Sul pode revelar-se pertinente. Enquanto a estrada de ferro Pedro II, construída às expensas do Estado, desde o começo persegue a rota do café, e perseguir essa rota implica sair do Rio de Janeiro em direção ao vale do Paraíba, ao que deve-se acrescentar sua expansão pelo interior de Minas Gerais<sup>140</sup>, no Norte, ao contrário, as

<sup>136</sup> Bartolomeu Dantas. “Empresa realizável de uma estrada de ferro em Mamanguape. In *A Infancia*, Mamanguape, 17 de fevereiro de 1895, p. 1

<sup>137</sup> “Pró-Mamanguape” (Editorial). In *Gazeta da Parahyba*. Paraíba do Norte, 21 de julho de 1889, p. 1.

<sup>138</sup> Cf. *Idem*.

<sup>139</sup> A idéia de “exclusividade” ferroviária, tal como pensada e praticada no Norte, é pioneiramente abordada por Evaldo Cabral de Melo no seu *O Norte Agrário e o Império*. Lembro, porém, que esse estudo, como o próprio título indica, é relativo ao Império. Estudando a questão relativamente à Paraíba, em trabalho defendido em 1992, procuro abordá-la também na República.

<sup>140</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 196. Ver também CASTILHO, Arthur. Op. Cit., pp. 17-19. Uma leitura atenta do minucioso quadro aí exposto possibilita constatar que já no quilômetro 108 da linha que tem origem no Rio de Janeiro inicia-se um ramal em direção ao vale do Paraíba, mais precisamente em Barra do Pirai, daí seguindo até Engº Passos, na divisa Rio de Janeiro-São Paulo. O vínculo se dá entre Engº Passos e Lavrinhas, esta última em território Paulista, sendo de 26 quilômetros a extensão do ramal, fato ocorrido em

ferrovias partem das respectivas capitais de província em direção ao interior, sendo cada uma delas administrada por uma companhia inglesa independente, controladas a partir de suas diretorias em Londres.

Talvez pela sua condição de ferrovia estatal – ainda que o Estado brasileiro haja despendido, na sua construção, grandes somas de capital proveniente de empréstimos no exterior -, com uma administração central no Rio de Janeiro, a Pedro II tenha reunido, desde o início de sua construção, condições favoráveis para sua expansão pelo que poderíamos chamar de rota do café, na época (entre os anos 1850 e 1870) o percurso que segue da então capital do Império (área do porto) até o vale do Paraíba em São Paulo. No Norte, ao contrário, as primeiras ferrovias surgem, conforme demonstrado, isoladamente em cada província, uma vez que as forças políticas e econômicas naquelas províncias tidas como pequenas, lutam a todo custo para que não seja criada uma rota única dos seus principais produtos exportáveis, açúcar e algodão.

Entretanto, o fato de a Pedro II ter seguido a rota do café e, com isto, interligado duas províncias (Rio de Janeiro e São Paulo), não significa que o traçado dessa ferrovia não traduza influências políticas de toda ordem ou que possa ser considerado um exemplo de ferrovia que coloca o interesse público acima do privado. Ao contrário, pois no Vale do Paraíba, conforme documenta Gilberto Freyre, a *“estrada de ferro já construída tivera de atravessar o rio cinco vezes, entre Pirai e Porto Novo da Cunha, por meio de pontes longas e dispendiosas, para servir aos interesses ora do barão fulano deste lado, ora do visconde sicrano, do outro”*<sup>141</sup>

É certo que algumas dessas ferrovias são interligadas a partir de 1901, a exemplo da conexão ferroviária entre a Great Western, concessionária da Recife-Limoeiro, e a

---

12 de novembro de 1874. A partir deste ponto a estrada segue pelo Vale do Paraíba, passando por Lorena e Taubaté até Mogi das Cruzes, totalizando, da divisa do Rio-São Paulo até esta última cidade, 325 quilômetros, trecho inaugurado em 06 de novembro de 1875. Quanto à extensão da Pedro II em direção a Minas, a ligação se dá inicialmente através do ramal que vincula Entre Rios e Paraibuna, fato ocorrido em 28 de setembro de 1874, sendo de 14 quilômetros a sua extensão. O prolongamento pela província de Minas não ocorre, como seria lógico, por Paraibuna. Ocorre a partir do km 230 nas proximidades de Afonso Arinos, localizado na província do Rio, embora apenas 6 quilômetros separe Paraibuna deste quilômetro 230. A partir deste ponto a estrada segue seu curso até Juiz de Fora, passando por Mariano Procópio e Santos Dumont, dentre outros, para atingir, já no começo da República, a localidade de Honório Bicalho e em seguida Sabará, isto em 22 de fevereiro de 1891, lembrando que da divisa com o Rio até este último ponto o percurso é de 342 quilômetros.

<sup>141</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL, 1977, pp 79-80.

Conde D'eu, concessionária da ferrovia da Paraíba, fato ocorrido entre janeiro e julho do ano acima, através da ligação Rosa e Silva/Itabaiana/Pilar, a primeira localizada em Pernambuco, as duas últimas na Paraíba; ou a exemplo ainda da conexão ferroviária entre a Conde D'eu e a Natal-Nova Cruz, fato ocorrido em 1904 através do ramal Guarabira/Nova Cruz, a primeira na Paraíba, esta última no Rio Grande do Norte<sup>142</sup>.

Também é certo que essas conexões ferroviárias, efetuadas em sua maioria já no século XX com o objetivo de constituir uma malha integrando quatro Estados, são parte de um plano de intenções relativamente antigo. Refiro-me às pretensões monopolísticas da Great Western manifestadas quando sequer fora inaugurada a pequena ferrovia pernambucana concessionária daquela empresa inglesa, a Recife-Limoeiro.

Em 1881, por exemplo, os trilhos da Great Western seguem em duas direções: a continuidade da linha tronco até Nazaré da Mata a partir de Carpina; o ramal de Limoeiro a partir desta última. Porém, antes mesmo dos trilhos chegarem a Limoeiro ou Nazaré da Mata, ocorre o inesperado, a abertura de concorrência pública, promovida pelo governo provincial, para a construção de um ramal entre Goiana e Timbaúba, ganha por uma firma inglesa, a Reed Bowen. Ora, Timbaúba figura nos planos de expansão da Great Western como sua próxima meta depois que os trilhos chegassem a Nazaré. A entrada em cena do ramal concorrente constitui um obstáculo em sua pretensão de monopolizar o transporte de cargas na região. Daí a Great Western ter recorrido da decisão do governo provincial, alegando, perante as autoridades imperiais, que o ramal referido constitui uma violação dos privilégios que possui junto a seu ramal de Nazaré<sup>143</sup>. Na disputa com o concessionário do ramal de Goiana, a Great Western leva a melhor, isto em razão de deixar claro que defender sua zona de privilégios é defender suas pretensões em expandir-se em toda a região, inclusive para além da fronteira pernambucana. Com isto, a empresa pretende mostrar às autoridades imperiais que fica impossibilitada de expandir-se caso mantenha-se esses pequenos concorrentes locais com seus ramais isolados.

O próprio Conselho de Estado, ao argumentar favoravelmente ao ramal Nazaré/Timbaúba, ao qual dar ganho de causa, parece endossar a idéia de que o ramal Goiana/Timbaúba é isolado, sem grandes pretensões e que só atrapalha aos que dispõem de

<sup>142</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit., pp. 349-350.

<sup>143</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., pp. 229-231.

projetos mais ousados, a exemplo da Great Western. É que este Conselho prefere o ramal de Nazaré com o argumento de que o mesmo é de interesse geral, podendo eventualmente ser estendido à Paraíba<sup>144</sup>, dando a entender, por assim argumentar, que deu ganho de causa ao ramal mencionado por se tratar de algo mais pretensioso quanto ao futuro, ou seja, por fazer parte de um projeto de expansão ferroviária rumo a uma província vizinha e não de um ramal isolado e pouco expressivo.

A pergunta é inevitável: o que leva a Great Western a não encarar com bons olhos um ramal de estrada de ferro entre Goiana e Timbaúba? O motivo é simples. Ocorre que a cidade de Goiana, a maior cidade de Pernambuco depois da capital, há muito funciona como intermediária da praça do Recife na captação dos produtos da secular corrente de comércio que essa praça mantém, dentre outras, com os sertões da Paraíba e Rio Grande do Norte<sup>145</sup>. E por que Timbaúba? Porque essa cidade, localizada na divisa com a Paraíba, constitui a porta de entrada da referida corrente de comércio em solo pernambucano. Assim, a construção de um ramal ferroviário entre as duas cidades seria fatal para os interesses da Great Western em expandir-se na região.

Depreende-se, do exposto, que essa empresa pretende atingir dois objetivos: primeiro, a eliminação de qualquer concorrente em sua zona de influência; segundo, a construção de um ramal até Timbaúba e daí prosseguindo até alcançar a estrada de ferro Conde D'eu na Paraíba, mas um ramal que marginalize Goiana, que esvazie sua condição de praça intermediária entre vários sertões e a praça recifense.

Com o tempo, os dois objetivos são alcançados. Nenhuma nova concessão ferroviária surge em sua zona de influência depois do esvaziamento do pretendido ramal concorrente entre Goiana e Timbaúba. Quanto à cidade de Goiana, em poucos anos seu declínio é visível. Ela que antes mantivera com o Recife um intenso movimento comercial através de suas especiais condições "flúvio-marítimas", com forte traço na cabotagem, não suporta a concorrência dos trilhos da Great Western.

Aqui ocorre algo parecido com o caso de Mamanguape na Paraíba. Refiro-me à forma como são respectivamente marginalizadas pelas estradas de ferro Conde D'eu e Great Western. É que as coincidências dos dois casos são muitas. Primeiro, porque o período é o

---

<sup>144</sup> Cf. *Idem*, p. 231.

<sup>145</sup> Cf. *Idem*, p. 230.

mesmo, a década de 1880; segundo, porque são praças intermediárias de certas correntes de comércio entre áreas interioranas da Paraíba e Rio Grande do Norte com a praça do Recife; terceiro, porque são as maiores cidades depois das capitais nas duas províncias; quarto, porque seu ponto forte é a navegação: num caso, a costeira, no outro, por rios e canais; quinto, porque ficam propositadamente de fora quando são acertados os respectivos traçados ferroviários.

Não bastasse as pressões da Great Western para promover as mencionadas conexões ferroviárias, há a considerar que o próprio governo imperial manifesta interesse pelo assunto. Não obstante a política de interconexões só se efetive na fase republicana e em pleno século XX, já em 1887 há uma proposta nesse sentido, inserida no Plano Nacional de Viação preparado por Antônio Prado, então ministro da Agricultura. São contemplados ali três novos ramais para a região polarizada pelo Recife: um ligando a estrada de ferro Sul de Pernambuco com a Central de Alagoas, isto é, o ramal Canhotinho-Imperatriz; um segundo ligando a Great Western em Pernambuco com a Conde D’eu na Paraíba, o já mencionado ramal entre Timbaúba-Pilar; um terceiro ligando a Conde D’eu na Paraíba com a Natal-Nova Cruz no Rio Grande do Norte, o também já mencionado ramal entre Guarabira e Nova Cruz. Enfim, uma proposta que pode ser resumida conforme o que segue: *“ao todo, cerca de 110 quilômetros adicionais de vias férreas que permitiriam a irradiação, a partir do Recife, de uma rede regional de quase 1.100 quilômetros, coincidindo grosso modo com os limites do entreposto recifense”*<sup>146</sup>

Essa “rede” regional de estradas de ferro, *“coincidindo grosso com os limites do entreposto recifense”*, não é concretizada no momento em que surge a proposta acima. Falta de tempo e de recursos teriam impossibilitado sua execução no final do Império<sup>147</sup>. Com exceção da conexão entre a Sul de Pernambuco e a Central de Alagoas, isto é, do ramal Glicério (PE)/União (AL) com seus 48 quilômetros de extensão, inaugurado já em 1894<sup>148</sup>, só em 1904 é que são concretizadas as conexões mencionadas, formando aquela “rede” regional de estradas de ferro.

A política de interconexões ferroviárias integrando Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, projetada no Império mas efetivamente executada somente no

<sup>146</sup> Cf. Idem, p. 233.

<sup>147</sup> Cf. Idem.

<sup>148</sup> Lembro que o ramal Glicério/União não é o ramal sugerido no plano Antônio Prado, pois este propusera o ramal Canhotinho/Imperatriz.

século XX, constitui o desfecho inicial do processo que culmina com a encampação das pequenas ferrovias inglesas instaladas na região<sup>149</sup> e seu imediato arrendamento à Great Western. Arrendamento que “*seria concedido pelo prazo de sessenta anos, desistindo a companhia inglesa da garantia de juros (L. 39.375 por ano) e pagando a mesma ao governo determinada percentagem, variável para cada estrada, da renda bruta das linhas cedidas*”<sup>150</sup>.

De modo que a Great Western, por ser a única próspera dentre as estradas de ferro inglesas na região, não só escapa do processo de encampação levada a efeito pelo governo Campos Sales, a partir de 1901, como assina contrato com este governo arrendando suas congêneres - a Recife-São Francisco, a Conde D’eu, a Natal-Nova Cruz e a Central de Alagoas - após serem desapropriadas mediante tal encampação. A companhia arrendatária consegue ainda a estrada de ferro Paulo Afonso e as chamadas “*linhas oficiais*”, isto é, as estradas de ferro Central e Sul de Pernambuco, lembrando que tudo isto ocorre entre 1901 e 1904, ficando a toda poderosa empresa inglesa com a responsabilidade e a vantagem de administrar 1.200 quilômetros de trilhos<sup>151</sup>

E tudo leva a crer que o contrato referido trouxe vantagens para ambos os lados. Do lado do governo, a consequência imediata é a economia das elevadas somas, sob a forma de juros, pagas aos acionistas londrinos. Aliás, juros pagos integralmente, pois via de regra essas estradas de ferro operam com **deficits** enormes, obrigando o governo a reembolsar as empresas com a totalidade das quotas anuais sobre o montante de capital investido. Outra vantagem imediata é que o governo garante um possível retorno da renda obtida por cada uma das estradas arrendadas, cuja base de cálculo assenta-se num percentual de sua renda bruta. E mesmo que esse retorno não venha, pouco importa, haja vista que a vantagem maior é, por um lado, evitar a sangria de juros e, por outro, não ficar com a responsabilidade de administrá-las diretamente, o que implica em desvencilhar-se delas o quanto antes.

A encampação, talvez por ter ocorrido em momento inoportuno, trás desvantagens imediatas. Se com a encampação dessas estradas de ferro o governo pretende dar um basta na sangria que a política da garantia de juros representa para o Tesouro Nacional, ela

---

<sup>149</sup> É sintomático o fato de que a conexão ferroviária entre a Great Western e a Conde D’eu ocorre em julho de 1901 e já no mês seguinte a primeira dessas empresas contrata com o governo brasileiro o arrendamento desta última, o que leva à sua imediata desapropriação (Cf. PINTO, Estevão.. Op. Cit., p. 128).

<sup>150</sup> Cf. PINTO, Estevão.. Op. Cit., p. 127.

<sup>151</sup> Cf. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., 1953, p. 481.

própria representa uma sangria, isto porque são resgatadas num período de câmbio extremamente baixo, fazendo com que o valor do resgate em mil réis corresponda a uma quantia permanentemente majorada, não obstante o capital libra permaneça o mesmo. Assim, o governo vê-se na contingência de despender vultosas somas na desapropriação dessas ferrovias<sup>152</sup>.

Do lado da Great Western também são visíveis certas vantagens, sendo a maior delas o fato de que esta companhia, cuja malha é inferior a 200 quilômetros antes da encampação, conta com um acréscimo de aproximadamente 1.000 quilômetros de trilhos. Se antes seu raio de influência em Pernambuco e Paraíba é mínimo, uma vez que seus trilhos comunicam tão-somente certas áreas ao norte do Recife e a várzea do Paraíba, na divisa dos dois Estados, seu raio de influência torna-se infinitamente maior a partir do acréscimo referido, pois detém o monopólio de todas as estradas de ferro existentes entre Alagoas e Rio Grande do Norte, passando por Pernambuco e Paraíba.

E é exatamente essa condição de monopólio que permite à Great Western, transformada em verdadeiro truste, operar com significativas margens de lucros, a despeito do caráter heterogêneo das linhas férreas arrendadas, com trechos mais ou menos prósperos do ponto de vista econômico e outros que não rendem sequer para cobrir os chamados “custos de manutenção”. Entre 1901 e 1909, por exemplo, as linhas administradas pela Great Western apresentam o seguinte quadro geral: enquanto a Central de Pernambuco, a Recife-São Francisco e a Recife-Limoeiro contabilizam saldos bastante significativos, e a Central de Alagoas e a Conde D’eu contabilizam resultados modestos, as demais acumulam prejuízos. Trata-se, neste último caso, das estradas de ferro Paulo Afonso<sup>153</sup>, Natal-Nova Cruz e Sul de Pernambuco<sup>154</sup>.

---

<sup>152</sup> Cf. Idem, p. 168.

<sup>153</sup> Talvez a estrada de ferro Paulo Afonso mereça um tratamento à parte, pelo menos no que se refere ao aspecto rentabilidade. É que essa estrada, “quase perdida nas caatingas do Nordeste”, construída para ligar o baixo com o alto São Francisco na parte em que a navegação é “interrompida pela grande cachoeira”, atende a uma “necessidade econômica e civilizadora” de uma região “muito despovoada ainda e sem quaisquer recursos próprios de transporte”. O resultado não pode ser outro, o freqüente acúmulo de deficits (Cf. “Estrada de ferro Paulo Afonso”. In *Estradas de Ferro do Brasil*. Op. Cit., p. 101). Entre 1901 e 1909, por exemplo, de todas as estradas de ferro administradas pela Great Western, a Paulo Afonso é a única cuja receita no período é de 0%. Até mesmo a Sul de Pernambuco e a Natal-Nova Cruz, que são deficitárias, apresentam significativos aumentos em suas receitas, embora tais aumentos não cubram as despesas de custeio (Cf. Tabela intitulada “Aumentos de receitas da Great Western - 1901 - 1909”. In CRANDALL, Roderic. *O problema das secas no Norte brasileiro*. Rio de Janeiro: IOCS, 1910, p. 72).

<sup>154</sup> Cf. Idem.

Não bastasse o caráter heterogêneo a que fiz alusão acima, com linhas mais ou menos prósperas ou linhas mais ou menos deficitárias, outros elementos dificultam um desempenho mais eficiente da Great Western como um todo, a começar pela diferença de Bitola. Acontece que durante alguns anos manteve-se essa diferença de bitola entre a Recife-São Francisco (1,60m) e as outras linhas (1,00m) que compõem a Great Western, dificultando uma possível unidade entre elas<sup>155</sup>.

Outra dificuldade reside nas diferentes tarifas cobradas em cada uma das linhas arrendadas à Great Western. Ora, é comum fazer-se alusão a esta companhia erigindo-a à condição de uma “rede” de estradas de ferro. Todavia, só em 1919 ocorre a unificação das tarifas em todas as linhas. Na verdade, a “*tarifa era desigual e em algumas estradas mais altas do que em outras*”<sup>156</sup>

Em que pese essas e outras dificuldades, há que levar em conta que sua condição de monopólio supera tudo, permitindo que ela opere, como afirmei acima, com uma significativa margem de lucratividade. Basta considerar, a respeito, a força que ela possui para impor tarifas elevadíssimas, tornando seus serviços caríssimos.

Não é à toa que de todas as reclamações contra a Great Western nenhuma desperta tanta insatisfação e provoca tanto barulho. Há como que uma verdadeira cruzada contra as tarifas por ela praticadas. Produtores rurais e comerciantes não escondem seu descontentamento; seus representantes na imprensa e/ou casas parlamentares clamam contra a companhia. Certo deputado pernambucano, esbravejando contra a companhia em 1921, procura demonstrar que à medida que ela aumenta suas vantagens diminui suas obrigações<sup>157</sup>. É que ela teria conseguido vários aumentos entre 1919 e 1921 sem ter oferecido nada em troca, revelando-se “*insaciável*” quando o assunto é aumento de tarifas. Com esses aumentos,

<sup>155</sup> Só em setembro de 1905 é que se efetiva a substituição da bitola na Recife-São Francisco. Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 134-135.

<sup>156</sup> Cf. Discurso de Joaquim Bandeira, deputado Pernambucano, proferido em 30 de junho de 1921. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1921, Tomo 4, p. 218.

<sup>157</sup> A questão das tarifas está de tal forma presente no rol das reclamações contra a Great Western ou contra as estradas de ferro nortistas de um modo em geral que seu tratamento mereceria um capítulo à parte. Na verdade, é uma questão antiga; antiga e polêmica. Antiga no sentido de que aflora logo que essas estradas são abertas ao tráfego, arrastando-se por anos a fio como algo que está sempre na ordem do dia; polêmica porque se caracteriza por uma constante “queda de braços” entre poderosos contendores: de um lado, os comerciantes e produtores rurais e, do outro, as administrações ferroviárias, não esquecendo que o poder público é permanentemente chamado a mediar o conflito, ora agradando ora desagradando a cada um desses contendores.

a companhia estaria “matando a lavoura” dos quatro Estados que compõem sua zona de influência. E contra mais uma solicitação de elevação das tarifas por parte da referida empresa, aquele deputado sugere: “*si alguma medida deve ser tomada com relação ao aumento das rendas da Great Western, essa deve consistir, evidentemente, em baixar a tarifa, porquanto a actual está matando a lavoura daquelles estados. Si a nova elevação for obtida (...), a Great Western terá crescido assim, em menos de dous annos, a sua tarifa de 170 e tantos por cento*”<sup>158</sup>.

Mas em que pese o significativo complexo ferroviário a cargo da Great Western, totalizando cerca de 1.200 quilômetros de trilhos em quatro Estados, a rigor não se pode afirmar que esse complexo configura a formação de uma rede ferroviária na verdadeira acepção da palavra. Talvez possamos falar em pequena rede regional. E isto por dois motivos: primeiro, porque interligam quatro Estados, mas interligam pequenas ferrovias nesses Estados, ferrovias que, como afirmei acima, cobrem áreas extremamente exíguas, ficando a maior parte de seus respectivos territórios ainda dependentes do transporte de tração animal, em trânsito por um sem-número de veredas e/ou estradas carroçáveis<sup>159</sup>; segundo, porque esses Estados não são interligados com o restante dos Estados da região, bastando considerar, a respeito, que apenas quatro capitais do Norte estão interconectadas por estradas de ferro no começo do século XX. No caso, as capitais de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

---

<sup>158</sup> Cf. Discurso de Joaquim Bandeira. Op. Cit., pp. 217-219. É importante esclarecer que não é a primeira vez que se reclama contra o valor exorbitante das tarifas em uma estrada de ferro do Norte. É que na maioria delas a questão das tarifas vem à tona já no começo dos anos 1880. Em 1882, por exemplo, a Great Western administrava apenas a Recife-Limoeiro e, no entanto, já praticava tarifas consideradas abusivas. A Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco reclama na data acima: “*Dos próprios gêneros de exportação, que são os mais favorecidos pela tarifa (...), só lucram com o transporte na via férrea os produzidos nas proximidades das estações; pois em distância superior a 15 quilômetros das mesmas, o frete do interior para elas, somado com o da via férrea, iguala, quando não excede, ao pedido pelos almocreves*” (Citado em MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 212). O fato é que as tarifas, de tão elevadas já naquele momento, são um desestímulo no que se refere à demanda pelo serviço dos trens de carga da companhia. E a tal ponto isto ocorre que o novo meio de transporte não consegue eliminar o antigo sistema de tração animal, passando a coexistir com ele. Daí a insatisfação dos produtores rurais de Pernambuco. O órgão que representa seus interesses esclarece: “*ao lado dos trens, não poucas vezes vazios, sobem e descem pela estrada de rodagem, um sem-número de (...) animais de carga*” (Citado em MELO, Evaldo Cabral de, Idem). Nos anos seguintes, as reclamações contra as tarifas continuam nesse mesmo diapasão, não sendo diferente no começo dos anos 1920, conforme se depreende da fala do deputado Joaquim Bandeira, citado acima.

<sup>159</sup> A Paraíba é um bom exemplo dessa exiguidade ferroviária. No momento em que a estrada de ferro paraibana, a Conde D’eu, passa a ser uma sessão da Great Western, em 1901, seus trilhos cobrem algumas poucas áreas do litoral, agreste e brejo, correspondendo talvez a um quarto do território paraibano. Lembro que esse quadro não muda muito nas duas décadas seguintes. Basta considerar que o semi-árido, que corresponde a cerca de três quartos desse território, não possui um palmo de trilhos até o ano de 1920.

Não há comunicação possível, por trem, entre essas quatro capitais e as demais, Fortaleza, Teresina, São Luís, Aracaju e Salvador. A ligação ferroviária entre as quatro capitais referidas e Fortaleza é um bom exemplo, uma vez que tal ligação só se concretiza no final dos anos 50, em plena “era” Kubitschek<sup>160</sup>, através do ramal Campina Grande-Patos<sup>161</sup>. Outras ligações também ocorrem mais ou menos tardiamente. É o caso, por exemplo, da ligação entre Salvador e Aracaju, cujos trilhos, estendidos a partir da ferrovia baiana, chegam à capital sergipana em 1913<sup>162</sup>. Também é o caso da estrada de ferro São Luís-Terezina, visto que projetada no início do século XX só em 1930 as duas capitais são interligadas<sup>163</sup>.

Em certo momento do Império, conforme já mostrado acima, chega a 120 o número de estradas de ferro então projetadas no Brasil inteiro. Nos anos subsequentes a política ferroviária no país continua no mesmo diapasão, pois dezenas e dezenas de novas estradas de ferro são reivindicadas pelo Brasil afora sem obedecer a qualquer planejamento geral. Talvez aqui as cifras falem por si. Imagine-se toda essa profusão de estradas de ferro, caso viessem a ser concretizadas, cortando o país de norte a sul e de leste a oeste, em ziguezague, sem comunicação interna entre si, sem terem sido pensadas como parte de um sistema integrado ou sem terem passado pelo crivo de um planejamento global para o país. Enfim, ferrovias projetadas para tudo que é lugar e para lugar nenhum. Fixe-se essa imagem e teremos o caos.

É certo que esses projetos em sua maior parte não saem do papel ou as vozes de seus autores/defensores esfumaçam-se no ar. Contudo, ainda assim prevalece a imagem do caos relativamente ao “programa” ferroviário brasileiro. Caso essas estradas de ferro - com seus traçados independentes, sem elos de ligação entre si, com seus ziguezagues, com suas

---

<sup>160</sup> É que essas capitais só contam com uma viagem de trem entre si no momento em que o modelo econômico vigente desautoriza o transporte ferroviário, só a muito custo completando-se tal ligação. Acontece que o modelo econômico implantado na gestão Kubitschek, claramente comprometido com um amplo programa rodoviarista para o país, privilegia este último em detrimento do transporte ferroviário. O resultado é o que se presencia hoje, o total sucateamento de uma “rede” ferroviária que de precária torna-se precaríssima.

<sup>161</sup> Essas duas cidades, ambas na Paraíba, formam duas pontas de trilho. Em Patos, cidade sertaneja, os trilhos chegam um tanto tardiamente, e mesmo assim por força de um movimento de expansão da RVC, isto é, Rede de Viação Cearense, fato ocorrido em 1944. Campina Grande, cidade do agreste, relativamente próxima do litoral, possui trilhos desde o ano de 1907, trilhos que a comunicam com as capitais paraibana, pernambucana, alagoana e norte-riograndense. Quer dizer, nos anos 1950 falta pouca coisa para se concretizar o vínculo ferroviário entre essas quatro capitais e Fortaleza, o que finalmente ocorre em 1957, por meio do ramal referido.

<sup>162</sup> Cf. CASTILHO, Arthur. Op. Cit., p. 13

<sup>163</sup> Cf. “Estrada de ferro São Luís a Terezina”. In *Estradas de ferro do Brasil*. Op. Cit., pp. 75-76.

pontas de trilhos isoladas, ora cruzando-se desnecessariamente ora distanciando-se sem razão plausível - tivessem sido retratadas em um grande mapa geral, com certeza formariam uma imagem grotesca, de um emaranhado esquisito, algo que estaria mais para um bom quadro surrealista do que para um mapa ferroviário. Em resumo, uma confusão.

Não estivesse esse “programa” ferroviário sujeito aos (des)mandos próprios dos tradicionais esquemas políticos vigentes na Paraíba e região, como de resto em todo o país, e tudo poderia ter sido diferente. Refiro-me a alguns projetos que vem à tona no período estudado, embora fiquem no plano das intenções. E a depender desses projetos, o “programa” ferroviário brasileiro não teria sido inferior, pelo menos do ponto de vista quantitativo, que os “programas” de construção ferroviária de países como França e Inglaterra, dentre outros.

Já em 1880, em aplaudido discurso proferido na Câmara dos Deputados, um parlamentar pernambucano critica a forma como tem sido conduzida a questão ferroviária no país. “Tem havido concessões prejudiciaes uma às outras, e concessões menos úteis umas do que outras, o que ter-se-ia evitado com o levantamento de uma planta geral de estradas de ferro (...), de modo que as concessões fossem sendo feitas mediante um plano previa e systematicamente organizado”<sup>164</sup>. A idéia que prevalece, segundo o aparte de um parlamentar que concorda com o orador, é a de que é necessário organizar para evitar, “como tem acontecido no Brasil”, que as estradas matem umas às outras<sup>165</sup>.

E quando interrogado sobre como organizar o plano referido, o deputado pernambucano não tem dúvida: “Como se organizou, pela Lei de 11 de junho de 1842, na França, quando se traçou previamente uma rede de caminhos de ferro...”. Mesmo contestado por quem não acredita que possa se fazer esse paralelo, haja vista que Brasil e França são “cousas muito differentes”, o deputado aposta na experiência daquele país europeu, onde as “concessões foram feitas por concorrência de modo que os grandes centros de produção são de preferencia attendidos”<sup>166</sup>. E se a França, segundo o parlamentar, possui uma rede de estradas de ferro que interliga os grandes centros produtores, o mesmo poderia ocorrer no Brasil, pois aqui não haveria “difficuldades invenciveis”. Afinal, “as nossas regiões productoras são conhecidas, e conhecidos são muitos estudos de estradas de ferro”. O que

<sup>164</sup> Cf. Discurso de Ulysses Vianna, deputado pernambucano, proferido em 31 de julho de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, Tomo 3, p. 560.

<sup>165</sup> Cf. Idem.

<sup>166</sup> Cf. Idem.

falta é determinar, em função da *“utilidade pública verificada”* ou do *“interesse geral provado”*, a preferência sobre essa ou aquela zona ou sobre as concessões que devem ser *“outorgadas pelos estados aos empresários”*<sup>167</sup>.

Mesmo não atentando para o fato de que também na França, os interesses privados prevalecem sobre qualquer interesse de ordem pública – embora não tenha termos de comparação com o Brasil no tocante ao tamanho do investimento e quantidade de trilhos implantados –, é visível, na proposta do parlamentar, toda uma censura à prática corrente de autorizar concessões ferroviárias em atendimento a interesses privados, ao invés de considerar exigências de natureza pública. As concessões ferroviárias teriam que obedecer a uma política de prioridades, não mais sendo autorizadas de forma aleatória ou a esmo. E estabelecidas as prioridades, tudo de acordo com o *“interesse geral provado”*, autoriza-se a concorrência pública aos empresários interessados. Contudo, a proposta referida fica nas felicitações recebidas pelo seu autor e suas palavras só não são totalmente vãs porque estão devidamente registradas nos Anais da Câmara, à espera dos debastadores de arquivos como este que vos fala.

Anos depois vem à tona um projeto elaborado pela Comissão Especial de Viação, organizada com o fim de proceder à revisão de um projeto datado de 1893, mas cujo trabalho de revisão resulta na preparação, para fins de apreciação na Câmara, no projeto substitutivo de 1896 e que intitula-se **Plano de Viação Geral da República**. Para começar, um de seus princípios norteadores chama a atenção: *“estender a rede de viação geral de modo a interessar todos os Estados da União, procurando ligar as respectivas capitães entre si, e pondo-as ao mesmo tempo em comunicação mais ou menos imediata, com a futura capital da Republica no Planalto Central”*<sup>168</sup>.

Isto quer dizer que o plano tem intenções de integrar o país inteiro, de norte a sul e de leste a oeste, fazendo com que o Brasil seja dotado de uma rede ferroviária que comunique todos os Estados da Federação, inclusive os que se localizam no centro de seu território e estão distantes do mar, como Mato Grosso e Goiás. Até porque, o plano deixa claro que uma rede ferroviária para o país não o beneficiaria só do ponto de vista econômico e sim

---

<sup>167</sup> Cf. Idem.

<sup>168</sup> Comissão Especial de Viação. “Plano de Viação Geral da República”. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1896, Livro I, Vol. II, p. 170.

do ponto de vista político. *“As estradas de ferro exercem uma influência espantosa sobre a civilização, augmentando as relações politicas, commerciaes e industriaes entre os Estados (...); ellas não só contribuem para o progresso da nação como constituem a cadeia que ligará todos os estados, tornando completa a communhão, e indissolúvel a Federação”*<sup>169</sup>.

Talvez seja importante registrar que a Comissão Especial de Viação discorda, neste particular, do parecer emitido pelo “Club” de engenharia. É que esta *“illustrada corporação”*, ao ser solicitada para emitir parecer a respeito do referido plano de viação, é de opinião que deve-se rejeitá-lo, pois considera impossível a *“idea de se confeccionar um plano de viação geral ligando os Estados da União e communicando-os com a futura capital e com os portos principaes da Republica, pelo facto de ‘serem mais de 4/5 partes do Brasil desconhecidas e não habitadas pelo homem civilizado’* <sup>170</sup>.

A posição do “Club” de engenharia parece traduzir a idéia de que seria um desperdício interligar todos os Estados da Federação, tendo, para isto, que atravessar regiões desconhecidas e desabitadas. Se sobressai, no parecer dos “ilustrados” engenheiros, que as estradas de ferro existem para interligar centros populosos e detentores de atividade produtiva, tornando-as rentáveis, e não para atravessar regiões que nada oferecem, nem passageiros nem mercadorias.

A Comissão Especial de Viação, no entanto, contesta a postura da mencionada corporação de engenheiros, pois considera que não *“podem deixar de ser contempladas com o beneficio da viação rapida, as regiões que, por grandemente afastadas, sem população quasi, e com uma industria em estado muito rudimentar, se acham privadas dos elementos de civilização, e alheias ao movimento do progresso, encerrando muitas vezes thesouros, que só o estabelecimento de faceis meios de communicação, pode tornar conhecidos, e portanto, fazel-os explorar e utilizar”*<sup>171</sup>.

A posição do “Club” de engenharia, a este respeito, é clara: *“quem se occupa de estradas de ferro no Brazil, sabe que, mesmo nas zonas mais favoraveis e povoadas, a exportação de varios productos agricolas é impossivel além de certa distancia dos mercados consumidores, por absorverem as tarifas de transportes o valor venal desses productos*

---

<sup>169</sup> Cf. Idem, p. 171

<sup>170</sup> Cf. Idem.

<sup>171</sup> Cf. Idem.

(...)”<sup>172</sup>. Com isto, o parecer do “ilustrado” clube de engenheiros parece contemplar a seguinte interrogação: se é assim nas regiões mais favorecidas do ponto de vista econômico e do povoamento, o que dizer das regiões onde esses elementos não existem? Ou, em outras palavras, se as estradas de ferro no Brasil, mesmo as que operam em áreas consideradas produtivas são, via de regra, deficitárias, o que dizer de projetá-las para áreas ainda despovoadas e sem um sólido suporte econômico.

Em sua visão utilitarista do problema, o “Club” de engenharia conclui: “*si é este o resultado que temos obtido depois de 30 annos de experiencias com estradas de ferro (que não atravessam desertos) como as da Bahia e Pernambuco*<sup>173</sup>, podemos assegurar que as linhas inter-estadaes que figuram no projecto taes como a ligação de Mato-Grosso com Manaos, etc, e as outras semelhantes hão de ficar no mappá em que foram figuradas”<sup>174</sup>.

Essa descrença no *Plano de Viação Geral da República* não fica por aí. No parecer do “Club” dos engenheiros também figuram discordâncias do ponto de vista técnico, conquanto é de opinião que o plano em questão pretende interligar todos os Estados da República mas não fixa as condições técnicas gerais necessárias ao empreendimento, “*taes como a unidade de bitola entre trilhos, o raio mínimo das curvas, o máximo dos declives, e as medidas geraes de segurança, trafego e policiamento de toda a viação* (...)”<sup>175</sup>. Assim, aquela corporação não concebe, em seu parecer, um plano de viação que não procure a uniformização das condições técnicas mencionadas.

A unidade de bitola, por exemplo, talvez se constitua numa das principais dificuldades para a concretização de um plano geral de viação para o país. Isto porque, se as novas linhas projetadas têm bitola de 1 metro, o mesmo não acontece com algumas ferrovias já em tráfego. Como constituir uma rede de estradas de ferro no país se algumas dessas ferrovias apresentam bitolas diferentes? Daí a cobrança quanto à sua unificação.

Outro ponto de discordância entre a Comissão da Câmara e o “Club” de Engenharia é quanto à função de algumas estradas de ferro. A Comissão projeta as chamadas

<sup>172</sup> Ver “*Parecer do Clube de Engenharia sobre o Projecto em Estudo do Plano de Viação Geral da Republica, solicitado pela Comissão de Viação da Câmara dos Srs. Deputados*” In *Anais da Câmara*. Idem, p. 190.

<sup>173</sup> A referência a Pernambuco, por exemplo, com certeza tem a ver com o fato de que a primeira estrada de ferro ali construída percorre uma área tradicionalmente conhecida como “Mata Sul” e que não tem nada de desértica, porquanto ocupada exclusivamente com cana-de-açúcar.

<sup>174</sup> Cf. Parecer do “Club” de Engenharia. Op. Cit., p. 190

<sup>175</sup> Cf. Idem.

“linhas estratégicas de defesa nacional”, no que é contestada pelos engenheiros reunidos em seu “Club”<sup>176</sup>. A postura deste último é a de que tais “linhas estratégicas” são desnecessárias naquele momento, deixando claro que o principal meio de defesa nacional deve ser a nossa “armada” e não as estradas de ferro. Até porque, essas linhas estratégicas teriam que percorrer “terrenos desertos ou habitados por selvagens”, razão pela qual o “Club” de engenharia, em sua autorizada fala, chama a atenção para a “inutilidade de semelhantes projectos”, sendo totalmente descrente quanto à sua viabilização<sup>177</sup>.

Detentor de fala não menos “autorizada” é o Instituto Politécnico Brasileiro, também chamado a emitir parecer sobre o Plano de Viação Geral da República elaborado, conforme visto acima, por uma Comissão Especial da Câmara dos Deputados. Esta “douta corporação”, em seu extenso parecer, começa mostrando as dificuldades enfrentadas pelo “programa” ferroviário brasileiro até aquele momento: “certa desordem nas concessões de estradas de ferro, já construídas, ou por construir; a extensa área, ainda despovoada ou desconhecida do país; e as embaraçosas condições financeiras, que a atormentarão por muitos annos”<sup>178</sup>.

Ao contrário do “Club” de engenharia, o parecer do Instituto Politécnico não apresenta diferenças substanciais relativamente ao plano de viação elaborado pela mencionada Comissão da Câmara dos Deputados. Segundo este parecer, um plano de viação para o país deve preencher as seguintes condições: (1) ser misto, no sentido de que é preciso se estabelecer um contato direto entre as estradas de ferro e os rios navegáveis; (2) interligar vários Estados com a capital da nação, “especialmente com as respectivas capitais”; (3) criar estradas estratégicas visando a defesa das fronteiras; (4) construir uma estrada de ferro

---

<sup>176</sup> São projetadas quatro estradas de ferro ditas estratégicas: a primeira é a ferrovia de “Manaos à fronteira norte da República com a Guyana Inglesa”, considerada um “complemento de navegação fluvial” e que “satisfaz verdadeiramente a um duplo fim como via-ferrea commercial e estratégica”; a segunda é a Madeira-Mamoré (efetivamente construída alguns anos depois), “destinada a vencer a parte encachoeirada” desses dois rios, projetada para “atender a altas conveniências de ordem política” e “estabelecer para o commercio boliviano o franco accesso aos portos do Atlantico”; a terceira é a Santarém-Cuiabá, programada para atender a fins comerciais e estratégicos, revelando-se, neste último caso, um instrumento necessário ao esvaziamento da dependência econômica da região para com as “Repúblicas do Prata”; a quarta é a Macapá-Guyana Francesa, projetada para fins comerciais e estratégicos, incluindo o interesse em povoar esta parte da fronteira norte do país (Cf. Comissão Especial de Viação, “Plano de Viação Geral da República”. Op. Cit., pp. 173-174).

<sup>177</sup> Cf. Parecer do “Club” de Engenharia. Op. Cit., p. 190.

<sup>178</sup> “Parecer do Instituto Polytechnico Brasileiro sobre o Projecto do Plano de Viação Geral, organizado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados”. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Op. Cit., p. 183.

interoceânica interligando o Brasil e as nações do Pacífico; (5) constituir uma rede de estradas de ferro evitando “*despendios imuteis*” e que não crie “*embaraços à viação de cada Estado*”<sup>179</sup>

Salvo um detalhe aqui ou ali, no geral o Instituto Politécnico e a Comissão da Câmara dos Deputados estão de acordo quanto aos princípios que devem nortear o plano em pauta. A única condição em que parecem não concordar diz “*respeito ao lançamento de uma linha interoceânica*”, uma vez que o “*traçado apresentado não satisfaz a Comissão, que discorda completamente, neste ponto, do modo de ver do Instituto*”. É que a linha proposta por este último seria “*desnecessária, visto que outras há no plano da Comissão que a substituem perfeitamente, quiçá com vantagem*”. Mas afora esta e outras pequenas discordâncias, “*é patente a harmonia de vistas geraes entre o Instituto e a Comissão, que estiveram discordes na maioria das vezes, apenas em questões secundárias de detalhes*”<sup>180</sup>.

A verdade é que o **Plano Geral de Viação** acima enfocado não é uma experiência única, conquanto outros planos haviam estado na ordem do dia nos anos imediatamente anteriores<sup>181</sup>. Todavia, nenhum plano anterior é tão ousado quanto este que está em discussão em 1896, a despeito das severas críticas a ele endereçadas, como a do deputado carioca José Carlos, que em aplaudido discurso na Câmara Federal, deixa claro que não terá seu voto por se tratar de uma “*obra colossal*”, cujo planejamento é impreciso, sendo impossível discriminar a “*rede intrincada de traçados*” ferroviários ali contida ou de distinguir “*toda essa colleção enorme de projectos de todos os feitios e composições*”<sup>182</sup>. A ousadia vai por conta exatamente dessa “*rede intrincada de traçados*” ou dessa “*colleção enorme de*

<sup>179</sup> Cf. Idem.

<sup>180</sup> Cf. Comissão Especial de Viação. Plano de Viação Geral da Republica. Op. Cit., p. 173.

<sup>181</sup> Um deputado carioca diz conhecer pelo menos meia dúzia de projetos, como aquele em discussão em 1896, com pretensões internacionais, “*levando communicações directas e rápidas de um porto da costa brasileira a diversos pontos da Costa do Pacifico*”, ou seja, ligando o Atlântico ao Pacífico. Entre as décadas de 1880 e 1890 vem à tona os seguintes projetos de grandes estradas de ferro cruzando o território brasileiro: (1) o projeto de uma estrada entre Pernambuco e Valparaiso na costa chilena, com cerca de 7.000 quilômetros; (2) outro projeto de uma estrada entre o porto de Cabralia, na Bahia, até Arica, porto Peruano, com uma extensão de 5.700 quilômetros; (3) um terceiro projeto de uma estrada que partiria de Santos, em São Paulo, seguindo por Mato Grosso até Arica, no Peru, com um percurso de 3.000 quilômetros; (4) outro ainda de uma estrada entre Paranaguá, no Paraná, e o porto peruano mencionado acima, com 2.700 quilômetros; e (5) o projeto em discussão naquele ano de 1896, que interliga vários Estados e cruza o vasto território brasileiro em direção à fronteira boliviana. Criticando um a um esses projetos, o deputado carioca não crer em sua eficácia, seja em termos de proveito comercial ou de “*commodidade e economia para passageiros*” (Cf. Discurso de José Carlos, deputado carioca, proferido em 6 de julho de 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1896, Livros I/Vol. III, pp. 109-112).

*projectos de todos os feitiços e composições*”, pois além de aproveitar a malha ferroviária já existente, são projetadas 31 novas estradas de ferro em todo o país, sendo algumas de grande porte.

Caso se lançasse mão de um mapa do Brasil atual, com as cinco macro regiões aí configuradas, verificar-se-ia que o Plano de Viação Geral da República projeta sua “*rede intrincada de traçados*” na seguinte ordem: (1) da região Norte às fronteiras do Brasil com a Guyana Inglesa, Bolívia e Guyana Francesa; e (2) da região Norte ao Centro-Oeste e desta última com diversas ramificações para o Sudeste, Nordeste e Sul.

Uma rápida amostragem possibilita que se vislumbre a grandiosidade da obra caso tivesse sido executada. Para ficar só com as estradas projetadas para o Norte, excluindo as de caráter estratégico entre a região amazônica e a fronteira norte do Brasil com países sul-americanos, já citados, temos: (1) a estrada de ferro do Pará ao Maranhão e daí ao São Francisco na Bahia, interligando, em seu percurso, os Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco; (2) A estrada de ferro do Maranhão ao São Francisco, cujo percurso iria de São Luís à cidade de Barra, na Bahia, passando pelo centro do Piauí e interligando-se, a partir da cidade de Caixas, no Maranhão, com o Pará numa direção e com as capitais do Norte em outra; (3) a estrada de ferro Macau-Petrolina, passando antes por Mossoró, no Rio Grande do Norte, e pelo vale do Piancó, na Paraíba, adentrando-se pelo interior de Pernambuco até seu destino no rio São Francisco, sendo seu objetivo maior o escoamento da produção de sal; (4) o prolongamento da estrada de ferro de Baturité, no Ceará, seguindo pelo sul deste Estado até alcançar, já em Pernambuco, a Macau-Petrolina; (5) o prolongamento da estrada de ferro Sobral, no Ceará, até Terezina, capital piauiense, projetada com o fim de ligar comercialmente o Estado do Piauí com o porto de Camocim, no litoral cearense; (6) O prolongamento da estrada de ferro Conde D’eu, na Paraíba, até a estrada de ferro de Sobral, já mencionada, estabelecendo, através de “*entroncamentos sucessivos*”, o vínculo “*mais ou menos immediato entre as cidades de Parahyba, Natal, Fortaleza, Therezina, S. Luiz e Belém*”; (7) o prolongamento da estrada de ferro Central de Pernambuco, a partir de Pesqueira, até o Estado do Piauí, a “*entroncar-se na estrada de ferro de Amarração à Petrolina*”, projetado para ligar distantes áreas interioranas com a capital pernambucana; (8) o prolongamento da estrada de ferro Paulo Afonso, a entroncar-se, às margens do São

---

<sup>182</sup> Cf. Idem, pp. 110-112.

Francisco, com a estrada Macau-Petrolina, considerado “*imprescindível para a ligação do Estado de Alagoas pelo interior com os Estados de Pernambuco, Ceará e Piauí*”; (9) o prolongamento do ramal de Capella, da estrada de ferro sergipana Aracaju-Simão Dias, até a cidade de Propriá, ainda em solo sergipano, prolongamento que teria por objetivo estabelecer comunicação entre Aracaju e Maceió; (10) o prolongamento da estrada de ferro Salvador-Alagoinhas até entroncar-se com a Aracaju-Simão Dias, o que seria feito através do ramal de Timbó, pertencente à segunda, prolongamento que “*põe em imediata comunicação as capitais dos Estados de Sergipe e Bahia*”<sup>183</sup>.

O plano em discussão é sem dúvida bastante ousado. As novas estradas de ferro ou prolongamentos a partir de estradas já existentes, conforme os projetos resumidamente descritos para a porção Norte que hoje chamamos Nordeste, dentre os 31 lançados para o Brasil como um todo, dão bem a dimensão do gigantismo do plano. Todavia, a maioria dessas estradas não sai do papel e as poucas que são efetivamente construídas não obedecem a nenhum planejamento global, tal como pretendido nos primeiros anos da República, prevalecendo, no caso, o isolamento a que já fiz alusão, com as estradas surgindo em diferentes espaços e temporalidades, pouca integradas entre si ou integradas tardiamente e mesmo assim de forma precária, quando uma certa política econômica passa a privilegiar outro meio de transporte e a contribuir para o sucateamento das estradas de ferro no país.

De maneira que no plano ideal as ferrovias são uma coisa; no plano efetivo, outra bem diferente. Aliás, no plano efetivo são tantos os interesses em jogo; são tantos os fins utilitaristas por trás dos empreendimentos ferroviários que, a rigor, em nenhuma parte do mundo elas podem ser pensadas como um primor de organização e eficiência, nem mesmo naqueles países cujos programas ferroviários são arrojados em termos da quantidade de capital investido e, conseqüentemente, da quantidade de trilhos implantados.

A título de exemplo, farei uma rápida reflexão sobre a experiência ferroviária inglesa, sem dúvida o mais arrojado programa ferroviário na Europa oitocentista. Aliás, uma experiência ferroviária pioneira sob muitos aspectos, chamando a atenção por dois motivos: 1) a quantidade de trilhos implantados supera a da maior parte dos outros países quando pensada em relação à proporcionalidade do território; e 2) é tamanha a quantidade de ferrovias

<sup>183</sup>Cf. Comissão Especial de Viação. “Plano de viação geral da República”. Op. Cit., pp.174-177.

implantadas por volta de 1850, que o setor está praticamente esgotado após esta data, sendo de admirar que esse esgotamento tenha lugar num momento que em muitas regiões do sublinar (a exemplo do Brasil) não há um palmo de trilhos.

E, no entanto, nunca se construiu tanto para todo lugar e para lugar nenhum ou, dizendo de outro modo, nenhum programa ferroviário tem as características do inglês no tocante à liberdade de ação para se investir onde bem entender e desejar, jamais se construindo essa ou aquela estrada em nome do interesse público, embora adquira função pública quando de sua abertura ao tráfego. O fato de que se constrói ali em grande quantidade, embora sem qualquer planejamento, pouco importando o ponto de partida ou chegada dos trilhos, duas condições são básicas: liberdade no plano da iniciativa privada e dinheiro para investir. Ora, as duas coisas a Inglaterra tem de sobra. A esse respeito, Hobsbawm opina que dinheiro é o que não falta, haja vista que a *“primeira fase da industrialização britânica, baseada nos têxteis”*, mesmo tendo chegado aos seus limites no começo do século XIX, permitira a necessária acumulação para o advento de uma *“nova fase do industrialismo”* naquele país, *“baseada nas indústrias de bens de capital, no carvão e no aço”*. De maneira que a *“era da crise do industrialismo têxtil foi a era da chegada do carvão e do ferro, a era da construção ferroviária”*, lembrando que esta última vem de encontro à *“pressão das cada vez mais vastas acumulações de capital para investimento lucrativo (...)”*<sup>184</sup>

O período é de *“excesso de capital”* na Inglaterra, e como costuma ocorrer em tal situação, *“grande parte desse dinheiro foi investido de maneira temerária, estúpida e até insana”*, o que contribui para inflacionar sobremodo o custo de construção de suas ferrovias em comparação com as dos Estados Unidos e as do resto da Europa. Em todo caso, os capitalistas ingleses não se amedrontam com os *“custos extraordinariamente inflados das estradas de ferro, que tornavam a capitalização por milha de linha, na Inglaterra e no país de Gales, três vezes maior do que na Prússia, cinco vezes maior do que nos Estados Unidos e sete vezes do que na Suécia”*<sup>185</sup>.

Para que se tenha uma idéia desse custo, basta levar em conta que *“só a desapropriação de terrenos para a linha Londres-Birmingham custou L. 750.000”*. Ora,

<sup>184</sup> Cf. HOBBSAWM Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagem, Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986, pp. 101-102.

<sup>185</sup> Cf. Idem, p. 105

considerando que as “*despesas e custos legais*” por cada milha inglesa giram em torno de L. 4.000, enquanto o simples custo da terra pode atingir até L.8000 por milha<sup>186</sup>, isto significa que algumas ferrovias inglesas podem ter sido construídas ao custo total de até L. 12.000 a milha. Quer dizer, se as ferrovias inglesas são construídas ao custo de L. 4.000 (algo em torno de 40 contos de réis) a milha, ele estaria pouca coisa abaixo do custo da maior parte das ferrovias brasileiras. Se é assim, o que dizer das ferrovias inglesas que se obrigam a arcar com indenizações tão vultosas. É provável que as ferrovias sujeitas a tais indenizações, a exemplo da linha Londres-Birmingham, estejam entre as mais caras do mundo.

A seguir de perto certa linha de raciocínio desenvolvida por Eric Hobsbawn, as ferrovias inglesas são extremamente caras, talvez caras demais para um retorno que afinal não pode ser considerado dos mais promissores. Entretanto, o “*dinheiro está lá para ser gasto, e se ao fim das contas não rendeu muito em matéria de lucros, produziu algo mais valioso: um novo sistema de transportes, um novo meio de mobilizar a acumulação de capital de todos os tipos para fins industriais, e, acima de tudo, uma nova e vasta fonte de emprego que representou, ademais, um duradouro estímulo às atividades nacionais de bens de capital*”<sup>187</sup>.

Estando o dinheiro “*lá para ser gasto*”, em poucos anos a Inglaterra está equipada com a maior quantidade de linhas ferroviárias de toda a Europa. “*Entre 1830 e 1850 foram construídos na Grã-Bretanha cerca de 9.650 km de estradas de ferro, sobretudo em decorrência de duas manifestações extraordinárias de investimento concentrado e continuado de construção - a pequena 'mania ferroviária' de 1835-37 e a gigantesca de 1845-47. De fato, em 1850, a rede básica de estradas de ferro praticamente já existia na Grã-Bretanha*”<sup>188</sup>.

Realmente dá o que falar a construção de quase 10 mil quilômetros de ferrovias em apenas duas décadas, ainda mais se é levado em conta o tamanho do território britânico. Enquanto a França está apenas começando o seu programa ferroviário, e países como o Brasil não possui um palmo de trilhos, a Inglaterra já conta com ferrovia para todos os gostos e de todos os tamanhos em 1850. Neste sentido, a experiência ferroviária inglesa representa uma “*transformação revolucionária*”, que afeta a “*vida do cidadão comum*”, alcançando-o em “*algumas das áreas mais remotas do interior e nos centros das grandes cidades*”. Acerca

<sup>186</sup> Cf. Idem. Ver também nota de rodapé.

<sup>187</sup> Cf. Idem.

<sup>188</sup> Cf. Idem, p. 102.

dessa "transformação revolucionária" Hobsbawm enfatiza: "Ela alterou a velocidade do movimento - na verdade, da vida humana -, pois que, de algumas milhas por hora passou a ser medida em dezenas de milhas horárias, e fez surgir o conceito de uma rotina entrelaçadora que era ao mesmo tempo gigantesca, nacional, complexa e exata - simbolizada pela lista de horários de trens"<sup>189</sup>.

A linha de raciocínio desenvolvida por Eric Hobsbawm, como se percebe facilmente nos trechos acima citados ou parafraseados, é bastante otimista em sua tentativa de esboçar um quadro geral sobre a origem e expansão das ferrovias inglesas. Ao que tudo indica, não está em seu horizonte chamar a atenção para os poderosos jogos de interesses e/ou fins utilitaristas que estão por trás dos inúmeros projetos ferroviários ingleses, assim como não está no seu horizonte focar aspectos diversos capazes de demonstrar que as estradas de ferro em seu país não funcionam com a eficiência em que parece acreditar, ou mesmo não funcionam de forma tão integrada quanto demonstra em sua abordagem. Afinal, percepções como a de um Carlyle, contemporâneo do tempo das primeiras ferrovias inglesas, não devem ser desconsideradas. Sim, pois o mínimo que Carlyle afirma sobre as linhas ferroviárias na Inglaterra é que elas seguem em direção aos "quatro ventos" ou que seu assentamento é de tal forma desordenado que constituem uma valsa confusa<sup>190</sup>.

Jack Simmons, por exemplo, mesmo fazendo algumas ressalvas relativamente à visão catastrófica de Carlyle sobre as ferrovias inglesas, também demonstra a impossibilidade de serem pensadas como um sistema integrado, a começar pela constatação, no próprio âmbito da capital, de que existe ali uma série de estações isoladas ou desemparelhadas<sup>191</sup>, o que pressupõe que elas não formam uma rede devidamente integrada no âmbito da metrópole e sim pontos isolados de contato com diversas partes do país.

Também há que chamar a atenção para a quantidade de bitolas ali existentes. Em certo boletim de uma Comissão Internacional dos Caminhos de Ferro, de janeiro de 1899, consta a informação de que as estradas de ferro inglesas, em fins do século XIX, convivem com mais de uma dezena de bitolas, algumas com menos de 1 metro de largura<sup>192</sup>, o que

<sup>189</sup> Cf. Idem.

<sup>190</sup> Citado em SIMMONS, Jack. "The power of the railway". In *The Victorian City: images and realities*. London and Boston: edited By H. J. Dyos and Michael Wolff, s/d, p. 276.

<sup>191</sup> Cf. SIMMONS, Jack. Idem, p. 279.

<sup>192</sup> Citado em SILVA, Clodomiro Pereira da. *A evolução do transporte mundial*. São Paulo: Imprensa Oficial do

pressupõe, também nesse caso, dificuldades inerentes à integração ferroviária. Tantas bitolas indicam, na melhor das hipóteses, que cargas e passageiros estão sujeitos a freqüentes baldeações em que tudo que é lugar no interior do país.

Como se depreende do exposto, não é só a experiência ferroviária brasileira que é atravessada por interesses privados de toda ordem. Também na experiência inglesa, conforme minimamente demonstrado, a tônica é uma só: o atendimento a fins utilitaristas. Nesse sentido, afora as diferenças de tempo, cultura e lugar, programas ferroviários como o brasileiro e o inglês, ou outros que venham a ser comparados, residem tão-somente na quantidade de trilhos implantados, jamais devendo ser pensados em termos de mais ou menos organização e eficiência ou em termos de maior ou menor domínio do público sobre o privado.

### **3. Prolongamentos ferroviários vs. querelas políticas: o caso de Cabedelo**

Construídos os troncos iniciais das estradas de ferro nortistas, via de regra adstritas ao litoral - onde se localizam, em cada província, a capital e o porto - e áreas próximas, de imediato vem à tona, nas casas parlamentares e na imprensa, uma série de disputas em torno de possíveis prolongamentos ferroviários a partir dos pontos terminais respectivos, não raro acompanhadas de toda uma argumentação em torno do "melhor traçado".

Na Paraíba, as disputas em torno dos prolongamentos ferroviários começam cedo. Antes mesmo de terem sido inaugurados os 121 quilômetros inicialmente projetados da estrada de ferro Conde D'eu (só o trecho de Mulungu fora inaugurado, isto em setembro de 1883), já um intenso debate ocorrido na Assembléia Legislativa demonstra quão polêmicos e disputados seriam os prolongamentos ferroviários em solo paraibano. Pela ordem das solicitações, é chamado para discursar, na sessão ordinária de 9 de outubro de 1883, o deputado Jovino Dinoá, que lê em plenário o seguinte requerimento: *"requeiro que seja nomeada uma comissão dentre os membros desta Assembléia afim de representar ao governo Geral contra o prolongamento da estrada de ferro para o Cabedello e pedir o prolongamento da mesma estrada para Campina Grande, e do ramal de Independência para*

*os brejos - Jovino Dinoá*<sup>193</sup>

Argumentando a favor deste requerimento, o deputado opina que o prolongamento até Cabedelo "*nenhuma vantagem traz à Província*", informação que deve ser levada ao governo Geral para "*evitar que se vá fazer uma despesa inteiramente desnecessária*". Aos gritos de "*apoiado*", "*não apoiado*", "*muito bem*" etc, o deputado Jovino Dinoá considera que o prolongamento de Cabedelo, além de não proporcionar lucro à província - "*sem dúvida muito inferior aos lucros que virão com os prolongamentos para Campina Grande, e brejos do ramal de Independência*" -, implicaria em "*despesa desnecessária*" porque a navegação entre a capital e Cabedelo é feita sem problemas. Argumenta, por último, que o rio Paraíba seria dispensado caso fosse construído o ramal ferroviário, sem dúvida um grande "*mal*" para a província.<sup>194</sup>

O motivo da polêmica tem a ver com certo requerimento lido em plenário. Mas se seu autor apenas firma posição contra o prolongamento de Cabedelo, sendo omissos sobre qual dos dois ramais restantes deve recair a escolha,<sup>195</sup> não é o que ocorre na seqüência do debate, haja vista que na maioria dos discursos proferidos na sessão referida, fica bem clara o ramal de preferência de seus autores.

Em um desses discursos, o deputado Benevides explica que a proposta em discussão - isto é, a rejeição ao prolongamento entre a capital e Cabedelo - "*vem em socorro do comércio e em defesa de nossos legítimos interesses*". Assim, "*vimos logo quasi todos os membros desta casa, sem distinção de cor política se manifestarem a favor da idéia contida no requerimento*". E deixando claro o ramal de sua preferência: "*em verdade, Srs. A necessidade mais urgente, (...) é o prolongamento da estrada de ferro Conde D'eu (...) para os nossos brejos, isto é, para Alagoa Grande e Bananeiras*".<sup>196</sup>

Não sem antes justificar, do ponto de vista econômico, o porquê dessa preferência, o deputado ainda argumenta contra o ramal de Cabedelo, alegando que a capital

<sup>193</sup> Discurso de Jovino Dinoá, proferido na Assembléia Legislativa da província da Paraíba em 9 de outubro de 1883. In *A Parahyba - Órgão Liberal*. Parahyba do Norte, 27 de outubro de 1883, p. 1

<sup>194</sup> Cf. Idem.

<sup>195</sup> O fato é que em outubro de 1883, a estrada de ferro Conde D'eu pode ser prolongada a partir de três pontos: um ramal para Cabedelo, único porto marítimo da Paraíba, a 18 quilômetros da capital em direção ao litoral norte; um para Independência, no brejo, também em direção ao norte, só que mais para o interior da província, construída a partir da ponta de trilho em Mulungu, recém inaugurada; um para Campina Grande no agreste, em direção ao centro da província, a meio caminho entre o litoral e o sertão, construído a partir da ponta de trilho em Pilar, ainda por inaugurar naquele momento.

pode enviar seus produtos até aquele porto através do rio ali existente. "É navegação mais barata e que talvez custe a terça parte do que cobraria a estrada de ferro (apoiados, muito bem)".<sup>197</sup>

Na seqüência, mais três deputados interferem no debate. São eles: José Campello, Paulo de Lacerda e Abdon Nóbrega. Com exceção de Paulo Lacerda, que apenas ratifica a proposta contida no requerimento,<sup>198</sup> os outros dois deputados são incisivos na defesa do prolongamento para Campina Grande, alcançando em seguida o sertão.<sup>199</sup>

Não obstante tenha usado argumentos parecidos para reivindicar o prolongamento até o "centro" - aproximando a estrada do sertão -, conquanto ambos o defendem como medida de "salvação" para os flagelados da seca, há sutilezas em seus discursos que só se tornam visíveis usando-se um mínimo de perspicácia. Senão vejamos: enquanto Abdon Nóbrega insiste em condenar o ramal de Cabedelo, repetindo o que se tornara lugar-comum, José Campello não nega a importância desse prolongamento, chegando ao ponto de admitir que os que fazem sua defesa e/ou dos outros prolongamentos dão prova de "verdadeiro amor à sua província", no sentido de que têm em "mira os interesses d'agricultura e do comércio". Assim, dá a entender que o rejeita menos por sua importância econômica do que pelo alcance humanitário em comparação com o ramal de sua preferência.<sup>200</sup>

E aqui vai mais um comparativo: enquanto o deputado Abdon Nóbrega reivindica o prolongamento para o "centro" recorrendo a dois argumentos, relacionando-o, por um lado, à vantagem de se ter o "comércio do centro na capital" e, por outro, à idéia de que a estrada seria um "meio de salvar a população [sertaneja] nas crises [leia-se secas]", o deputado José Campello não quer saber de justificativas econômicas, dando a entender que a função por excelência do prolongamento para o "centro" reside em seu caráter "redentor", bastando-se por si mesma<sup>201</sup>.

Chama a atenção o fato de que o único deputado que sai em defesa do prolongamento até Cabedelo não tem seu discurso publicado no jornal que tem me servido de

---

<sup>196</sup> Cf. Discurso do "Sr. Benevides". Idem, p. 1.

<sup>197</sup> Cf. Idem.

<sup>198</sup> Cf. Discurso de Paulo Lacerda. Idem, p. 2

<sup>199</sup> Cf. Discurso dos deputados José Campello e Abdon Nóbrega, Idem, pp. 1 e 2.

<sup>200</sup> Cf. Discursos de José Campello e Abdon Nobrega. Idem.

fonte, **A Parahyba - Órgão Liberal**, em sua edição de 27 de outubro de 1883. Por um lado, é sintomática a constatação de que esse órgão de imprensa tenha publicado o debate excluindo unicamente o discurso do padre Espínola; por outro, é mais sintomático ainda - em que pese não mencionarem o partido a que pertencem - a constatação de que todos os discursos publicados se revelam contrários ao padre Espínola por este ter saído em defesa do prolongamento para Cabedelo, a quem um deles se refere como o "*nobre adversário da bancada adversa*"<sup>202</sup>. A despeito do fato de que um dos parlamentares que assina o requerimento, Paulo de Lacerda, pertence a essa "*bancada adversa*"<sup>203</sup>, não é difícil deduzir que os discursos publicados no citado jornal traduzem, em bloco, a postura assumida pelo partido Liberal em se tratando das disputas sobre os possíveis prolongamentos da estrada de ferro Conde D'eu. Destarte, o padre Espínola, como "*nobre adversário da bancada adversa*", representaria a postura do partido Conservador sobre o mesmo assunto.

A dedução também vai por conta de que percebi, no debate, uma certa "maciez" no tratamento das diferenças no seio da bancada que reivindica os prolongamentos para o brejo ou para o "centro" (rumo ao sertão). O fato de a maioria dos deputados citados pertencerem ao mesmo partido não inibe as dissensões envolvendo interesses de grupos e/ou lugares, mas é visível uma certa "polidez" entre eles ao se depararem com essas diferenças. Assim, os que defendem o prolongamento para o "*centro*", por exemplo, não afirmam que a estrada de ferro não deva ser prolongada para o brejo, apenas que esse último prolongamento pode esperar, sendo a recíproca verdadeira. Logo, a bancada Liberal só radicaliza quando entra em pauta o projeto da bancada adversa.

A insatisfação dos liberais, no entanto, tem razão de ser. É que a estrada de ferro Conde D'eu, via de regra, está associada às hostes conservadoras da província. Não é à toa que Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, um dos concessionários de 1871 (ver nota 17 do item 1 do capítulo II acima) e principal porta-voz do partido Conservador paraibano na Câmara dos Deputados nas duas últimas décadas do Império costuma apresentar a referida

---

<sup>201</sup> Cf. *Idem*.

<sup>202</sup> Cf. Discurso de José Campello. *Idem*, p. 2

<sup>203</sup> Paulo de Lacerda, com efeito é do partido Conservador (Cf. MARIZ, Celso. *Apanhados históricos da Paraíba*. Op. Cit., p. 170). O que o teria motivado a seguir os liberais nessa questão? É difícil encontrar uma resposta. Talvez um dos ramais propostos, do brejo ou "*centro*", atendesse a interesses particulares seus ou de amigos e correligionários; talvez porque tenha dado crédito ao argumento liberal de que o ramal de Cabedelo prejudicaria o comércio da capital. Seja como for, Paulo de Lacerda apenas ratifica o requerimento, mas não

estrada como obra ou criação sua. Em que pese a execução dos trabalhos de construção da Conde D'eu tenha sido determinada na Corte por um gabinete Liberal,<sup>204</sup> não há que negar que esse Gabinete apenas executa um projeto que está consignado em Lei, cuja aprovação se explica por uma década inteira de "acertos" políticos levados a efeito pelos principais chefes conservadores da província com alguma expressão na capital do Império.

E é um desses chefes conservadores que encaminha, a nível de Congresso Nacional, a idéia de prolongar a estrada de ferro Conde D'eu até Cabedelo, revelando-se desde logo uma questão extremamente polêmica, conquanto leva os liberais e conservadores paraibanos a se digladiarem em torno do assunto por quase por quase toda a década de 1880. Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, ao fazer tal encaminhamento, em discurso proferido na Câmara dos Deputados em julho de 1882 – portanto, bem antes do debate acima aludido –, justifica o pedido de prolongamento para Cabedelo com base no seguinte argumento: enquanto este último é um porto com grande ancoradouro, *“e por este motivo se projecta esse prolongamento (...)”*, o porto da capital, prejudicado pela obstrução do canal que lhe dá acesso, já não permite a ancoragem dos vapores de passagem pela província. *“Eu me recordo, não há muitos annos ter embarcado no vapor Cruzeiro do Sul, de grande callado, quasi que atracado no caes da alfândega. Entretanto hoje os vapores já não chegam até lá, e fundeiam uma légua de distância, com incommodo dos passageiros, detrimento do commercio e até do serviço público, pois são elles mensageiros das malas do governo desta província”*<sup>205</sup>.

A verdade é que poucos meses após terem sido atacados os trabalhos de implante dos primeiros trilhos (agosto de 1880), já o governo imperial acena favoravelmente para a causa conservadora visando aquela prolongamento. Em um “Aviso” do Ministério da Agricultura ao governo da província, datado de 30 de dezembro de 1880, lê-se: *“julgando procedentes as ponderações feitas pelo engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu, em officio de 14 de dezembro corrente, e tendo em vista o futuro commercial e agricola desta*

---

faz nenhum arrazoado justificando-o.

<sup>204</sup> Este fato leva um deputado, em discurso proferido em agosto de 1880, a fazer o seguinte julgamento: *“o que, em dez annos de excessivos e bem combinados esforços de dous parahybanos, distinctos conselheiro Diogo Velho e commendador Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, e de toda a província, não pôde esta conseguir dos Governos conservadores (...), não posso deixar de render mil graças a S. Ex. o Sr Buarque de Macedo, que em tres mezes de administração fez à minha província um tão notável melhoramento, satisfêz aos parahybanos sua maior aspiração, seus sonhos de ouro, a estrada de ferro Conde D'eu”* (Cf. Discurso de Manoel Carlos, deputado paraibano, proferido em 3 de agosto de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Tomo 4, p. 25)

*provincia, recomendo a V. Ex. que procure entender-se com a gerência daquela estrada para que, procedendo aos estudos indispensáveis, proponha (...) realizar o prolongamento da mesma estrada até o porto de Cabedelo, visto ser de difícil acesso o porto desta provincia*<sup>206</sup>

Se à primeira vista esse "Aviso" não prova muita coisa ou não esclarece possíveis ingerências do partido Conservador da província em prol do prolongamento para Cabedello, talvez não se pense assim quando forem esclarecidos alguns pontos. Primeiro, há que considerar que o deputado Anízio Salatiel, no citado discurso de 1882, apenas reafirma ou repete o argumento do engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu, o mesmo a que se refere o "Aviso" acima citado; segundo, também há que considerar que mesmo sendo liberais, no começo dos anos 1880, os gabinetes que se sucedem na Corte e, conseqüentemente, os governos que se sucedem na província,<sup>207</sup> o engenheiro fiscal mencionado, a despeito do estreito vínculo que mantém com os chefes conservadores da província permanece no cargo<sup>208</sup>. Trata-se de Antônio Gonçalves da Justa Araújo.

Apesar de não ter encontrado fontes que informem diretamente sobre esse vínculo entre os anos 1880 e 1882, há que levar em conta o seguinte: se é certo que o cargo de engenheiro fiscal é da alçada do Ministério da Agricultura, repartição da qual esse profissional recebe seus proventos, não é menos certo que seu preenchimento decorre de tráfico de influência na Corte, como parte da política de distribuição de cargos, sob a forma de "favor", tão usual à época. Como há indícios de que Antônio Gonçalves da Justa Araújo, desde que chega à Paraíba (ele é cearense), está envolvido com projetos de interesse dos conservadores, isto indica as seguintes possibilidades: primeiro, a de que os chefes do partido Conservador na província estariam por trás de sua nomeação para o cargo; segundo, a de sua

---

<sup>205</sup> Citado em Anízio Salatiel Carneiro da Cunha. *Idem*, p. 217

<sup>206</sup> Citado em Anízio Salatiel Carneiro da Cunha. *Idem*.

<sup>207</sup> É pertinente lembrar que os governos de província, à época são nomeados de acordo com o Gabinete de "plantão" nessa ou naquela conjuntura. Portanto, o cargo do principal mandatário em cada província não é eletivo. Isto explica o porquê de tantos acertos políticos para a ocupação desse cargo e a velocidade com que ele passa de mão em mão, não sendo raros os casos de políticos nomeados para governar províncias que sequer conhecem.

<sup>208</sup> É provável que tenha permanecido no cargo, no início dos anos 1880, por não ser muito nítido ainda o vínculo referido. O fato de ter sido o autor da idéia do prolongamento para Cabedelo não prova necessariamente esse vínculo. Ademais, sua arguição pode ter convencido o ministro responsável, que sinaliza positivamente ao pleito, por se tratar de encaminhamento feito por quem é detentor de voz "autorizada", como costumam ser encarados, à época, os enunciados pertencentes aos homens de "ciência".

argumentação a favor do prolongamento da estrada de ferro para Cabedelo, "coincidindo" com o projeto dos conservadores, poderia significar que ele estaria a obedecer ordens "superiores" de seus chefes imediatos.

Elucubrações à parte, o certo é que há um momento a partir do qual não há dúvida sobre o vínculo referido. Em discurso proferido pelo deputado Anízio Salatiel em setembro de 1885, no qual leva a efeito um encarniçado debate com deputados liberais paraibanos, lê em plenário o telegrama expedido por um de seus adversários, publicado num dos jornais da capital do Império: *"da Corte annunciam que foram reintegrados os engenheiros Justa Araújo e Castilho, e que vai ser construido o prolongamento para o Cabedello. Estes factos constituem verdadeiros desastres para a Província"*<sup>209</sup>

Comentando um dos fatos mencionados no telegrama, Anízio Salatiel esclarece: *"a reintegração do Dr. Justa foi um acto de justa reparação feito a esse digno e intelligente engenheiro (...) contra a demissão injusta e acintosa por motivos politicos, porque elle me deu o seu voto na última eleição geral"*. E em reação a vozes no plenário que gritam - Oh! Oh!, o deputado interroga se os *"nobres deputados"* gostariam de ter a prova dessa sua afirmação. Se afirmativo, irá dá-la.<sup>210</sup>

De acordo com o deputado, a demissão daqueles profissionais é uma reação de políticos de sua terra, que atribuem suas freqüentes derrotas *"aos poucos empregados conservadores, que restavam, pelo que exigiam a sua demissão e remoção, as quaes conseguiram (...)"*. E citando exemplos: *"a última derrota foi atribuída aos poucos empregados da estrada de ferro, e para limpá-la desses infieis, era preciso principiar pelo digno engenheiro fiscal"*. E mais: *"demitido o Dr. Justa, entrou o seu ajudante em exercicio [referência ao Dr. Castilho], e immediatamente um dos chefes liberaes da capital impoz-lhe a demissão de todos os empregados conservadorss da estrada de ferro; mas esse brioso e independente funcionário repelliu a insinuação, e foi demittido também (apartes da bancada Liberal)"*.<sup>211</sup>

Cabe aqui algumas indagações. O fato de o deputado Anízio Salatiel referir-se aos *"poucos empregados conservadores que restavam"* na estrada Conde D'eu não seria

<sup>209</sup> Citado em Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, em discurso proferido em 15 de setembro de 1885. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1885, p. 241.

<sup>210</sup> Cf. Idem.

<sup>211</sup> Cf. Idem, p. 242

indício de que eles teriam existido em maior número? Esses poucos empregados, seriam tão poucos assim, já que perfazem número suficiente para decidir uma eleição? Dúvidas à parte, o que importa é a confirmação de que as lideranças conservadoras da província contam com correligionários na estrada de ferro Conde D'eu, a começar pelo engenheiro fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo, o que por sua vez torna evidente que a companhia inglesa sofre ingerências políticas na Paraíba, servindo de cabide de emprego para o partido no poder nessa ou naquela conjuntura. No caso, a reação dos liberais no começo dos anos 1880 é compreensível, uma vez que estão no poder há algum tempo e precisam minar as bases de sustentação política de seus adversários. Ora, sendo a estrada de ferro Conde D'eu uma dessas bases, fruto da ingerência política na contratação do pessoal da ferrovia, advém daí a reação referida.

O deputado Anízio Salatiel, após argumentar que os liberais, com essas demissões, não têm outra pretensão senão preparar o distrito eleitoral a que pertence (capital e áreas adjacentes) para as próximas eleições gerais - já ocorridas no momento em que fala, sendo reeleito mais uma vez -, dá a entender que não compreende o porquê dessas demissões, conquanto a *"companhia estrangeira, quando montou o serviço com o pessoal, empregou indistintamente conservadores e liberaes. Sendo nomeado agente da estação mais importante da capital um liberal e como este muitos outros"*. Já o deputado Dantas Goes (liberal paraibano), que o aparteia nesse momento, não contesta que tenha havido contratações tanto de conservadores quanto de liberais, mas deixa claro que tais contratações ocorrem por *"ordem da Corte"*. Ao que o deputado Anízio Salatiel retruca: *"pouco importa que a ordem fosse daqui, o que é certo é que foram nomeados conservadores e liberaes sem distinção de cores políticas"*.<sup>212</sup>

Tem-se a confirmação, com essas falas, que a estrada de ferro Conde D'eu não tem autonomia para decidir sobre o seu corpo de funcionários, conquanto a nomeação desse ou daquele empregado já vem pronta da capital do Império. Se é certo que as nomeações dos empregados dessa estrada são determinadas na Corte, fossem eles liberais ou conservadores, isto é mais uma evidência do tráfico de influências a que acima fiz alusão. Destarte, tudo leva a crer que cada nomeação representa o atendimento a um pedido de "favor" vindo da província ou articulado ali mesmo naquele centro de poder.

Certo cronista paraibano, recordando a cerimônia de inauguração da estrada de ferro Conde D'eu, esclarece que se faz presente, dentre outros, o "grande amigo do barão"<sup>213</sup>, major Carlos Auxencio Monteiro da Franca (...), grandemente devotado ao serviço da estrada, no qual permaneceu sem dele se afastar um dia e que foi retirado da gerência do 'Jornal da Paraíba', órgão de seu partido [Conservador], para exercer as funções de chefe do tráfego" da aludida estrada<sup>214</sup>. O cronista esclarece ainda que ele é nomeado por indicação do seu chefe político Dr. Silvino (o amigo "barão"), como o chamam na intimidade, que é o primeiro advogado da referida estrada<sup>215</sup>.

Há evidências claras de que a estrada de ferro Conde D'eu é fortemente marcada por interesses de grupos e/ou lugares e, em especial, pelas disputas políticas que os envolvem. Radicalizando esta assertiva poder-se-ia afirmar que ela é gerenciada pela "pequena" política local (leia-se politicagem). Basta considerar que o barão do Abiaí, indiscutivelmente o grande "cacique" da política paraibana em toda a década de 1880, tem a

---

<sup>212</sup> Cf. Idem.

<sup>213</sup> Referência ao barão de Abiaí, chefe do partido Conservador na década de 1880. Trata-se de Silvino Elvidio Carneiro da Cunha (irmão do deputado Anizio Salatiel), o "maior proprietário de terras da Paraíba" e "representante dos agricultores do litoral açucareiro", "enobrecido" com o título referido no ano de 1889 (CF. LEVIN, Linda. *Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar*. Tradução de André Villalobos. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 195). Analisando a "hierarquia nobiliárquica" do Império, um autor esclarece que os títulos de Barões "são (...) tradicionalmente reservados para os grandes proprietários rurais, particularmente aqueles que se distinguem por seu poder e riqueza mas não (...) por seu pertencimento à elite política" (CF. CARVALHO, José Murilo de. *Op. Cit.*, p. 20). Creio que o chefe do partido Conservador na Paraíba não se enquadra nessa caracterização, conquanto o barão do Abiaí, além de grande proprietário e chefe político, é proprietário de um jornal diário e portador de diploma universitário.

<sup>214</sup> Reclamações feitas em um jornal liberal, poucos meses após a Proclamação da República, dão conta de que os empregados da empresa não estão nada satisfeitos com esse chefe de tráfego, pois "cansados de sofrer injustiças e violências exercidas contra eles", praticadas exatamente por esse alto funcionário, "abandonam seus lugares". Esse chefe de tráfego é Carlos Auxencio, "creatura do Sr. barão do Abiaí (...), que por intermédio daquele Sr. exerce sobre os empregados as suas pequenas vinganças partidárias (...)" (CF. "E. Ferro da Borborema" (editorial) In *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*. Parahyba do Norte, 9 de fevereiro de 1890, p.1). Não bastasse a pertinência da denúncia, haja vista o editorial do dia 9 ter sido motivado pelo recebimento de um telegrama da estação dos Reis, informando que "estacionários e telegraphistas das estações de Guarabira, Sapé e Reis abandonaram as respectivas estações em virtude de violência e injustiças que tem sido com elles praticadas" (CF. "E. Ferro Borborema". In *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*. Parahyba do Norte, 8 de fevereiro de 1890, p.3), há ainda a considerar que o jornal confirma o vínculo entre o barão do Abiaí e o chefe do tráfego, tal como rememorado pelo cronista acima. E a julgar pelas datas, isto é, a da inauguração da Conde D'eu (começo dos anos 1880) e a da denúncia referida (fevereiro de 1890) aquele chefe de tráfego passa muitos anos no cargo, sempre sob às ordens do Sr. barão do Abiaí, o que confirmaria a informação do cronista de que Carlos Auxencio é tão "devotado ao serviço da estrada" que até sua morte não se afasta dele um único dia.

<sup>215</sup> Cf. MOURA, Francisco Coutinho de Lima. *Reminiscências: figuras e fatos de antanho - 1940-1946*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1946, p. 113 (3º volume).

seu dispor alguns dos postos-chave da companhia, a exemplo do mencionado chefe de tráfego, sem falar que ele próprio ocupa, durante a década referida, um desses postos, o de advogado da estrada de ferro. Aliás, cargo que acumula com outro importante cargo da administração provincial, dando muito o que falar a forma como se comporta diante dos mesmos.

Em 1883, por exemplo, vem a público um sério escândalo. Na ocasião, Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, o futuro barão do Abiaí, é ao mesmo tempo advogado da estrada de ferro Conde D'eu e inspetor da Alfândega da província, isto para não falar em sua condição de chefe do partido Conservador e proprietário do Jornal da Parahyba, órgão de imprensa totalmente devotado à causa desse partido. O pivô das denúncias contra Silvino Elvídio é o deputado J. Basson, liberal piauiense e ex-presidente da província da Parahyba. Dirigindo-se ao plenário da Câmara, esse parlamentar profere um discurso em que procura desabonar por completo a imagem do referido homem público paraibano. Na verdade, esse discurso é um amplo libelo contra a conduta desse "homem público" à frente da repartição que administra, não poupando críticas a respeito, denunciando uma a uma as irregularidades ali praticadas. Dentre as inúmeras denúncias, a que mais compromete o chefe político paraibano diz respeito à incompatibilidade entre os cargos de inspetor da Alfândega e advogado da estrada de ferro Conde D'eu. Um inspetor da Tesouraria da Fazenda na Paraíba acusa: *"os negócios particulares, entre outros os que derivam de seu emprego de advogado da empresa da estrada de ferro Conde D'eu e que, a meu ver, é incompatível com a de inspetor da Alfândega, são a causa desse abandono, em que se acha a repartição, confiada à sua direcção"*<sup>216</sup>

Mas esses cargos não seriam incompatíveis apenas porque o inspetor teria abandonado a repartição em função de seu emprego como advogado da estrada de ferro; mais que isso, eles seriam incompatíveis porque na qualidade de inspetor ele estaria fazendo concessões aduaneiras para esse seu "patrão". O mesmo inspetor fazendário volta à carga: *"devo dizer a V. Ex. [dirigindo-se à autoridade competente] que tive sobre a minha mesa uns despachos de 9 e 31 de dezembro findo [de 1882], e por mim mesmo verifiquei que alguns*

<sup>216</sup> Cf. Ofício do inspetor Rodolpiano Padilha, da "tesouraria da Fazenda da Parahyba", despachado em 20 de fevereiro de 1883 ao então ministro da Fazenda, visconde de Paranaguá. Discurso de J. Basson, proferido em 9 de junho de 1883. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, Tomo 2, p. 98.

*delles, apresentados em julho do ano passado, por Wilson Sons & Comp. [nome do empreiteiro inglês contratado para construir a estrada], representante da referida empresa, distribuídos, processados e pagos em dezembro, sem incluir-se no cálculo importância alguma de armazenagem; o que prova que as mercadorias não entraram para a Alfândega, e que foram entregues independentemente do pagamento de direitos, justamente em julho, quando foram apresentados os despachos.*<sup>217</sup> Citando esse e inúmeros outros documentos, todos publicados em anexo ao seu próprio discurso, o deputado piauiense está de acordo com a decisão de confiar a Alfândega da Parahyba a uma nova direção, dando a entender que é uma medida justa porque as denúncias indicam a pura verdade.

Há indícios de que as denúncias parecem procedentes, uma vez que, sendo do partido Conservador, talvez não merecesse confiança qualquer parecer ou julgamento contra o inspetor da Alfândega da Paraíba vindo da parte dos liberais. Ocorre que na esfera nacional, os pareceres emitidos contra Silvino Elvídio Carneiro da Cunha são de responsabilidade de membros do próprio partido a que pertence o acusado, a exemplo dos pareceres do "Sr. Dr. Azevedo Castro", da **Procuradoria Fiscal do Tesouro**, e do Conselheiro Menezes e Souza, da **Diretoria Geral do Contencioso** (uma instância importante do **Tesouro Nacional**). O fato é que esses pareceres, confirmando as acusações, são de destacados membros do partido Conservador, informação ratificada por vários parlamentares presentes no plenário<sup>218</sup>.

Outro posto-chave a indicar que a estrada de ferro Conde D'eu é gerenciada pela "politicagem" local é o de engenheiro fiscal, a respeito do qual já disse alguma coisa acima. A rigor, é um cargo contrário aos interesses das estradas de ferro, conquanto existe para fiscalizá-las. Assim, a figura do engenheiro fiscal deveria ser uma **persona** pouco apreciada pelas administrações ferroviárias, já que sua função é verificar se os trens estariam realmente "andando na linha", ou seja, se o serviço estaria sendo realizado a contento, conforme os regulamentos consignados em Lei. Até porque, o cargo não pertence à estrutura funcional das estradas de ferro. Sejam elas públicas ou privadas, ele representa um poder externo a essa estrutura funcional, haja vista que é um órgão fiscalizador pertencente à burocracia estatal. Mas apenas em princípio ele poderia ser assim representado. No dia a dia das estradas de ferro a coisa é diferente.

---

<sup>217</sup> Cf. *Idem*, p. 99

<sup>218</sup> Cf. *Idem*, pp. 92-93.

Na Paraíba, por exemplo, tudo leva a crer que o cargo de engenheiro fiscal não é marcado por esse princípio. Durante a década de 1880, em especial, o cargo é praticamente de um partido ou dos que o lideram na província. No caso, os que lideram o partido Conservador.

No mesmo jornal em que é feita a denúncia, a partir de um telegrama de alguns empregados da estrada de ferro Conde D'eu (já citado acima), de que estariam sendo perseguidos pelo "*chefe de tráfego*" por determinação do barão do Abiaí, também há a denúncia de que essa perseguição tem o "*aplauso*" do engenheiro fiscal, Antônio Gonçalves da Justa Araújo, "*mera figura de encher número*". O autor da denúncia (o editorialista) deixa claro que por não cumprir a contento suas funções é que ocorre irregularidades como a que se segue: "*não há na estrada um só empregado que receba os seus vencimentos pela tabella approvada pelo governo, figurando entretanto nas contas da companhia o pagamento integral; que além disso os estacionários accumulam os logares de telegraphistas, sem que por isso percebam as vantagens dessa accumulção*". E mais: "*a sordidez da companhia chega a ponto de, quando vaga algum logar, o põe em leilão, sendo preferido aquelle que o exercer por menos*". Entretanto, tais irregularidades poderiam ser evitadas, bastando, para isso, que o engenheiro fiscal fosse de verdade e não um "*empregado que tem título*", haja vista sua condição de "*assalariado da própria companhia*".<sup>219</sup>

É evidente que o engenheiro fiscal, sendo um funcionário do governo, não poderia ser um empregado da companhia, pelo menos não oficialmente. A pergunta é inevitável: estaria o engenheiro Justa Araújo recebendo propina da companhia para não fiscalizá-la a contento ou para fechar os olhos às irregularidades ali praticadas? Infelizmente as fontes não confirmam esta hipótese. Todavia, parecem confirmar uma certa indulgência desse empregado do governo para com a companhia estrangeira, não raras vezes saindo em sua defesa contra os que a criticam, conforme os exemplos que seguem.

O primeiro exemplo tem lugar nos meses iniciais da República.<sup>220</sup> Determinada

<sup>219</sup> Cf. "E. Ferro da Borborema" (editorial). In. *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 9 de fevereiro de 1890, p. 1.

<sup>220</sup> É sintomático o fato de que muda a forma de governo mas o Sr. Justa Araújo continua no cargo. Sendo mais sintomático ainda o fato de que, com o advento do novo regime, o governo então nomeado é egresso do partido Conservador, recém extinto, com fortes laços políticos com os irmãos Carneiro da Cunha, tanto com o "barão" quanto com seu irmão deputado. Refiro-me à nomeação de Venâncio Neiva, cujo cargo de Magistrado, exercido até o dia dessa nomeação, ele obtivera como "resultado" dos laços políticos referidos,

locomotiva apresenta um problema técnico poucos quilômetros após ter dado partida da capital, o que obriga o maquinista Victalino a recuar o trem até a estação central, com o conseqüente incômodo para os passageiros, que têm de esperar 50 minutos até que seja organizada uma nova partida. Os jornais locais, como de costume, comentam o acontecido, culpando a administração da companhia pelos péssimos serviços que são prestados à Paraíba. Defendendo-se das acusações, seu superintendente não tem dúvida, o culpado pelo atraso teria sido o maquinista, que, com *"5 anos de experiência nesta companhia, devia ter sabido evitar a falta sem voltar para a estação central, pelo que tenho reduzido os seus vencimentos de cem mil réis para noventa mil réis mensais, e o chefe da locomoção o tem prevenido, que pela primeira falta igual a esta, que commeter, será rebaixado de machinista para foguista"*.<sup>221</sup>

Saindo em defesa da companhia, o engenheiro Justa Araújo rebate as críticas feitas nos jornais, nos quais *"algumas pessoas vivem a gritar constantemente contra faltas, quasi todas elas imaginárias da companhia (...)"*. Dirigindo-se ao governo do Estado, ele informa: *"tendo algumas gazetas, que se publicação nesta capital, noticiado com exagerações e mesmo inexactidões o incidente, aliás sem valor e importância alguma, do trem, que partiu demorado da estação central (...) no dia 18 do corrente mez (...) julgo conveniente enviar-vos cópia junta do officio, que hoje me dirigiu o Superintendente da companhia (...) a fim de que possais avaliar devidamente dessas acuzações systemáticas e sem fundamento contra a administração da estrada, que, justiça seja feita, tem sido solícita no cumprimento de deveres, punindo severamente seus empregados pela mais leve falta"*.<sup>222</sup>

A constatação não deixa de ser óbvia. O engenheiro faz uma defesa explícita da companhia contra os que a acusam de prestar péssimos serviços à Paraíba. No exemplo mencionado, não se dá ao trabalho de investigar as *"acuzações systemáticas"* que os jornais da capital lançam contra a companhia. Contenta-se com o ofício que a superintendência lhe enviara e assina em baixo a decisão dessa superintendência de punir *"severamente seus empregados pela mais leve falta"*, a exemplo do *"machinista victalino"*, que é punido por

---

não sendo demais lembrar de sua amizade pessoal com o deputado Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, de quem também *"era compadre"* (Cf. LEVIN, Linda. Op. Cit., p. 195)

<sup>221</sup> Cf. Ofício do Superintendente da estrada de ferro Conde D'eu ao *"Illustre cidadão"* Antônio Gonçalves da Justa Araújo. "Escritório da Superintendência da estrada de ferro Conde D'eu", em 21 de janeiro de 1890. In *Arquivo Histórico da Paraíba*, Documentos Manuscritos, cx. 004.

<sup>222</sup> Cf. Ofício do engenheiro fiscal ao *"Illustre cidadão"* Dr. Venâncio Neiva, M.D. Governador deste Estado". Expedido pelo escritório do engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu em 21 de janeiro de

não saber lidar com uma máquina que pifara no meio do caminho.

Em outro exemplo, ocorrido alguns anos antes, o engenheiro fiscal intima a companhia Conde D'eu a pagar uma multa de um conto de réis em virtude de um descarrilamento de um *"wagon, que fazia parte de um trem de lastro, entre as estações de Cachoeira e Mulungu, por não terem sido tomadas as cautelas indispensáveis à segurança da estrada e dos que transitam nos trens (...)".* A multa, lavrada nos termos acima, parece constranger o engenheiro fiscal. É que ela é uma imposição do governo da província, como ele próprio reconhece, deixando transparecer que a executa porque o cargo obriga a isso. No mesmo ofício em que comunica, ao *"M.D. Presidente da Província"*, a aplicação da multa pela razão acima aduzida, dá a entender que a companhia não é merecedora de tal punição: *"Devo dizer a V. Excia, como engenheiro fiscal da mesma estrada, que esta oferece todas as garantias de segurança, não só pela solidez das suas obras d'arte, como pela excelente construção da via permanente a juízo dos mais abalizados profissionais (...). O descarrilamento de trem de lastro pode dar-se em todas as estradas de ferro por qualquer circunstância (...), e isso não depõe contra a segurança da linha".*<sup>223</sup>

Dentre as inúmeras cláusulas contratuais que estabelecem obrigações relativas à companhia, uma delas (*"Cláusula 6ª do Contracto Provincial de 6 de setembro de 1878"*), estabelece que é dever da companhia prevenir-se contra acidentes provocados por animais no leito da estrada, construindo, por isto mesmo, cercas ao longo de todo o percurso. Ora, se é certo que o descarrilamento referido é provocado por um animal que se *"achava no leito da estrada"*, segundo informações da própria superintendência da companhia ao engenheiro fiscal, o fato contradiz exatamente a alegação deste último de que *"nada depõe contra a segurança da linha"*. Mas a atitude do engenheiro fiscal é fácil de justificar. Afinal, não há *"desgraça alguma a lamentar, excepto as ligeiras contuzões de tres trabalhadores que , imprudentemente, saltarão dos carros na ocasião do desastre"*. De resto, *"semelhantes acontecimentos"* são *"difíceis de evitar"*, haja vista a *"ignorancia e imprudencia dos operarios"*.<sup>224</sup>

---

1890. In *Arquivo Histórico da Paraíba*, Documentos Manuscritos, cx. 004.

<sup>223</sup> Cf. Ofício de engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu ao Presidente da província, Antônio Herculano de Souza Bandeira, em 31 de março de 1886. In *Arquivo histórico da Paraíba*, Documentos Manuscritos, cx. 067 (A)

<sup>224</sup> Cf. Ofícios do engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu ao Presidente da província, datados de 30 de

Creio que os dois exemplos citados demonstram claramente que o engenheiro Justa Araújo faz uma defesa explícita da estrada de ferro Conde D'eu. Talvez não se encontre, nos anais das estradas de ferro no Brasil, comprometimento tão sério de um engenheiro fiscal com a própria empresa que deveria fiscalizar. Com isto, não só o engenheiro Justa Araújo faz "vista grossa" às irregularidades por ela praticadas, não investigando-as como deveria, como sai explicitamente em sua defesa contra os que a denunciam.

O certo é que a partir de meados da década de 1880 já é público e notório o envolvimento do engenheiro Justa Araújo com um certo esquema político existente na província, não sendo novidade para ninguém tratar-se de homem de confiança e amigo pessoal do principal "cacique" ou mandatário de então, o futuro barão do Abiaí. Isto fica claro quando se rastreia a imprensa da época. Por toda a década de 1880, a imprensa simpatizante com a causa do futuro "nobre", vale dizer, a imprensa conservadora, só tem comentários elogiosos à competência profissional do engenheiro Justa Araújo. Na imprensa liberal, ao contrário, dificilmente será encontrado uma só palavra "dignificando-o".

Isto fica mais claro ainda quando relacionado à polêmica questão do prolongamento da estrada de ferro Conde D'eu para Cabedelo, a que já fiz alusão acima. É que o engenheiro Justa Araújo empenha-se pessoalmente nos estudos deste projeto de interesse dos conservadores paraibanos, sendo de sua "lavra" a justificativa, com argumentos de natureza técnica e econômica, que servem de suporte para os políticos e/ou letrados que saem em sua defesa, respectivamente nas casas parlamentares e na imprensa.

No Congresso Nacional, por exemplo, a mais ampla defesa desse projeto é levada a efeito por Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, em discurso proferido na Câmara dos Deputados em setembro de 1885. Na ocasião, ele combate um artigo de autoria de Dantas Goes, deputado paraibano pelo partido Liberal, o qual teria afirmado que o prolongamento para Cabedelo é um "*acto lesivo aos interesses da província que representa*". Rechaçando essa postura, ele prepara um extenso arrazoado com o fim de provar que seus adversários políticos estão equivocados. Para tanto, ancora-se o tempo todo no **Relatório dos Estudos do Porto da Capital da província da Parahyba**, enviado ao Ministério responsável em 4 de

---

março de 1886. São dois officios. No primeiro, o engenheiro fiscal comunica a ocorrência, com informações ainda sobre o que a teria motivado e as providências tomadas; no segundo, notifica o cumprimento da ordem "*imposta por essa presidência*", de multar a companhia, responsabilizando-a pelo ocorrido. In Setor de Documentos Manuscritos - período Imperial. *Arquivo Histórico da Paraíba*. Cx. 067 (A)

julho de 1884. Seu autor, que não é outro senão o engenheiro fiscal Justa Araújo, indica o quanto este engenheiro está enredado com o partido Conservador da Paraíba no tocante à defesa do ramal ferroviário para Cabedelo. Chama a atenção o fato de que o deputado Carneiro da Cunha não só baseia sua argumentação nos estudos realizados pelo engenheiro do governo como pede licença à Câmara para ler em plenário o relatório onde esses estudos estão registrados.<sup>225</sup>

Dada sua condição de engenheiro fiscal, talvez aquele profissional não devesse realizar ele próprio os estudos ditos "competentes" em prol do prolongamento para Cabedelo. Afinal, o projeto é dos conservadores da província e defendê-lo tão abertamente, como o faz o engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D'eu, é no mínimo comprometedor, ainda mais ao se constatar que os membros do partido Conservador na Paraíba, ao fazerem a defesa do referido ramal, recorrem à sólida argumentação de quem tem "autoridade" para opinar a respeito, isto é, se valem das explicações de natureza técnica e/ou econômica elaboradas por aquele profissional.

Depois de tantos embates envolvendo liberais e conservadores em torno do ramal ferroviário para Cabedelo, sua construção é autorizada pelo governo Imperial em 1887 - autorização consignada em Lei através do Decreto 9764 de 14 de julho, que garante juros de 6% sobre o capital de 800 contos de réis -, sendo finalmente inaugurado em 25 de março de 1889<sup>226</sup>. Todavia, poucos meses antes da inauguração desse ramal, a polêmica não está de todo terminada, a exemplo da que envolve a imprensa partidária da província em torno de certo pedido de indenização. Indenização que tem como protagonistas, de um lado, a firma Santos Gomes & C<sup>o</sup> (fábrica de sabão), a reclamar contra o preço estipulado pela desapropriação de áreas de sua propriedade por ocasião da construção do referido ramal e, do outro, a estrada de ferro Conde D'eu, através da Casa Wilson Sons & C<sup>o</sup>, representante do empreiteiro inglês responsável pela obra. Como é de se esperar, os jornais dos partidos Liberal e Conservador saem em defesa de cada uma das partes em litígio: o primeiro abraça a causa de Santos Gomes & C<sup>o</sup>; o segundo, de Wilson Sons & C<sup>o</sup>.

<sup>225</sup> Cf. Discurso de Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 15 de setembro de 1885. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1885, pp. 242-246

<sup>226</sup> Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit., p. 347.

A Gazeta da Parahyba, jornal de feição Liberal, não assume ele próprio a causa com a qual simpatiza, deixando que os interessados façam sua defesa. Assim, abre suas páginas para que os representantes da firma mencionada possam se manifestar livremente, fazendo uma defesa pública de sua causa. Daí a longa matéria que leva a assinatura dos que se dizem prejudicados pela estrada de ferro Conde D'eu. Lutando para conseguir uma indenização que consideram "*devida*", haja vista a desapropriação dos terrenos e benfeitorias "*localizados no lado posterior de sua fábrica e armazéns*", que teriam sido suprimidos para dar passagem aos trilhos do ramal de Cabedelo, Santos Gomes & C<sup>o</sup> deixam claro que vão a juízo por estarem esgotadas as possibilidades de um acordo com o Sr. Samuel Agnew, representante do empreiteiro do referido ramal<sup>227</sup>.

Comparecendo as partes em litígio perante um "*juízo arbitral*", o resultado inicial não teria sido nada promissor para Santos Gomes & C<sup>o</sup>. É que os peritos da parte da companhia indenizadora e do governo avaliam em três contos de réis o valor dessa indenização, quantia que fica muito aquém da estipulada pelos "*dous illustres profissionaes*" contratados pela firma solicitante, os engenheiros João Claudino de Oliveira Cruz e José Dias Maynard, que "*em bem reduzido relatório, com rasões tiradas das sciências exactas e da disposição da lei que rege a materia avaliaram a (...) indenisação na quantia de vinte contos novecentos e poucos mil réis*"<sup>228</sup>.

Sentindo-se injustiçados pela avaliação feita pelos peritos da parte contrária, Santos Gomes & C<sup>o</sup> desabafam: "*teríamos resignação bastante para passar em silêncio a injustiça que se nos fez, se houvesse causa justa para não duvidarmos da seriedade do Sr. Justa Araújo e dos seus companheiros* [referência ao árbitro da parte do governo e aos da companhia Conde D'eu], *que já são todos reconhecidos como homens incapazes de independência*". Este julgamento vem de encontro a uma afirmação anterior, qual seja, a de que naquele juízo arbitral "*representou-se a primeira scena do escândalo que alguns potentados da infeliz Parahyba pretendem seja consumado*"<sup>229</sup>. Na verdade, Santos Gomes & C<sup>o</sup> se referem especificamente ao fato de que os peritos nomeados pela companhia ferroviária, José da Silva Neves Junior e Antônio da Costa Monteiro, e o da parte do governo, o

<sup>227</sup> Cf. "A indemnisação Santos Gomes & C<sup>o</sup>". In *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*, Parahyba do Norte, 23 de fevereiro de 1889, p. 3

<sup>228</sup> Cf. *Idem*.

<sup>229</sup> Cf. *Idem*

engenheiro fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo, seriam pessoas da inteira confiança de Samuel Agnew, da casa Wilson Sons & C<sup>o</sup> (empreiteiro) e do barão do Abiaí, simultaneamente portador de quatro cargos importantes, primeiro vice-presidente da província, inspetor da Alfândega e advogado tanto da Conde D'eu quanto de Wilson Sons & C<sup>o</sup>. Daí a fala indignada dos suplicantes: "(...) *os dous peritos nomeados pela companhia são entidades por tal forma subordinadas ao Exm. Sr. barão do Abiaí, e o perito do governo está de tal forma adstricto aos interesses da companhia, que são até certo ponto seus próprios interesses, a ser impossível esperar delles uma resolução que não fosse dictada pela referido barão e pelo Sr. Agnew, desapropriador em nome da companhia Conde D'eu*".<sup>230</sup>

Um argumento bastante recorrente na fala dos suplicantes, conforme visto acima, reside na tentativa de deduzir a avaliação feita pelos peritos da companhia ferroviária a partir da constatação de que seriam simples "apaniguados" do barão do Abiaí, sendo público e notório a "somma de influência" deste último sobre aqueles. Segundo os reclamantes, "não se ignora" que um dos peritos, o Sr. Neves, é "compadre e amigo íntimo do barão, a quem serve de secretário particular", não esquecendo que também ocupa o cargo de "oficial de gabinete da presidência", cargo para o qual "foi nomeado pelo mesmo Exm. barão", sem dúvida um bom negócio para quem se "achava baldo de recursos e sem emprego algum". Por isto, os suplicantes, dirigindo-se à justiça e ao público paraibano, interrogam: "que conceito pode merecer um perito de tal jaez?" E quanto ao perito do governo, agiria ele com independência? Os suplicantes opinam que não. "Pois o Sr. Justa Araújo havia de avaliar contra a expectativa do barão, presidente da província que, com alguns traços de penna o embrulharia para a Corte, de maneira a perder elle a pingue papança [sentido figurado que traduz a idéia de emprego rentável] da estrada de ferro Conde D'eu?" Por isto, arrematam: "(...) *todos aqui bem sabem, que 500\$000 [quinhentos mil réis] mensaes dados pelo governo ao seu fiscal não são bastante para collocar-o em pé de independente dignidade*". E concluem afirmando, dentre outras coisas, que têm sido vítimas do "mais repugnante attentado contra o direito de propriedade, que deve estar a mercê das propinas e dos propinantes"<sup>231</sup>.

E a julgar pela reação do jornal do partido Conservador, cujo editor responsável, alguns dias depois, contesta a matéria assinada por Santos Gomes & C<sup>o</sup>, é

---

<sup>230</sup> Cf. Idem.

<sup>231</sup> Cf. Idem.

procedente a denúncia dos suplicantes de que o "*juízo arbitral*" diante do qual comparecem não teria passado de uma "*scena*" escandalosa, haja vista a "*somma de influência*" exercida por um dos potentados da terra (barão do Abiaí) na escolha dos "*peritos*" representantes da companhia ferroviária e do poder público. Sim, porque o editorial do **Jornal da Parahyba - órgão do partido Conservador**, é omissivo quanto ao escândalo a que se refere Santos Gomes & C<sup>o</sup>, ou seja, não nega a acusação de que os "*peritos*" da parte da companhia ferroviária e/ou do governo tenham sido escolhidos por indicação do barão do Abiaí, defensor dos interesses da companhia ferroviária contra os requerentes, já que atua como advogado dessa companhia. Assim, o editorial referido não contesta a acusação de que os "*peritos*" referidos são simples "*apaniguados*" do barão, de quem dependeriam para a manutenção dos cargos que ocupam na província. O editorial referido também não contesta a "*exposição de motivos*" contida no relatório preparado pelos "*illustres profissionaes*" contratados pelos suplicantes para atuarem como "*peritos*" na avaliação do pleito.<sup>232</sup> Aliás, uma "*exposição de motivos*" justificada como digna de crédito porquanto elaborada "*com rasões tiradas das sciencias exactas e da disposição da lei que rege a matéria*", não devendo, por isto mesmo, ser objeto de maiores contestações, já que os requerentes são de opinião que estão a defender um "*bom direito*".

Acontece que o mencionado editorial (talvez porque seu autor não disponha de elementos para contestar o "*bom direito*" alegado por Santos Gomes & C<sup>o</sup> ou não esteja em condições de desmentir as denúncias de escândalo no que se refere ao "*juízo arbitral*") passa ao largo de uma possível argumentação em torno do direito de propriedade ou prefere argumentar, num primeiro momento, sobre a importância das estradas de ferro como um dos "*mais poderosos elementos do progresso*", para mostrar, em seguida, que estão tentando obstacular a ação da "*primeira empresa propulsora do progresso material da província, que anhelamos ver feliz e engrandecida, porque lhe devemos o berço*". Essa empresa é a Conde D'eu e os que estão a barrar sua ação rumo ao "*progresso*" na Paraíba são os que insistem na indenização referida, da qual poderiam muito bem abrir mão. "*Mas infelizmente a ganância e o egoísmo, que antepõe os seus interesses privados ao bem da collectividade, ou antes que não enxergam utilidade senão n'aquillo, que lhe interessa directamente, são indifferentes às*

---

<sup>232</sup> Se é certo que o jornal conservador a que fiz alusão no texto "*lavra*" um protesto contra Santos Gomes & C<sup>o</sup>, saindo em defesa da Companhia Conde D'eu, não é menos certo a omissão a que também fiz alusão acima (Cf. "Parahyba" (Editorial). In *Jornal da Parahyba - órgão do partido Conservador*, Parahyba, 6 de março de 1889, p. 2.

*vantagens do nosso principal instrumento de progresso material e não perdem ocasião de fazer as mais absurdas exigências de indenização, sempre que a linha aproximar-se de suas valiosíssimas benfeitorias*<sup>233</sup>.

As argumentações de cada uma das partes em litígio são de natureza diametralmente opostas. Enquanto Santos Gomes & C<sup>o</sup> encaram a indenização solicitada como compensação pelos danos materiais causados pela passagem dos trilhos em terrenos e benfeitorias a eles pertencentes, dando a entender que não abrem mão do pleito por se tratar de um negócio considerado à luz do sagrado direito de propriedade, o editorial do Jornal da Parahyba, em seu protesto contra os requerentes, opta por uma argumentação de cunho moralista com apelos humanísticos. Assim, passa ao largo da discussão que envolve os preceitos de legalidade como parte da acusação de que há um atentado ao sagrado direito de propriedade, conforme defendido por Santos Gomes & C<sup>o</sup> em sua lógica utilitária; prefere, ao contrário, argumentar que os requerentes, motivados pela "ganância" ou pelo "egoísmo" são um entrave ao progresso da Paraíba, haja vista colocarem seus interesses particulares acima dos interesses coletivos.

E para provar essa "ganância" ou "egoísmo" da parte da firma paraibana, cita o exemplo do Ceará. Enquanto *"aqui se exige fabulosas quantias pela mais insignificante desapropriação"*, naquela província *"não raros proprietários renunciaram ao direito de indenização cedendo gratuitamente os seus terrenos para a passagem da linha férrea"*. Por isto, o editorial opina: *"quando n'aquella província, cujos filhos desejam vel-a dotada de todos os benefícios, abre-se franco caminho à marcha do carro triunphante da civilização, entre nós, é forçoso confessal-o, se lhe antepõe entraves por despeito e egoísmo"*.<sup>234</sup>

Santos Gomes & C<sup>o</sup>, no entanto, não se dão por vencidos. Voltando às páginas da **Gazeta da Parahyba**, jornal liberal simpático à sua causa, respondem ao editorial do jornal conservador acima referido. Dentre outras coisas, não aceitam o perfil que o editorial esboça, em termos éticos, relativamente aos seus adversários, não aceitando sua apresentação como *"homens desinteressados e de nobre proceder, que só visam o bem público e a prosperidade da terra que lhes foi berço"*. Daí a denúncia: *"(...) o Jornal metta a mão na própria consciência e confessará, que outros são os degenerados, (...) que em torpes*

---

<sup>233</sup> Cf. Idem.

<sup>234</sup> Cf. Idem

*especulações sem que lhes tenham sido desapropriados terrenos e valiosíssimas benfeitorias, teem visto passar para as suas mãos quantias consideráveis, a que a companhia poderia ter dado melhor applicação, ou teriam sido poupadas em bem do Thesouro Nacional, que afinal é quem paga".*<sup>235</sup>

Bate daqui, rebate dali, finalmente sai um acordo entre os contendores, ficando em 10 contos de réis a indenização solicitada por Santos Gomes & C<sup>o</sup>. Mas não se pense que esse acordo encerra o polêmico capítulo em torno do ramal de Cabedelo. É que além dos interesses imediatos dos contendores em si, isto é, Santos Gomes & C<sup>o</sup> e/ou do empreiteiro inglês - em torno dos quais aliam-se, respectivamente, liberais e conservadores -, há a considerar interesses outros, sem dúvida mais duradouros.

O fato é que por trás do polêmico ramal ferroviário duas forças se digladiam em uma autêntica queda de braços: de um lado, a estrada de ferro inglesa; de outro, os comerciantes da capital com o fim de incrementar o comércio de exportação e importação da província através do porto ali localizado, um porto de mar sobre o qual teria primazia; os comerciantes da capital, ao contrário, apostam no melhoramento do porto da capital, desejando, por assim dizer, que o comércio referido se realize ali mesmo, no porto (Varadouro) localizado às margens do rio que banha a cidade, o Sanhauá (afluente do Paraíba), com saída navegável para o mar.<sup>236</sup>

Temendo a concorrência do comércio da povoação (localizada a 18 quilômetros ao norte da capital), os comerciantes referidos e os que apoiam sua causa, a exemplo da imprensa liberal, trabalham a idéia (lugar-comum em todas as representações contra as pretensões de seus adversários) de que o incentivo à povoação de Cabedelo, aparelhando-se o porto ali existente, que passaria a operar em conexão com uma estrada de

<sup>235</sup> Santos Gomes & C<sup>o</sup>. "As desapropriações e o Jornal da Parahyba". In. *Gazeta da Parahyba - Folha Diária*. Parahyba do Norte, 10 de março de 1889, p. 3

<sup>236</sup> A primazia referida tem a ver com a constatação de que a companhia ferroviária requer autorização para construir em Cabedelo, às suas próprias expensas, uma ponte ou molhe que pudesse servir de ancoradouro à atracação dos navios chegados à Paraíba, isto em 1889. Certo jornal liberal não perdoa. Em um de seus editoriais, intitulado **Porto da Parahyba III**, opina que a "bacia do Varadouro", na capital, "presta-se (...) a um porto magnífico, podendo conter mais de cem navios". Considerando-o uma "obra de grande vantagem, não só para comodidade do comércio, como embelezamento e hygiene da capital", o jornal protesta contra a mudança do porto da província. Por isto afirma: "basta considerar tão-somente que, no Varadouro, o porto é do Governo, e em Cabedello, da companhia Conde D'eu, para que salte aos olhos de todos a posição humilhante em que vai cair o comércio da capital (...)". (Cf. "Porto da Parahyba III". In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 13 de setembro de 1889, p. 2)

ferro, poderia dotá-la de meios que a levariam a sobrepujar a capital da província, tornando-se ela própria a capital, situação com a qual não podem concordar. Em um órgão de imprensa lê-se que a conexão referida é uma idéia "*pouco sensata*". Isto porque, só admite que o prolongamento da estrada de ferro até Cabedelo, "*venha a ser algum dia de real necessidade*" se for "*como estrada de ferro de recreio, em direção a praias alegres e lindas, próprias para o uso de banhos de mar*", mas não como uma estrada ligada a um porto de mar. "(...) *Não é possível que tal se admita, sobretudo se attendermos a que a existencia do porto em Cabedelo importa a mudança para lá da capital da provincia*"<sup>237</sup>.

Em um artigo publicado no jornal **Tribuna da Imprensa**, do Ceará, intitulado "Discrição do porto da Província da Parahyba do Norte", transcrito na imprensa paraibana, lê-se: "*a companhia de estrada de ferro em Londres já tem dirigido minuciosas informações ao ministro da Marinha Inglesa, Board Of Trade, e a Associação de Lloyds, acompanhadas de plantas do (...) porto de Cabedello, e aqui no Brasil espera que dentro de pouco tempo estejam mudadas as repartições D'alfândega e outras fiscaes da capital da provincia para a povoação de Cabedello, de modo que possam cessar n'aquelle porto as responsabilidades de proprietários e capitães de navios e vapores sobre cargas, dando impulso ao estabelecimento de grandes casas importadoras e exportadoras em comunicação directa com a Europa*".<sup>238</sup>

O artigo causa indignação aos que se dizem defensores dos interesses da capital paraibana e de seu comércio contra a estrada de ferro inglesa e seu interesse no porto de Cabedelo. Daí o comentário: "*a linguagem e redacção daquella publicação de caracter inteiramente britanico, indica com clareza que provém ella do proprio escriptorio da estrada de ferro Conde D'eu (...)*". Daí também a idéia de transcrevê-la, "*a fim de que fiquem convencidos os incredulos de que o verdadeiro plano da companhia Conde D'eu é mudar a capital da provincia para o Cabedello*". Por isto, antes de iniciar sua transcrição, o redator do comentário acima ainda interroga: "*Tinham ou não razão aquelles que se oppunham ao prolongamento da estrada de ferro para aquella povoação com receio de que se viesse a dar mais tarde a mudança da capital?*"<sup>239</sup>.

<sup>237</sup> Cf. "Porto da província" (editorial). *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 2 de agosto de 1889, p. 1.

<sup>238</sup> Artigo publicado na imprensa cearense em outubro de 1889 e transcrito na imprensa paraibana cerca de um mês depois. Cf. "Porto de Cabedello" (editorial). *Gazeta do sertão*, Campina Grande, 8 de novembro de 1889, p. 2.

<sup>239</sup> Cf. Idem.

Tudo leva a crer que este último argumento não passa de um jogo verbal ou uma estratégia discursiva para angariar o mais amplo apoio à causa dos comerciantes da capital. Sem dúvida, constitui um argumento forte alegar que a criação do porto de Cabedelo, conectado à estrada de ferro Conde D'eu, levaria a uma mudança da capital para a zona portuária. É evidente que da parte da estrada de ferro Conde D'eu há um nítido interesse em estabelecer, em Cabedelo, uma base sólida para o comércio de exportação e importação na província, inclusive porque aí se poderia fazer comércio direto com a Europa, sem a intermediação de Pernambuco, o que lhe beneficiaria diretamente. Mas entre esse interesse e o que lhe é atribuído pelos seus adversários, de que estaria nos seus planos mudar a capital da província, há uma grande distância. Até porque, ela não teria nada a lucrar com essa mudança. Afinal, o porto de Cabedelo não teria merecido maiores atenções por parte da companhia caso não existisse a perspectiva de ligar-se à capital por via férrea.

A prova de que os adversários da estrada de ferro, ao acusarem-na de querer mudar a capital da província, não passa de uma estratégia discursiva, pode ser buscada na constatação de que não se fala mais no assunto quando da criação efetiva do referido ramal ferroviário, inclusive porque em nenhum momento Cabedelo deixa de figurar como uma espécie de apêndice da capital.

## CAPÍTULO IV: VISÕES DA MODERNIDADE URBANA: A EXPERIÊNCIA NORTISTA

### 1. Conceituando a cidade moderna: limites e perspectivas da experiência nortista

Cabe inicialmente a formulação de um problema. Trata-se de considerar que a idéia de modernização, em relação ao espaço-tempo contemplados neste trabalho, não pode ser associada à idéia de vida agitada e/ou ritmo frenético das metrópoles de então. Sim, a experiência moderna na região em estudo não se expressa em termos de vida metropolitana, a exemplo do que ocorre pioneiramente nas duas maiores cidades do século XIX, Londres e Paris. São inúmeros os registros relativos a essas duas cidades, a partir de meados do período oitocentista, como centros urbanos colossais, cujas artérias centrais são invadidas cotidianamente por verdadeiras multidões de transeuntes, imprimindo-lhes um ritmo típico de cidades que têm pressa.

Em se tratando de Londres, por exemplo, gostaria de chamar a atenção para certas imagens da literatura oitocentista, que a retratam como uma cidade gigantesca e tenebrosa, a exemplo das que, seguindo os passos de Dickens décadas antes, nos foram legadas por George Gissing na década de 1880. Interpretando-o, Raymond Williams demonstra que para esse autor a imagem da cidade traduz-se enquanto uma força avassaladora, proveniente da constatação de que a multidão se constitui como uma *"coisa única"*, prevalecendo seu *"caráter indiferenciado"*. Com isto, *"o indivíduo era a pessoa que tinha de escapar, ou tentar escapar, daquela massa repulsiva e degradante"*.<sup>1</sup>

Muito antes, já Engels pensara de forma parecida ao manifestar suas impressões sobre a cidade de Londres dos anos 1840, por ele considerada uma *"concentração colossal"*, não sendo pequeno o preço a pagar para que pudesse contar com todos os *"milagres da civilização"*, preço que tem a ver com a perda da *"melhor parte de sua humanidade"*, expressa no isolamento brutal a que se submete cada indivíduo. Segundo Engels, *"até a própria*

---

<sup>1</sup>Cf. WILLIAMS, Raymond. Op. Cit., pp. 300-301. Para além do exemplo citado, vai aqui uma sugestão: a leitura de todo o capítulo 19 deste livro, intitulado *Cidades de Trevas e de Luz*. Sugiro, ainda, a leitura do pequeno livro de Maria Stella Bresciani intitulado *Londres e Paris no Século XIX: o Espetáculo da Pobreza* (8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994), em especial a parte relativa a Londres no capítulo intitulado *A Descida aos Infernos*, no qual a autora retrata, com base em visões do século XIX, como vai sendo construída a chamada "teoria da degeneração" relativa às massas urbanas empobrecidas.

*multidão das ruas tem, por si só, qualquer coisa de repugnante*". Isto porque, as pessoas que a compõem *"cruzam-se apressadas como se nada tivessem em comum, nada a realizar juntos (...)"*, não ocorrendo a ninguém *"a idéia de conceder ao outro um olhar sequer."* E quanto maior o número de indivíduos no reduzido espaço da rua maior a *"indiferença brutal"* que os atinge e mais *"repugnantes e chocantes"* seus interesses particulares como parte de seu *"isolamento sensível"*, sendo esta uma verdade válida não só para Londres mas para todas as grandes cidades.<sup>2</sup>

O sociólogo George Simmel, ao expor suas idéias sobre o assunto no começo do século XX, é outro que nos lega uma visão nada promissora acerca da vida metropolitana tal como a percebe em seu tempo. Parafraseando-o, um intérprete brasileiro do sociólogo demonstra que, para este último, os indivíduos submetidos aos efeitos da vida metropolitana têm sua personalidade alterada em razão dos ritmos acelerados aí existentes. Também demonstra, ainda parafraseando Simmel, que o *"fundamento psicológico"* a partir do qual se funda a *"individualidade da metrópole"* é denominado pelo sociólogo alemão de *"intensificação da estimulação nervosa"*, individualidade que tem a ver com o corre-corre próprio do cotidiano nas grandes cidades. Daí a fala do intérprete: *"A individualidade própria das metrópoles se forja no burburinho das ruas, como resultado de estimulações nervosas provocadas por mudanças rápidas e caracterizadas pela percepção estreita dos contrastes, dos detalhes, das diferenças"*.<sup>3</sup>

Em se tratando de Paris e de sua representação enquanto experiência moderna associada à idéia de vida metropolitana, não é preciso procurar muito, basta lançar olhos sobre a Paris do Segundo Império na ótica de um de seus contemporâneos, o poeta Baudelaire, em especial quando este poeta da modernidade é visto pelas lentes de um intérprete do porte de Walter Benjamin. O fenômeno da multidão na rua, por exemplo, ganha aos olhos do poeta uma dimensão toda especial. É que o fenômeno não só indica um novo estilo de vida, próprio da cidade grande já no século XIX, com o corre-corre característico dos milhares de transeuntes que afluem às ruas todos os dias, como indica que ele se dá, aos olhos do poeta, como espetáculo capaz de provocar um *"efeito inebriante"* sobre todos os que vivenciam essa

---

<sup>2</sup> Cf. ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Tradução de Rosa Camargo Artigas e Reginaldo Forti. São Paulo: Global, 1985, pp. 35-36

<sup>3</sup> Cf. RAMINELLI, Ronald. "História urbana". In CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (Orgs.) *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p.194

experiência. Mas, bem entendido, o poeta, apesar de se deixar levar por esse "fascínio", não teria perdido de vista a "terrível realidade social", pois se a massa é um véu que mascara essa "terrível realidade", há momentos em que esta última se apresenta sem qualquer disfarce, a exemplo das praças que sempre populosas se esvaziam quando tornam-se palcos de combates<sup>4</sup>.

Em todo caso, ao contrário de Victor Hugo, que se contentava em contemplar a multidão à distância, através da meditação em um lugar solitário e em "comunhão com a natureza" (referência ao Victor Hugo de **Os Trabalhadores do Mar**, cujo personagem central se mantém em meditação durante horas, sentado num recife totalmente alheio ao mar que se agitava, com a subida da maré, e que irá encobri-lo sem deixar rastros), Baudelaire prefere os "milhares de encontrões" que atinge o "transeunte no tumulto de uma cidade". Assim, "Baudelaire não se sentia movido a se entregar ao espetáculo da natureza", preferindo o espetáculo da multidão em movimento, mas de uma multidão de onde é possível destacar a figura de flâneur, esse passeante da modernidade, capaz muitas vezes de enxergar a cidade sem disfarces<sup>5</sup>.

Ainda sobre o fenômeno da multidão em Baudelaire, vale a pena chamar a atenção para o poema de sua autoria intitulado **A uma Passante**. Interpretando-o, Walter Benjamin deixa claro que a multidão, tal como retratada ali, é uma componente da cidade grande que provoca choque, impacto, deixando aturdidos os que sofrem seus efeitos. O soneto mostra como o amor que um poeta sente por uma passante, amor à primeira vista, é um amor impossível. Trata-se da imagem de uma majestosa mulher. Mas eis que seu amor já não é "tanto um amor à primeira vista quanto à última vista", pois enquanto ele, basbaque, fica parado, a contemplá-la, ela rapidamente desaparece de seu campo de visão. A imagem da modernidade como choque é representada aqui pela forma fulminante com que a cidade arrebatava a passante, que se torna musa do poeta já longe de suas vistas e para sempre. Tragada pela vaga humana, não tem jeito, talvez só na eternidade volte a encontrar a amada.<sup>6</sup>

No pequeno estudo de Maria Stella Bresciani, pequeno porém denso, cuja leitura é sugerida na nota 1 acima, há um trecho que sintetiza bem a visão que os autores

---

<sup>4</sup> Cf. BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. Obras Escolhidas - Vol III. Tradução de José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1991, pp. 53-56.

<sup>5</sup> Cf. Idem, pp. 56-57

<sup>6</sup> Cf. Idem, p. 43

oitocentistas elaboram sobre as duas grandes metrópoles do período. Senão vejamos: “Identificando elementos comuns do viver em multidão com o estar à mercê das vagas irregulares do oceano ou dos habitantes selvagens da floresta, ou ainda com o estar sujeito às presumidas condições de estadia no inferno, os autores do século XIX foram compondo uma representação estética do universo das cidades. O espetáculo das ruas torna visível nos textos”<sup>7</sup>.

Vemos, assim, que trata-se de uma representação largamente ancorada em metáforas que associam o reino do urbano, nas duas metrópoles do século XIX, a algo avassalador e tenebroso, a exemplo das imagens que remetem à idéia de que essas cidades assemelham-se ao inferno. Tal representação tem a ver com a constatação de que a multidão, nos termos aludidos, constitui um fato novo, a saber, um fato diretamente vinculado à emergência da vida metropolitana, advindo daí seu aspecto impactante. Até porque, uma coisa é a presença da multidão no espaço público em ocasiões especiais, quer se trate de um cerimonial religioso ou de uma rebelião popular, outra bem diferente é sua presença no espaço público como um fenômeno devidamente incorporado à vida cotidiana.

De maneira que Londres e Paris erigem-se, conforme visto nesta pequena amostragem relativa à segunda metade do século XIX, como duas experiências urbanas gigantescas, sendo as multidões anônimas que se comprimem, aos encontrões, em seu vai e vem frenético no espaço da rua, uma peça chave para fins de caracterização de sua condição de cidades grandes para os padrões oitocentistas.

Assim sendo, caso o recorte temporal deste trabalho não se estendesse até a década de 1920, creio que não seria difícil demonstrar que a única experiência urbana no Brasil que traduziria um certo ritmo de cidade grande diz respeito ao Rio de Janeiro. Ainda que um ritmo bastante tímido em comparação com Londres e Paris, verdadeiras capitais mundiais ou centros do mundo no século XIX, o Rio de Janeiro aos poucos ganha ares de cidade movimentada, conforme vemos em certas imagens fotográficas do final do século XIX, a exemplo de imagens relativas ao Outeiro da Glória e rua do Ouvidor (fotos 1 e 2)

Mas o descompasso entre as cidades brasileiras, incluindo o Rio de Janeiro, e as citadas metrópoles européias oitocentistas, é enorme. A rigor, creio que é possível alegar que há um limite físico no tamanho das cidades brasileiras que impossibilitaria encará-las de

<sup>7</sup> Cf. BRESCIANI, Maria Stella. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. Op. Cit., p. 16.

acordo com o pressuposto mencionado acima. Considere-se o fato de que em meados do século XIX a população do Rio de Janeiro não atinge 200 mil habitantes<sup>8</sup> e a do Recife não chega a 50 mil<sup>9</sup>. Enquanto isso, Londres já é uma cidade com 2,3 milhões de habitantes<sup>10</sup>, tendo Paris ultrapassado a casa de 1 milhão<sup>11</sup>. E quando o Rio de Janeiro atinge 500 mil, na década de 1890<sup>12</sup>, já Londres havia sido vista por Thomas Hardy, alguns anos antes, como "*um monstro cujo corpo tinha 4 milhões de cabeças e 8 milhões de olhos*"<sup>13</sup>.

Em que pese o descompasso referido, o Rio de Janeiro é a metrópole dos brasileiros no século XIX, bastando considerar que "*os habitantes das províncias pensavam no Rio como uma cidade magnífica, capaz de conferir prestígio urbano a quem a visitasse*". E no entanto, "*os brasileiros que conheciam o estrangeiro vislumbravam a enorme distância que separava sua pátria da civilização*".<sup>14</sup> Mas internamente, não há qualquer dúvida, o Rio cresce rapidamente e não existe qualquer experiência que se lhe compare até as duas primeiras décadas do século XX. Em 1906, por exemplo, já ultrapassa a casa dos 800 mil habitantes. Enquanto isto, São Paulo e Salvador, as duas maiores depois da capital da República, contam com pouco mais de 200 mil.<sup>15</sup> Já o Recife, outra referência à época, inicia o século XX com pouco mais de 100 mil habitantes, só ultrapassando a casa dos 200 mil nos anos 1920.<sup>16</sup> Portanto, exceção feita ao Rio de Janeiro, todas as demais cidades brasileiras chegam ao começo do século XX caracterizadas pelo limite físico a que acima fiz alusão.

Entretanto, tal limitação não impede que sejam representadas, em suas respectivas áreas de influência, com ares de grandeza. O Recife, por exemplo, é a principal referência urbana na maior parte do Norte que hoje chamamos Nordeste. Em sua condição de movimentado entreposto regional, cuja área de influência se estende do Ceará até Alagoas,

<sup>8</sup> Cf. NEEDEL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. Tradução de Celso Nogueira. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, pp. 43-46.

<sup>9</sup> Cf. REZENDE, Antonio Paulo et al. *Recife: histórias de uma cidade* (Fascículos de 1 a 10). Prefeitura da Cidade do Recife/ Jornal do Comércio, 2000, p.46.

<sup>10</sup> Cf. MARX, Roland. "A grandiosidade britânica". In Charlot, Mônica e Marx, Roland (Orgs.) *Londres, 1851-1901: a era vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Tradução de Lucy Magalhães, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993, p. 24

<sup>11</sup> Cf. FRIEDRICH, Otto. *Olympia: Paris no tempo dos impressionistas*. Tradução de Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 138.

<sup>12</sup> Cf. CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro na belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 24

<sup>13</sup> Cf. Citado em Williams, Raymond. Op. Cit., p. 293.

<sup>14</sup> Cf. NEEDELL, Jeffrey D. Op. Cit., p. 48.

<sup>15</sup> Cf. CHALHOUB, Sidney. Op. Cit., pp. 24-25

passando por Rio Grande do Norte e Paraíba, além de vasta área do próprio território pernambucano,<sup>17</sup> o Recife é, indiscutivelmente, a maior referência em termos de modernidade urbana em toda a região. A tal ponto isto ocorre que nos Estados vizinhos, sempre que se faz referência à capital pernambucana, é comum deparar-se com o vocábulo metrópole ou com expressões que traduzem a idéia de grandeza. Numa carta que um proprietário rural do sertão paraibano envia a um jornal da capital, na qual fala, dentre outras coisas, no incômodo de ter de viajar mensalmente a Pernambuco em razão de a "*pobre Parahyba*" não contar com um banco para as transações dos filhos da terra, o Recife é tratado como "*essa Veneza soberba*"<sup>18</sup>. Em certa fala parlamentar, no início da República, um deputado paraibano refere-se aos ressentimentos da Paraíba para com o "*nobre vizinho*" do sul, o qual pretende dirigir e administrar, a partir de sua "*bela capital*", certos empreendimentos de interesse dos Estados vizinhos.<sup>19</sup> E um autor paraibano, em livro publicado no início dos anos 1960, refere-se ao Recife da década de 1910 como a "*metrópole do famoso Leão do Norte*", numa referência clara à ascendência de Pernambuco e sua capital no cenário nortista<sup>20</sup>.

Sendo o Recife uma cidade que só nos anos 1920 atinge 200 mil habitantes, não podendo pois pousar de metrópole (embora assumisse essa condição no imaginário urbano nortista), no período correspondente ao recorte temporal deste trabalho, torna-se inevitável a pergunta: o que a tornava uma referência em termos de modernidade urbana no espaço regional focalizado? A resposta a este questionamento surge como solução ao problema formulado no início do item. Trata-se de considerar que a idéia de modernidade, no espaço regional em apreço se configura menos por cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas com seu "rush" característico, e mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, seja as que se relacionam aos transportes e comunicações, seja aquelas relacionadas aos equipamentos do "conforto", não esquecendo das que remetem à vida

<sup>16</sup> Cf. REZENDE, Antonio Paulo et al., Op. Cit., p. 50

<sup>17</sup> Cf. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 220. É importante lembrar que essa condição de movimentado entreposto regional, que vem do Império, é reforçada mais ainda nos primeiros anos da República, isto em razão de o Recife agora interligar-se com a maior parte de suas antigas áreas de influência por um traçado ferroviário de 1.100 quilômetros de trilhos (Cf. Idem, p. 233)

<sup>18</sup> Cf. W. "O prolongamento da via férrea Conde D'eu" (correspondência do alto Sertão). In *O Despertador*. Parahyba do Norte, 30 de novembro de 1889, p. 2.

<sup>19</sup> Cf. Discurso de Coelho Lisboa. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, Tomo 2, pp. 474 - 476.

<sup>20</sup> Cf. NÓBREGA, Humberto. *Augusto dos Anjos e sua época*. João Pessoa: Editora da Universidade da Paraíba, 1962, p. 111.

elegante e/ou entretenimentos. Cidade que se quer "civilizada" ou que estaria a "civilizar-se" deveria contar ao menos com uma dessas novidades. Com isto, o fato de que o Recife é a primeira cidade a celebrar, em sua vasta área de influência, os decantados elementos da vida moderna, faz com que facilmente se incorpore ao imaginário urbano nortista como a mais cosmopolita das cidades a nível regional.

Em geral, as representações sobre o Recife, produzidas por letrados nortistas no período em estudo, lhe são favoráveis, todas ratificando a imagem de grandiosidade que a capital pernambucana assume no plano regional. A título de exemplo, vejamos a visão de um cronista paraibano em visita à cidade, isto no ano de 1917. "*No trem superlotado, vamos todos como sardinhas em latas: famílias em pé, outras sentadas em malas, muitos cidadãos na plataforma do trem (...)*". Até que, após uma "*insípida viagem*", aquele trem chega ao seu destino. "*Às 18 horas saltávamos na estação do Brum, da metrópole pernambucana*". Ao sair a passear na cidade, na manhã seguinte, o cronista confessa ter ficado pasmo diante das reformas "*que estão fazendo naquela grande URBS*". Mas de repente queda pensativo, pensativo e "*taciturno*". É que estando no cais a contemplar o melhoramento do porto, "*serviço gigantesco*", juntamente com as reformas do bairro do Recife, ele lembrara-se de sua "*desventurada Parahyba*". Nada comparável à "*metrópole pernambucana*", "*onde grandes e largas avenidas se estão abrindo naquela cidade em todas as direções, novos calçamentos, iluminações eléctricas, jardins, reconstruções de pontes etc.*"<sup>21</sup>

Menos pelo seu tamanho ou vida agitada nos espaços públicos e mais pelo seu cosmopolitismo, onde muitas das últimas novidades produzidas no estrangeiro em pouco tempo tornam-se ali uma realidade, o Recife transforma-se na cidade dos sonhos de uma parcela significativa dos nortistas. Até porque, é reduzido o número dos que se orgulham de conhecer o Rio de Janeiro, decantado como o primeiro exemplo de Brasil moderno, e menor ainda o número dos que estão familiarizados com os chamados centros "civilizados" da Europa. Assim, num plano menor, há o Recife. Se aí não há uma "*rue*" do Ouvidor, expressão carioca da última moda de Paris, há a rua Nova, a cumprir papel parecido (foto 3).

---

<sup>21</sup> Cf. Gomes, Lino. "Impressões de viagem de Campina Grande a Pernambuco". In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, Edições de 24 e 25 de julho de 1917

## 2. A hora e a vez dos entretenimentos: primeiros sinais de vida pública noturna

O Recife chega ao início do século XX quase sem vida pública à noite, fato não condizente com a cidade dita "civilizada". De acordo com certo cronista do Recife antigo, só é possível falar em vida noturna na cidade a partir de 1909, ano em que instala-se o cinematógrafo permanente, isto é, cinematógrafo com programação diária o ano inteiro. Antes o recifense já vira muita fita de cinema. Vira e se encantara, deixando-se enfeitiçar. Mas não se trata de um entretenimento incorporado ao cotidiano e sim de uma prática itinerante, ocorrendo só de tempos em tempos. Só com o cinema permanente, a partir da data referida, é que o "feitiço" pega para valer. Surgem casas para o "*peçoal de primeira*" (Pathé, Roial) e para o "*peçoal de segunda*" (Vitória), de tal modo que o recifense não fala em outra coisa. E mais: se antes só sai de casa em ocasiões especiais, para ir a uma festa de igreja (bastante rara), ou uma temporada de teatro (também bastante rara), agora está adquirindo novos hábitos, o de ir para a rua e se dirigir às novas casas de espetáculos, onde as "*calçadas ficavam tomadas e os bondes passavam a custo*"<sup>22</sup>.

Não obstante o cinematógrafo tenha sido responsável pela instituição de novos hábitos, incluindo o de sair de casa todas as noites - em que "*homens sizudos deram para regressar aos lares depois das dez, o que nos tempos que corriam, constituía um grave escândalo, uma indisfarçável imoralidade*"<sup>23</sup> - ou o de se adotar, na vida cotidiana, atitudes do astro preferido - a exemplo de Psilander, "*um simpático e esbelto galã dinamarquês das fitas de Nordisque*", que além de ter dado o "*que fazer às moças da época*", "*muitos imitadores teve nos rapazes*"<sup>24</sup>, não há que negar que a cidade se transformava por ocasião das movimentadas temporadas no Teatro Santa Isabel, e isto muito antes do cinematógrafo. Inaugurado em 1850, muito se lamenta o incêndio que o destrói em 1869. É que memoráveis espetáculos ali tiveram lugar, com a presença de "*admiráveis companhias*" estrangeiras. Reinaugurado em 1876, continua o Santa Isabel com seus programas inesquecíveis, onde

<sup>22</sup> Cf. SETTE, Mário. "Cinemas e pequenas de dantes". In *Maxambombas e maracatus*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Editora Casa do Estudante do Brasil, 1958, pp. 136-141.

<sup>23</sup> Cf. Idem.

<sup>24</sup> Cf. Idem.

"*temporadas de brilho, de concorrência, de entusiasmo e de lucros se sucederam*"<sup>25</sup>, atraindo a sociedade elegante do Recife e alhures<sup>26</sup> ao palco do imponente<sup>27</sup> teatro.

Assim, só é possível falar em vida pública noturna, naquele Recife das últimas décadas do século XIX, em certos momentos do ano, isto é, por ocasião das temporadas de teatro. De acordo com o já citado cronista do Recife antigo, numa terra onde todos se conhecem, ir ao teatro constitui, até o tempo de sua mocidade (início do século XX), um "*grande acontecimento doméstico*". Ao anunciar-se a chegada de uma "*troupe*", a cidade inteira fica sabendo da peça de estréia. Por isto, o comentário é um só: " *vamos ter companhia*". E a cidade, de ruas tão " *sossegadas*", movimentava-se. Alguns dos preparativos são dignos de nota: "*tiravam-se os vestidos de guarda-roupas; enrolavam-se os papalotes; punham-se à mão luvas, agasalhos, binóculos*". E ao anoitecer, "*toca a pentear os cabelos, a arrochar os espartilhos, a compor as tualetes*"<sup>28</sup>. Dessa forma, enquanto dura a temporada, o Recife parece outra cidade, como se a vida cotidiana de repente tivesse mudado de rota ou simplesmente de ritmo.

Ora, em se tratando de uma cidade relativamente pequena como o Recife à época, embora com uma posição de destaque no cenário regional, essas temporadas de teatro, com a presença de companhias de renome nacional ou internacional, realmente dão o que falar. Daí o alvoroço nos lares e nas ruas, quebrando-se o sossego costumeiro. Para suas elites, então, são um grande regalo. Sempre ávidas pelas novidades vindas dos chamados grandes centros "civilizados", as peças anunciadas nas temporadas do Santa Isabel excitam-lhes as "*versalhadas de poetas*" ou "*discursos de acadêmicos*", isto para não mencionar os "*atos ridículos de velhuscões apaixonados*". E se não bastasse o "*ciúme das baronesas*", há que se

<sup>25</sup> Cf. Teatro. In Idem, pp. 118 - 121

<sup>26</sup> Cf. O fato é que as temporadas do Santa Isabel repercute longe. Câmara Cascudo, refletindo sobre sua influência na cidade de Natal, mostra que os "*natalenses ricos*" viajavam de trem ou de navio ao Recife só para aproveitar essas temporadas, "*ansiosos não apenas para ouvir mas especialmente para contar no regresso a Natal as maravilhas do Santa Isabel*" (Citado em FILHA, Maria Beathilde Moura. *O cenário da vida urbana: a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2000, p. 163)

<sup>27</sup> Cf. Não obstante as imagens sobre o imponente prédio, em sua monumentalidade, digam respeito ao prédio totalmente reconstruído e entregue ao público em 1876 (foto 4), é importante considerar que desde o início é concebido como uma espécie de "*monumento da civilização*" nessa parte dos trópicos. Trata-se da constatação de que foi "*projetado com requinte*" e "*segundo as regras do neoclássico*", impondo-se no cenário urbano recifense por sua "*sobriedade e beleza*" (Cf. FILHA, Maria Beathilde Moura. Op. Cit., p. 125)

<sup>28</sup> Cf. SETTE, Mário. "Teatro". Op. Cit., p. 124

notificar as "quebras de armazéns de açúcar". Ademais, "quem ignora o pega de Castro Alves com Tobias Barreto por causa de duas artistas?"<sup>29</sup>

Se é um fato que o Recife dispunha, para o desfrute de suas elites, de tais temporadas, levando a visões como a que acabamos de ver, isto é, de que essas temporadas contribuem para mudar o aspecto da cidade, que passa a contar com uma certa vida pública à noite, o que dizer das pequenas capitais da região, onde os entretenimentos noturnos são ainda mais escassos? Cidades, por exemplo, como a capital paraibana, em que certo engenheiro militar, homem viajado que reside ali há alguns anos, ocupa as páginas de um jornal no último ano do Império, para demonstrar, dentro outras coisas, o quanto a cidade é "monótona", sem ter para onde ir à noite, a começar pelo fato de que o "theatrinho" ali existente não é um verdadeiro "templo das artes". Aliás, "antes não existisse", pois ao invés de "honrar" esta "ilustrada sociedade" (leia-se elite local), a faz corar toda vez que transpõe a "soleira de sua única e acanhada porta". Ora, estando a cidade de Parahyba às voltas com a "monotonia" - uma vez que afora aquele "theatrinho" o seu povo não conta com diversões que, "lhe tocando a alma, o elevasse a um verdadeiro céu de delícias" -, torna-se urgente a construção de um "bom teatro", um desses edifícios dotado de "architectura", "beleza" "condições hygienicas" e "segurança", do tipo que atrai o povo e o engrandece. Enfim, um "prototypo do bom gosto, da educação e da civilização"<sup>30</sup>.

Anos depois a cidade de Parahyba do Norte, mesmo já contando com o teatro Santa Rosa, considerado moderno para os padrões da época - um prédio de aspecto monumental, cuja fachada se filia ao neoclássico e cuja localização assume um ponto "focal" na paisagem (foto 5), erigindo-se como um dos emblemas de modernidade urbana que a cidade começa a ostentar<sup>31</sup> -, ainda assim continua a ser representada, em termos de vida pública noturna, como uma cidade "triste", "monótona".

Um viajante francês, em visita à capital paraibana no ano de 1907, retorna ao seu país com uma impressão nada promissora do *modus vivendi* local. Para começar os "viajantes" sofrem nos "pesados bonds" (puxados a burro) que trafegam pelas "ruas daquela cidade morta". Também nessa "cidade triste, quase inanimada", as ruas e praças são

<sup>29</sup> Cf. Idem, p. 181

<sup>30</sup> Cf. CRUZ, João C. de Oliveira. "Melhoramentos da capital da Parahyba. VI - Theatro". In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 30 de janeiro de 1889, pp. 2 - 3.

<sup>31</sup> Cf. FILHA, Maria Berthilde de Moura. Op. Cit., pp. 159 - 160.

pessimamente iluminadas, pois não contam senão com as "trêmulas luzes" de alguns "lâmpioes" [a querosene] *denegridos pelo fumo*". Ademais, "tudo ali é calmo, tranqüilo como o espírito dos habitantes (...)". Tudo ali é marcado por um "silêncio quase religioso", sem a ruidosidade da vida moderna. É que, nessa pequena cidade de 25 mil habitantes, a "herva cresce à vontade nas vias públicas" e os "raros passeantes resvalam como sombras", nada perturba a "calma geral". Ali "conversa-se a meia voz" e os "gestos são lentos, calculados". À noite, então, a "vida desaparece", pois se às 8 todos se recolhem, às 9 já não há iluminação pública. Com isto, "parece estender-se um manto sobre a cidade adormecida e as estrelas brilhantes do firmamento luminoso velam o santo repouso desse povo de costumes tão austeros e patriarchaes".<sup>32</sup>

Mas não se pense que representações dessa natureza só teriam lugar na perspectiva de um visitante estrangeiro, oriundo de plagas marcadas pelas "ásperas aspirações da vida moderna", onde já não se convive com "costumes primitivos", isto para não falar em sua condição "lugar de delícias" para quem busca "distrações", "flonflons" ou "aventuras galantes".<sup>33</sup>

É que letrados da terra, de forma mais ou menos enfática, também a representam nos termos acima. Em 1910, por exemplo, a cidade de Parahyba do Norte seria tão carente de distrações noturnas que em uma crônica de época lê-se: "Um povo que não se diverte, é um povo que entristece, que se brutifica e que vai a caminho do crime". E num outro trecho: "Precisamos de festas públicas, de ajuntamentos repetidos e freqüentes (...)". Até porque, as companhias de teatro e/ou cinema, as mais esperadas ali, "não freqüentam os meios onde se sabe que a reunião é rara, fogem das cidades onde ouvem dizer que não há alegria pública". É certo que só a muito custo se consegue uma companhia de teatro para uma temporada de alguns dias, a exemplo da companhia Francisco Santos, que encontra-se na cidade naquele momento. Mas o que fazer quando essa companhia for embora? E quanto a um "cinematógrafo permanente", no qual já se fala, quando será ali uma realidade? Sim, porque a Parahyba necessita de um desses "magníficos cinemas" já existente em outras capitais, um cinema que possibilite "constantes oportunidades de distração pública, distração para gente

<sup>32</sup> Cf. O texto acima parafraseado é originariamente publicado na Revista Annales Diplomatique e Consulaire, sendo a tradução responsabilidade do próprio jornal que o publica na capital paraibana. Cf. THUREL, J. A. "Estado da Parahyba do Norte". In: *A União*. Parahyba do Norte, 20 de agosto de 1907, p.2

<sup>33</sup> Cf. Idem

*de todas as classes sociais, (...) desde o capitalista abastado até o pobre que, a pequeno preço, passa algumas horas divertido e satisfeito". Assim, faz-se necessário os habitantes de Parahyba "remodelarem" seus hábitos, sob pena da cidade continuar a ser "acusada de insípida, morta de gosto, atrasada em tudo (...)"*<sup>34</sup>

E isto ocorre até mesmo quando inúmeros equipamentos urbanos, então considerados espécies de termômetros com os quais se pode medir o nível de "progresso" de uma cidade, são já conhecidos do público local. Possuir bonde elétrico, luz elétrica ou sistema de abastecimento de água, além de jardim público, ruas calçadas ou cinemas, não são motivo suficiente para que se deixe de representá-la conforme referido acima. Em 1917, por exemplo, a capital paraibana já conta com todos esses equipamentos e, no entanto, continua a ser representada como "lugar do atraso". Isto ocorre não por falta do equipamento e sim por sua insuficiência e precariedade<sup>35</sup>. É como se nas falas de época se pretendesse demonstrar que não adianta uma cidade contar com tal ou qual ícone da vida "civilizada" se ela continua na mesma, se funcionam de forma tão precária e são tão insuficientes que é como se não existissem.

Assim, o referido editorial deixa subentendido que não é porque conta com os mencionados equipamentos urbanos que a Parahyba deixa de ser uma "*cidade monótona*". Acontece que o citado editorial parece indicar que a capital paraibana carece mesmo é de ritmo. Se ali "*raras são as diversões*" e a tristeza da terra e dos indivíduos é um "*facto comum*", falta-lhe também ritmo. "*O despertar da Parahyba é como o despertar de uma velha preguiçosa, sonolenta, aborrecida. Não é como aquele vivo despertar de Paris, onde a alma do povo se agita, preocupada com os seus múltiplos afazeres*"<sup>36</sup>.

Exageros à parte, porquanto é impossível comparar as cidades de Paris e Parahyba nos anos 1910, a fonte em questão parece corroborar com a problemática em questão, a de que a idéia de modernidade urbana, na experiência nortista, se expressa menos pela existência de intensos ritmos sociais, já visíveis em outras experiências urbanas em todo o mundo sublunar, e mais pela aquisição de certos equipamentos urbanos, decantados como verdadeiras "maravilhas" do progresso técnico. Com isto, os letrados locais tendem a construir

<sup>34</sup> Cf. Monóculo. "Nota do Dia" (crônica). In *Correio da Tarde*, Parahyba do Norte, 4 de maio de 1910, p.1.

<sup>35</sup> Cf. "Necessidades" (Editorial). In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 23 de janeiro de 1917, p.1.

<sup>36</sup> Cf. Idem.

a imagem de cidade moderna para experiências urbanas ainda não efetivamente modernas, chegando ao ponto, em alguns casos, de chamarem de "Metrópole" a uma determinada cidade, só porque já conta com algumas "marcas" do mundo "civilizado"<sup>37</sup>

No que toca aos equipamentos urbanos diretamente relacionados a uma possível intensificação da vida pública, a exemplo dos jardins, a cidade de Parahyba do Norte, nesse particular estaria adquirindo "*ares de modernice e civilização requintada*" naquele 1917. É que a cidade "*ajardina-se e arboriza-se*", contribuindo para seu "*aformoseamento*" e para uma "*ação purificadora*" sobre o ar que aí se respira. Mas bem entendido, os "*novos e modernos logradouros*" aí instalados são uma tentativa de distração contra o "*tédio*" e de "*quebra*" da "*monotonia enervante do pacato viver provinciano*"<sup>38</sup>.

E no que toca ao cinema na Paraíba, apenas ligeiramente mencionado acima, as representações de época são unânimes em reconhecer que ele é um entretenimento devidamente incorporado à vida cotidiana local nos anos 1910. Há uma espécie de "febre" do cinema, sendo inúmeras as falas a respeito de sua influência na mudança de hábitos e comportamentos no seio da sociedade local, mudança nem sempre de acordo com a moral e os bons costumes. Além desse viés "pedagógico" do papel do cinema, há reclamações contra os preços dos bilhetes, a qualidade técnica da projeção, desconforto das casas de espetáculo etc. Vejamos alguns preciosos exemplos a respeito.

Em 1917, por exemplo, um cronista da capital paraibana, lançando mão do cinema como parâmetro para caracterizar sua cidade como "civilizada", compara o momento em que emite sua fala, quando a cidade já conta com 5 cinemas, com o momento em que não só a cidade é desprovida de cinemas permanentes como duvida-se de que um dia possa tê-los. Mas para o cronista, em poucos anos a capital paraibana passa por mudanças substanciais em seu dia a dia. "*Hoje, leitor, a Parahyba é outra. Hoje, não temos somente na capital um cinema permanente, porém cinco. É uma verdade. Hoje, leitor, não existem nas ruas mais*

---

<sup>37</sup> Cf. É o caso, por exemplo, de um redator de jornal da cidade de Areia, que refere-se à capital paraibana, em 1911, como a "*nossa metrópole*" ou "*metrópole paraibana*". Na ocasião, o autor está a reclamar do aspecto acanhado da estação de trem da capital, por se tratar de um "*montão de barro e tijolo sem estylo architectural, grosseirão e acachapado*", sem dúvida um "*flagrante anachronismo na história actual da evolução material da nossa metrópole*". Ademais, a "*metrópole parahybana*" aos poucos vai perdendo a "*velha feição colonial de sua construção rudimentaríssima*", ao que deve-se acrescentar que está prestes a se tornar uma "*das mais belas capitais do Norte*" porque em breve contará com luz elétrica e bondes de passageiros, também elétricos etc (Cf. "A nossa capital e seus progressos" (Editorial). In *O Centro*, Areia, de junho de 1911, p. 1)

*aqueles lampeões [referência a lampiões a querosene], nem burricos pelas ruas, carregando água de cacimba*<sup>39</sup>.

E se a cidade conta, em 1917, com todos esses cinemas e com luz elétrica (ali instalada em 1912, conforme registro no item 5 abaixo), ela não mais se parece com aquela cidade de alguns anos antes, em que *“o movimento das ruas, à noite, era nenhum. Um verdadeiro ermo”*. Com isto, fica subentendido que no momento em que fala, a cidade já conta com vida pública noturna. Ao contrário de antes, em que, *“logo cedo, a cidade repousava, dormia, embora, às vezes, fosse despertada pela música de scudosas serenatas”*. Ademais, *“todos aqui se conheciam (...). Sabia-se, com facilidade, de qualquer fato, que por acaso, se desse entre as famílias”*<sup>40</sup>.

Entretanto, nem todas as representações de época retratando o cinema são assim tão otimistas. Para começar, o mesmo cronista já não é tão otimista alguns dias depois. Enquanto *“centro de instrução”*, não há dúvida que o cinema *“presta os seus serviços”*. Basta considerar que o espectador pode contemplar, dentre outras coisas, *“bellas paisagens da flora e da fauna, a imponência do mar, o despertar do sol em diferentes regiões, o movimento e phisionomia de muitas cidades, os costumes de seus habitantes, as ruas, os cafés, os theatros, as várias manifestações da virtude, da gratidão, do patriotismo, da liberdade e do amor, tudo isso surge, attrae, enleva o espírito com a passagem das fitas”*<sup>41</sup>. Quanto a essa função educativa tudo bem, ele não tem nada contra. Ao contrário, pois é de opinião que o cinema de fato possibilita a apreensão de imagens de um mundo até então desconhecido, a exemplo das que retratam o **modus vivendi** de muitas cidades, no que dá a entender que o espectador, sem sair do lugar, faz longas viagens instrutivas por diversas regiões do sublunar, saindo da sala de cinema com conhecimentos sobre a fauna e flora de inúmeras regiões pelo mundo afora, sobre a vida das cidades também espalhadas pelo mundo afora etc.

Entretanto, já não percebe o mesmo papel “pedagógico” em se tratando de imagens cinematográficas que retratam a *“tristeza”* e o *“luto”*, assim como a *“corrupção”*, o *“vício”* ou o *“crime”*. Para o cronista, *“scenas escandalosas nos espantam, nos revoltam, nos*

<sup>38</sup> Cf. Xisto. “Registro quotidiano” (crônica). In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 17 de junho de 1917, p.1.

<sup>39</sup> Cf. Tupy. “Palestra VI”. In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 19 de janeiro de 1917, p. 1.

<sup>40</sup> Cf. Idem.

<sup>41</sup> Cf. Tupy. “Palestra VIII”. In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 21 de janeiro de 1917, p. 1

*amedrontam (...)*". E mesmo reconhecendo a justeza da exibição de tudo isto, pois o cinema apenas estaria sendo fiel ao que ocorre de fato nos "países adiantados", o cronista não concorda com a exibição de "scenas escandalosas" onde não há o mesmo grau de adiantamento. Ocorre que a "imitação é um grande factor para a modificação dos hábitos humanos, e certos [indivíduos] levados pela fraqueza e ignorância, poderão bem praticar verdadeiras loucuras, devido à influência do cinema"<sup>42</sup>.

É outro cronista da capital paraibana, também na década de 1910, é de opinião que não há que contestar a afirmação dos "fabricantes de films" de que o cinema é dotado de uma "função educadora". Deixa claro, no entanto, que só concordaria com essa afirmação caso o cinema só tivesse coisas boas para ensinar. Daí a ressalva: "infelizmente, porém, os espectadores aprendem as cousas más, em maior proporção do que as boas". E citando exemplos: "as senhoras que frequentam cinemas conhecem a fita da boa esposa que espera o marido do chub às duas da madrugada com o semblante resignado, e lhe vae fazer chá antes de deitar-se e a mulher bisbilhoteira, que lhe abre as cartas ao vapor do bule de chá. Pois aposto cem contra um que esta lição sae muito mais sabida do que a outra"<sup>43</sup>.

A mensagem é clara. Para o cronista, há dois tipos de fitas de cinema, a que retrata a "boa esposa", sempre de "semblante resignado" e a má esposa, do tipo "bisbilhoteira". Ora, como as "cousas más" são assimiladas em maiores proporções que as boas, o cronista parece aconselhar que as senhoras da sociedade local evitem ver fitas de cinema com imagens de mulheres ciumentas que se rebelam contra os maridos que retornam para casa altas horas da noite. Essas, para o cronista, não são "boas esposas" e as fitas que passam essa "lição" devem ser evitadas. Quer dizer, posturas que indignariam, algumas décadas depois, a mais moderada das feministas, vêm à tona tranqüilamente nos anos 1910. Ademais, vêm à tona publicamente, através de um órgão de imprensa, tudo levando a crer que não passa na cabeça de seus autores sofrerem qualquer represália por terem assumido tal postura.

Esse viés moralizante impregna fortemente o imaginário culto à época. No conto **Bucho de Piaba**, do pernambucano Alberto Rangel<sup>44</sup>, o protagonista é um homem

<sup>42</sup> Cf. Idem.

<sup>43</sup> Cf. R. "As Lições do cinema". In *A Notícia*, Parahyba, 11 de maio de 1916, pp. 5-6.

<sup>44</sup> Alberto Rangel (1871-1945) é um dos autores recuperados por Graciliano Ramos a compor a galeria do que ele chama de "contistas ignorados". Convidado para organizar uma galeria de contos de autores do Norte e Nordeste,

simples do Norte que percorre o Brasil inteiro durante anos e anos e, em cujas andanças, experimenta um sem-número de profissões, até que, já velho e cocho de uma perna, acaba sacristão de uma pequena comunidade do interior fluminense. Certo dia o protagonista, postado no meio da rua, fica exultante quando percebe que o fogo está a consumir um *“barracão de empanada”* localizado na *“praça enfeitada de bandeirolas, lanternas, cartazes”*. Em júbilo, exclama: *“é o cinema! T’arrenego, mardição!... Foi o meu azar! Figas, canhoto! Estavas jurado! Arre! Esconjurção do diabo! Bravo!... Bravo!... Ai, coisa ruim!...”* Exclamação que leva o narrador a comentar: *“fora esse o tom da litania exclamativa do Bucho-de-Piaba louvando a torra da casa de diversão”* A pergunta é inevitável: por que “Bucho-de-Piaba”, o sacristão daquela pequena comunidade, reage dessa forma ao ver o cinema local consumido pelas chamas? É simples. É que para “Bucho-de-Piaba” a nova invenção é tão-somente uma *“máquina de enganar e corromper o povo pelo pensamento”*. Portanto, aquilo só pode ser coisa do “Tinhoso”, pois só ele é capaz de ter descoberto uma coisa tão *“aperfeiçoada para tentar as consciências e perder os fracos”*. Bastaria considerar o quanto está a influenciar a *“mocidade da roça”*, a qual anda a *“estragar-se com essa marmota de biralhas estrangeiras, dançando e mostrando os peitos, aos abraços e gatimônias descaradas... gente que nunca vira coisa alguma nestas brenhas ficava gira de entusiasmo, deslumbrada com o maléfico”*. Para as sinhazinhas, então, o cinema representa o maior dos destroços, já que saindo de seu antigo *“recato”*, vivem *“metidas a imitar as cômicas das invenções vagabundas dessa perdição”*. Daí o entusiasmo do protagonista ao presenciar o fogo a consumir a perniciosa invenção<sup>45</sup>.

O conto não é datado, mas a julgar por certa imagem do texto, segundo a qual aquela máquina é astuta ao ponto de não precisar falar para dizer tudo quanto não presta<sup>46</sup>, parece não haver dúvida que é ambientado no início do século XX, época do cinema mudo. Quanto à trama propriamente dita, as imagens falam por si. Refiro-me ao fato de que de todas

---

Graciliano Ramos deixa claro que teria sido fácil selecionar textos de autores importantes do mundo da ficção, preferindo, ao invés disso, aceitar o desafio de encontrar textos desconhecidos do grande público, alguns dos quais narrados por “um diletante do interior” e impressos em “jornaleco modesto”. Assim, ao invés de autores já consagrados, faz uma garimpagem por autores menos conhecidos, e tudo por conta da indagação: “que se tem feito [em matéria de *“ficção miúda”*] em cidades e aldeias, em lojas, atrás dos balcões, nos ócios das prefeituras, em casas grandes, farmácias, cartórios, de cima a baixo, à direita, à esquerda?” (Cf. RAMOS, Graciliano. “Prefácio”. In *Seleção de contos brasileiros: Norte e Nordeste* (1º vol.). Rio de Janeiro: Edições de Ouro, s/d, pp. 13-17).

<sup>45</sup> Cf. RANGEL, Alberto. “Bucho-de-Piaba”. Idem, pp. 211-220.

as representações sobre o cinema, na época estudada, essa é a que mais depõe contra qualquer possibilidade de lisonja a respeito. Também é a que com mais força depõe contra qualquer possibilidade de considerá-lo um instrumento a serviço da vida “civilizada”, dotado de capacidade “pedagógica”, tão comum nas representações de época. Ao contrário, ali a mensagem é clara: qualquer comunidade em contato com o cinema passará por uma degradação de seus costumes, fruto da obra desse mensageiro do “Tinhoso”. Assim, nada mais apropriado do que o fogo, cujas chamas purificam a comunidade de todo o “mal”. Sem dúvida, essa parece ser a mensagem principal do conto.

Exemplos relativos à crítica paraibana, dão conta de que, para além dos vários códigos moralizantes, também há reclamações contra a qualidade técnica da produção cinematográfica e contra a qualidade técnica da projeção, ao que vem se somar uma avaliação das casas exibidoras em termos de mais ou menos conforto. Um periódico local assim se expressa em 1921: *“o Rio Branco é um templo de velharias. No seu salão, bem ventilado, passam as mais famigeradas produções italianas, e, ainda, as fitas dinamarquezas”*. Assim, nada de fitas de qualidade, como as estreladas por Norma Talmadge ou Alice Brady. É que na tela do Rio Branco *“só têm chegado produções mediócras”*. Já a linha de “films” do cinema Morse é ótima, pois ao invés das fitas italianas ou dinamarquezas, costuma projetar *“produções da Universal, Paramount e da Fox”*. Porém, *“em compensação, o salão é detestável”*. E isto não é tudo, pois a *“projecção é trêmula e a película parte de cincoenta em cincoenta metros”*<sup>47</sup>.

Com isto, o redator parece sugerir que o cinema na cidade de Parahyba é um desestímulo à presença do público local que ama a nova arte cênica. Sim, porque nada ali agrada ao cinéfilo. Se vai a uma boa casa de espetáculo no tocante ao aspecto conforto, como é o caso do cine Rio Branco, se vê obrigado a assistir filmes “mediócras”; se vai a uma casa de espetáculo que está a exhibir bons filmes, a exemplo do cine Morse, se depara com o desconforto e com a péssima qualidade da projeção. Assim, fica subentendido que os entretenimentos, na capital paraibana, deixam a desejar no que toca àquele que parece o

---

<sup>46</sup> Cf. Idem.

<sup>47</sup> Cf. “Echos da arte – cinema” (da redação) In *Revista Era Nova*, Anno I, num. 6. Parahyba, 15 de junho de 1921, p. 21.

principal motivo para se sair de casa à noite, a existência de cinemas permanentes com programação diária.

E o mesmo periódico, exatamente 1 mês depois, volta à carga, desta feita comparando o estado dos cinemas paraibanos em 1921, no tocante ao aspecto higiene, com o momento de sua instalação 10 anos antes (1911). *“Por ocasião da fundação dos alludidos havia, como era natural então, alguma coisa de hygiene nos mesmos. Mas agora, temos em quase todos elles verdadeiros focos de moléstias transmissíveis devido a inconvenientes habitats, tão comuns às casas de diversões de nossa terra e já fazendo parte integrante das sessões cinematographicas”*. E preocupado com a imagem da cidade em relação aos que a visitam: *“decepção das mais dolorosas, para quem vem de fora, é entrar numa dessas casas de diversões (...)”*<sup>48</sup>.

Aqui a mensagem do redator não deixa lugar à dúvida. Que a cidade conta com casas de diversão próprias para exhibições cinematográficas disso ninguém duvida. Todavia, são tão precárias suas condições de funcionamento, no que toca ao item higiene, que o redator parece sentir vergonha de que alguém de fora possa visitá-las; de que alguém de fora possa voltar ao seu lugar de origem com uma imagem tão pouco lisonjeira dos cinemas da terra, nada condizentes com o que se espera de uma capital de Estado.

Mas não se pense que o cinema está disponível para qualquer pessoa em todas as salas de exibição. Assim como no Recife, como vimos acima, há cinemas de primeira ou segunda classes, também na Paraíba ocorre fenômeno idêntico. O Pathé, por exemplo, é criado só para os que podem pagar *“1\$000 [hum mil réis] por entrada de 1ª classe”*. Depois surge o cinema popular na rua da República, que embora *“mais obscuro”*, proporciona *“a mesma carícia d’olhos e o mesmo goso d’alma de quem se sentasse nas fauteuils [leia-se poltronas] do Pathé ou sob os ventiladores do Rio Branco”*<sup>49</sup>.

Como o Pathé é o primeiro cinema permanente a ser instalado na cidade, isto significa que, num primeiro momento, muita gente é excluída das sessões de cinema. Mas com a concorrência tudo muda, ficando mais baratos os ingressos até mesmo na 1ª classe. Se antes, *“no centro elegante da rua Direita não se era grande homem a menos de 1\$000”*, agora

<sup>48</sup> Cf. “Echos da arte-cinema” (da redação). In *Revista Era Nova*, Anno I, num. 8, Parahyba, 15 de julho de 1921, pp. 20-21.

<sup>49</sup> Cf. H. “O preço dos nossos cinemas”. In *A Notícia*, Parahyba do Norte, 20 de setembro de 1916, p. 3.

*“bastam 200\$ para uma hora de passatempo alegre, se os films agradam ou de neurasthenia se são longos e estéreis”*<sup>50</sup>. Ora, se pelo efeito da concorrência qualquer *“grande homem”* pode agora (1916) assistir a uma sessão de cinema por \$ 200 e não mais ao preço de 1\$000 como ocorre antes, isto pressupõe que para as pessoas comuns (embora o cronista seja omissivo a respeito) o cinema deve estar mais acessível ainda, com preços realmente populares.

E a julgar pela fala de um cronista de uma cidade do interior da Paraíba, fala referente ao ano de 1914, o cinema também marca a vida cotidiana de pequenas cidades, como é o caso de Campina Grande, a cidade do cronista. Segundo ele, é tal a influência do cinema em sua cidade que suas vizinhas, as *“macedas”* – que têm esse nome por serem filhas do *“velho commendador Macedo”* –, *“estão acometidas de uma grande moléstia – cinemalogia – ou antes, estão maníacas pelo cinema. Não dormem, não comem e não bebem, sem que primeiro não discutam o valor artístico desse ou daquele personagem”*<sup>51</sup>.

Ele próprio não desconhece o *“grande desenvolvimento que os cinemas vêm trazendo em toda parte, e especialmente a grande vantagem dos films naturaes [referência a filmes de não ficção, do tipo documentário], que muito instruem ao freqüentador do cinema que nunca sahiu da santa terra”*. Por isto, afirma: *“eu mesmo destumbro-me diante àquellas grandes paradas dos exércitos allemão, francez ou os de qualquer outra nacionalidade. O garbo e a precisão com que marcham aquelles homens, verdadeiras máquinas, são de admirar a nós, que poucas vezes assistimos o marchar desorganizado de nossas tropas”*. Mas esse reconhecimento, conforme dá a entender o cronista, não tem termo de comparação com a paixão exagerada das *“macedas”*. É que estas *“deixaram-se imbuir pela mania do cinema e os seus apaixonados estão lá na Pathé, Nordisk, Itália-Film etc., e mal sabem que no Norte do Brasil, lá em seus confins, têm umas apaixonadas que sonham venturas e felicidades mil”*<sup>52</sup>.

E na cidade de Bananeiras, também no interior da Paraíba, um cronista não esconde sua admiração pelo cinema por ocasião da inauguração do *“Cruz Vermelha”*, nome da única e nova casa de exibição da localidade. Para começar, afirma ser uma pessoa que idolatra o cinema, não tendo dúvida em atribuir-lhe o *“garboso titulo de melhor invenção do século”*. Se na estréia *“a casa estava à cunha”* (leia-se completamente lotada), não é menor a presença

---

<sup>50</sup> Cf. Idem.

<sup>51</sup> Cf. ZAMBEZE, Machado. “Cavacos” (crônica). In *Correio de Campina*, Campina Grande, 5 de julho de 1914, p. 1.

<sup>52</sup> Cf. Idem.

do público nos dias subsequentes. Mas isso porque Salomão Lucena, o proprietário, está a exigir boas fitas. Resta saber por quanto tempo. Sim, pois *“o que se impõe agora, é saber elle nos dar, sempre a ver, fitas que não nos molestem o pudor e a moral”*. Por isto, o cronista faz um alerta: *“tenha elle, pois, a máxima atenção, nesse particular, sem o que jamais poderá conseguir triumpho estável o novel ‘Cruz Vermelha’”*. Que sejam exibidas ali fitas da Fox ou da Paramout, dentre outras importantes *“fábricas cinematográficas”*. E que sejam escolhidas fitas com nomes do porte de Tom Mix ou William Farnum, que tem garantia de público certo. Daí a fala do cronista: *“de mim, direi, lá hei de ir satisfeito e alegre, a admirar, nessas sublimes scenas mudas, esses soes e essas estrelas que no ‘ecran’ do ‘moderno’, em Recife, um dia conheci”*<sup>53</sup>.

A fala do cronista indica que de fato há uma espécie de “febre” do cinema no período e que a mesma não ocorre tão-somente nas capitais do Estado e sim nas pequenas cidades, como a pequena Bananeiras à época. Também indica que os letrados de cada localidade – no caso, os homens de imprensa – estão muito bem informados sobre as produtoras cinematográficas que então mais se destacam, não esquecendo dos atores e atrizes já no auge da fama. Por último, indica algo que é uma espécie de lugar-comum na crônica cinematográfica então publicada na imprensa, a preocupação com a exibição de filmes que não atentem contra a moral e os bons costumes, no que é dado a entender, por essa razão, que a sociedade local não está preparada para absorver cenas (pelo menos publicamente) que não estejam de acordo com os rígidos códigos (públicos) moralizantes da época.

Ainda sobre cinema, uma última consideração a fazer diz respeito à constatação de que nas pequenas cidades do interior é raro o caso de casas de espetáculos, no período estudado, construídas exclusivamente para a exibição de filmes. Não raro, os cinemas funcionam em lugares improvisados<sup>54</sup> ou conjugados com a atividade teatral. Temos, neste último caso, os chamados cine-teatros, alguns construídos exclusivamente para esse fim, outros adaptados de antigos teatros ainda do tempo em que o cinema não está na ordem do dia.

A título de exemplo, pode ser mencionado o cine-teatro Apolo em Campina Grande, mandado construir em 1913 por iniciativa de Lino Fernandes, um forasteiro que se

<sup>53</sup> Cf. P. A. “De Bananeiras”. In *A luz*, Guarabira, 25 de setembro de 1920, p. 1

<sup>54</sup> É o caso de Campina Grande, na Paraíba, cujo primeiro cinema, ali chamado de cinema Brasil, funciona no então Grêmio de Instrução, isto durante os anos 1909 e 1910 (Cf. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., p. 82).

“enquadra” (o grifo é meu) no esquema político local e que, sendo dado às letras, tem a brilhante idéia, inclusive levando ao palco várias peças de sua autoria<sup>55</sup>. Além de teatro e cinema, ali também serve de palco, ao longo dos anos, para a realização de inúmeras “conferências cívicas e políticas”, informação prestada pelo mesmo cronista acima, que, indignado com a mudança de nome dessa antiga casa de espetáculos, agora (1935) chamada Cine Para Todos, diz tratar-se de um “achincalhe”<sup>56</sup>.

Também em Palmares, no interior de Pernambuco, o cine-teatro Apolo dá o que falar. Hermilo Borba, rememorando sua infância e adolescência na cidade, fala de o quanto o Apolo marca o cotidiano local entre os anos 1920 e 1930. Ali, nos dias que não há filmes, peças e mais peças são representadas em seu palco, a maioria por um grupo amador local, com destaque para as “comédias de costumes cariocas e pernambucanas, as burletas, as comédias musicadas (...)”. Quanto à exibição de filmes, diz ter visto muitos, a exemplo de a “Moeda Quebrada” e “A Mancha Rubra”, a povoar a cabeça da criançada local de um “mundo fantástico”, mundo presente em suas brincadeiras infantis, muitos pousando de “mocinho” ou “bandido” conforme a ocasião. Isto para não falar que nos dias de sessão de cinema, preferencialmente aos domingos, se fala no acontecimento o dia inteiro<sup>57</sup>.

Em se tratando de teatros sendo adaptados para funcionarem também como cinemas, há inúmeros exemplos, conforme a pequena amostragem a seguir. Nas capitais de Estado, com o advento do cinema, a maioria dos grandes teatros se vê na contingência de adaptar-se para abrigar o novo meio de expressão artística. Além do Santa Isabel no Recife, com suas temporadas de cinema antes mesmo de existirem cinemas permanentes na cidade, conforme recorda um cronista relativamente ao seu tempo de rapaz<sup>58</sup>, há algo similar com o teatro Santa Rosa na capital paraibana. Em 1916, por exemplo, quando se fala nos cinemas da cidade, o Santa Rosa está entre eles<sup>59</sup>. A diferença entre essas duas importantes casas de espetáculo reside na seguinte constatação: enquanto a primeira se transforma em cinema apenas temporariamente, quando não há nenhuma temporada de teatro à vista, a última passa

<sup>55</sup> Cf. PIMENTEL, Cristino. “Lino Fernandes” (crônica). In *Pedaços da história de Campina Grande*. Campina Grande: Livraria Pedrosa, 1958.

<sup>56</sup> Cf. PIMENTEL, Cristino. “Cousas da cidade” (crônica). In *A ordem, sem referências de lugar ou data*.

<sup>57</sup> Cf. FILHO, Hermilo Borba. “O Apolo”. In CORREYA, Juarez (org.) *Palmares e o coração: crônicas*. Palmares: Fundação Casa da Cultura Hermilo da Borba Filho, 1997, pp. 39-42.

<sup>58</sup> Cf. SETTE, Mário. “Cinema e pequena de dantes”. Op. Cit., p. 137

<sup>59</sup> Cf. H. “O preço dos nossos cinemas”. Op. Cit., p. 3

muitos anos sem qualquer atividade teatral, merecendo, da parte de um contemporâneo, a seguinte recordação e comentário crítico: “*casa de tanta tradição, palco de acontecimento de tanto relevo, viu-se um dia degradado à triste condição de cinema, ficando a cidade privada por longo tempo do único recinto onde podia receber as companhias que vinham ao Norte do País (...)*”<sup>60</sup>.

Lembro, contudo, que esta última informação não é confirmada em estudo recente, o qual sugere que o Santa Rosa em nenhum momento fecha suas portas para o público que ama o teatro, apenas não se mantendo como uma casa de espetáculo voltada exclusivamente para apresentações teatrais, muito embora tenha sido construído para esse fim, numa época (1889) em que o cinema ainda não está na ordem do dia. Todavia uma vez transformado em cinema, ele teria abrigado as duas formas de arte durante 30 anos, uma vez que já em 1911 torna-se cine-teatro e se mantém como tal até 1941<sup>61</sup>.

Estaria José Leal equivocado ao informar que em certo momento o teatro Santa Rosa fecha suas portas às atividades teatrais? Ou, ao contrário, fala com conhecimento de causa por ser contemporâneo do período ao qual se refere? E quanto à Fátima Araújo, autora desse estudo recente, estaria ela correta ao afirmar que o Santa Rosa passa 30 anos como cine-teatro? Não teria havido, durante esse período, algum interregno em que a cidade tenha ficado sem espetáculos teatrais? Contradições à parte ou mesmo desinformações à parte, o que importa reter aqui é que o cinema chega com força total, ocupando uma parte significativa do espaço antes destinado exclusivamente ao teatro.

Também no interior dos Estados há casos, à época estudada, de casas de espetáculos que em sua origem abriga tão-somente atividades teatrais, mas que é levado, com o advento e propagação do cinema, a conviver com o universo da cinematografia, às vezes comportando uma e outra forma de expressão artística, às vezes abandonando por longos períodos a linguagem teatral. A título de exemplo, pode ser mencionado o caso do teatro Santa Ignez (foto 10), da cidade de Alagoa Grande-PB, considerado o terceiro mais antigo da Paraíba (os dois primeiros são o Minerva da cidade de Areia e o Santa Rosa da capital). Inaugurado em 1905, já nos anos 1930 está com suas atividades teatrais paralisadas, não sem

---

<sup>60</sup> Cf. LEAL, José. “O Santa Rosa tem uma história”. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, vol. 12. João Pessoa: Editora Teone, 1953, p. 171.

<sup>61</sup> Cf. ARAÚJO, Fátima. “Paraíba, 416 anos”. In *A União, caderno especial*, João Pessoa, 5 de agosto de 2001, p.

antes ter sido palco de movimentadas temporadas nesse ramo artístico, inclusive com apresentação de companhias estrangeiras. Logo, não é de admirar que o Santa Ignez tenha se transformado, nessa fase de crise do teatro a nível local, em cinema<sup>62</sup>.

Reportando-se ao período de fausto do teatro alagoagrândense, Ednaldo do Egypto, teatrólogo paraibano, esclarece: *“uma bela casa de espetáculos, ao estilo italiano, [...] que, com sua arquitetura barroca e sua estrutura interna em pinho de riga da melhor qualidade, mais do que simples espaço que abrigou companhias estrangeiras, peças teatrais e operetas com atores famosos foi também uma significativa peça do grande movimento cultural que se registrara naquela época”*<sup>63</sup>.

Não obstante exagere quanto à leitura de que o Santa Ignez é dotado de uma *“arquitetura barroca”*, o teatrólogo paraibano parece correto ao sugerir que o Santa Ignez constitui um dos pontos altos do teatro paraibano nas primeiras décadas do século XX. Até porque, no período, é raro o caso de cidade do interior a contar com edifícios construídos exclusivamente para abrigar atividades teatrais, em particular no que se refere à construção de edifícios que se traduzem pelo seu efeito espetacular no cenário urbano, quer pelos seus traços arquitetônicos quer pela sua monumentalidade em se tratando de cidades do interior. Além do Santa Ignez, em Alagoa Grande, há os casos do teatro Minerva em Areia (inaugurado em 1859, com o nome de teatro Recreio Dramático), o São João na cidade cearense de Sobral (inaugurado em 1880, sendo uma espécie de réplica em miniatura do Santa Isabel do Recife), e o Sete de Setembro na cidade alagoana de Penedo (inaugurado em 1884, com uma arquitetura marcada pela *“concepção neoclássica”*)<sup>64</sup>.

Com exceção do teatro Santa Ignez, que é de 1905, os demais teatros mencionados acima são da segunda metade do século XIX, todos construídos em razão da importância dos respectivos núcleos urbanos no período, seja em termos econômicos e/ou culturais. Mas são exceções, pois conforme explicitado acima, é raro o caso de cidade do interior com teatro do porte dos exemplos mencionados. Tudo leva a crer que agora (começo do século XX) já não há mais espaço para a construção de casas de espetáculos voltadas exclusivamente para o teatro. Ou se constrói prédios para cinema, na melhor das hipóteses

---

<sup>62</sup> Cf. FREIRE, José Avelar. *Alagoa Grande: aspectos econômicos e fatos outros da sua história*. João Pessoa: Idéia Editora, 1996, pp. 85 e 96

<sup>63</sup> Citado em FREIRE, José Avelar. *Idem*, pp. 88-89.

<sup>64</sup> Cf. FILHA, Maria Berthilde Moura. *Op. Cit.*, pp. 175 e seq.

para cinema e teatro, ou não se constrói coisa alguma. Com exceção do Santa Ignez em Alagoa Grande, não se tem notícias da construção de novos teatros nas cidades do interior. No máximo, constrói-se casas de espetáculos para abrigar as duas formas de expressão artística, advindo daí os cine-teatros.

Enquanto isso, cada vez mais se tem conhecimento de casas de espetáculos exclusivamente para cinema no decorrer da década de 1910 e seguintes, a exemplo do cinema Conceição, na cidade paraibana de Itabaiana, ali inaugurado em 1910<sup>65</sup>, e do cinema Fox, na cidade de Campina Grande, ali inaugurado em 1918<sup>66</sup>. Essa mudança de perspectiva vem acompanhada de uma mudança de tom no discurso que antes elegera o teatro como expressão máxima da vida “civilizada”. Antes do advento do cinema, são inúmeras as falas em prol do teatro nos termos acima. De conformidade com essas falas, nenhuma cidade pode se considerar em sintonia com o mundo “civilizado” caso não conte com o seu teatro, embora, não raro, fique só no plano da reivindicação, acerca da qual os veementes apelos de seus letrados passam ao imaginário local como um sonho impossível de realizar. Com o advento do cinema, perde força a ênfase no teatro. A veemência de antes volta-se agora para outro signo moderno, signo emergente que está em plena evidência, o cinema.

O fato é que no início do século XX, nenhuma comunidade, por pequena que seja, quer ficar sem a sua sessão de cinema, mesmo que do tipo itinerante, conforme mostrado por Celso Mariz na sua conferência sobre Alagoa Grande, ali realizada no teatro Santa Ignez em 1949. Ele informa que em 1912, “*um cinema ambulante, o Haley, nome do célebre cometa do ano anterior, visitava Alagoa Grande*”<sup>67</sup>.

Porém, tudo leva a crer que nenhum letrado reivindica cinema ambulante para sua comunidade. Acontece que essa modalidade de cinema, cuja exibição ocorre de forma itinerante de povoação em povoação, vila ou cidade – havendo espécies de mascates que vivem exclusivamente da exploração da novidade, então propagada como um fantástico entretenimento -, não contribui para instituir, de forma permanente, vida pública noturna. E, ao que tudo indica, tais letrados têm plena consciência disso. Por isto, na cidade de Areia, em 1911, um deles reivindica um cinema permanente, a única distração capaz de arrancar seus

<sup>65</sup> Cf. MARIA, Sabiniano. *Itabaiana: sua história - suas memórias*. 2 ed. João Pessoa: A União Editora, 1977, pp. 221-222.

<sup>66</sup> Cf. CÂMARA, Epaminondas. *Datas campinenses*, Op. Cit., p.

<sup>67</sup> Citado em FREIRE, José Avelar. Op. Cit., p. 120.

habitantes da “insipidez” que ali reina, lugar marcado por uma vida social “estreitíssima e acanhada”. Um cinema ali faria um enorme bem, dentre outras coisas, porque contribuiria para suavizar a “tristeza e enervamento” próprios de uma cidade habitada por uns “pobres matutos”. Daí a interrogação: “é possível que continuemos a viver aqui uma vida de selvagem, segregados do convívio da civilização, comendo e dormindo, como o faz a qualquer besta de carga, estupidamente?”<sup>68</sup>.

O autor da interrogação acredita que não. Apesar de tudo ele está otimista e é de opinião que em breve o cinema produzirá o “milagre social”. Para começar, sua instalação implicaria na adoção de “hábitos elegantes de sociedade”, hábitos que não seriam condizentes com a imagem da vida noturna da cidade no momento em que emite sua fala. Sim, pois ao invés de hábitos elegantes, o que se tem é a imagem de uma vida noturna “sulcada aqui e acolá por sombras lugubres de noctívagos, que se dirigem às casas de jogo, ou que voltam bebidos dos lupanares (...)”. Com o cinema, toda essa “feição nocturna” equivocada desapareceria. A juventude, em particular, poderia ser salva pelo cinema. Ao invés da depravação em que vive, fruto do contato com as “mais reles profissionais do amor”, ela teria, na “projectão mechanica das imagens photographicas”, com suas “illusões soberbas”, motivo de sobra para abandonar os “lupanares”, com suas sucessivas “orgias e bacchanaes”<sup>69</sup>.

Acompanhando de perto essas imagens, vemos que os letrados produzem leituras diferenciadas sobre o papel do cinema no interior das comunidades. No exemplo último acima, o redator da matéria parece estar tão encantado com o novo entretenimento que sua instalação não só contribuiria para instituir alguma vida pública noturna na pequena comunidade de onde fala e sobre a qual fala, como seria a própria redenção do lugar no tocante à instituição de hábitos elegantes, “civilizados”, que viriam para dizer não aos que atentam contra a moral e os bons costumes. O cinema, aqui, ao invés de perverter, redime.

---

<sup>68</sup> Cf. “Aspectos e paisagens: os nossos projectos de um cinema e trechos da nossa vida social noturna” (editorial). In *O Centro*, Areia-PB, 19 de agosto de 1911, p. 1

<sup>69</sup> Cf. Idem.

### 3. Quem não se comunica... imprensa, telégrafo, telefone.

Em se tratando dos novos meios de comunicação o destaque vai para a instalação de órgãos de imprensa, do telégrafo (terrestre ou submarino) e do telefone. Mas de antemão cabe uma ressalva, a de que os dois últimos chegam aqui como signos modernos só há pouco festejados nos centros "civilizados" da Europa. O mesmo não acontece com a imprensa, pois quando de sua instalação no Brasil, nas duas primeiras décadas do século XIX<sup>70</sup>, há muito é conhecida dos europeus como um traço da vida que ali se proclama "civilizada". Em sua condição de formadora de opinião pública, figurando, à época, como único meio de comunicação de massa – a despeito de o Brasil constituir-se então como um país cuja população é em sua maioria analfabeta –, a imprensa chega nessa ou naquela região brasileira provocando enorme estardalhaço. Isto porque, se por um lado constrói uma auto-imagem enquanto detentora de funções "educativas" ou portadora de uma (pretensa) missão "civilizadora"<sup>71</sup>, não raro saindo em defesa da ordem<sup>72</sup> e dos bons costumes<sup>73</sup>, por outro lado

<sup>70</sup> Cf. O primeiro órgão de imprensa instalado no Brasil é a Gazeta do Rio de Janeiro, isto em 1808. Outros jornais cariocas surgiram a partir de 1821. Em Salvador, por exemplo, o primeiro a ser instalado, no ano de 1811, é A Idade de Ouro do Brasil, seguido de As Verdades ou Ensaios de Literatura em 1812 e de muitos outros a partir de 1821. Em Pernambuco, o primeiro órgão de imprensa é instalado em 1821, intitulado Aurora Pernambucana, seguido de um sem-número de outros títulos a partir desta mesma data (Cf. MELO, Mário. "O fundador do Diário de Pernambuco". In FREYRE, Gilberto e outros. *O Livro do Nordeste*. 2ª ed. Recife: Arquivo Público Estadual, 1979, pp. 150-152. Trata-se de uma Fac-símile da edição comemorativa dos 100 anos do Diário de Pernambuco, de 1925)

<sup>71</sup> Cf. A este respeito, vale a pena consultar os inúmeros textos que compõem essa auto-imagem, seja através de matérias assinadas ou editoriais, prevalecendo, neste último caso, editoriais preparados especialmente para as edições de estréia desse ou daquele jornal ou para as edições comemorativas de seus respectivos aniversários. Em tom grandiloqüente ou metafórico, essa auto-imagem é construída com opiniões como a dos exemplos seguintes: "Hoje [a imprensa] é a estrela oriental que ilumina o caminho da perfectibilidade humana; o guia inteligente e puro que dirige os povos, que ilustra os governos, que educa a família: seu cajado, a inteligência; sua estrada, o progresso; seu fim, a luz" (Cf. P. E. "A imprensa". In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 8 de maio de 1890, p. D. De acordo com certo editorial, ela é "o factor possante da civilização, o fiel mensageiro da idéia e o propagador das grandes causas (...)". Isto porque é "reputada como um facho de luz que, desprendendo raios scintillantes, aclarece o pensamento, ilumina o espirito, impulsiona a inteligência e condanna as trevas" (Cf. "A imprensa e sua utilidade" (editorial). In *O Condor: Órgão Letterário e Noticioso*. Parahyba do Norte, 28 de setembro de 1890, pp. 1 e 2). Vale a pena lembrar que opiniões parecidas tornam-se lugares comuns nos jornais da época. Encontrei dezenas delas nos vários exemplares consultados, todas formando a auto-imagem a que fiz alusão.

<sup>72</sup> Cf. Ao contrário de Augusto Comte, que teria condenado o jornalismo como uma "instituição anarchica e perturbadora da ordem no seio das sociedades", um jornalista paraibano o percebe como "a maior garantia para a ordem e o mais eficiente agente do progresso", isto para não falar que sem esse mesmo jornalismo as idéias do filósofo positivista não teriam influenciado os homens que fazem a República no Brasil, essa República "cujos primeiros actos generosos e bons, foram pautados pela norma positivista" (Cf. G.R. "O Jornalismo". In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 8 de maio de 1891, p.1). Em qualquer parte, sair em defesa da ordem parece ter sido a razão de ser da maior parte dos órgãos de imprensa no Brasil. O ponto de vista da direção do Diário de

arvora-se como principal porta-voz das demandas que levariam tal ou qual comunidade a "civilizar-se"<sup>74</sup>.

Voltando à questão da emergência dos novos meios de comunicação, o Recife mais uma vez se destaca, na região focalizada, por seu pioneirismo na absorção desses importantes signos modernos. Se é um fato, por exemplo, que no caso da imprensa é mínima a diferença de tempo entre o primeiro jornal em circulação no Recife e nas demais capitais de província polarizadas por Pernambuco<sup>75</sup>, não é menos certo que na capital deste último o jornalismo se desenvolve de forma muito mais arrojada, tanto em quantidade quanto em qualidade. O Diário de Pernambuco, por exemplo, atravessa a maior parte do século XIX como a maior referência na região na área jornalística. Certo historiador pernambucano, em matéria publicada em 1908, esclarece que já nos anos 1840 o Diário de Pernambuco conta com agências espalhadas por todo o Norte, inclusive no Maranhão e no Pará, "*onde era grande a sua circulação e forte o seu prestígio*". Esclarece ainda que, seja em "*tamanho, variedade de conteúdo e número de leitores*", rivaliza com os grandes diários da capital do império. Ademais, com uma tiragem de 4 mil exemplares, em meados dos anos 1850, é o "*órgão genuíno de todo o Norte brasileiro, circulando profusamente de Alagoas ao Amazonas (...)*"<sup>76</sup>

Por se constituir, ao longo do século XIX, no único meio possível de comunicação com o grande público - mesmo que este em sua maioria não possuía qualquer

---

Pernambuco, na edição comemorativa de 100 anos do Jornal, em 1925, é de que ele continua coerente com certa postura assumida 90 anos antes: "*huma coisa é censurar os actos illegais da autoridade (...), e outra é concitar os povos à desobediência, e à revolta, tirando a força moral do governo e consequentemente abrindo os diques à anarchia e a toda a sua terrível comitiva*"(Cf. FILHO, C. Lyra. "Diário de Pernambuco: 1825-1925". In FREYRE, Gilberto e outros. Op. Cit., p.6)

<sup>73</sup> São inúmeras as referências na imprensa da época acerca da degradação dos costumes, o que fornece munição para que ela (imprensa) assumira um papel "*moralizador*". Certo homem de imprensa é de opinião que ela "*expelle como os canhões de guerra, tiros mortíferos para corrigir os costumes impuros e as imoralidades da época (...)*" (Cf. Abbade D'anta. "A Imprensa". In *Estado da Parahyba*. Parahyba, 6 de novembro de 1891, p.1)

<sup>74</sup> Cf. Sobre as reivindicações acerca dos "melhoramentos" que levam uma localidade "x" a perder sua condição de "lugar do atraso", é raro o exemplar que não faz alguma menção a respeito. O parâmetro, aqui, é quase sempre o de comparar uma localidade com outra, reivindicando, em nome da qual fala, tal ou qual "*melhoramento*" já existente na que serve de parâmetro.

<sup>75</sup> Conforme visto na nota 69 acima, o primeiro jornal em circulação no Recife surge em 1821. A Parahyba, por exemplo, já em 1826 conta com um jornal, que ali circula com o título de Gazeta do Governo da Parahyba do Norte. (Cf. BEZERRA, Alcides. "A imprensa na Parahyba". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Parahybano*. Parahyba: Imprensa Oficial, 1922, p. 51)

<sup>76</sup> Cf. "Diário de Pernambuco: resumo da notícia histórica que em 1908 publicou o eminente historiador pernambucano Alfredo de Carvalho nos 'Annaes da Imprensa Periódica Pernambucana de 1821-1908'" In FREYRE, Gilberto e outros. Op. Cit., p.7

nível de escolaridade, não sabendo pois nem ler nem escrever -, a imprensa se insinua com toda a força na vida cotidiana. Em qualquer ambiente onde haja um mínimo de sociabilidade - numa barbearia ou farmácia, na praça pública ou numa estação de trem etc - boa parte das conversas gira em torno das últimas notícias publicadas no jornal ou jornais da terra, em especial as que remetem às refregas políticas. Embora em sua maioria com tiragens pequenas e destinadas a assinantes, são muitos os títulos então publicados. É como se pudéssemos falar, em relação ao período, de uma verdadeira "febre" jornalística. Para que se possa ter uma idéia de sua proliferação, basta considerar que nos anos 1880, na Parahyba, só na capital circulam, ao longo da década referida, nada menos que 20 títulos, não obstante 13 dentre eles sequer tenham ultrapassado 1 ano de existência<sup>77</sup>.

A diferença em relação ao Recife reside na constatação de que, mesmo com menos títulos do que a capital paraibana, 8 dos 13 jornais recifenses editados nos anos 1880 são diários, devendo-se notar que esses também se sobressaem pelo seu maior tempo médio de vida<sup>78</sup>, com destaque para o Diário de Pernambuco, que editado ali desde 1825, teria se aperfeiçoado década após década, chegando ao final do século XIX como o mais antigo jornal em circulação de toda a América Latina e um "*posto de vanguarda*" no jornalismo brasileiro<sup>79</sup>. Enquanto isso, dos 20 jornais da capital paraibana editados na década mencionada, o único que se destaca é a Gazeta da Paraíba, ali surgido em 1888. É que além de ser o primeiro a circular diariamente é também o jornal paraibano a contar com um bom serviço telegráfico e a assumir o "*feitio*" de um jornal moderno<sup>80</sup>.

Quanto ao telégrafo, também não há dúvida: o recifense pode se orgulhar de figurar entre os primeiros nortistas a se familiarizar com a novidade. Na capital do Império, por exemplo, a primeira experiência com o telégrafo ocorre no ano de 1852, ocasião em que, importados de Londres, chegam os maquinismos responsáveis, num primeiro momento, pela comunicação instantânea entre certas repartições públicas e, num segundo momento, por igual serviço destinado a particulares, existindo na cidade algumas estações para tal fim. Mas a

<sup>77</sup> Cf. BEZERRA, Alcides. Op. Cit., p.55

<sup>78</sup> Cf. CAETANO, Manuel. "Um século de jornalismo em Pernambuco (1825-1925)". In FREYRE, Gilberto e outros. Op. Cit., p. 117

<sup>79</sup> Cf. "Diário de Pernambuco: resumo da notícia histórica que em 1908 publicou o eminente historiador pernambucano Alfredo de Carvalho nos 'Annaes da Imprensa Periódica Pernambucana de 1821-1908'" In Op. Cit.

<sup>80</sup> Cf. BEZERRA, Alcides. Op. Cit., pp.55-56

novidade, que chega ao Rio com poucos anos de atraso em relação à Europa, não demora a se espalhar pelas cidades mais importantes do Brasil. É que nos anos 1860, em razão dos precários meios de comunicação entre a Corte e as demais províncias brasileiras – precariedade que se torna visível, por exemplo, na Guerra do Paraguai, pois notícias do palco da guerra chegam ao Rio de Janeiro com até 20 dias de atraso, e não raro notícias desconstruídas - sente-se a necessidade da criação de linhas telegráficas interligando-as. Já em 1865, por exemplo, uma linha parte em "*marcha acelerada*" rumo à fronteira do Brasil com Argentina e Uruguai. Embora mais devagar, também segue uma linha em direção ao Norte, sendo o eixo Rio-Bahia-Recife interligado por cabo submarino em 1873, cuja inauguração é saudada pelo Imperador, através de mensagem enviada pelo novo meio de comunicação, como um "*fausto acontecimento*"<sup>81</sup>.

Não bastasse essa condição de ser a primeira cidade nortista, depois da Bahia, a contar com esse ícone da modernidade, é preciso considerar ainda que, 1 ano após sua ligação telegráfica com a capital do Império, o Recife é escolhido para ser o elo de ligação da linha transatlântica entre Brasil e Europa, "*realizada pela Empresa The Western Telegraph Company Limited, organizada inicialmente pelo barão de Mauá e transferida para capitalistas ingleses*"<sup>82</sup>. Mas tudo leva a crer, no entanto, que o telégrafo elétrico chega ao Recife bem antes dos anos 1870. É que no Brasil, de acordo com certo engenheiro ferroviário, todo empreendimento de certo alcance no setor de ferrovias envolve a construção simultânea de linhas telegráficas. Ora, a estrada de ferro Recife ao São Francisco, a primeira do Norte, conta, já em 1862, com 120 quilômetros e 19 estações, sendo improvável, segundo opina o mencionado engenheiro, que o tráfego possa aí ser levado a efeito sem a licença dos trens pelo telégrafo. Sem este último, o tráfego só poderia realizar-se com segurança, caso fossem construídas linhas duplas.<sup>83</sup>

Depois do Recife, é a vez das pequenas capitais de província da região. Saindo da capital pernambucana rumo ao litoral Norte, o telégrafo submarino alcança a cidade de

---

<sup>81</sup> Cf. MACIEL, Lavra Antunes. *A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*. São Paulo: Educ-SP/FAPESP, 1998, pp. 47-50.

<sup>82</sup> Cf. Comentários à nota 8. In *Idem*, p. 52

<sup>83</sup> Cf. BENÉVOLO, Ademar. *Op. Cit.*, pp. 446-447.

Parahyba em 1876, Fortaleza em 1878, São Luiz em 1884 e Belém em 1886.<sup>84</sup> Em se tratando da maior parte do interior de Pernambuco e do interior das demais províncias da região, as primeiras linhas telegráficas surgem junto com as estradas de ferro, isto a partir do ano 1880, que é quando começam a ser inauguradas os primeiros trechos das ferrovias paraibana, alagoana e norte-riograndense, além das ferrovias Recife-Limoeiro, Sul de Pernambuco e Central de Pernambuco<sup>85</sup>.

Pelo interior afora, contam-se nos dedos as comunidades que têm o privilégio de contar com um posto telegráfico. Via de regra, só as possuem as que também contam com o privilégio de terem sido contempladas por uma estrada de ferro. Mais reduzidas ainda são as comunidades contempladas com agências telegráficas independente do vínculo com o trem de ferro. Na Paraíba, por exemplo, a primeira linha telegráfica em direção ao interior que não pressupõe esse vínculo é ali instalada em 1896. Trata-se de uma linha do Telégrafo Nacional, com agências nas cidades de Alagoa Grande, Campina Grande, Bananeiras e Areia<sup>86</sup>. Dentre essas cidades, só a cidade de Areia jamais será contemplada com o trem de ferro, conforme referido algumas vezes ao longo deste trabalho. As demais, quando contempladas por este último, respectivamente nos anos 1901, 1907 e 1925, passam a contar, a partir de então, com dois serviços de telegrafia, um público, a cargo do Telégrafo Nacional, e um privado, pertencente à estrada de ferro inglesa.

De resto, um ícone moderno ansiosamente desejado por todas as comunidades. Operando a informação de forma rápida, instantânea, o telégrafo leva ao encurtamento das distâncias, contribuindo, nas comunidades que dele dispõem, para redefinir as noções de espaço-tempo<sup>87</sup>. Conta-se que ao ser apresentado à Assembléia Legislativa, em França, o projeto que dispõe acerca da criação do telégrafo naquele país, ainda no antigo regime, o físico responsável, Claude Chappe, falando sobre sua importância, não tem dúvida, simplesmente

<sup>84</sup> Cf. Ver resumo dos "Progressos" telegráficos na nota 8 do capítulo intitulado **Condição Décima Segunda**. In *Idem*, p. 453

<sup>85</sup> Cf. Sobre as origens das ferrovias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, ver descrição detalhada no item 2 do capítulo III acima. Sobre o vínculo necessário estradas de ferro-telégrafo, considere-se o fato de que aquelas contam com serviço telegráfico em todas as estações ferroviárias espalhadas pelo país. (Cf. nota 98 do capítulo "**pelos fios, a luz que fala...**"). In Maciel, Laura Antunes. *Op. Cit.*, p. 70).

<sup>86</sup> Cf. Discurso de Silva Mariz, deputado paraibano, proferido em 2 de outubro de 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, Tomo 6, 73.

<sup>87</sup> "Com o telégrafo", afirma um autor francês, "as distâncias e os territórios evaporam, com as técnicas o tempo real é o fim da presença real" (Cf. VIRÍLIO, Paul. *A arte do motor*. Tradução de Paulo Roberto Pires. São Paulo: Estação Liberdade, 1996, p. 55).

argumenta que eles (deputados) poderiam “estabelecer uma correspondência tal que o corpo legislativo pudesse valer suas ordens nas fronteiras e receber as respostas no decorrer de uma única sessão”<sup>88</sup>.

Sem dúvida, uma revolução. Contudo, ele pode ser tudo menos um canal para a felicidade. É o que pensa Proust em **A Fugitiva**, um dos episódios de **Em Busca do Tempo Perdido**. A sua Albertine está saindo definitivamente de sua vida e ele sofre imensamente. Sofre bem mais que uma “pobre moça do campo”, a qual ele inveja: ocorre que, “falta de relações, e até de telégrafo”, pode continuar a sonhar após um “desgosto que ela não pode insensibilizar artificialmente”. Enquanto isso, ele, apesar de ser bem relacionado e detentor de uma fortuna em dinheiro, estando à sua disposição todos os “meios materiais” que a “civilização” do seu tempo lhe permite desfrutar, a exemplo do telégrafo e do telefone, nada pode fazer. Logo, esses “meios materiais” apenas adiam a luta que trava (um verdadeiro “corpo a corpo”) contra a inflexível decisão de Albertine de não mais lhe querer. Mesmo acionando todo um mundo de relações, para o qual recorre a telegramas e telefonemas, não alcança seu objetivo. Por isto, interroga: “e as moças do campo, sem vantagens sociais, sem relações, ou os humanos antes desses aperfeiçoamentos da civilização não sofrem menos, por que desejamos menos o que sempre soubemos inacessível, e por causa disso permaneceu como que irreal?”<sup>89</sup>.

Isto significa que o seu drama, ao contrário de uma “pobre moça do campo”, é bem real. Por que? Porque com tantos fatores a seu favor, amigos, fortuna, telégrafo e telefone, tudo isto mantém a esperança de uma reaproximação com sua amada. O reencontro, a depender dos “meios materiais” disponíveis, é plenamente acessível. Sim, porque devido a tais meios ela não pode fugir por muito tempo, ele tem realmente como localiza-la. Por essa razão sofre mais que uma “pobre moça do campo” em sua desilusão amorosa, pois enquanto essa não alimenta qualquer esperança de um reencontro por estar convencida de que é impossível saber o paradeiro do amado, ele, ao contrário, sofre exatamente porque tem meios para localizar sua Albertine mas não tem meios para reverter sua inflexível vontade de não mais querê-lo.

<sup>88</sup> Cf. Idem, p. 42.

<sup>89</sup> Cf. PROUST, Marcel. *A fugitiva*. Tradução de Maria Gabriela de Bragança. Lisboa: Europa-América, s/d, pp. 76-77. (*Em Busca do Tempo Perdido*, VII)

E já que acima há referências ao telefone, é importante chamar atenção para o fato de que ele, tanto quanto o telégrafo, repercute em todos os âmbitos da vida, das transações comerciais aos hábitos domésticos, dentre outros. E o fato de que as primeiras linhas telefônicas, pelo Brasil afora, tenham sido instaladas, em sua maior parte, na rede telegráfica já existente, seja a rede do Telégrafo Nacional ou das estradas de ferro, faz com que esses ícones quase sempre apareçam juntos. Em todo caso, como vimos, há um ou outro caso de pequenas comunidades que são contempladas com agências telegráficas independente da chegada do trem de ferro. Todavia, o mesmo não ocorre em se tratando do telefone. Exceção feita ao Recife, conforme demonstração abaixo, não se tem notícia, em toda a região polarizada por Pernambuco, da instalação de sistemas de telefonia antes da chegada do trem de ferro ou do Telégrafo Nacional.

O fato é que o telefone, tanto quanto o telégrafo, é decantado como um importante ícone da vida moderna. Apresentado por Graham Bell na Exposição Universal de 1876 na Filadélfia, diante do qual o Imperador D. Pedro II, ali presente, teria ficado surpreso ao constatar que aquele aparelho "*de fato falava*"<sup>90</sup>, o novo meio de comunicação já nasce como um poderoso ícone da modernidade. A exemplo do telégrafo, o novo signo chega ao Brasil com poucos anos de diferença em relação ao seu lançamento na Europa, expandindo-se rapidamente, por força da iniciativa privada e sob a forma de companhias telefônicas, pelos principais centros urbanos do país<sup>91</sup>.

No Recife, por exemplo, as primeiras linhas telefônicas foram criadas apenas 6 anos após as primeiras demonstrações feitas por Graham Bell no EUA. Segundo Mário Sette, uma notícia de jornal, publicada em 1882, dá o que falar: "*O Sr. Leopoldo Bourgard obteve do governo Imperial uma concessão para estabelecer o serviço de telefones nesta cidade*". Não obstante o recifense já tivesse uma noção do que é a telefonia desde o ano anterior, através de um aparelho instalado pelo construtor da estrada de ferro Recife-Limoeiro, ligando seu escritório ao depósito de material da empresa, agora, com a iniciativa do Sr. Bourgard, muita gente se dirige até seu estabelecimento para "*melhor conhecer e admirar os efeitos do aparelho telefônico ali exposto*". E se em abril de 1882, já uma linha telefônica "*ligava o*

<sup>90</sup> Cf. SCHWARCZ, Leila Moritz. *As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 376.

<sup>91</sup> Cf. Nota 22 do capítulo "*Pelos fios, a luz que fala...!*" In MACIEL, Laura Antunes.. Op. Cit., p. 66

*Palácio da Presidência à Secretaria de Polícia*", em fevereiro do ano seguinte "*dá-se a inauguração oficial dos serviços telefônicos*", cuja estação, na rua das Cruzes, funciona até o começo do século XX. E se no dia da inauguração são apenas 18 telefones, de pessoas físicas ou jurídicas, alguns meses depois já é de 83 o número de assinantes, não sendo poucas as reclamações contra as empresas prestadoras de serviços que ainda não contam com a novidade.<sup>92</sup>

Embora precário, pois todo contato é feito com a mediação das telefonistas da estação, sem a comodidade pois que viria, anos depois (começo do século XX), com os aparelhos automáticos da Pernambuco Telephone Company, ainda assim o serviço a cargo da Companhia Telefônica Bourgard provoca profundo impacto na vida cotidiana local no final do século XIX. Mesmo sendo um serviço extremamente caro à época, cuja instalação é impensável em casas de baixa renda, muitas pessoas recorrem aos telefones alheios, a exemplo de um aparelho instalado em certo palacete do Caldeireiro em 1884, cujo capitalista, ao exibi-lo aos seus vizinhos de arrebalde, teria afirmado: "*Não façam cerimônia, tendo precisão...*". Com isto, "*lá se iam os aflitos à procura de um médico, de uma encomenda urgente, de uma notícia de vapor*". Mas nem sempre recorre-se a um telefone alheio para uma "*urgência*". Há os que, abusando da boa vontade dos proprietários, mantêm "*conversas demoradas*", tratando de assuntos do "*tamanho dos romances em série*". Seja como for, aos poucos seu uso se populariza, "*perdendo sua fama de novidade*"<sup>93</sup>

Nas demais cidades de região polarizada por Pernambuco não se tem notícia, pelos menos até o fim do século XIX, da existência de companhias telefônicas. Em fevereiro de 1889, por exemplo, o engenheiro militar João C. de Oliveira Cruz, falando como homem de "*sciência*" - sendo de opinião que os "*ensinamentos*" relacionados a esta última são um meio para se "*combater o barbarismo*" - dirige-se ao público leitor de um jornal da cidade de Parahyba do Norte para manifestar suas impressões sobre um "*maravilhoso invento*", o telefone. Sim, aqueles que antes se mantinham distantes, obrigando-se a comunicar por carta ou pelo telégrafo, têm agora o "*indizível prazer de ouvir a própria voz do amigo ou parente por meio de um ténue fio metálico (...)*". Mas se é um "*maravilhoso invento*", nem todas as

<sup>92</sup> Cf. SETTE, Mário. "Quem fala?". In *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Casa do Estudante S/D, pp. 184-186. (A Primeira Edição é de 1948)

<sup>93</sup> Cf. Idem, pp. 186-187

idades o comportam, pelo menos não na forma de uma empresa, uma vez que sua instalação só se revela de *"extrema vantagem"* nas cidades onde *"seja difícil a comunicação"*. E este não é o caso, de acordo com aquele engenheiro, da capital da província da Paraíba, pois sendo *"pequena e concentrada"*, *"com a maior facilidade se transmite um recado a qualquer ponto da cidade, muito principalmente de uma casa commercial para outra, em consequência de quasi todo o commercio se achar reunido"*. Com isto, é de opinião que não há vantagem ali para uma empresa telefônica<sup>94</sup>

Só na primeira década do século XX cogita-se uma empresa telefônica na capital paraibana, mas uma empresa que não estenderia seus serviços no âmbito da capital, haja vista que sua meta é tão somente explorar uma linha telefônica entre esta última e a povoação de Cabedelo, onde está localizado o porto. Aliás, trata-se de uma segunda linha telefônica entre a capital e o porto, pois já existe uma linha a cargo da *"Repartição geral dos telegraphos"*, de cuja sede, na capital, são feitos contatos telefônicos com a administração portuária<sup>95</sup>. O fato é que até a década referida não há nenhum serviço de telefonia com sede própria na capital paraibana, tudo levando a crer, inclusive, que funcionava precariamente a linha já existente a que se fez referência acima. Não é a toa que uma das exigências ao concessionário da nova linha telefônica entre a capital e Cabedelo é justamente a de que ele *"obriga-se a instalar gratuitamente aparelhos telephonicos no escritório e na residência do chefe da Comissão de Melhoramentos do Porto e na Estação Telegraphica da Parahyba, com direito a utilizarem de toda a rede telephonica"*<sup>96</sup>.

Isto significa que o habitante da capital paraibana, mesmo em condições de "pagar a conta", não dispõe de serviço de telefonia. Como ocorre em todas as cidades que não contam com uma empresa telefônica, mas contam com um posto do Telégrafo Nacional e/ou um posto telegráfico a cargo de uma estrada de ferro, os habitantes da capital paraibana só

<sup>94</sup> Cf. CRUZ, João C. de Oliveira. "Melhoramentos da capital da Parahyba IX: conclusão". In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 5 de fevereiro de 1889, pp. 2-3.

<sup>95</sup> Cf. Ver o "Decreto nº 6382 de 21 de fevereiro de 1907", em que "O Presidente da República dos Estados do Brasil, attendendo ao que requereu Manoel Henriques de Sá Filho, concessionário da Empresa Telephonica da Parahyba, resolve autorizar o assentamento de um segundo fio nos postes das linhas telephonicas entre a capital do Estado da Parahyba e o porto de Cabedelo, pertencente à Comissão de Melhoramento desse porto, de acordo com as cláusulas que com este vão assinadas pelo Ministro de Estado dos Negócios da Finança, Viação e Obras Públicas". In IT<sup>1</sup> - Maço 136. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

<sup>96</sup> Cf. Cláusula V do Decreto nº 6382. Idem

conhecem os aparelhos telefônicos atrelados ao serviço telegráfico. Claro, os que visitam os postos telegráficos, pois do contrário ficam só no ouvir falar.

Em se tratando das comunidades interioranas, vale o que deixei claro acima. É impossível pensar em sistemas de telefonia, nessa ou naquela localidade do interior, antes da instalação de uma estação de trem ou telegráfica. De fato, os primeiros telefones à disposição dessas comunidades são instalados nas estações de trem ou, na falta deste, nas estações do Telégrafo Nacional, conforme pequena amostragem a seguir.

Na cidade de Itabaiana, no interior da Paraíba, existe um precário serviço de telefonia entre 1909 e 1912 e se cogita, em 1914, na instalação de uma empresa telefônica. Antes disso, porém, não se conhece senão o telefone da estação de trem, ali inaugurada em 1901<sup>97</sup>. Mas com a empresa telefônica recém instalada, um jornal local, de nome Gazeta da Manhã, em sua edição de 6 de dezembro de 1914, anuncia: “*clínica médica do dr. João Florêncio (...). Chamadas a qualquer hora (...). Grátis aos pobres. Telefone nº 7 Itabayana*”<sup>98</sup>

Quer dizer, não bastasse o anúncio público, em um jornal de circulação local, de que o mencionado médico está a consultar diariamente, com isenção de pagamento para os pobres, um elemento novo indica uma revolução nos hábitos da localidade. Agora, o socorro médico pode ser acionado com mais agilidade caso o doente necessite de pronto atendimento da parte da clínica interligada ao serviço de telefonia aí existente.

Já em cidades como Alagoa Grande, Campina Grande e Bananeiras, mencionadas acima, os primeiros telefones vistos pelas populações locais não são os das suas respectivas estações de trem e sim os das estações telegráficas. Até porque, essas cidades têm seus “*aparelhos telegraphicos*”, num primeiro momento, substituídos por “*aparelhos telephonicos*”<sup>99</sup>. No caso de Campina Grande, por exemplo, isto ocorre antes mesmo de sua estação telegráfica ter sido inaugurada. Por essa razão, quando de sua inauguração, em 13 de janeiro de 1896, é denominada de estação telefônica<sup>100</sup>.

No caso de Campina Grande, não há notícias de que tenha existido telefones residenciais antes de 1918. Só nessa data é que são instalados diversos “*telefones de veio*” (leia-se telefones acionados à manivela), iniciativa de um professor com o nome de

<sup>97</sup> Cf. MAIA, Sabiniano. Op. Cit., 217

<sup>98</sup> Apud. Idem.

<sup>99</sup> Cf. Discurso de Silva Mariz. Op. Cit.,

<sup>100</sup> Cf. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., p. 69.

Clementino Procópio<sup>101</sup>. Mas verdadeiro sistema de telefonia, conforme sugerido por um cronista da terra, só se cogita ali em plena década de 1930, o que é levado a efeito por iniciativa da “Empresa Força e Luz”<sup>102</sup>.

Claro que nem todos tenderiam a concordar com tanta serventia. Um conhecido escritor carioca, em crônica publicada na Revista Careta, em sua edição de 24 de janeiro de 1920, opina que o telefone, não obstante seja um “*aparelho bem moderno*”, “*está sendo um factor constante de dissolução da família (...)*”. Dentre outras coisas, por sua condição de instrumento “*medianeiro de amores ilícitos e criminosos*”. Por isto, arremata: “*não há dia, hora, minuto, em que eu entre nas casas de negócio da minha vizinhança, que não veja uma moça, uma senhora atracada ao respectivo telefone. Falam baixo e eu fico pensando cá com os meus botões: que tolices irão fazer nos dias em que conversam através de um fio de cobre?*” Para o cronista, não há dúvida, essas conversas são a causa de muita coisa desagradável que poderia ser evitada; no caso, o amor que provoca o crime, a loucura, o suicídio etc. Logo, “*todo o instrumento, aparelho que facilita a sua obra, deve ser proibido (...)*”<sup>103</sup>.

Já Proust não pensa assim. Para começar, não entende como alguém pode se negar a fazer uso do telefone, uma coisa tão útil. Mas é o que acontece com Françoise, a criada de sua casa, que reluta em aprender a usar o aparelho, fugindo dele como alguém foge no momento em que está prestes a receber uma dose de vacina. Ele, ao contrário, espera tanto do telefone, que o aparelho instalado em seu quarto, por tocar baixo, em razão de sua campanha ter sido “*substituída por um simples toque de taramela*”, para fins de não acordar seus pais, se mantém ali sem fazer movimento, temendo não ouvi-lo. E tudo isto porque está a esperar ansiosamente, tal como ocorre todas noites, uma ligação de sua Albertine. “*Eu era torturado pelo incessante assalto do desejo, cada vez mais ansioso e jamais satisfeito, de um ruído de chamada; eis que, (...) do fundo da Paris populosa e noturna subitamente aproximada de*

<sup>101</sup> Cf. Idem, p. 89.

<sup>102</sup> Cf. PIMENTEL, Cristino. “Cousas da cidade” (crônica). 14 de setembro de 1934, periódico não identificado.

<sup>103</sup> Cf. BARRETO, Lima. “Amor, cinema e telefone”. In *Coisas do reino do Jambon: sátira e folclore*. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1961, pp. 108-109.

*mim, ao lado da minha biblioteca, ouvi de repente, mecânico e sublime, como a echarpe agitada no Tristão ou a Flauta do Pastor, o ruído de piorra do telefone*"<sup>104</sup>.

Vemos, na fala de Proust, a decantação plena do telefone como um poderoso ícone da modernidade. Como permanecer imóvel em seu quarto, durante horas e horas, caso não tivesse esperanças de que o pequeno aparelho, com uma simples chamada, seria capaz de aproximá-lo da "*populosa e noturna Paris*"? Como suportar a solidão daquele quarto caso o pequeno aparelho, ao anunciar uma ligação de qualquer ponto da grande cidade, não o levasse a precipitar-se sobre ele, sabendo que poderia ser a sua querida Albertine? Tudo isto sugere que Proust decanta o telefone por considerá-lo o único elo de ligação com sua amada na gigantesca Paris. Sair daquele quarto, mesmo que por poucos minutos, seria correr o risco de uma chamada não atendida, levando-o a não ter mais esperanças de vê-la naquele dia, perdendo assim todo e qualquer controle sobre o objeto de seu prazer e/ou sofrimento na imensidão da cidade.

Na época estudada, em qualquer comunidade do Norte onde se cogite instalar uma companhia telefônica, o equipamento é esperado com ansiedade, embora a maioria não tenha acesso ao equipamento, pelo menos não diretamente, que esse não está disponível para os lares menos favorecidos. É assim no Recife, conforme mostrado anteriormente, como é assim nas demais comunidades.

Numa pequena comunidade do interior cearense, de nome Aroeiras, os 12 telefones ali instalados dão o que falar, não faltando " *festa com foguete, discurso e banda de música*" no dia inaugural. Mas dão o que falar menos por esse ato de ovação pública em torno da novidade e mais pelo fato de que contribui para acirrar ainda mais o confronto entre as duas famílias que estão no mando político da cidade, uma comandada pelo major Francisco Leandro, " *chefe do partido Marreta*" (referência, no Ceará, aos seguidores da oligarquia Acioli), outra comandada pelo coronel Benvindo Assunção, " *chefe rabelista*" (referência, no Ceará, aos seguidores do governo Marcos Franco Rabelo). Ora, sendo as duas famílias mais poderosas da cidade, é óbvio que a pequena companhia telefônica teria de contemplá-las entre seus assinantes. Mas seu responsável, ao contemplar os casarões dos respectivos chefes políticos, não imagina a tragédia que está por vir. É que essas famílias, que não se falam há

<sup>104</sup> Cf. PROUST, Marcel. *Sodoma e Gomorra*. Tradução de Mário Quintana. 14 ed. Rev. Por Olgária Chaim Feres Matos. São Paulo: Editora Globo, 1998, pp. 130-131 (*Em Busca do Tempo Perdido*, 4).

quase 50 anos, a não ser com frases do tipo: “*se prepare para morrer, cabra! Ou: essa eleição foi roubada!*”, estão agora interligadas por linha telefônica. “*Pois lá estava o telefone, como uma estrada franca, um porta aberta entre as duas casas, com o seu ar preto e sonso, pendurado na parede do corredor. Bastava alguém rodar a manivela, dizer à telefonista o número inimigo (...) e logo, do lado proibido, alguém responderia*”. A tentação é enorme, uma “*tentação do inferno*”. Disfarçando a voz (um “trote” na linguagem de hoje), alguém da família Leandro parte para o ataque. Do outro lado da linha quem atende a chamada é o próprio coronel Benvindo Assunção, escutando a voz do inimigo na “*injúria suprema*”: “*Benvindão, vim te convidar!*”! *Hoje tem missa por alma da Pomba-Rola!*” (referência a uma jovem prostituta de “*ponta de rua*” que, no passado, fora amasiada com um padre da família Assunção, advindo daí o porquê desse nome representar a “*injúria suprema*”). Bem, pelo menos parte do desfecho o leitor imagina. O coronel ofendido, reunindo seus homens, invade a casa do inimigo (não sem antes ter ficado dois homens esvaindo-se em sangue lá fora: um ferido à bala, do lado do coronel, outro à faca, do lado dos Leandro) e manda arrancar com caixeta e tudo o “autor” do insulto, levando-o em seguida para a praça ali próxima. Uma vez ali, manda fazer uma fogueira e atea fogo no “*criminoso*”. E voltando-se para o povo, que “*espiava medroso*”, disse: “*foi prá aprender a não soltar má-criação a homem*”<sup>105</sup>.

No conto de Raquel de Queiroz, a mensagem não deixa dúvida: o mundo dos coronéis é representado como um mundo que reage desfavoravelmente à chegada de certos insumos modernos, em especial o telefone, aparelho por onde podem ser emitidas vozes anônimas, inclusive para insultar, o que não é bem vindo em um mundo marcado por rígido código de conduta. Assim, a reação do coronel Benvindo Assunção estaria a indicar que sua indignação tem a ver não só com a “*injúria suprema*”, mas por essa ter sido levada a efeito anonimamente, o que ali poderia ser encarado como um ato de covardia, o mais detestável dos atos no imaginário machista do Norte “brabo”.

<sup>105</sup> Cf. QUEIROZ, Raquel de. “O telefone” (conto). In RONAI, Paulo (org.) *Seleção*. Rio de Janeiro: INL, 1973, pp. 77-84 (coleção Brasil Moço).

#### 4. Os trilhos na vida urbana: as cidades têm pressa

No tocante aos transportes, algumas comparações entre o Recife e as demais cidades da região dão bem a dimensão do pioneirismo recifense em mais esse tipo de equipamento urbano. Até as primeiras décadas do século XIX, por exemplo, afora as "*canoas de carreira para 6 pessoas*", isto em algumas áreas do Recife e adjacências, não há outro meio de transporte coletivo. É certo que para as pessoas abastadas do lugar, transporte é que não falta no período, servindo-lhes inclusive de **status**, a exemplo do "*cavalo bem ajaezado para os homens e o palanquim colorido e estufado para as damas*", constituindo uma "*nota de bom gosto e de elegância*". Entretanto, não é o que ocorre com os que necessitam de transporte coletivo, pois o primeiro meio de transporte desse gênero só tem lugar ali nos anos 1840. Trata-se da diligência puxada por 4 cavalos, algumas com 2 andares, também ali chamadas de ônibus, sendo vários os que exploram esse serviço, existindo linhas para inúmeros "*arrebaldes*" (Monteiro, Casa Forte, Apipucos...) e uma para a cidade de Olinda<sup>106</sup>

É claro que as pessoas ricas da terra não se misturam aos passageiros dessas diligências, que aliás andam superlotadas, onde "*só se faltava andar uns por baixo dos outros*". É que além de suas próprias "*carruagens particulares*" (segés, cabriolés...) elas podem dispor, a hora que desejem, de carros de luxo (landôs, berlindas, vitórias, segés...) alugados por cocheiras especializadas, principalmente para as "*cerimônias de distinção*", a exemplo dos "*grandes casamentos*". Carros de luxo que por sinal transitam por longo tempo nas ruas do Recife, pois se é um fato que nos anos 1830 já estão à disposição para ocasiões especiais (casamentos, batizados...), continuam a ser anunciados como tais meio século depois. No anúncio de uma cocheira, em 1880, eles são recomendados "*não só pelo seu bom gosto e asseio, como também pelo chic das ricas Librés, excelentes cocheiros e bonitos e amestrados cavalos*"<sup>107</sup>.

Mas os anos 1880 correspondem a um momento em que não mais se presencia, nas ruas do Recife, as diligências coletivas. Estas cedem lugar a dois novos meios de transporte: os trens de subúrbio, ali chamado de "maxambombas", pertencentes à Brazilian Street Railway, que promove, entre os anos 1867 e 1871, a ligação entre o Recife e inúmeros

<sup>106</sup> Cf. SETTE, Mário. "Cadeirinhas e diligências". In *Arruar*. Op. Cit., pp. 87-90

<sup>107</sup> Cf. *Idem*, pp. 90-93

subúrbios<sup>108</sup>, e os bondes puxados a burro, inicialmente a cargo da Pernambuco Street Railway Company, depois Companhia Ferro-Carril, que instala uma série de linhas ligando a cidade aos "arrebaldes" próximos<sup>109</sup>. Aliás, linhas que chegam aí bastante cedo se se considera o fato de que, após uma primeira experiência frustrada entre 1859 e 1864, o próprio Rio de Janeiro só passa a contar com o novo meio de transporte a partir de 1868<sup>110</sup>.

Numa cidade de pouco mais de 50 mil habitantes, ainda sem muita pressa, como o Recife do final dos anos 1860 e início dos anos 1870, os mencionados meios de transporte causam ali uma revolução. É certo que os bondes puxados a burro não são grande coisa em termos de padrão de velocidade. Todavia, além de mais espaçosos que as diligências - cada carro comportando em torno de 30 passageiros -, oferecem viagens de ida e volta em maior número - das 6 horas da manhã à meia noite, com poucos minutos de diferença entre um e outro carro -, devendo-se acrescentar que em pouco tempo trafegam através de uma rede de trilhos para vários subúrbios - em 1876, por exemplo, já são 9 linhas - sendo 6 de subúrbio e 3 que auxiliam o tráfego para esses mesmos subúrbios -, substituindo com vantagens aquelas diligências, em circulação ali há cerca de 3 décadas<sup>111</sup>.

E talvez não seja demais lembrar que no começo do século XX, quando em algumas cidades o bonde a burro está com os dias contados - no Rio de Janeiro, por exemplo, ele começa a ser substituído pelo bonde elétrico em 1892 e em São Paulo em 1900, embora, num primeiro momento, tenha sido recepcionado com reservas, em que pese o alvoroço das celebrações públicas em prol da grande "novidade"<sup>112</sup> -, o Recife não só convive com esse meio de transporte como novas linhas continuam sendo abertas ao público<sup>113</sup>.

E ao contrário de outras modalidades de transportes sobre trilhos, os bondes por tração animal não funcionam à base de carros de 1ª e 2ª classes. Com isto, cada carro teria acomodado ao mesmo tempo ricos e pobres, tornando-se na visão do cronista Mário Sette, um transporte que ajuda o Recife a se "democratizar", isto em razão de ter aproximado, "no convívio popular de seus bancos", "o capitalista do Largo do Corpo Santo [área do cais do

<sup>108</sup> Cf. Idem, p. 100 e seq.

<sup>109</sup> Cf. Idem, p. 96 e seq.

<sup>110</sup> Cf. NEEDELL, Jeffrey D. Op. Cit., p. 46

<sup>111</sup> Cf. Idem, pp. 89-90 e 96 e seq.

<sup>112</sup> Cf. SEVCENKO, Nicolau. "A capital irradiante: técnica, ritmo e ritos do Rio". In SEVCENKO, Nicolau (Org.) *História da vida privada* 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 546-547

<sup>113</sup> Cf. SETTE, Mário. Idem, p. 100

porto] do 'capoeira' de Santo Amaro; a dama lorde da Passagem da Madalena, da costureira pobre da Torre; a menina rica do colégio Pritaneu, da orfã da Estância; o chefe da seção de cartola e fraque, do amamuense de paletó de alpaca e chapéu de massa". E enquanto espaços de sociabilidade, aí discute-se o assunto em evidência na ordem do dia, tais como a Abolição ou a República, a Revolta da Armada ou a guerra de Canudos, a peste bubônica ou a campanha de Dantas Barreto<sup>114</sup>.

Mas será que o "convívio" a que se refere o cronista pernambucano é realmente "popular" e "democrático"? Parece que ele esquece que uma coisa é o espaço do bonde ser partilhado, por pessoas de níveis sociais distintos; outra bem diferente é a existência de comunicação entre elas. Daí a interrogação: os membros da elite local permitem que as pessoas comuns partilhem de suas discussões sobre tal ou qual assunto? Será que compartilham o mesmo espaço com pessoas estranhas ao seu meio social sem lhes "torcer o nariz"? Assim, é mais fácil admitir que as pessoas que não se conhecem, ainda mais em se tratando de pessoas de níveis sociais distintos, não dirijam a palavra umas às outras no interior dos bondes. E independente da condição social dos indivíduos, é pouco provável que tenha sido quebrada a barreira da impessoalidade entre os que não se conhecem. E mesmo que o ser humano seja espontaneamente propenso à comunicação, isto não impede que dezenas de pessoas, "compactadas" no interior de um transporte coletivo, se mantenham em silêncio durante longos períodos<sup>115</sup>.

Mas se bondes por tração animal no Recife, não funcionam à base da segregação costumeira entre carros de primeira e segunda classes, o que leva à suposição de que ricos e pobres compartilham "democraticamente" o mesmo espaço, talvez isso se deva ao fato de que a verdadeira segregação teria ocorrido por outra via. Aliás, é o próprio cronista pernambucano, a despeito de entrar em contradição consigo mesmo, que nos informa a respeito. Em outro texto, tratando do mesmo assunto, deixa subentendido que o bonde é "democrático" menos pelo fato de que ricos e pobres partilham o mesmo espaço no interior dos carros e mais pelo fato de que a Companhia Ferro-Carril dispõe tanto de "linhas aristocráticas" ou "burguesas" quanto das "proletárias". Assim, as de Madalena e Fernandes Vieira são linhas para atender os capitalistas: "armazenários de açúcar, e de algodão,

<sup>114</sup> Cf. Idem, pp. 103-104

<sup>115</sup> Cf. SEVCENKO, Nicolau. "A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio". Op. Cit., p. 582

*recebedores de bacalhau, donos de usinas, diretores de bancos, comerciantes em grosso, alguns ainda guardando da monarquia títulos de barões ou de viscondes". Já as linhas da Torre, Derbi, Afogados ou Santo Amaro são destinadas à "gente pobre" <sup>116</sup>.*

Por se tratar de um transporte regular, com passagem obrigatória, em certas horas do dia, nos locais de sempre, *"em cada linha havia passageiros típicos, familiares, infalíveis". Assim sendo, "uma cara estranha que aparecesse dava o que falar". É pena Mário Sette não ter dado conta dos tipos populares presentes nos bondes em tráfego nas chamadas "linhas proletárias". Sim, porque destaca apenas alguns passageiros "típicos" das linhas habitadas por famílias abastadas, a exemplo de Cosme de Sá Pereira na linha de Madalena, um médico de voz espalhafatosa que ao embarcar ficava "bolindo com todos os companheiros de viagem", e do "solicitador" Padilha na linha de Fernandes Vieira, "sempre grave", e invariavelmente de "sobrecasaca e cartola" <sup>117</sup>.*

Mas se é um transporte regular que atende a todos os "arrebaldes" próximos, os quais são habitados por pessoas abastadas ou de baixa renda - tendo, por isso mesmo, marcado profundamente o cotidiano local -, não há que negar que seu ritmo é bastante lento. A esse respeito, Mário Sette esclarece: *"demais para que pressa? A cidade toda andava tão devagar!" Não é à toa que, "às vezes, o dono da casa ainda engolia os últimos goles de café na sala do jantar (...) e já a criada na esquina mandava o bonde esperar um "bocadinho" <sup>118</sup>.*

Aqui o cronista citado esquece que a cidade anda devagar em comparação com outros centros urbanos maiores, mas não tão devagar segundo a imagem acima impressa. É que em outros subúrbios, um outro meio de transporte sobre trilhos, puxados por locomotivas a vapor, do qual falarei adiante, parece imprimir um ritmo que contrasta bastante com a lentidão própria da cadência animal. Logo, nos subúrbios cujo transporte coletivo é marcado pelo ritmo da locomotiva a vapor não há paradas imprevisíveis. Isto significa que o trem interrompe sua marcha tão somente nas estações existentes ao longo de cada linha, jamais parando a meio caminho para atender a um passageiro em atraso ou jamais parando à porta de alguém - mesmo que se trate de alguém acostumado a certos privilégios - que pede para aguardar um pouco.

<sup>116</sup> SETTE, Mário. "Os bondes de burros". In *Maxambombas e maracatus*. Op. Cit., p. 69

<sup>117</sup> Cf. Idem, p. 66

<sup>118</sup> Cf. Idem, p. 65

Mas o bonde puxado a burro, como vimos, não tem termos de comparação com outras modalidades de transporte por tração animal, sendo encarado, por isso mesmo, como um transporte inovador quando de sua instalação na capital pernambucana. Outrossim, nenhuma outra cidade da região polarizada por Pernambuco dispõe desse transporte coletivo tão cedo quanto o Recife. Nas cidades do interior, por exemplo, só na década de 1910, quando estão sendo desativados nas capitais, é que se tem notícia de sua instalação. É o caso, por exemplo, da cidade de Timbaúba, no interior de Pernambuco, que adquire alguns bondes recém desativados no Recife, isto em 1914. Já a cidade de Itabaiana no interior da Paraíba, vizinha e rival de Timbaúba, *"não podia se inferiorizar, e zás comprou outros tantos"*<sup>119</sup>. Em relação a esta última, há relatos que indicam o quanto o novo meio de transporte mexe com a vida do lugar. Se no Recife são desativados em razão de terem se tornado obsoletos, este não é o caso da pequena Itabaiana de 1914. Adquiridos por *"vários capitalistas"* locais, que organizam a *"Companhia Ferro Carril de Itabaiana"*, os bondes dão o que falar nos 16 anos em que trafegam ligando pontos estratégicos da cidade, a Praça da Indústria ao comércio e este à estação de trem. Numa nota saudosista, temos: *"Lá vem o bonde carregado do couro curtido das salgadeiras; (...) lá vem empilhado de lã; lá vem o bonde cheinho de gente para a feira; lá vem o bonde, repleto de famílias para a missa; lá vem o bonde, entregando as mercadorias do trem; lá vem o bonde, com os noivos e muita algazarra (...); lá vem o bonde com os homens sizudos de fraque e cartola, conduzindo o político que chegou"*<sup>120</sup>

Afora Itabaiana, a única cidade do interior da Paraíba a contar com um serviço de bondes é Campina Grande. Todavia, trata-se de bondes movidos à gasolina, ali instalados em 1926. A firma de propriedade do senhor Ernesto Pompílio do Rego, conta com duas linhas, nas quais trafegavam 6 bondes de passageiros e 14 reboques para o transporte de mercadorias. Mas se no começo funciona regularmente, em menos de 1 ano o serviço desanda e as instalações são desmontadas. O privilégio do transporte de cargas, contra o qual reagem os donos de caminhões e os comerciantes, aliados a problemas técnicos, com os bondes descarrilando na parte enladeirada entre a estação de trem e a área comercial, são os motivos que levam a empresa à falência.<sup>121</sup>

<sup>119</sup> Cf. MAIA, Sabiniano. Op. Cit., pp. 127-128

<sup>120</sup> Cf. Idem, pp. 130-131 e 368.

<sup>121</sup> Cf. CÂMARA, Epaminodas. *Datas campinenses*. Op. Cit., pp. 103-104.

Em se tratando da capital paraibana, os bondes por tração animal chegam ainda no século XIX, mas com muitos anos de diferença em relação aos maiores centros urbanos do país. Em relação ao Recife, por exemplo, essa diferença é de mais de duas décadas. O fato é que a cidade de Parahyba do Norte chega à década de 1890 sem qualquer meio de transporte coletivo, tudo levando a crer que a maioria de sua população anda mesmo é a pé. Sim, porque além de não contar com transporte coletivo, tipo diligência ou outros também não conta com veículos de aluguel. E até os carros particulares são raros. Contam-se nos dedos os poderosos da terra que os possuem, a exemplo do cabriolé do barão do Abiaí ou da "diligência" do coronel José Lucas de Souza Rangel. Assim, não causa estranheza que o Presidente da província, no último ano do Império, se dirija a pé até a Câmara Municipal<sup>122</sup>. Daí a fala do engenheiro militar João de Oliveira Cruz, em 1889, ao reivindicar a construção o serviço de bondes para a capital paraibana: "*se ao menos, como em outras cidades, houvesse o recurso dos carros* [referência aos veículos sobre rodas puxados por tração animal], *necessariamente não se tornaria tão urgente esse melhoramento* [referência ao serviço de bondes]; *mas, faltando em absoluto quasi todos os recursos desta espécie* [isto é, carros para transporte coletivo, carros para alugar...], *fica o povo privado de mais esta comodidade e este meio de conforto*"<sup>123</sup>

Quando enfim a empresa Ferro-Carril Paraibana inaugura o serviço de bondes, em 6 de junho 1896, ainda que incompleto, por faltar concluir um trecho da linha projetada, a cidade vive "*um dia de festas provincianas, como de outro modo não poderia ser aquele em que esse transporte foi inaugurado*". Na ocasião, "*foram embandeirados os pontos terminais, e os bondes trafegaram com galhardetes e folhas de pitangas (...)*", não esquecendo de que, à noite, além das "*peças pirotécnicas*" queimadas, *há uma "tocata"* com a banda de música da polícia. Em resumo, uma festa à altura de uma cidade que, ainda "*modesta e pacata*", não cabe em si de contente de ver concretizado o sonho de possuir o seu "*carril de ferro*"<sup>124</sup>.

<sup>122</sup> Cf. MEDEIROS, Cariolando de. *O Tumbiá de minha infância* (memórias). 2ª Ed. João Pessoa: A União Editora, 1994, pp. 155-156. É importante observar que a presente edição não especifica a data da primeira edição. Porém, a julgar pela data do prefácio, 18 de novembro de 1941, é provável que o livro tenha sido publicado em data próxima.

<sup>123</sup> Cf. CRUZ, João C. de Oliveira. "Melhoramentos da capital paraibana VII - carril de ferro". In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 31 de janeiro de 1889, p. 2.

<sup>124</sup> Cf. RODRIGUES, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade* [memórias]. São Paulo: Brasiliense, 1962, pp. 180-181.

A despeito de ser considerado um meio de transporte que já caminha para sua inteira desativação em algumas cidades pelo mundo afora, isto em razão de imprimir uma cadência não mais condizente com as temporalidades ou ritmos sociais impostos pela modernidade urbana a partir do final do século XIX,<sup>125</sup> ele continua sendo decantado, em inúmeras comunidades do Norte brasileiro, como um equipamento sem o qual não podem ser consideradas em sintonia com o mundo "civilizado". É o que ocorre na capital paraibana em 1896. Aqueles bondes enfeitados, no dia inaugural, alegorizam a realização de um sonho, mesmo que o objeto desse sonho comece a ser descartado como algo obsoleto em outras experiências urbanas.

Voltando à questão do pioneirismo recifense no que tange à absorção de certos equipamentos urbanos considerados modernos, chama a atenção a importância atribuída às "maxambombas" a partir do final dos anos 1860. As "maxambombas", corruptela do inglês "machine-pump" (isto é, bomba mecânica<sup>126</sup>), são locomotivas a vapor instaladas no Recife, a partir de 1867, sob a forma de transporte coletivo de massas<sup>127</sup>. O primeiro trecho inaugurado, entre o Recife e o Caldeireiro, ocorre no dia 5 de janeiro de 1867. Na ocasião, um repórter de jornal teria opinado que nunca presenciara tanto interesse da população por um "melhoramento". É que na festa de inauguração, além de "fogueteria por toda parte" com o "povo a encher ruas e praças", não faltam as bandas de música. E mais que tudo, não falta a admiração dos que presenciam o momento em que "o condutor apita, a máquina ronca e silva, as rodas se mexem, e o comboio avança (...) pela sua rota da Ponte D'Uchoa...Uma

---

<sup>125</sup> Como admitir, por exemplo, que uma cidade como Paris, com mais de 2 milhões de habitantes no final do século XIX e já vivendo sob o signo da eletricidade, continuasse se movimentando na cadência da tração animal? É certo que esse signo só assume sua expressão máxima com a propagação daquela que se torna, na Exposição Universal de Paris de 1900, a sua musa maior, uma fada (a fée e électricité), figura que alegoriza a automação da energia elétrica (Cf. WEBER, Eugen. *França Fin-de-Siècle*. Tradução de Rosaura Eichenberg, São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 93). Todavia, antes de erigir-se com tal força signica, já é de uso corrente em inúmeros setores da sociedade. É o caso de seu uso nos transportes urbanos, com o surgimento dos bondes elétricos. Na França por exemplo, a eletrificação de trilhos, provocando a "revolução do bonde", tem lugar nos anos 1890, embora fosse uma experiência conhecida nos Estados Unidos desde a década anterior. Essa revolução, no caso Francês, se explicaria pelo fato de que, já no primeiro ano em que é ali introduzido, os custos e os preços das passagens são reduzidas em mais da metade em comparação ao transporte coletivo por tração animal, o que contribui para triplicar o número de usuários (Cf. *Idem*, p. 91)

<sup>126</sup> Cf. FERREIRA, Aurélio Buarque. *Op Cit.*, p. 1.106

<sup>127</sup> Operando à base de carros destinados a passageiros de 1ª e 2ª classes, há indícios de que esta última é responsável pela maior parte do faturamento da Empresa. Mesmo devendo-se considerar a diferença de preço para uma e outra classe, o número de passageiros da "2ª" é infinitamente maior que os da "1ª". Em 1882, por exemplo, dos 650.327 passageiros que embarcam nas linhas da Trilhos Urbanos, mais de 70% são da 2ª classe (Cf. SETTE, Mário. "Cadeirinhas e diligências". *Op. Cit.*, p. 112)

*beleza!*<sup>128</sup>. A partir do trecho inaugurado, que mede 3 milhas inglesas, os trilhos prosseguem avançando por outros "arrebaldes", a exemplo de Monteiro, Apipucos, Caxangá... Este último, alcançado em junho de 1870, é o último subúrbio da chamada linha principal. A Companhia de Caxangá, como passa a ser chamada no Recife a Brazilian Street Railway, opera ainda em dois ramais intermediários, o do Arraial (uma extensão a partir de Caxangá até Aflitos, Casa Amarela, Dois Irmãos...) e o da Várzea (uma extensão a partir do entrocamento, na linha principal, até Madalena, Estrada Nova....)<sup>129</sup>.

De acordo com Gilberto Freyre, a Brazilian Street Railway é um empreendimento inglês que substituiu outro empreendimento inglês, as diligências puxadas a cavalo "sob a forma de ônibus". Sendo uma das "primeiras estradas de ferro urbanas que se construíram na América do Sul", ela é a realização de um sonho alimentado desde os anos de 1850, ocasião em que o Diário de Pernambuco chama a atenção, baseado nas sugestões do Sr. D. W. Bowman, "engenheiro e machinista" ali radicado, para as vantagens de tal iniciativa<sup>130</sup>.

No Norte do Brasil e quiçá em todo o país, a Companhia de Caxangá constitui uma experiência inédita. Trata-se da constatação de que as "maxambombas" são locomotivas a vapor pertencentes a uma companhia ferroviária que funciona como qualquer outra do gênero, só que no contexto urbano. Ademais, as primeiras linhas abertas ao tráfego não só tornam-se ali uma realidade antes das linhas de bondes da "Ferro-Carril" como têm privilégios exclusivos. No caso, as linhas da "Ferro-Carril" só podiam ser instaladas até onde não circulem as "maxambombas"<sup>131</sup>. Sem dúvida, não deixa de ser inédito o fato de que uma parte significativa do transporte urbano sobre trilhos no Recife, entre o final dos anos 1860 e o início da década de 1910<sup>132</sup>, é feita por meio de locomotivas a vapor. Sim, porque tradicionalmente, em todas as partes do mundo, ele é levado a efeito, num primeiro momento,

<sup>128</sup> Cf. Idem, pp. 107-108

<sup>129</sup> Cf. Idem, pp. 110-112

<sup>130</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: Aspectos da influência Britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2ª ED. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL, 1977, p. 34

<sup>131</sup> Cf. SETTE, Mário. "Cadeirinhas e diligências". Op. Cit., p. 104

<sup>132</sup> As "maxambombas", que causam tanto alvoroço no Recife do final dos anos 1860 e início dos anos 1870, chegam ao começo do século XX como um meio de transporte marcado por uma "lastimável decadência", reivindicando-se, em seu lugar, um meio de transporte, já existente em outras capitais brasileiras, que são um "regalo de rapidez e progresso", o bonde elétrico (Cf. Idem, pp. 113 e 120) ao qual me reportarei adiante.

pelo serviço de bondes (por tração animal e/ou elétrico e depois pelo serviço de metrô, ora um substituindo ao outro no cenário urbano, ora tendo aí existência simultânea)<sup>133</sup>.

Um dado importante sobre as "maxambombas" é que essas pequenas locomotivas a vapor provocam um forte impacto no cotidiano recifense. Para começar, é um estímulo à especulação imobiliária em inúmeras áreas por onde trafegam. Às vezes, sequer os trilhos chegam a certo subúrbio e já ali são anunciados terrenos à venda devido "*sua proximidade do trem*". Se antes esses subúrbios são pouco habitados em razão de não contarem com um "*meio de transporte freqüente e barato*" que os aproximem do centro do Recife, tudo muda com as "maxambombas"<sup>134</sup>.

O fato de as "maxambombas" trafegarem em subúrbios distantes e ainda pouco habitados não retira sua condição de transporte coletivo urbano por excelência. Funcionando à base de linhas duplas, com locomotivas indo e voltando em horários simultâneos várias vezes ao longo do dia, esse meio de transporte parece ter sido importante tanto quanto o bonde em outras experiências urbanas. Pelo menos não há dúvida quanto a isso no que toca ao fator especulação imobiliária.

É o caso do bonde na cidade do Rio de Janeiro mais ou menos na mesma época das "maxambombas" no Recife. É que no Rio, a expansão das linhas de bondes a partir de 1870, possibilitando "*o crescimento da cidade para novas áreas*", se explica pela conjugação de interesses entre os proprietários dessas linhas e "*agentes do capital imobiliário*". É por essa via que se realiza a compra de fazendas e chácaras nos subúrbios para fins de loteamento, isto para não falar que, às vezes, certos empresários investem nos dois tipos de empreendimento. O

---

<sup>133</sup> No Recife, talvez por ter chegado bastante tarde (1914), o bonde elétrico aposenta o bonde puxado a burro logo que é inaugurado. Todavia, o mesmo não acontece com os trens a vapor. Estes circulam em algumas linhas até 1920 (Cf. *Idem*, pp. 122-123). Em outras cidades, a exemplo do Rio de Janeiro, o bonde elétrico, instalado em 1892 (ver nota 111 acima), convive ainda durante muitos anos com o bonde puxado a burro. Em 1903, por exemplo, um cronista carioca não só admite que ambas as modalidades circulam nas ruas do Rio como não ver diferença em seu papel "civilizador". Para o cronista, os bondes tomam conta de toda a cidade. É que "*são deles as ruas, são deles as praças (...)*", assim como os "*bairros afastados*" que contribuem para povoar ou os "*bairros novos*" criados por seu intermédio. E se expressando no singular: "*de dia e de noite, indo e vindo, ao rom rom da corrente elétrica, ou ao rumoroso patear dos muares sobre as pedras, aí passa ele, o triunfador - o servidor dos ricos, a providência dos pobres, a vida e a animação da cidade*" (Cf. BILAC, Olavo. "O Bonde". In. DIMAS, Antonio. (Org.) *Vossa Insolência: Crônicas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 318-319) Com o advento do metrô, a exemplo do metrô de Paris em 1900, o bonde elétrico já não é a última palavra em termos de transportes urbanos sobre trilhos. Em todo caso, por se tratar de um transporte coletivo a baixo custo, acessível às classes pobres de Paris, se mantém por muitos anos como um concorrente à altura do metrô, em que pese o "*sucesso colossal*" deste último. Se em 1909, por exemplo, o metrô transporta 312 milhões de passageiros, o bonde elétrico não fica atrás, conquanto transporta quase 300 milhões (Cf. WEBER, Eugen. Op. Cit., p. 91)

barão de Drummond, por exemplo, "era sócio da Cia Ferro Carril de Vila Isabel e proprietário de lotes no bairro do mesmo nome"<sup>135</sup>.

Assim, parece que a diferença entre a especulação imobiliária no Recife e no Rio se explica pelo fato de que no primeiro os proprietários de terras nos subúrbios tomam a iniciativa de colocá-las à venda independente de qualquer tipo de sociedade com os empresários das "maxambombas". O fato é que o vínculo bonde/loteamento, no Rio de Janeiro do último quartel do século XIX, é marcado por fins nitidamente utilitaristas. Sim, porque no exato momento em que alguns empresários arrancam dos poderes públicos, concessões para explorar linhas de bondes, outros empresários, ou aqueles mesmos concessionários, compram terras pouco valorizadas nas áreas periféricas onde serão instaladas as linhas de bonde e, feito o loteamento de terrenos, os investidores conseguem uma remuneração astronômica para o seu capital. É o caso, por exemplo, do bairro de Copacabana no início de sua ocupação na última década do século XIX, com o agravante de que alguns dos empresários que ali embolsam essa remuneração são pessoas com assento na Câmara de Vereadores<sup>136</sup>.

Quanto a São Paulo, o vínculo bonde/loteamento está relacionado ao período de rápida expansão da cidade, especialmente a partir de 1900, com a emergência dos bondes elétricos da "Light And Power, uma empresa de capital misto canadense - anglo-americano"<sup>137</sup>. Até porque, não se pode falar em especulação imobiliária, nos termos em que ocorre no Recife ou Rio de Janeiro já no final dos anos 1860, em uma cidade que sequer atingira 20 mil habitantes no período.

E mesmo que a população paulistana tenha triplicado em apenas duas décadas, uma vez que já está "sob o efeito do surto cafeeiro em terras paulistas", ela não ultrapassa 65 mil habitantes em 1890<sup>138</sup>. É uma cidade relativamente pequena até esta última data. Mas não demora para que esse limite físico seja rapidamente superado, bastando considerar, a respeito, que no início do século XX, conforme visto no início do presente capítulo, São Paulo

<sup>134</sup> Cf. SETTE, Mário. "Cadeirinhas e diligências". Op. Cit., pp. 105,110,114

<sup>135</sup> Cf. CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 52

<sup>136</sup> Cf. Idem, pp. 52-53

<sup>137</sup> Cf. SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos*

20. Op. Cit., p. 122

<sup>138</sup> Cf. Idem, p. 108

ultrapassa a casa dos 200 mil habitantes, tornando-se, na ocasião, uma das maiores cidades brasileiras depois da capital da República<sup>139</sup>.

Após um primeiro surto de rápida expansão urbana na década de 1890<sup>140</sup> - expansão levada a efeito pela ocupação popular de inúmeras áreas para além do antigo perímetro urbano (a chamada área central), a exemplo dos bairros e arrebalde ao longo das estradas de ferro Central do Brasil, Sorocabana e São Paulo Railway, com suas fisionomias marcadas por um sem número de "*casinhas que pipocavam*" da noite para o dia<sup>141</sup> -, a cidade se expande com mais intensidade ainda a partir do início do século XX, o que coincide com o período em que os trilhos da Light entram em cena com força total, promovendo ali uma brutal especulação imobiliária. Forçando "*associações com particulares em manobras especulativas*", em pouco tempo essa empresa estrangeira manipula o "*mercado de valorização do solo urbano*". Isto ocorre no momento em que (início do século XX), "*localizando as paradas finais de suas linhas em pontos extremos e de população rarefeita - Penha, Lapa, Santana, Ipiranga, Vila Mariana, Pinheiros - , ela gerou fluxos irradiados de valorização imobiliária que, seguindo a direção de seus trilhos, suscitavam a criação de loteamentos em áreas remotas.*" Essas áreas, que além de bondes, passam a contar com eletrificação a gás, também fornecidos pela Light, são "*automaticamente supervalorizadas*", contribuindo para elevar "*os preços dos terrenos e aluguéis em níveis exponenciais*"<sup>142</sup>.

Voltando ao Recife do tempo das "maxambombas" é importante considerar que contar com um desses trens em tal ou qual subúrbio é motivo de orgulho para seus moradores. Assim, enquanto os olindenses vivem "*feridos em seu amor próprio*" por não contarem com esse "*transporte moderno*", os habitantes de certos subúrbios do Recife (Monteiro, Apipucos...) "*enfurnavam-se na vaidade ao irem para a estação esperar o trem*". Enquanto isso, pobre Olinda! Sim, porque a "*Fidalga de outros tempos (...), em que as sinhazinhas só*

<sup>139</sup> Além da informação referendada na nota 14 acima, mais detalhes sobre a projeção da população paulistana, na passagem do século XIX para o XX, podem ser obtidas em SEVCENKO, Nicolau, *idem*, ou em COSTA, Ângela Marques da e SCHARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 36 (coleção Virando Séculos).

<sup>140</sup> Talvez não seja demais lembrar que em 1890 São Paulo é bem menor que o Recife e, no entanto, em 1900 já é a segunda maior cidade brasileira, seguida de Salvador e Recife respectivamente. É que a população paulistana, acrescida por milhares de imigrantes egressos de áreas do café, chega a quadruplicar nos anos 1890 (Cf. MARINS, Paulo César Garcez. "Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras". In SEVCENKO, Nicolau (Org.). *Op. Cit.*, pp. 165 e 171-172)

<sup>141</sup> Cf. *Idem*, p. 173

<sup>142</sup> Cf. SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole...* *Op. Cit.*, pp. 122-125

*saiam às ruas em Palanquins bordados a ouro (...), continuava a ser visitada pelas canoas e pelos ônibus". Contando apenas com "um ônibus pela manhã e outro à boquinha da noite", isto no final dos anos 1860, Olinda teria sido motivo de zombaria por moradores dos subúrbios recifenses que convivem com as "maxambombas". A esse respeito, Mário Sette imagina o teor dessas zombarias. Se alguém anunciasse a um desses moradores sua intenção de ir até Olinda, poderia ouvir um comentário do tipo: "agüentar o ônibus do Cláudio! Você acaba indo para o céu com tripa e tudo"<sup>143</sup>.*

Mas a zombaria dura pouco, uma vez que em 1870 Olinda também conta com os trens "maxambombas". E no dia da inauguração, conforme o esperado, *"todo o povo olindense viera ver o trem correndo, apitando, chegando num imperativo de progresso"*. E se 43 anos depois, mais precisamente em outubro de 1914, Olinda vive uma festa parecida para festejar a erradicação dos trens "maxambombas", então substituídos pelo bonde elétrico, com seus carros *"compridos", "lustrosos" e "elegantes"*, em julho de 1870 o sentimento é outro. Se em 1914 são considerados *"imprestáveis e obsoletos"*, em 1870 são motivo de orgulho para a comunidade local. Nesta última data, imprestáveis e obsoletos são os *"ônibus do Cláudio"*. Com 6 trens diários, logo aumentados para 8, passando depois a sair de hora em hora, um da rua da Aurora no Recife em direção a Olinda e outro da Praça do Carmo em Olinda (em horário correspondente) no sentido inverso, o novo meio de transporte aproxima bastante as duas cidades, sendo de apenas 30 minutos o tempo gasto em cada viagem<sup>144</sup>.

Com as "maxambombas" na cidade, tudo tende a mudar, a começar pela condição que ela assume enquanto *"estância balneária"* por excelência, cujos *"banhos salgados"*, famosos por suas *"virtudes curativas"*, teriam causado ali uma *"verdadeira revolução social"*. No Recife, por exemplo, surge o hábito, no seio de famílias abastadas, de inventar-se essa ou aquela doença (*"tédio", "chiliques" "nervoso", "bambeza nas pernas"...*) para fins de justificar uma temporada nas praias de Olinda. Anunciada a *"doença"*, é requisitado um médico, que passa a receita da moda: *"banhos salgados"*. Com isto, *"arrumavam-se os trastes mais ligeiros, escolhia-se casa e fazia depressa a mudança. Olinda com o trem era ali"*<sup>145</sup>.

<sup>143</sup> SETTE, Mário. "As maxambombas". In *Maxambombas e maracatus* Op. Cit., pp. 218-219

<sup>144</sup> Cf. Idem, pp. 215-218, 222 e 225

<sup>145</sup> Cf. SETTE, Mário. "Cadeirinhas e diligências". Op. Cit., pp.117-118

Além das temporadas na praia, que enchem-se de *"arruados de banheiros feitos com palhas de coqueiro"* e para onde acorrem *"famílias e mais famílias"*, os trens "maxambombas" mudam muitos outros aspectos da vida cotidiana olindense, a exemplo da presença de um maior número de pessoas nas *"festas íntimas ou públicas"*, tais como um casamento ou uma cerimônia religiosa, levando a uma intensificação da sociabilidade a nível local. Também teria contribuído para o surgimento de novas artérias na cidade, a exemplo do bairro dos Milagres, um *"produto da maxambomba"*. É que entre Varadouro e o Carmo, onde antes só existe praia e vegetação, *"surgiu uma casa, mais outra, o trem fez ali uma parada, as edificações intensificaram-se (...)"*, e com pouco o novo bairro está criado.<sup>146</sup>

Também no Recife são inúmeras as mudanças no cotidiano da cidade em decorrência das "maxambombas". Com o novo meio de transporte, o que antes não passa de *"mato"* distante vira *"acessível arrebalde"* contribuindo para que inúmeros *"recantos rurais"* aos poucos adquiram feições urbanas, tornando-se *"bairros residenciais"*. Outra mudança significativa, *"graças ao transporte fácil"*, ocorre no centro da cidade, cujo cotidiano já não é o mesmo. Dentre outras coisas, porque os trens garantem, vindos de vários pontos da cidade, fluxos populacionais com destino ao centro comercial, que passa a contar com *"freguesia acrescida e habitual"*. E não só o comércio sente os efeitos do novo meio de transporte coletivo. Também certos rituais religiosos, a exemplo de *"procissões"*, *"novenários"* ou *"atos de quaresma"*, passam a contar com um público maior depois que são instalados os trens "maxambombas". O mesmo ocorre com os teatros, cujos anúncios sobre tal ou qual espetáculo lembram que ao término deste haveria bondes e trens para todas as linhas.<sup>147</sup>

Não se tem notícias, ao longo do século XIX, de que tenha existido experiência similar nas outras cidades da região em estudo. Trens em circulação no interior da cidade, nos moldes das citadas "maxambombas", parece ter sido uma experiência única a nível regional. Todavia, não deixa de ser digno de nota uma pequena ferrovia construída na capital paraibana no início do século XX. Com menos de 6 quilômetros de extensão e contando inicialmente com 2 vagões (1ª e 2ª classe) e uma locomotiva encomendada a certo fabricante inglês (*"Rogers Sons"*), ela é definitivamente inaugurada em dezembro de 1908, não sem antes ter sido inaugurada parcialmente por duas vezes, outubro de 1906 e 1907 respectivamente

---

<sup>146</sup> Cf. *Idem*, pp. 117-118

<sup>147</sup> Cf. *Idem*, p. 119

passando o habitante de Parahyba a contar com um transporte rápido e freqüente até a "encantadora praia de Tambaú". Aliás, a ferrovia referida não tem outra finalidade senão "melhorar e facilitar as condições de veraneio" nessa praia, em especial para os de condição financeira privilegiada, não sendo de admirar que a administração da ferrovia tenha disponibilizado para venda as chamadas "passagens assinaturas, para os criados domésticos, a 10 mil réis mensais, sem limites no número de viagens". Também não sendo de admirar que, poucos meses após sua inauguração, já o governo do Estado tenha ido pessoalmente, durante vários dias, verificar certas "melhorias" necessárias ao bom funcionamento da ferrovia de Tambaú, a começar pela preocupação com "chaminés aperfeiçoadas", para que não mais soltem as fagulhas que estão a estragar as roupas dos passageiros. Acrescente-se ao exposto a preocupação com a higiene e/ou conforto, devendo o tráfego ser feito com carros em bom estado e pintados, além de aparelhos com novos cortinados<sup>148</sup>.

Claro, cuidados que certamente não são destinados à 2ª classe, que o então governo da Paraíba não seria tão "zeloso" para com o serviço da referida ferrovia, caso o público alvo fosse o passageiro de "segunda". Afinal, em nenhuma estrada de ferro pelo mundo afora oferece-se alguma regalia (leia-se: algum tipo de conforto) para as pessoas comuns, não sendo a pequena ferrovia paraibana uma exceção.

Mas a experiência com trens a vapor, em sua condição de transporte público em solo urbano, é bastante efêmera na capital paraibana. Acontece que já em 1910 o governo paraibano contrata o serviço de energia elétrica da capital, serviço que pressupõe, quando de sua instalação em 1912, a eletrificação da rede de trilhos da Ferro-Carril e da Ferrovia de Tambaú, para fins de substituição dos bondes por tração animal por bondes elétricos, o mesmo devendo ocorrer com os trens a vapor. Aliás, ainda na fase de contrato do serviço de eletrificação das linhas da Ferro-Carril e da Ferrovia de Tambaú, em 1910, já o patrimônio dessas empresas, mediante inventário, passa às mãos da empresa responsável pela futura instalação dos bondes elétricos, a Empresa Luz, Tração e Força. Entretanto, quando da

---

<sup>148</sup> Ver "Ferro-Via Tambaú" In Mensagem apresentada à *Assembléia Legislativa do Estado*, em 1<sup>o</sup> de setembro de 1906, pelo Presidente Monsenhor Walfredo Leal, pp. 15-16; RODRIGUES, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade*. Op. Cit., pp. 185-189

instalação desses últimos, em 1912, não ocorre de imediato a substituição das locomotivas a vapor na Ferrovia de Tambaú, fato ocorrido alguns anos depois<sup>149</sup>.

E já que o assunto é o bonde elétrico, este é o único equipamento urbano acerca do qual o recifense não pode se orgulhar de sua cidade, pois não só chega ali com muitos anos de atraso em relação às maiores cidades do Brasil (Rio, São Paulo...) como ali chega com algum atraso em relação a cidades bem menores, a exemplo da capital paraibana. Conforme visto acima, já em 1912 essa capital conta com o "melhoramento". Enquanto isso, o Recife, por motivos que não cabe aqui focalizar, só em 1914 conta com o decantado meio de transporte moderno.

E se em algum momento os paraibanos podem se orgulhar de sua capital, quando comparada ao Recife, isto ocorre por ocasião do bonde elétrico. De acordo com o narrador de **Doidinho**, romance ambientado em um colégio interno na cidade de Itabaiana na Paraíba - cuja trama se passa no início do século XX -, um dos internos, chamado Heitor, "*contava tantas grandezas de Recife, que a pobre Paraíba, se escondia, de tão pequena*". Todavia, algo a engrandece e é motivo de "*todo o orgulho dos paraibanos*", o fato de que contam com bonde elétrico primeiro que o Recife<sup>150</sup>.

E o fato de ter chegado tão tarde, substituindo de imediato o bonde por tração animal, não reedita ali a imagem presente em certo cronista carioca acerca da altivez de um motoneiro ao cruzar com um dos antigos bondes que circulam nas ruas do Rio. De fato, o que chama a atenção do cronista Machado de Assis, quando pela primeira vez se depara com um bonde elétrico trafegando pelas ruas do Rio, recentemente inaugurado (1892), é menos o efeito da eletricidade associado ao novo sistema de tração, e mais o olhar de desprezo lançado pelo motoneiro - que ele, brincalhão, chama de cocheiro - àquele "*bonde comum*", no interior do qual se encontra. "*Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu Bond, com um grande ar de superioridade*". E é tal o orgulho do homem que "*sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bond elétrico, mas a própria eletricidade*". Mas o cronista pondera: "*para que arrancar um homem a essa agradável sensação? Que tenho para lhe dar em*

---

<sup>149</sup> Cf. Idem, pp. 189-190 e 193-194. Ver "iluminação e viação". In Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado, em 1º de março de 1912, pelo Presidente Dr. João Lopes Machado, pp. 19-22; ver ainda "Vias públicas" In Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado, em 1º de março de 1920, pelo Presidente Dr. Francisco Camillo de Hollanda, pp. 20-21.

<sup>150</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Doidinho* (Romance). 31ª ED. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1992, p. 49

troca?" Afinal, o bonde elétrico é tão somente uma das "glórias de empréstimo" que chegam ao Brasil, e "se não valem tanto, como as de plena propriedade merecem sempre algumas mostras de simpatia". Assim, para que censurar?<sup>151</sup>

O simples reconhecimento do prestígio que o Bonde elétrico confere ao motorneiro, conforme visto na representação do cronista, é indicativo da importância que o novo meio de transporte assume no cenário urbano carioca. Também é indicativo de que o cronista, ao construir aquela imagem, tem uma plena consciência dessa importância, em particular pela diferença marcante entre os dois sistemas de tração, diferença simbolizada ali pela atitude do motorneiro diante daquele "bonde comum", em relação ao qual assume o "ar de superioridade" a que se fez alusão.

No Recife, talvez por ter sido instalado tarde, quando deixara de ser novidade até em cidades menores, o bonde elétrico chega com tudo, ocupando em pouco tempo todas as linhas suburbanas antes servidas pelos bondes da Ferro-Carril e dos trens "maxambombas". Entretanto, como é de esperar, se cria uma enorme expectativa antes da chegada dos bondes elétricos, devendo-se notar que surgem correntes contra e a favor do novo meio de transporte, inclusive com repercussão na imprensa.

Os que são contra, embora constituam uma minoria, não negam que os bondes a burro são "lerdos e anacrônicos". Todavia, são de opinião que o bonde elétrico é a tal ponto perigoso, em sua desenfreada carreira, que poderia provocar vertigem em passageiros nervosos, devendo-se acrescentar que certamente aumentaria os casos de desastres nas ruas. Mas esse receio, que se revela contrário ao "século da eletricidade", não inibe a vinda do bonde elétrico, capaz de deslizar sobre os trilhos a uma velocidade 3 vezes maior que o bonde da Ferro - Carril<sup>152</sup>.

Instalado em 1914 e só entrando em decadência nos anos 1950 - dentre outros motivos porque inúmeras ruas estreitas do centro, exatamente as de tráfego mais intenso, não comportam 2 carros com quase 3 metros de largura cruzando um com o outro em seu movimento de ida e volta -, o bonde elétrico torna-se, por mais de 4 décadas, uma peça chave da vida recifense (foto 6). De dia e de noite, inclusive de madrugada, quer no trabalho quer no

<sup>151</sup> Cf. ASSIS, Machado de. "Crônica a semana", 16/101892. In *A semana I: crônicas*. São Paulo: Editora Globo, 1997, p. 29 (Obras Completas de Machado de Assis)

<sup>152</sup> MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico: história sócio-pitoresca dos antigos bondes do Recife*. Recife: CELPE, 1982, p. 10

lazer, a vida local passa pelo vai e vem do "elétrico", usado tanto pelo "homem pobre, sem eira nem beira", quanto pelo rico, uma vez que automóvel constitui, então, um "artigo de luxo" para uma minoria com bastante dinheiro. Logo, "pouquíssimas pessoas possuíam carros de passeio, todos se serviam do bonde"<sup>153</sup>.

Repete-se, assim, uma experiência do tempo das "maxambombas", em que os muitos ricos têm seus próprios carros de luxo, só que movidos por tração animal. Isto significa que são poucos os que estão em condições de evitar as viagens coletivas nas "maxambombas". O Comendador Joca de Azevedo e seu irmão Zumba de Azevedo, dois prestigiados capitalistas pernambucanos, só andam de trem nos meses de inverno, período em que os caminhos ficam intransitáveis. Obrigados a essas viagens coletivas, escolhem o "carro - salão, menos democrático [leia-se: menos misturado] e mais do gosto dos homens de respeito e das senhoras". Zumba de Azevedo, ao embarcar no Poço "botava a luneta de ouro (...) e punha-se a ler no jornal seções comerciais, inteirando-se da chegada do vapor Europa, da taxa de câmbio, do movimento do açúcar..." Já o Comendador Joca, presente no trem a partir da Ponte de Uchoa, chamava a atenção pela sua indumentária, "impecável sempre no traje talhado à francesa, e a quem um criado, de farda cinzenta e botões dourados, trazia a bolsa de couro com monograma em destaque e o guarda-chuva cabo de marfim". Todavia, caso não fossem obrigados pelas circunstâncias, os sócios da "poderosa firma Azevedo Irmãos" não se submeteriam a essas "viagens coletivas". Eles não seguiriam o exemplo do Comendador Camocim, "de quem se dizia andar no trem, em vez de ter um coupé, por ser muito agarrado ao dinheiro (...)"<sup>154</sup>. Com o bonde elétrico, a partir de 1914, não é diferente. Uns poucos privilegiados por possuírem carro próprio, dele não necessitam.

Ainda em termos de transporte particular resta a alternativa dos carros de aluguel, mas estes são escassos e caros, só se servindo deles no dia a dia as pessoas abastadas. Logo, praticamente toda população depende do "elétrico", do trabalhador braçal ao estivador, do comerciário ao açougueiro, do médico ao bancário, do advogado ao chefe de escritório, do juiz ao bispo, dentre outros.<sup>155</sup>

<sup>153</sup> Cf. Idem, pp. 18 e 21.

<sup>154</sup> Cf. SETTE, Mário. *Os Azevedos do Poço* (Romance). 2ª ed. Recife: FUNDARTE, 1985, pp. 11-12 (A 1ª edição é de 1948).

<sup>155</sup> Cf. MOTA, Alves da. Op. Cit., pp. 43-44

Mas não se pense que ele, em sua condição de transporte rápido a serviço da coletividade, funciona sem que seja considerada a condição social dos indivíduos. Para começar, "*passageiro descalço e em mangas de camisa*" só mesmo nos carros de 2ª classe, popularmente chamados de "loré", no interior dos quais se mistura com tudo quanto é bagagem, de sacos de cereais a barris de bacalhau, de trouxas de roupas a cestos de frutas e/ou verduras etc.. Já os carros de 1ª classe, ao contrário, compõem um "*ambiente decente*" e "*limpo*", não condizente com quem não se apresente calçado, de roupa limpa e de paletó, não esquecendo que nos primeiros anos de sua abertura ao tráfego exige-se o uso da gravata<sup>156</sup>.

Sendo aparatos essencialmente masculinos, há que se perguntar que tipo de exigência é feita às mulheres nos carros de 1ª classe. Custa a acreditar, por exemplo, que aquele ambiente possa comportar mulheres que não se apresentem como uma dama, vestidas segundo o gosto e os rigores da época. Tudo leva a crer que dificilmente uma mulher seria aceita naquele "ambiente decente" se alguma coisa a denunciasse como pertencente à classe dos excluídos. Outrossim, o simples fato de não existir uma norma regulamentando a presença das mulheres dos carros de 1ª classe pode ser indicativo de que é incomum sua presença no espaço público. Seja como for, é pena a fonte trabalhada não prestar maiores informações a respeito.

Há considerar, por último, que afora o Recife e as pequenas capitais da região, nenhuma outra cidade passa pela experiência do bonde elétrico. Primeiro, pelo seu próprio limite físico nas primeiras décadas do século XX, não comportando investimento de tamanho vulto ou simplesmente não carecendo de transporte coletivo no seu interior. Segundo, porque a maioria dessas cidades passa a contar com energia elétrica em plena era do automóvel, quando o próprio bonde elétrico está para ser substituído nos centros urbanos maiores. O fato é que no período correspondente ao recorte temporal deste trabalho não há, no vasto material disponível sobre meios de transporte na região, uma única referência ao bonde elétrico afora às mencionadas acima.

---

<sup>156</sup> Cf. *Idem*, p. 53

## 5. A iluminação dita moderna: excelência da “civilização”?

Falar em bonde elétrico, como se presume, é falar nas várias possibilidades de uso da energia elétrica, e dentre essas uma dá o que falar, sua utilização para fins de iluminação pública, um equipamento urbano que remete às idéias de conforto, especialmente quando esse conforto se estende à vida doméstica<sup>157</sup>.

Mas falar em energia elétrica para fins de iluminação pública, na região estudada, é falar de uma experiência que só começa a tomar corpo a partir dos anos 1920, pois antes desta data é uma experiência restrita às capitais e uma ou outra cidade do interior, sendo Maceió a única a contar com o equipamento ainda no século XIX, mais precisamente em 1895, ali instalado através de contrato com Adriano Loureiro e Cia.<sup>158</sup>

Na Paraíba, por exemplo, as primeiras experiências com energia elétrica para fins de iluminação pública remontam ao ano de 1912, sendo levadas a efeito em Itabaiana e na capital do Estado em 9 e 15 de março respectivamente, sendo motivo de orgulho para os itabaianenses o fato de sua cidade contar com a decantada novidade 6 dias antes da capital.<sup>159</sup> Em 1916, por exemplo, mais 3 localidades interioranas contam com o “melhoramento”, o qual representa um “*notável impulso de progresso*” e de “*embelezamento urbano dos mais impressionantes*”. São elas: Sapé, Bananeiras e Guarabira<sup>160</sup>. Nas demais cidades paraibanas, só a partir dos anos 1920, inclusive em Campina Grande, considerada à época, a mais populosa e comercial do interior do Estado<sup>161</sup>, mas que só nesta última data passa a contar com

<sup>157</sup> Tomar a energia elétrica enquanto equipamento urbano que remete à idéia de conforto, sendo extensivo à vida doméstica, pertence ao universo das reflexões de François Béguin sobre o pioneirismo inglês na absorção de certas “*maquinarias do conforto*”, sendo uma delas a mencionada acima (Cf. BÉGUIN, François. “As maquinarias inglesas do conforto”. In *Espaço e Debate - Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, nº 34. São Paulo: Ano XI, 1991, pp. 39 e seq.) Mas bem entendido, não busco em Béguin os efeitos do “conforto” sob o ponto de vista disciplinar, isto por se tratar de um aspecto que tem pouco a ver com a problemática deste trabalho; busco, isto sim, os efeitos que essas “maquinarias” provocam em termos de novas sensibilidades, resultantes exatamente do conforto obtido, em particular quando este se estende aos lares pobres. Além de Béguin, vale a pena conferir as reflexões de Daniel Roche em torno do consumo de certos equipamentos urbanos hoje banalizados, mas que durante séculos não foram nada banais, a exemplo da longa trajetória de busca de soluções, entre os séculos XVII e XIX, para fins de superação das precárias condições de iluminação pública ou privada (Cf. ROCHE, Daniel. *História das coisas banais: nascimento do consumo nas sociedades do século XVII ao XIX*. Tradução de Ana Maria Scherer. Rio de Janeiro: Rocco, 2000, pp. 147 e seq.)

<sup>158</sup> Cf. RODRIGUES, Walfredo. Op. Cit., p. 100

<sup>159</sup> Cf. MAIA, Sabiano. Op. Cit., p. 218

<sup>160</sup> “A iluminação das villas do interior” (editorial). In *A Notícia*. Parahyba do Norte, 7 de setembro de 1916, p.1

<sup>161</sup> Determinado cronista da capital do Estado, ao visitar Campina Grande em 1917, teria ficado impressionado com seu intenso movimento comercial, levando-o a comentar que, “à exceção do commercio da capital, o mais

o novo equipamento de iluminação, tendo uma multidão comparecido ao ato público inaugural (foto 7).

Um aspecto a considerar, em termos de iluminação pública na Paraíba, é que a experiência local passa diretamente da queima de querosene para a utilização da luz elétrica, sem a intermediação do sistema de iluminação a gás carbônico, considerado, como veremos adiante, como o mais avançado sistema de iluminação antes da eletricidade, chegando, em alguns casos, a concorrer com esta última na passagem do século XIX para o XX. Isto significa que os lampiões a querosene na Paraíba, quando de sua substituição pela luz elétrica a partir de 1912, constituem, conforme vemos em certas representações, o supremo “atraso” em matéria de iluminação pública. O fato é que os 200 lampiões ali instalados em 1885, acrescidos de algumas dezenas até o começo do século XX, não são considerados grande coisa no período. Porém, se é certo que são *“fracos os recursos da luz a querosene”*, serviço prestado na cidade pelo contratante José Bahia, não é menos certo que este se afigura menos precário que o serviço anterior a esse contrato. É que, *“na falta de coisa melhor”* e *“não sendo possível, de ouro modo, aclarar as trevas da noite”*, a iluminação à querosene é bem vinda<sup>162</sup>. Isto porque, em se tratando de iluminação, seus habitantes teriam vivido, até 1884, tal qual os *“avanços da época colonial”*, haja vista dependerem dos *“bruxulentos e amarelados raios das candeias de azeite”*<sup>163</sup>. Logo, os *“paraibanos do Segundo Império, jamais teriam o benefício do gás incandescente (...)”*, isto é, *“gás fluido”* (referência ao sistema de iluminação a gás carbônico), do tipo existente nas capitais de Pernambuco e Ceará. Ali, ao contrário, são obrigados a se contentar com o *“gás líquido”*, ou seja, o querosene<sup>164</sup>.

---

*promissor e que mais largos horizontes apresenta, é o de Campina Grande”* (Cf. LINS, Arsênio. “Viagem a Campina Grande: O commercio e a imprensa”. In *Correio da Manhã*. Parahyba do Norte, 13 de julho de 1917, p. 2). Contudo, o cronista torce o nariz ao perceber o quanto a cidade é atrasada no que diz respeito à estética, higiene e iluminação pública, deixando esta última a desejar porque ainda depende do *“clássico sistema de lampiões”* (a querosene), atraso que ele atribui aos *“efeitos da política”*, isto é, à *“luta tenaz”* entre os grupos dirigentes da política no Estado: de um lado, os *“walfredistas”*, seguidores de Walfredo Leal; de outro, os *“epitacistas”*, seguidores de Epitácio Pessoa (Cf. LINS, Arsênio. “Viagem a Campina: a cidade” *Correio da Manhã*. Parahyba do Norte, 6 de julho de 1917, p. !)

<sup>162</sup> Cf. RODRIGUES, Walfredo. Op. Cit., pp. 100-101

<sup>163</sup> Trata-se de iluminação à base de azeite ou óleo de mamona, a respeito da qual conta-se que, sendo um *“gênero de primeira necessidade”* ao mesmo tempo caro e escasso, certo *“merceeiro português”*, tornando-se, da noite para o dia, o único a dispor do produto, não teve dúvida, não só aumenta o preço de cada porção como impôs que cada comprador do combustível deveria levar uma certa quantidade de *“brochas enferrujadas”*, há muito encalhadas nas prateleiras. O comerciante evita o prejuízo, mas o *“vulgo”* se desforra, batizando-o de *“azeite com brocha”*, alcunha que incomoda o lusitano pelo resto da vida (Cf. MEDEIROS, Coriolano de. Op. Cit., p. 89)

<sup>164</sup> RODRIGUES, Walfredo. Op. Cit., pp. 96 e 99

E exatamente por não contar com um moderno sistema de iluminação, a exemplo da que existe no Recife, à base de gás carbônico, é que na capital paraibana, aí por volta de 1890, certo comerciante (Domingos Griza) teve sua loja totalmente consumida por um incêndio, isto "*devido à explosão do kerosene*", levando-o a perder, em poucas horas, "*todo o fructo de seu trabalho*". Sendo um "*agente iluminativo*" de alto risco, a tragédia com o Sr. Domingos Griza teria sido exemplar para os comerciantes locais que insistem em manter suas lojas funcionando à noite. Assim, acatam a idéia "*luminosa*" de fechar as portas ao final do dia. Nada de "*phosphoro*" nesse momento. Ademais, o "*comércio de retalho*" nada tem a ganhar caso funcione à noite, conquanto as famílias locais não cultivam o "*costume de passeiar*" em tal horário para fins de "*fazer compras*".<sup>165</sup>

Ademais, os lampiões a querosene não são considerados inconvenientes apenas porque não garantem iluminação das "*mais brilhantes*" - que, segundo uma fala da época, "*vai prestando*", apesar de precária, "*o serviço de espantar mais ou menos as trevas profundas em que sempre vivemos imersos*" - e sim porque só ficam totalmente acesos até 11 da noite, apagando-se rapidamente a partir de então<sup>166</sup>.

Isto significa que o acendedor de lampião não repete, na capital paraibana, a rotina de todos os dias na maior parte das cidades que necessitam dos serviços dessa singular figura popular<sup>167</sup>. Talvez por se tratar de uma capital, não convém, como ocorre em inúmeras cidades interioranas, que o acendedor de lampião faça o caminho de volta, por volta das 9 da noite, para apagar os mesmos lampiões que estão a queimar o querosene neles depositados ao entardecer. Na pequena Caririçu do começo do século XX, então uma vila do Cariri cearense, a energia elétrica é instalada em 1925. Antes desta data, iluminada a querosene, a cena repete-se todas as noites. O "*velho Amaro*", dirigindo-se à rua principal e às duas praças da vila, dá início ao seu "*rotineiro itinerário*", acendendo os lampiões ao escurecer e voltando às 9 da

<sup>165</sup> Cf. ALCESTE. "Causerie" (Coluna Diária) In *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 18 de abril de 1890, p. 1.

<sup>166</sup> Cf. "Iluminação pública" (Editorial) In *Idem*.

<sup>167</sup> O acendedor de lampiões é de fato uma figura popularíssima, cuja importância não é esquecida pelo poeta, dentre outras coisas porque, parodiando o sol e associando-se à lua, lá vem ele, sempre que a "*sombra da noite enegrece o poente*", a acender os lampiões de rua. Acende "*um, dois, três lampiões*" e "*continua outros mais a acender imperturbavelmente (...)*". Entretanto, não passa de um pobre coitado. Sim, pois "*ele que doira a noite e ilumina a cidade, talvez não tenha luz na choupana em que habita*". (Cf. LIMA, Jorge de. "O acendedor de lampiões" - soneto originariamente composto em 1907. In *Revista Era Nova*, anno 1, nº 15, Parahyba, 1 de novembro de 1921, p. 9.

noite para apagá-los. As famílias, não tendo com que se divertir nas primeiras horas da noite, acompanham a rotina do "homem da luz"<sup>168</sup>.

É tal rotina se repete na maior parte das cidades iluminadas a querosene. De lata na mão, lá vai o acendedor de lampiões (foto 8) conduzindo o combustível para cumprir sua estafante tarefa cotidiana<sup>169</sup>. Rua acima rua abaixo, sobe em todos os postes para acionar a precária luz. Precária, porém necessária. Se, a exemplo da capital paraibana, não tivesse que fazer o caminho de volta...Por isto, nas falas de época os letrados dessa capital parecem querer dizer o seguinte: que as cidades interioranas fiquem totalmente às escuras a partir das 9 horas é admissível, mas não uma capital. Assim, já que não conta com iluminação mais eficiente, pelo menos deixem que os combustores queimem ali até a última gota de querosene.

Uma questão a considerar é que a chegada de certo equipamento urbano, em inúmeras cidades nortistas, sempre chega em data bem posterior às primeiras manifestações acerca de sua necessidade. Às vezes, já existente em outras plagas, o equipamento está tão distante da realidade local que os letrados locais não fazem propriamente uma reivindicação, mas apenas tornam de conhecimento público a existência da novidade. É o caso, por exemplo, da decantação em torno da energia elétrica, na capital paraibana, antes mesmo da instalação da iluminação a querosene.

Em 1883, por exemplo, sequer existe a iluminação a querosene na capital paraibana e já certo órgão de imprensa decanta as benesses da energia elétrica em comparação com a iluminação fornecida pelo "*hydrogeneo carbonado*", sendo quatro as vantagens sobre esta última: custo mais baixo, maior claridade, nenhum perigo e muito mais asseio. E esse é o tipo de empresa, segundo o jornal, que as cidades cuidam em implementar "*logo que adquirirem certo adiantamento*". E embora não faça apelos explícitos a respeito, dá a entender que um sistema desses seria muito bem vindo ali. Isto porque "*as noites escuras são propensas ao*

<sup>168</sup> BORGES, Raimundo de Oliveira. "Memórias: fragmentos de minha vida". In *Revista Itayteba*, nº 18. Crato, 1988, p. 90.

<sup>169</sup> Em entrevista concedida a Wellington Aguiar, em setembro de 1983, o Sr. Osias Nacre Gomes rememora aspectos da capital paraibana nas primeiras décadas do século XX. Em um trecho de seu longo depoimento, temos: "*Cheguei a ver o acendedor de lampiões, antes de 1910. Ele vinha na hora crepuscular, conduzindo uma escadinha e uma lata de querosene. Subia ao poste e cumpria o seu mister, humildemente*". In AGUIAR, Wellington, e OCTÁVIO, José. *Uma cidade de quatro séculos: evolução e roteiro*. 2ª ed. João Pessoa: A União Editora, 1989, p. 214.

*furto, aos distúrbios e aos tumultos, ao deboche e a immoralidade (...)*". Também são *"perniciosas ao trânsito, à tranquilidade, à propriedade, à moral e à sociabilidade (...)"*<sup>170</sup>.

Ainda nos anos 1880, em outro órgão da imprensa, o já citado engenheiro militar João C. de Oliveira Cruz, volta à carga, tornando de conhecimento público as inúmeras vantagens da energia elétrica sobre os outros sistemas de iluminação, inclusive sobre o gás carbônico, que além de se constituir ainda no sistema mais empregado nos lugares que têm se preocupado com a melhoria da iluminação pública e particular, não tem termo de comparação com os *"antepassados lampiões de kerosene"*. Comparando a luz elétrica com o gás carbônico informa aos leitores que a primeira é mais vantajosa porque, não bastasse seu baixo custo, não oferece perigo de explosão e não vicia o ar, isto para não falar que seu foco de luz é mais suave (não prejudicando o *"órgão visual"*) e *"seu calor é quasi nullo"*. Por tudo isto, faz um alerta, se um dia se pensar em dotar a capital paraibana de um *"melhoramento que esteja d'accordo com o progresso"*, que não se lance *"mão de processo que, empregados em outras paragens, tendem a desaparecer com a introdução de novos inventos"*. De resto, só tem a lamentar que a precária iluminação a querosene continue ali por muito tempo<sup>171</sup>.

Há, na fala acima, uma referência implícita ao fato de que nos anos 1880 a iluminação a gás carbônico, conforme será demonstrado abaixo, é o sistema mais em voga no chamado mundo "civilizado". Não é à toa, por exemplo, que as autoridades paraibanas, antes de instalarem a iluminação a "gás líquido" (querosene) tentam, sem sucesso, a iluminação a "gás fluido". A primeira tentativa ocorre em 1869, mediante contrato assinado com dois concorrentes ao serviço, Antônio Gonçalves da Justa Araújo e Joaquim da Cunha Freire, este último gerente da Companhia de Gás do Ceará, contrato tornado sem efeito pouco tempo depois. Outras tentativas existiram, duas em 1871, sendo uma delas reeditada em 1873, e mais uma em 1881, todas frustradas<sup>172</sup>. Com isto, a capital paraibana aparece, nas representações de época ou sobre a época, como uma cidade extremamente atrasada no tocante ao fator iluminação pública.

<sup>170</sup> Cf. "Pelos factos" (Coluna não assinada) In *O Mercantil*, "redigido por uma Comissão do Commércio". Parahyba do Norte, 1 de dezembro de 1883, p. 2.

<sup>171</sup> Cf. CRUZ, João C. de Oliveira. "Melhoramentos da capital da Parahyba V – Iluminação". In *Gazeta da Parahyba do Norte*, 20 de janeiro de 1889, p. 2

<sup>172</sup> Cf. RODRIGUES, Walfredo. Op. Cit., pp. 96-99

Nada comparável, por exemplo, ao Rio de Janeiro ou Recife, cujos sistemas de iluminação a gás carbônico são ali inaugurados ainda nos anos 1850, poucos anos após o equipamento ter sido instalado nas principais cidades européias, conforme demonstração a seguir.

No Rio de Janeiro, por exemplo, o equipamento chega em 1854, não causando surpresa que tenha sido o primeiro a ser instalado no Brasil. Ali, a despeito de ter ficado intimidado com a notícia de que a cidade contaria com o serviço de iluminação a gás, por temer uma explosão, o povo se alegra quando o serviço é efetivamente inaugurado. É que a nova iluminação já não provoca temor e sim "*sensação*". E mesmo que tenha sido instalada, num primeiro momento, apenas no centro da cidade - continuando a maioria a depender de lampiões abastecidos com "*vários tipos de azeite*", a exemplo do "*azeite de banha, o de sebo, o de amendoin, o azeite francês de nabo*" -, a novidade repercute em toda a cidade. Acontece que passada a apreensão inicial "*todos querem a nova luz em suas casas*", não significando, por assim dizer, que a maioria terá acesso ao "melhoramento". Até porque, a empresa responsável divulga instruções regulamentando a instalação do serviço, assegurando que a mesma "*obedecerá à ordem das assinaturas*"<sup>173</sup>.

Em se tratando da iluminação a gás no espaço público, embora adstrita, num primeiro momento, às principais artérias do centro, não é menor o impacto provocado pelo novo sistema. O Correio Mercantil, em sua edição de março de 1854, assim se pronuncia: "*no dia 25 do corrente [...], começa a iluminação a gás nas ruas de S. Pedro, Direita e Ouvidor, nos Largos do Paço e da Acclamação, em parte da Cidade Nova. A população exulta com os focos de luz que se acendem*"<sup>174</sup>.

Sendo um equipamento só há pouco instalado nas principais cidades européias, o Rio de Janeiro, através de sua elite, dirigente e/ou letrada, não poderia deixar de reverenciar o novo sistema de iluminação, estando em sintonia, por assim dizer, com o "progresso" emergente do outro lado do oceano. De fato, o novo sistema de iluminação é instalado na Europa poucos anos antes de sua instalação na capital do Império do Brasil, mais precisamente nos anos de 1830. Sistema que assume uma importância tal, alguns anos após sua instalação,

<sup>173</sup> Cf. RENAULT, Delso. *Rio de Janeiro: a vida da cidade refletida nos jornais (1850-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1978, p. 79

<sup>174</sup> APUD. Idem, p. 80

que as principais capitais européias passam a ser classificadas, na segunda metade do século XIX, como mais ou menos moderna pela quantidade de gás que consome, com destaque para Londres e Berlim, seguidas de Paris, Bruxelas, Florença e Madri, essas duas últimas com um consumo bem menos expressivo<sup>175</sup>.

A idéia de luz artificial moderna, com destaque para o gás num primeiro momento, assume tanto mais importância quanto mais torna-se visível que escuridão e vida metropolitana são incompatíveis. Isto porque a luz artificial moderna passa a ser encarada como sinônimo de segurança, sem a qual o crime prolifera e não se tem como combatê-lo. A esse respeito, as representações são parecidas com a de Charles Dickens no conto *Véu Negro*, no qual o narrador fala da relação entre escuridão e vida criminosa na Londres de 1800, em que a *"porção mais isolada dos subúrbios"* torna-se *"o local preferido dos piores e mais depravados rufiões"*. Acrescente-se que *"mesmo as ruas das zonas mais alegres de Londres eram mal iluminadas àquela época (...)"*, ficando *"inteiramente entregue, no que diz respeito à iluminação pública, à lua e às estrelas"*. Com isto, *"as possibilidades de localizar os meliantes e descobrir-lhes os covis eram, pois, mínimas, e suas audácias criminosas cresciam na proporção em que a consciência da relativa segurança de que gozavam neles se fazia mais pela experiência diária"*<sup>176</sup>. De forma que o medo da escuridão, o qual não pode ser desvinculado da idéia de segurança, parece ter sido um dos principais motivos para a afirmação da luz artificial moderna como uma forma de prolongamento do dia.

Outro motivo recorrente quando se fala na necessidade desse equipamento moderno tem a ver com a necessidade de prolongar certos ritmos da atividade humana para além da hora do crepúsculo. Antes dos modernos sistemas de iluminação, isto é, antes do gás ou da eletricidade no século XX as jornadas de trabalho, a exemplo da jornada do artesão ou das atividades em certas instituições coletivas (conventos, colégios, hospitais etc), ocorrem do amanhecer até a hora crepuscular. De maneira que esses ritmos só podem se prolongar noite à dentro com luz forjada artificialmente, luz que percorre um longo caminho até a afirmação plena da eletricidade, passando pelo óleo e pelo gás<sup>177</sup>. Ademais, é importante ressaltar que a

<sup>175</sup> RONCAYOLO, Marcel. "Transfigurações noturnas da cidade: o império das luzes artificiais". Tradução de Eveline Bouteiller Kavakma. In *Projeto História* 18. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduação em História e do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo EDUC, 1999, p. 98

<sup>176</sup> Cf. DICKENS, Charles.. Tradução de José Paulo Paes. São Paulo: CULTRIX, 1985, p. 57

<sup>177</sup> Cf. WEBER Eugen. Op. Cit., p *Contos*. 89

luz artificial contribui não só para a adoção de novos ritmos do trabalho, em especial os ligados à atividade industrial, como também para os chamados "*ritmos lúdicos*"<sup>178</sup>.

De fato, esse longo caminho teve de ser percorrido. Em Paris, por exemplo, a despeito de a eletricidade, aí por volta de 1900, estar associada a uma fonte pura de energia, vindo de encontro à preocupação, então em voga, com o ar puro, o gás ainda é a fonte por excelência de iluminação pública ou particular. Mesmo associado, por exemplo, à "*sujeira*" ou "*eventualmente ao inferno*"; mesmo não sendo decantado como um "*fluido mágico*", tal como é representada a eletricidade em um guia da Exposição de Paris de 1900; e mesmo com a concorrência do novo sistema, que já conta com 350 mil lâmpadas elétricas nesta última data, o gás se mantém como principal fonte de iluminação dos parisienses.

Acontece que não obstante Paris se orgulhe dessas 350 mil lâmpadas, elas representam pouco no universo de uma cidade com mais de dois milhões e meio de habitantes. Por outro lado, o fato do uso de energia elétrica nos lares ser encarado como "*ostentação exibicionista*", contribui para um reduzido uso dessas lâmpadas em lares comuns. "*A maioria estava nos teatros, hotéis, estações ferroviárias, magazines, repartições públicas e lojas luxuosas*"<sup>179</sup>.

Também há a considerar que o gás se mantém por muito tempo em razão de uma série de inconvenientes relacionados às primeiras experiências com energia elétrica. Para começar, os primeiros fornecimentos dessa nova fonte de iluminação não ocorrem, como o gás, sob forma de redes. Ocorrem, isto sim, através de motores que ocupam grandes espaços nos estabelecimentos que optam pelo novo equipamento, a exemplo de lojas, cafés, teatros etc. No caso de Paris, por exemplo, só a partir dos anos 1880 a corrente elétrica começa a se libertar dos enormes motores, passando a ser fornecida ora por pequenos motores ora por canalizações, tal como o gás. Entretanto, se é certo que a Exposição Universal de Paris, em 1900, elege a eletricidade como signo moderno por excelência, não é menos certo que a maioria das ruas da capital francesa continua iluminada a gás, não esquecendo que uma parte da iluminação da citada Exposição também depende do gás<sup>180</sup>.

<sup>178</sup> Cf. RONCAYOLO, Marcel. Op. Cit., p. 97.

<sup>179</sup> Cf. WEBER, Eugen. Op. Cit., pp. 93-94

<sup>180</sup> Cf. RONCAYOLO, Marcel. Op. Cit., p.89

E se entre 1900 e 1920, por exemplo, Paris é marcada pelo "reino da eletricidade", chamando a atenção pelo "seu encanto", ela é bem mais concentrada nos "lugares de forte centralidade", a exemplo dos Bulevares. Ocorre que a gradativa banalização do uso da energia elétrica em substituição ao bico de gás não faz com que este desapareça na cidade como um todo, conquanto subsiste nos bairros periféricos<sup>181</sup>.

Tudo leva a crer que a iluminação a gás, onde quer que tenha existido, dificulta a instalação de sua concorrente imediata. Por mais encantador que possa ser o efeito da iluminação elétrica, no sentido de que agora não basta iluminar bem, mas iluminar causando efeitos fantásticos, espetaculares - resultado do diálogo entre ciência e representação<sup>182</sup> -, não é fácil substituir do dia para a noite uma rede inteira de fornecimento de gás.

Trata-se da constatação de que a iluminação a gás é a única modalidade do gênero que já nasce obedecendo à idéia de rede, resultante da instalação de um sistema de tubulação subterrânea ligando a fonte fornecedora (usina) até os bicos injetores espalhados na via pública ou nas residências. Na verdade, são sistemas extremamente caros, normalmente traduzindo-se na forma de contratos leoninos entre governos e empresários do setor, sendo impossível, por isto mesmo, abandoná-los sem mais nem menos. São muitos os interesses em jogo, a começar pelo tamanho do investimento necessário à instalação do equipamento. Assim sendo, sua substituição pela energia elétrica não ocorre senão gradativamente. É assim em Paris como é assim no Recife etc.

Uma coisa é a iluminação pública da capital paraibana antes da energia elétrica, que funciona à base de uma porção de querosene cotidianamente depositada em cada lampião - quer fosse instalado em postes ou em braços de ferro à frente das residências (foto 9) -, outra bem diferente é a iluminação pública funcionando à base de uma intrincada rede de tubos subterrâneos por onde se distribui o gás até os bicos injetores. Talvez isto explique o porquê de a capital paraibana contar com iluminação pública à base de energia elétrica antes do Recife, a "metrópole" da região. Ocorre que a iluminação a querosene, seja por sua simplicidade ou por não implicar em poderosos interesses relacionados ao mundo dos negócios, é relativamente fácil de ser substituída. Já a iluminação a gás, nem tanto.

---

<sup>181</sup> Cf. Idem.

<sup>182</sup> Cf. Idem, p. 100

No Recife, por exemplo, só no final dos anos 1910 é que opera-se essa substituição. Não por falta de tentativa, pois já *"em 1886 deu-se uma concessão ao Sr. José da Silva Loio Júnior para explorar um serviço de iluminação elétrica na cidade"*, mas não sem protestos dos empresários do gás (os ingleses Fielden Brothers).

Não se concretizando a concessão, mais uma tentativa ocorre em 1895, e desta vez não passa dos editais de concorrência. Portanto, mais uma tentativa frustrada. O gás ainda continua a iluminar a cidade por quase duas décadas após este último fracasso<sup>183</sup>.

Mas não se pense que o Recife só conhece os efeitos da automação elétrica nos anos de 1910. Ao contrário, pois ainda no século XIX, começam a ser adquiridos, por parte de casas comerciais ou escritórios de serviço, motores próprios. A *"Photographie Chic"* e a Companhia Telefônica *"Bourgard e C."*, a casa da *"Madame Inglesa"* e o Hospital Português, dentre outros, contam com a novidade desde o começo dos anos 1880. Sai gente de casa para presenciar in loco a maravilhosa luz. E certos efeitos próprios da automação, impossíveis de acontecer com a iluminação a gás, teriam causado forte impressão no período, a exemplo dos moradores de *"Portas de Fora"*, que ao avistarem, à noite, *"um clarão celestial para os lados do mar"*, um clarão que *"acendia e apagava misteriosamente"*, levam um *"tremendo susto"*, e, no entanto, o mistério é tão somente uma embarcação *"a fazer fulgir sua lâmpada elétrica no alto de mastro"*<sup>184</sup>.

Mas essas experiências, como se pode ver, não passam de experiências isoladas. A iluminação que prevalece ali, tanto pública quanto privada, é instalada 6 anos após o equipamento ter chegado ao Rio de Janeiro, isto é, em 1859, sendo seus contratantes neste período Henry Gibson e outros, contrato assumido depois por Fielden Brothers. À base de gás, essa iluminação, como vimos acima, é um dos termômetros da chamada modernidade urbana.

Mário Sette explica que é no ano de 1847 que se agita *"no Recife a idéia de se adotar na iluminação pública o novo processo do gás carbônico tão em moda na Europa e de que se diziam maravilhas"*. Todavia, uma década se passa até que o governo da província assine contrato para fins de implementação do equipamento. Assinado esse contrato em 1857, um ano após já *"os postes mostravam-se pelas ruas, o gasômetro surgia, os canos eram metidos no subsolo"*. Não obstante compreenda, num primeiro momento, um pequeno trecho

<sup>183</sup> Cf. SETTE, Mário. "Lampiões e candeeiros". In *Arruar*. Op. Cit., p. 287

<sup>184</sup> Cf. Idem.

da cidade (a rua Nova e suas proximidades) o dia inaugural da iluminação a gás (6 de maio de 1859) é celebrado com uma grande festa pública. Segundo Mário Sette, *"todos a acharam bonita e forte"*. E complementa: *"a cidade encheu-se de gente. Houve músicas em coretos, e zombava-se da triste figura dos lampiões a azeite, que nem pareciam acesos, nas outras ruas"*<sup>185</sup>.

E mesmo sem os efeitos encantadores da automação elétrica, tal como ocorreria décadas depois, o gás também tem lá seus encantos no Recife da segunda metade do século XIX. Em 1859, por exemplo, milhares de luzes *"afugentavam as trevas"* em recepção à visita do Imperador Pedro II. Todavia, sem o gás o espetáculo teria sido menor. É que não obstante os bicos de gás representem um número insignificante no universo das 200 mil luzes que então se acendem, são eles que realçam os *"engarrafamentos urbanos"* em prol do grande dia. Até porque, distribuídos em pontos estratégicos nas principais artérias da cidade, *"os bicos de gás dispunham-se em desenhos, ressaltando disticos patrióticos e emblemas imperiais"*, configurando-se, por assim dizer, como um espetáculo à parte<sup>186</sup>.

Em termos de iluminação pública, por exemplo, o novo sistema propicia inúmeras mudanças no cotidiano da cidade, a começar pelo comércio, em razão de as lojas poderem *"apresentar melhor sedução de vitrinas e mostruários à noite"*. Agora as famílias *"saíam muito mais às ruas depois das ave-marias do que outrora com a meia escuridão do azeite de peixe"*. E caso não bastasse os bicos de gás espalhados nas principais artérias da cidade, os próprios comerciantes optam, em algumas dessas artérias (rua do Crespo, rua Nova ou da Imperatriz etc), por uma iluminação especial também à base de gás, instalando lampiões extras em seus estabelecimentos, que *"mantinham-se acesos até às 9 da noite, quando o comércio fechava"*<sup>187</sup>. Diferente, pois, da iluminação na capital paraibana por toda a segunda metade do século XIX. Ali, conforme visto em páginas anteriores, os comerciantes, temendo a ocorrência de incêndios devido à queima de querosene, vêem-se obrigados a fechar seus estabelecimentos ao entardecer, uma prática pouco "civilizada" ou não condizente com as experiências urbanas que, em razão de possuírem um moderno equipamento de iluminação à

---

<sup>185</sup> Cf. Idem, pp. 282-283 e 285

<sup>186</sup> Cf. Idem, p. 284

<sup>187</sup> Cf. Idem, pp. 285-286

gás, prolongam as atividades comerciais noite adentro, constituindo-se em um dos motivos para a instituição dos passeios noturnos.

Percebe-se que a iluminação a gás, onde quer que tenha dominado, é representada favoravelmente enquanto um sistema moderno, capaz de revolucionar os costumes, mantendo-se como tal até o momento de sua inteira superação pela luz elétrica. É assim no Recife, Rio de Janeiro ou em Paris. Nesta última, por exemplo, teria sido tal o impacto da iluminação a gás, à época de Napoleão Terceiro, que "*fez a multidão em plena rua sentir-se, também à noite, em sua própria casa (...)*". Acrescente-se que o gás não teria contribuído (fenômeno novo) apenas para que a noite seja encarada como uma continuação do dia, com a multidão a permanecer na rua e o comércio a funcionar normalmente pelo menos até às 10 horas. Mais que isto, ele teria provocado, na Paris do Segundo Império, algo inédito, o oferecimento de um espetáculo luminoso incomparavelmente superior ao "*céu estrelado*". De acordo com uma imagem de época, recuperada por Walter Benjamin, a única luz que pode ser vista após o pôr do sol é a "*chama do gás*". Segundo essa imagem, a própria lua e as estrelas já não são "*dignas de menção*"<sup>88</sup>.

Essas representações, como é fácil imaginar, perdem sua eficácia quando entra em cena o sucedâneo moderno do gás, a energia elétrica, mas não enquanto esta se apresenta sob a forma de experiências isoladas e sim quando se aparelha com capacidade para iluminar cidades inteiras. Portanto, enquanto não há esse aparelhamento, a energia elétrica - por mais que suas experiências isoladas, já sob o efeito da automação, provoquem admiração -, parece ser uma coisa menor. Porém, quando se aparelha, a exemplo do gás, com capacidade para iluminar cidades inteiras, então o descompasso entre os dois sistemas se estabelece.

Bastaria considerar, aqui, os meios usuais para se acionar um e outro sistema. O elétrico é acionado por via automática. Uma vez estabelecida a rede, ligando um fonte geradora (sistema mecânico-diesel, sistema hidráulico...) às ruas e/ou residências, basta uma chave geral para que a luz, como num passe de "mágica" (efeito da automação), surja ao mesmo tempo em todos os lugares conectados a essa rede. Já o gás, não podendo contar, pela própria natureza do equipamento, com o efeito automação é acionado pelos acendedores de lampião, fazendo com que a luz brote aos poucos, marcada pelo ritmo cadenciado do deslocamento desses acendedores entre um e outro poste. O ritmo entre um e outro sistema é

objeto de reflexão por parte de Walter Benjamin, o qual mostra, em sua interpretação de Robert Stevenson, o quanto esse ritmo é contrastante nas duas experiências. Se, a "*princípio*", o ritmo dos acendedores de lampião "*se distingue da uniformidade do anoitecer*", esse mesmo ritmo "*agora contrasta com o choque brutal que fez cidades inteiras se acharem de repente sob o brilho da luz elétrica*"<sup>189</sup>.

E já que trata-se de demonstrar o ritmo com que brota a luz pertencente a essa ou aquela modalidade de iluminação, o descompasso referido não se estabelece só entre a luz elétrica e a luz a gás. Quando se compara, por exemplo, o ritmo do acendedor de lampião a gás com o do acendedor de lampião a querosene, o contraste é inevitável. É que esse último, como se sabe, é obrigado a transportar o combustível do dia em pesados recipientes (latas de querosene) até o próximo poste, aos pés do qual deposita sua carga, tira a quantidade necessária para abastecer o lampião ali existente, acende-o, e segue caminho para repetir a operação no poste seguinte.

Diferente, pois, do acendedor de lampião a gás, que já encontrava o material de combustão disponível em cada bico injetor, conquanto, até esse ponto (e é nisto que reside o traço modernizante do gás), é fornecido por via automática a partir de uma fonte geradora, um gasômetro ou usina de gás. Consequentemente, a luz, mesmo intermitente como o querosene, brota mais rápido no cimo de cada poste.

Sendo Fortaleza e Recife, na parte do Norte referida neste trabalho, as únicas contempladas, na segunda metade do século XIX, com iluminação a gás, esse fator conta como um elemento de diferenciação quando comparadas com as demais experiências urbanas na região. Dispor desse equipamento, na segunda metade do século XIX, sem dúvida é motivo de orgulho para qualquer cidade. Daí as representações favoráveis ao gás a que acima se fez alusão.

Tratei, acima, de alguns dos principais termômetros da vida "civilizada" no Norte, a exemplo de teatro e cinema, imprensa e telégrafo, iluminação elétrica etc. Mas tratei de forma resumida, o que se explica pelo fato de que fiz uma escolha. Trata-se da opção em destacar um desses signos, o trem de ferro, dando ao estudo do mesmo um tratamento diferenciado, senão do ponto de vista interpretativo, pois o restante do texto segue o mesmo

---

<sup>188</sup> BENJAMIN, Walter. "O flâneur". Op. Cit., p. 47.

<sup>189</sup> Cf. Idem, pp. 47-48.

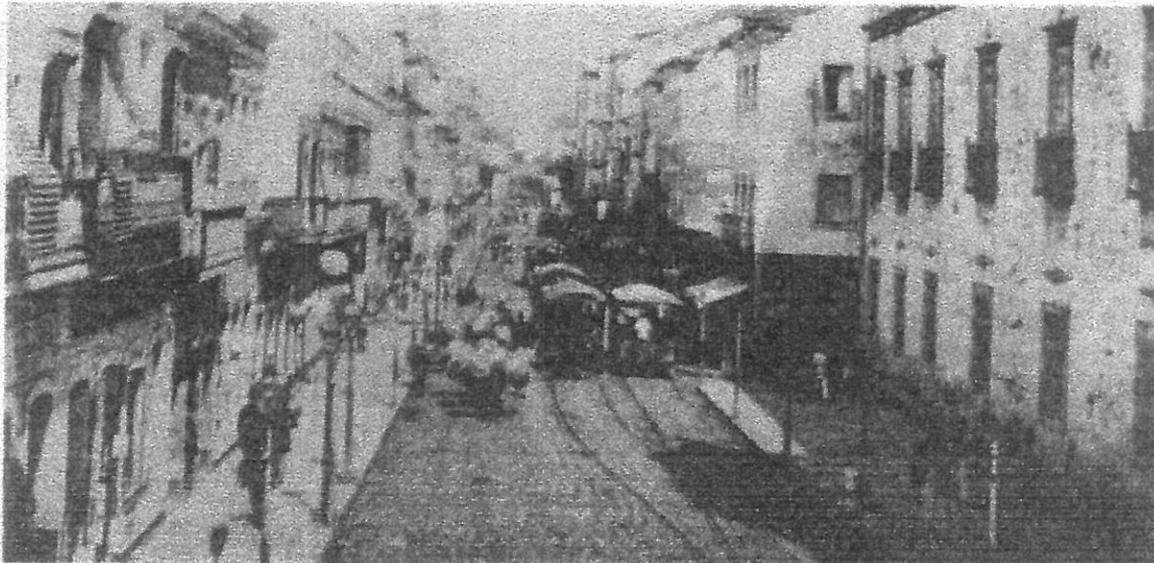
diapásão deste capítulo, mas do ponto de vista quantitativo, conquanto dedico a maior parte do texto a este último equipamento.



**Foto 1:** Outeiro da Glória no Rio de Janeiro no final do século XIX, com prenúncios de multidão no cotidiano das ruas (fonte: CULT 37 – Revista Brasileira de Literatura – Ano IV. Rio de Janeiro: Lemos Editorial, s/d).



**Foto 2:** Rua do Ouvidor no Rio de Janeiro do final do século XIX, onde se adquire as últimas novidades do mundo da moda (Fonte: CULT 37 – Revista Brasileira de Literatura – Ano IV. Rio de Janeiro: Lemos Editorial, s/d).



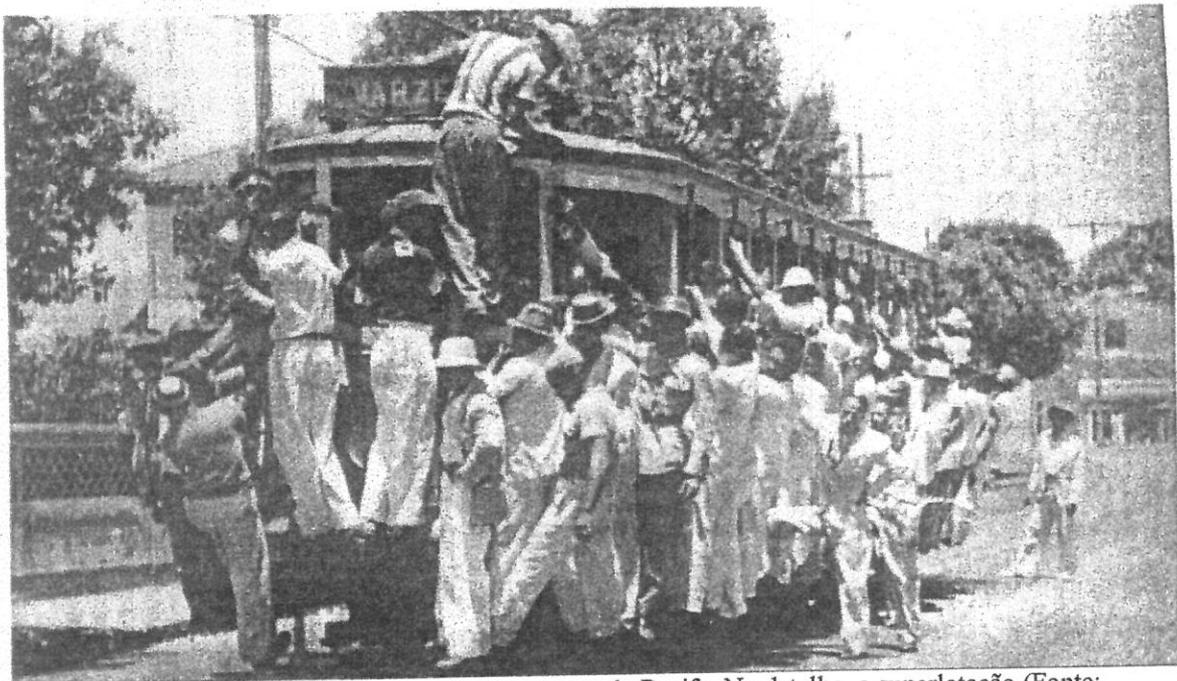
**Foto 3:** Rua Nova no Recife em 1880, então centro da moda na capital pernambucana (fonte: REZENDE, Antônio Paulo et alii. O Recife: histórias de uma cidade, Jornal do Comércio, Recife, 2000, p. 43).



**Foto 4:** O teatro Santa Isabel no Recife. Atentar para sua imponência e/ou monumentalidade (Fonte: FILHA, Maria Berthilde Moura. O cenário da vida urbana... João Pessoa: Centro de Tecnologia/Editora Universitária/UFPB, 2000, p. 127).



**Foto 5:** O teatro Santa Rosa na cidade de Parahyba do Norte (atual João Pessoa). Edifício que mantém as características da época em que foi inaugurado (1889) atentar aqui para sua monumentalidade e traços arquitetônicos (Fonte: PALMEIRA, Balila. Os teatros na Paraíba. João Pessoa: Gráfica Sinacre Ltda, 1999, p. 27).



**Foto 6:** Bonde elétrico em circulação nas ruas do Recife. No detalhe, a superlotação (Fonte: MOTA, Alves da. No tempo do bonde elétrico. Recife: CELPE, 1982).



**Foto 7:** Inauguração da iluminação elétrica em Campina Grande no ano de 1920 (Fonte: Museu Histórico de Campina Grande – PB).



**Foto 8:** Figura típica do acendedor de lâmpões a querosene na cidade de Parahyba do Norte, isto no ano de 1910 (Fonte: RODRIGUES, Walfredo. Roteiro sentimental de uma cidade. São Paulo: Brasiliense, 1962, p. 102).



**Foto 9:** Rua da Areia na cidade de Parahyba do Norte no ano de 1910. A imagem retrata um lampião a querosene fixado por um braço de ferro na parede frontal de uma casa. (Fonte: Acervo do sr. Arion, João Pessoa – PB)



**Foto 10:** O teatro santa Igeuz na cidade de Alagoa Grande, o terceiro mais antigo da Paraíba, aí inaugurado no ano de 1905 (Fonte: FREIRE, José Avelar. Alagoa Grande: aspectos econômicos... João Pessoa: Editora Idéia, 1996, p. 172)

## CAPÍTULO V: SUPRIMINDO DISTÂNCIAS, ENCOLHENDO ESPAÇOS: O TEMPO DO TREM E A MODERNIDADE.

### 1. Mecânica moderna vs. estado de natureza: o triunfo do engenho humano?

O sino bate,  
o condutor apita o apito,  
solta o trem de ferro um grito,  
põe-se logo a caminhar...  
Vou danado prá Catende,  
vou danado prá Catende,  
vou danado prá Catende  
com vontade de chegar...

Mergulham mocambos  
nos mangues molhados,  
moleques mulatos,  
vêm vê-los passar  
– Adeus”  
– Adeus. (...)

(Ascenso Ferreira)

Os trechos do poema em epígrafe<sup>1</sup> traduzem todo um imaginário do trem sob o aspecto da velocidade alcançada pelas locomotivas. A sonoridade do poema, expressando o ritmo da máquina, é visível. Por isso mesmo, o refrão “*vou danado prá Catende, vou danado prá Catende, vou danada prá Catende, com vontade de chegar...*” é repetido seis vezes em todo o poema, indicando que o trem de Alagoas, que parte do Recife com destino à cidade

---

<sup>1</sup> Esse poema veio a público como parte da obra *Cana Caiana*, consagrado livro de poesias publicado por Ascenso Ferreira em 1939. Ver, a respeito desta obra, os comentários de Luiz da Câmara Cascudo. In Correya, Juarez (org.). *Poemas de Ascenso Ferreira*. Recife: Nordestal, 1995, pp. 65-67.

alagoana de Catende, faz o percurso em marcha vertiginosa. Também é em ritmo vertiginoso que se descortina a paisagem vista do referido trem. Alguém que ali se encontrasse, veria rapidamente os “*mocambos nos mangues molhados*”, com seus “*moleques mulatos*”. Também veria “*mangueiras, coqueiros, cajueiros em flor, cajueiros em frutos já bons de chupar...*” Sempre no ritmo de “*vou danado prá Catende com vontade de chegar*”, veria ainda muita coisa, como aquele partido de cana, que até parece com o mar, uma vez que “*se move, se arqueia, faz onda...*”, no qual se vê “*cana caiana, cana-roxa, cana fita, cada qual a mais bonita, todas boas de chupar...*”<sup>2</sup>.

Publicado em 1939, numa época em que começa a proliferar os automóveis (de passeio, além de ônibus e caminhões), o poema Trem de Alagoas parece indicar que está gravado na memória coletiva a enorme influência que o trem exerce na vida das pessoas durante anos e anos, decantado em prosa e verso como um meio de transporte revolucionário no tocante ao fator velocidade.

E em plena década de 1950, quando já ninguém ignora o descaso das autoridades brasileiras para com a malha ferroviária do país, que não cuidam de garantir qualquer política de investimentos no setor<sup>3</sup>, ainda ecoa forte, como parte do imaginário do trem, o que este representa em termos de padrão de velocidade. Em belíssimo poema, publicado em 1954, João Cabral de Melo Neto contempla todo o percurso do rio Capibaribe, desde sua nascente até a cidade do Recife, onde se encontra com o mar. No trajeto, um encontro torna-se inevitável, o rio e o trem de ferro. Transformado em sujeito, o próprio rio é o narrador, conforme as estrofes a seguir: “*agora vou deixando / o município de Limoeiro. / Lá dentro da cidade / havia encontrado o trem de ferro. / Faz a viagem do mar / mas não será meu companheiro, / apesar dos caminhos / que quase sempre são paralelos. / Sobre o seu leito liso, / com seu fôlego de ferro, / lá no mar do Arrecife / ele chegará muito primeiro. / Sou um rio de várzea / não posso ir tão ligeiro. / Mesmo que o mar os chame, / os rios, como os bois,*

---

<sup>2</sup> Cf. Idem, pp. 116-119.

<sup>3</sup> É sintomático, por exemplo, o lema “governar é abrir estradas”. Expresso pelo governo brasileiro em 1926, essa frase lapidar, atribuída ao então presidente Washington Luís, indica todo o empenho governamental que seria efetuado para a concretização do transporte rodoviário no Brasil. A ênfase a esse transporte se acentua a partir de então. Em 1937, por exemplo, Getúlio Vargas cria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e, três anos após, o Fundo de Rodagem para o Auxílio de Estados e Municípios, não esquecendo do Plano Rodoviário Nacional, lançado em 1944. Com isto, as ferrovias, aos poucos, iam ficando entregues à sua própria sorte (Cf. DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. “Aspectos sócio-econômicos da expansão e decadência das ferrovias brasileiras”. In *Ciência e Trópico*, 36 [5], maio de 1984, p. 734).

*são ronceiros. / Outra vez ouço o trem / ao me aproximar de Carpina / Vai passar na cidade, / vai pela chã, lá por cima. / Detém-se raramente, / pois que sempre está fugindo, / esquivando apressado / as coisas do seu caminho. / Diversa da dos trens / é a viagem que fazem os rios: / convivem com as coisas / entre as quais vão fluindo; / demoram nos remansos / para descansar e dormir; / convivem com a gente / sem se apressar em fugir<sup>4</sup>.”*

“Apesar dos caminhos que quase sempre são paralelos”, o rio Capibaribe e o trem de ferro nunca são companheiros de viagem ao demandarem o Recife. É que “os rios, como os bois, são ronceiros”, não podem ir ligeiros, não podem acompanhar quem possui “fôlego de ferro”. Portanto, o trem chegará “muito primeiro”. Ademais, enquanto os rios, em suas viagens, “convivem com as coisas, entre as quais vão fluindo”, o trem de ferro, em sua marcha vertiginosa, “sempre está fugindo, esquivando apressado as coisas do seu caminho.”

O poeta parece querer dizer que os rios são natureza e enquanto natureza não têm pressa alguma de chegar ao seu destino. Não estão presos, tal como ocorre com o trem de ferro, a qualquer horário convencionado, com hora de partida e de chegada. Contra essa exigência da civilização, pois o trem “detém-se raramente”, os rios simplesmente seguem seu curso normal. Tudo aqui é espontâneo, livre; bem diferente do trem de ferro, cujo padrão de velocidade indica obediência a um ritmo, um ritmo preestabelecido e ao qual as pessoas devem se submeter.

Se na década de 1950 (lembrar que o poema de João Cabral é de 1954), quando o trem de ferro já não representa nenhuma novidade – com o agravante de que no Brasil estão a decretar sua definitiva decadência –, ele ainda é pintado com os tons vistos no citado poema, o quer dizer de uma época em que ele surge pioneiramente como o primeiro transporte moderno de massas? O fato é que à medida que fomos recuando no tempo mais fortes e freqüentes tornam-se as imagens em torno do trem de ferro como um meio de transporte moderno que está sempre a imprimir um ritmo acelerado. Em 1922, por exemplo, a imprensa local publica o poema *A Locomotiva*, de autoria do maranhense Raimundo Correia. Seus versos dizem muito: “da penedia o dorso se espedaça, / acelera-se o rio espavorido. / abrem o seio bipartido / a selva e o monte; / o trem de ferro passa... / Sibila e corre a machina;

---

<sup>4</sup> Cf. Neto, João Cabral de Melo. “O rio ou a relação da viagem que faz, o Capibaribe de sua nascente à cidade do Recife”. In *Morte e Vida Severina e outros poemas em voz alta*. 22ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1986, pp. 122-123.

*esvoaça / dos pássaros o bando foragido... / Bufo o monstro, e do bojo ennegrecido / golpha rolos de turbida fumaça... / Rijo, forte e veloz; é uma uma idéia / condensada em metal, em ferro espesso; / não recua, não cae, não titubeia. / E voa e rasga o luminoso ingresso / o ramo arterial, e grossa veia / por onde corre o sangue do progresso”<sup>5</sup>.*

Se sobressai aqui a idéia de que o trem de ferro é uma máquina possante e veloz e de que nada se interpõe em seu caminho. Representando as forças do progresso, para não dizer que é seu próprio sangue, tudo se subjugua à sua passagem, o rio, a selva, o monte. A própria rocha tem seu dorso feito em pedaços para lhe dar passagem. Sendo “*uma idéia condensada em metal, em ferro espesso*”, a máquina simboliza uma força superior à natureza em seu estado bruto, força que é produto do engenho humano<sup>6</sup>. Esta se sente domada ante esse verdadeiro monstro de ferro, que, “*rijo, forte e veloz*”, passa bufando, sibilando, correndo, voando, sem jamais recuar, cair ou titubear. São imagens fortes. Um pintor talentoso que se sentisse atraído por elas, com certeza teria motivos para pintar em grande quadro, cujas alegorias em torno da marcha inexorável do progresso, mostraria uma possante locomotiva em vertiginosa velocidade, envolta em fumaça, assomando por entre um monte que acabou de ter seu dorso feito em pedaços para lhe dar passagem, da qual se afugentam o rio, os pássaros... E no que essas imagens têm de fantasmagoria, esse quadro talvez não ficasse a dever ao de um dos grandes pintores do século XIX, Willian Turner, com o seu “*chuva, vapor, velocidade*”, de 1844<sup>7</sup>.

Se o engenho humano simplesmente não toma conhecimento dos obstáculos naturais, vencendo-os triunfalmente como ocorre com o trem imaginado pelo poeta maranhense, esse parece não ser o caso quando se coloca no plano do sobrenatural. Aqui, ao

<sup>5</sup> Cf. Correya, Raimundo. “A locomotiva” (poema). In *A Imprensa – Bi-Semanário Catholico*. Parahyba, 13 de maio de 1922, p. 1.

<sup>6</sup> A expressão “engenho humano”, da qual me utilizo para pensar, nas representações de época, a contradição que envolve a potência da máquina e a natureza em “estado bruto”, eu a construí a partir de um estudo de Maria Stella Bresciani, no qual a autora, analisando a vida metropolitana no século XIX, chama a atenção para “*a nova condição humana de vencedor da natureza*”. Segundo ela, “*atribuía-se aos engenhos astuciosos fabricados pelos homens – as máquinas com seus mecanismos irresistíveis e incansáveis – a vitória na guerra com a rude natureza*”. Por isto mesmo, “*a máquina foi apontada como expressão simbólica e material dessa vitória que lograra emancipar o homem do limitado destino de ser subjugado aos imperativos do mundo físico*” [Cf. BRESCIANI, Maria Stella. “Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)”. In *Revista Brasileira de História*, V. 5 n.º 8/9. São Paulo: Set. 1984 / Abr. 1995, p. 37]

<sup>7</sup> Francisco Foot, comentando este quadro, mostra que a temática aí recorrente – caracterizada pela “obsessão ferroviária” – é resultante da “febre de trilhos” então em vigor. Trata-se da imagem de uma ferrovia fantasma,

contrário, o engenho humano pode não obter o mesmo triunfo. É o que ocorre na ótica do poema **A Ponte Sobre o Rio Tay**, o qual Peter Gay<sup>8</sup>, interpretando-o, diz tratar-se de um “*estranho poema do início da década de 1880*”, em que “*Theodor Fontane visualizou o desastre ferroviário mais destrutivo do século como uma vingança contra a presunção humana*”. E detalhando melhor: “*em 20 de dezembro de 1879, a ponte ferroviária sobre o rio Tay, perto de Dundee, desabara durante uma tempestade, arrastando consigo o trem que a atravessava, com todos os seus infelizes passageiros e sua equipagem*”, e tudo porque “*as três bruxas de Macbeth*” estão “*à espera do maquinista que, com sua fé cega no engenho humano, leva seu trem adiante em meio a ventos furiosos, confiando que seu motor e a grande – e mal construída – ponte hão de derrotar os elementos hostis*”. Conclusão: “*Na lúgubre fábula de Fontane, a ferrovia é a vítima fazendo mais vítimas*”.

Na leitura de Peter Gay, o poema parece sugerir que o desastre poderia ter sido evitado caso o maquinista não fosse tão presunçoso, achando que a máquina seria capaz de vencer o mau tempo, ainda mais em se tratando de uma tempestade desencadeada por forças demoníacas, contra as quais o engenho humano nada pode. A presença ali das “*três bruxas de Macbeth*” parece conter a mensagem de que o homem coloque-se em sua insignificância, em especial os que crêem nas máquinas como verdadeiras onipotências.

Outro poema sugestivo que dá o que falar intitula-se **Num Trem de Subúrbio**, do carioca Alberto de Oliveira, publicado na Paraíba no ano de 1907, em cujos versos decanta a velocidade desse meio de transporte: “*No trem de ferro vimo-nos um dia, / e amarmo-nos foi obra de um momento, / tudo rápido como a ventania, / como a locomotiva ou o pensamento*”. E após os amantes declararem seu amor, com o poeta afirmando “*amo-te*” e recebendo em resposta “*adoro-te*”, o poema tem continuidade: “*a estação primeira surge. / Saltamos nella ao som de um berro. / Nosso amor, numa nuvem de poeira, / tinha passado como o trem de ferro*”<sup>9</sup>.

O amor do poeta é fugaz, passageiro, sendo se lamentar que tenha vingado no interior de um trem, para acabar tão logo aporte na primeira estação. É tudo muito rápido, tão

---

“*ao mesmo tempo exposta e fugidia, oculta sob a película fina de ‘chuva, vapor e velocidade’ (...)*”. (Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit., p. 36).

<sup>8</sup> GAY, Peter. *A experiência burguesa da rainha Vitória a Freud: a paixão terna*. Tradução de Sérgio Flaksman. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, pp. 276-277 (volume 2).

rápido quanto o vento, o pensamento ou o trem de ferro. Exageros à parte, é bastante sintomático atribuir à locomotiva uma velocidade comparável à velocidade do vento ou do pensamento. Daí o lamento do poeta, de que seu amor, envolto “*numa nuvem de poeira, tinha passado como o trem de ferro*”.

Continuando essa pequena viagem poética pelo imaginário do trem temos, para encerrar, os versos de um conhecido poeta baiano, que vêm a público quando a locomotiva é praticamente desconhecido no Brasil, existindo tão-somente algumas centenas de quilômetros de trilhos nas grandes províncias do Brasil (Rio de Janeiro, São Paulo, Pernambuco e Bahia). Encantado com o novo maior de transporte, o poeta o saúda no poema **O Livro e a América**, publicado em 1870 como parte do livro espumas flutuantes. Eis os versos dedicados ao novo meio de transporte: “*agora que o trem de ferro / acorda o tigre no cerro / e espanta os caboclos nus, / fizeste desse ‘rei dos ventos’ / – ginete do pensamento, / – arauto da grande luz*”<sup>9</sup>.

Em um mundo ainda tão “selvagem”, isto é, a América do tempo do poeta, cujos cerros são habitados por tigres, e a existência de “*caboclos nus*” é uma realidade, a chegada do trem de ferro não só contrasta com esse mundo em seu estado de natureza, como representa a esperança de que terá, daí para a frente, um futuro radiante. Estereótipo à parte, a mensagem do poeta é de que esse mundo não pode ficar incólume à passagem desse verdadeiro “*rei dos ventos*”, isto é, que traga vida nova para a América, essa América tão carente ainda de educação e de progresso nos idos de 1870, mas que está fadada à grandeza. Sim, porque não bastasse poder contar com esse “*rei dos ventos*”, um dia terá um livro na mão, “*esse audaz guerreiro / que conquista o mundo inteiro / sem nunca ter Waterloo...*”<sup>11</sup>.

Além desta viagem poética pelo imaginário do trem, também podemos fazer viagem semelhante por meio de imagens contidas na literatura em prosa, incluindo textos de ficção, a exemplo de romances, crônicas, livros de memórias etc.

---

<sup>9</sup> Cf. OLIVEIRA, Alberto de. “Num trem de subúrbio” (poema). In *Almanak da Parahyba*. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1907, p. 271.

<sup>10</sup> Cf. ALVES, Castro. “O livro e a América” (poema). In *Poesias Completas de Castro Alves*. Prefácio de Manuel Bandeira. Rio de Janeiro: Ediouro, s/d, p. 17.

<sup>11</sup> Cf. Idem.

A primeira imagem vem de um romance publicado em 1947, intitulado **Caminhos da Solidão**, só que ambientado na década de 1860<sup>12</sup>. A trama se dá na vila do Una (hoje cidade de Palmares), na Mata Sul de Pernambuco, região canavieira por excelência. Motivo da trama: a chegada da estrada de ferro na vila. Após inúmeras peripécias, finalmente o novo transporte torna-se ali uma realidade. No trem inaugural, uma personagem chama a atenção, é o coronel Raimundo, o maior proprietário de terras local. Ele, que lutara tenazmente para sua não concretização, por não desejá-lo em suas terras, finalmente é convencido da importância do novo transporte. É que ao desembarcar desse trem inaugural, vindo do Recife, não disfarça seu entusiasmo, confessando-se maravilhado ante a novidade. O modo como dirige-se ao administrador de seu engenho é sintomático: *grande surpresa a sua me vindo no trem (...). A coisa é formidável mesmo. Imagine o senhor: oito horas da capital [Recife] para aqui quando levamos dias e dias de Cabriolé*<sup>13</sup>.

A imagem de um determinado senhor de engenho resistindo à chegada do trem mas que finalmente se rende maravilhado ao seu poder, é de fato emblemática. Mas como não ficar entusiasmado com aquela “coisa” que leva tão-somente oito horas para percorrer o caminho entre a vila do Una e o Recife, numa viagem que dura dias e dias por tração animal? É certo que o coronel Raimundo não queria a estrada de ferro no Una, essa invenção dos que vivem “*falando em civilização*”, uma vez que a novidade implicaria, dentre outras coisas, na vinda de ambiciosos, prostitutas, jogadores e da própria polícia<sup>14</sup>, prevalecendo aqui, a idéia de que o trem de ferro atentaria contra a vida pacata do lugarejo, contra a moral e os bons costumes. Por isto mesmo, pretendeu-se ali “*arrancar trilhos como se arranca erva daninha*”<sup>15</sup>, como se as ações violentas do coronel Raimundo contra a estrada de ferro (afinal sem nenhum resultado) contivessem a mensagem de que nenhum submundo marginalizado seria instalado ali, que todo esse cortejo da modernidade ficasse distante, lá pelas “*terras civilizadas*”<sup>16</sup>. Mas

<sup>12</sup> Acredito que o fato de o autor, Hermilo Borba Filho, ter nascido no vale do Una, na década de 1910, tem tudo a ver com as imagens presentes na obra que escreve em 1947. Se o romance é ambientado em um momento não vivenciado diretamente por ele, isto não o inibe de traçar um amplo quadro do cotidiano de sua região de origem, da qual se revela um profundo conhecedor. Envolvido com a cultura local, ele consegue filtrar muito bem toda uma imagética do trem que lhe é legada pelas gerações que lhe antecedam.

<sup>13</sup> Cf. FILHO, Hermilo Borba. *Caminhos da solidão* (romance), 2ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987, p. 85. (A primeira edição é de 1947).

<sup>14</sup> Cf. Idem, p. 75.

<sup>15</sup> Cf. Idem.

<sup>16</sup> Atitudes como a da mencionada personagem, ditadas por certo código de moralidade, teriam ocorrido em diferentes espaços e temporalidades na região. Em 1933, por exemplo, um coronel de Lagoa de Baixo, interior

o que fazer? A estrada de ferro chega assim mesmo e, conhecendo-lhe os préstimos, não há como não entusiasmar-se com a novidade. Moral da história: o poder de penetração dos trilhos aparece como algo inexorável, atraindo, no final, os mais recalcitrantes, a exemplo do coronel Raimundo, o inimigo número um da estrada de ferro no Una.

Imagem acerca do trem de ferro como detentor de um padrão moderno de velocidade marcam profundamente a obra de um romancista da região, o paraibano José Lins do Rego. Nascido na várzea, região cortada pelo rio Paraíba e que reúne vários municípios, tendo vivido aí uma parte de sua juventude, o autor traça literariamente um amplo painel do *modus vivendi* dessa região, em particular no que se refere ao mundo dos engenhos açucareiros, os chamados bangüês. No conjunto, os romances que escreve como parte do chamado ciclo da cana-de-açúcar, refletem as marcas profundas de seu envolvimento com as coisas da região, com sua cultura e seus valores; com seu imaginário, não obstante esse envolvimento apareça, na sua obra, filtrado pela visão de mundo própria de um filho da elite proprietária rural. Ademais, poucas obras seriam tão representativas de um certo imaginário de época, como a obra de José Lins do Rego relativamente à sua origem.

Em todos os romances do Ciclo, inclusive em **O Moleque Ricardo**, que é ambientado fora da várzea (o Recife nos anos 1920), o trem de ferro é uma presença constante. Ele com certeza povoa o imaginário da época (primeiras décadas do século XX) e o autor, profundamente marcado por ela em sua infância, adolescência e juventude e cuja obra retrata amplamente a vida cotidiana local, incorpora esse imaginário do trem.

No romance **Doidinho** (o segundo do Ciclo), o trem de ferro é representado como uma enorme novidade na várzea, a “civilização” chegando. Dentre outros motivos, porque a máquina torna-se sinônimo de velocidade<sup>17</sup>, máquina que ali é representada como

---

de Pernambuco, por ocasião da chegada do trem à cidade, não teria comungado com o entusiasmo de seus habitantes. “Ora, esse povo está louco. Todos falam com alegria na próxima chegada da estrada de ferro, mas a verdade é que o trem só traz três coisas ruins para o lugar: gatuno, mulher-dama e epidemia”. Já o antigo chefe político de Pedra, também em Pernambuco, teria chegado ao ponto de recorrer ao conselheiro Rosa e Silva solicitando-lhe que não permitisse “aquela desgraça” para sua cidade (Cf. ALBUQUERQUE, Ulysses Lins de. *Um sertanejo e o sertão* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1957, p.225). Tudo leva a crer, no entanto, que essas resistências contra as estradas de ferro, por parte desse ou daquele mandatário local, são exceções, pois a regra é lutarem tenazmente em prol do que consideram o maior de todos os benefícios para os lugares que representam.

<sup>17</sup>É sabido que a velocidade atingida pelo trem “maria fumaça” é bastante exigua se comparada com a alcançada pelos meios de transporte hoje. Contudo, se a velocidade média atingida pelos trens é de uns minguados 30 km/h, sendo encarada aos olhos de hoje como uma medida de tempo totalmente insignificante, essa mesma velocidade é assombrosa para os padrões da época.

dotada de uma força poderosa, tão poderosa quanto certas forças destruidoras da natureza. A velocidade do trem ali é comparada à velocidade das águas do rio Paraíba no momento da cheia. A violência da correnteza, a velocidade com que as águas correm nesse momento, seu aspecto torrencial, só encontra termo de comparação na velocidade atingida pelo trem<sup>18</sup>.

Mas se o trem é veloz para os padrões da época, o mesmo não ocorre com o carro de boi, que arrasta-se pela várzea na lentidão que lhe é característica. “*Elias dava a lição no primeiro livro, às apalpadelas (...), arrastando-se como o choro dos carros de bois na estrada*”<sup>19</sup>. Sendo um aluno novato no internato do Sr. Maciel, na cidade de Itabaiana do começo do século XX, Elias é descrito como um jovem rústico e atrasado, que fora criado como um animal no cercado, como um bicho que precisava ser amansado, advindo daí sua pouca afinidade com os estudos e seus modos nada “civilizados”. Afinal, além de não saber manobrar o talher à mesa e de palitar os dentes com a ponta da faca, ainda por cima nunca andara de trem<sup>20</sup>.

Essa condição de nunca ter andado de trem dá o que falar. É que praticamente todos os internos no colégio do Sr. Maciel, partem de Itabaiana ou a ela retornam, nos trens que cruzam a cidade com destino às cidades de Parahyba (atual João Pessoa), Recife e Campina Grande. O próprio narrador relata “*que o trem às carreiras*” o leva até Pilar, onde irá passar férias no engenho de sua infância<sup>21</sup>. Quer dizer, só Elias do Riachão chegara ali sem ter andado de trem, sem ter experimentado o que significa andar num trem às carreiras, sendo esse um dos motivos da narrativa representá-lo como um jovem “*rústico*”, como se ainda vivesse em pleno estado de natureza.

Em outro romance de José Lins do Rego, o primeiro Ciclo, a imagem do trem de ferro como sinônimo de velocidade ganha mais força ainda. A imagética, nesse livro, o erige como emblema de algo novo, como símbolo de velocidade. A personagem central, a propósito de uma viagem que fez entre o Recife e a então vila do Pilar, na Paraíba, narra: “*o trem era para mim uma novidade, eu ficava na janelinha do vagão a olhar os matos correndo,*

---

<sup>18</sup>Cf. REGO, José Lins do. *Doidinho* (romance). 31ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1992, p. 28.

<sup>19</sup>Cf. *Idem*. p. 71.

<sup>20</sup>Cf. *Idem*. P. 70.

<sup>21</sup>Cf. *Idem*. Pp. 49-61-78-89.

*os postes do telégrafo, e os fios baixando e subindo*<sup>22</sup>. Isto significa que o trem, em sua carreira, é marcado por uma velocidade ritmada, atestada pela visão dos “*matos correndo*” e dos fios do telégrafo “*baixando e subindo*”. Velocidade constante, de quem controla o tempo, de quem não sente cansaço, sempre célere em direção ao seu destino.

Em outra imagem, contida no primeiro livro do Ciclo, a narrativa se refere aos trens provenientes do Recife, que entrando nos aterros e saindo nos cortes da região da várzea paraibana, sempre em disparada carreira, provocam enorme impacto por onde passam. Com isso, as pessoas ficam nas portas de suas casas para ver o “*horário em disparada*” e até os bois levantam as cabeças para ver o trem correndo pela várzea<sup>23</sup>. De modo que em José Lins do Rego – cujas obras são redigidas na década de 1930, mas cuja trama é ambientada exatamente nas três décadas anteriores – imagens do trem como instrumento de velocidade são sempre recorrentes. Isto explica a feliz expressão “*horário em disparada*”.

Também no romance **Fogo Morto**, considerada a obra-prima do autor, há imagens dessa natureza. Elas dizem respeito ao papel que esse transporte teria desempenhado como um instrumento moderno a serviço dos que combatem o cangaço na região onde ocorre a trama. As refregas entre o bando do cangaceiro Antônio Silvino e as tropas oficiais são uma constante na várzea. Só que, no caso dos cangaceiros, um elemento se lhes afigura totalmente adverso, o uso do trem de ferro pelos seus perseguidores. As tropas do tenente Maurício, por exemplo, que têm carta branca do governo para perseguir Antônio Silvino e seu bando, pode dispor da ligeireza do trem, como o percurso de Itabaiana a Ingá, que é feito em apenas duas horas<sup>24</sup>. A narrativa deixa transparecer que o cangaceiro está em desvantagem por não dispor de transporte tão veloz.

Teria o cangaceiro Antônio Silvino uma percepção clara das facilidades que o inimigo, no caso as tropas do Governo, contam por ter à sua disposição o trem de ferro e o telégrafo? Veria o famoso cangaceiro a estrada de ferro e o telégrafo como interferências no seu mundo, onde até então se mantivera imbatível? A estrada de ferro por facilitar o

---

<sup>22</sup>REGO, José Lins do. *Menino de engenho* (romance). 56ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1996. p. 7.

<sup>23</sup> Cf. Idem, p. 121.

<sup>24</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Fogo Morto* (romance). 40ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1997, p. 97. Um esclarecimento se faz necessário. O romancista parece conhecer bem o ambiente onde ocorre a trama. Sim, porque para percorrer os 36 quilômetros que separam as duas cidades (Cf. Quadro X em anexo, In Pinto,

deslocamento rápido das tropas oficiais? O telégrafo por facilitar a comunicação ágil, instantânea? Ao que tudo indica, as respostas são afirmativas. Não fosse assim, qual o interesse do cangaceiro e seus comandados em cortar os fios do telégrafo ou arrancar trilhos, conforme registros de época?

O próprio José Lins, "*falando pela boca do povo*", informa que o cangaceiro corta os fios do telégrafo quando promove a invasão da vila do Pilar, isso para que as tropas do Governo não soubessem do seu paradeiro<sup>25</sup>. E na vila de Alagoa Nova, localizada na região do brejo, uma das primeiras atitudes do cangaceiro, ao invadi-la em 1906, é fechar a agência do telégrafo, à qual retorna antes de abandonar a vila, liberando o comutador que interditara<sup>26</sup>.

Em se tratando de trilhos arrancados, o citado romancista não confirma se essa prática é levada a efeito na região onde se desenvolve a trama. Mas em suas andanças, o cangaceiro a pratica, se não nos municípios da várzea, mas ali bem próximo, fato que é confirmado pela imprensa: "*o governo federal em janeiro deste ano [1907] mandou uma força de cem praças do exército comandada por um capitão e alguns alferes guardarem os trabalhos da via férrea de Campina Grande, cujos trilhos estavam sendo arrancados por Antônio Silvino*"<sup>27</sup>.

Há quem acredite que as ações do cangaceiro e seu bando denotariam um estado de revolta contra qualquer anúncio de progresso para a região por ele percorrida. É que "*inteligente, esperto, Antônio Silvino pressente o perigo que o progresso representa para o cangaço*"<sup>28</sup>. E o perigo, neste caso, reside na instalação de trilhos e/ou linhas telegráficas.

Entretanto, o cangaceiro é audacioso. Certo cronista, notificando o ataque de Antônio Silvino e seu bando à fazenda do pai de um amigo, esclarece: "*não conheço maior audácia: há duas léguas da estrada de ferro!*"<sup>29</sup>. Quer dizer, o cronista não só fica indignado com a ação do cangaceiro, como parece desconhecer que ele não só ataca fazendas próximas à

---

Estevão. Op. Cit., pp. 246 e seq.), o trem leva 1 hora de 40 minutos tudo levando a crer o autor, por não fazer maior diferença, arredonda esse tempo para 2 horas.

<sup>25</sup>Cf. Idem. p. 52.

<sup>26</sup>NÓBREGA, Humberto Carneiro da. "Alagoa Nova", In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, número 20. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1974, pp. 86-87.

<sup>27</sup>Cf. *A União*, Parahyba do Norte, 25 de outubro de 1907, p. 1.

<sup>28</sup>Cf. BARBOSA, Severino Antônio. *O rifle de ouro (vida, combate, prisão e morte do mais famoso cangaceiro do Nordeste)*. 2.ª Ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1979, p. 120.

<sup>29</sup>Cf. DEMÓCRITO. "Choniquentá". In *O Município*, Itabaiana, 14 de junho de 1908, p. 3.

estradas de ferro – para o cronista uma “*audácia*”, como se quisesse dizer, com isso, que cangaço e estrada de ferro são incompatíveis – como ataca a própria estrada de ferro.

No romance *Calunga*, de Jorge de Lima, temos mais uma imagem poderosa acerca do trem de ferro como sinônimo de velocidade, a imprimir um ritmo acelerado por onde passa. Não obstante a trama se dê na década de 1930, quando o transporte rodoviário já está na ordem do dia, o que se ver é que o trem de ferro ainda reina absoluto como transporte de massas. Num trem da Great Western, que parte logo cedo da estação de Cinco Pontas, no Recife, com destino ao Estado de Alagoas, o protagonista se faz presente, a olhar a “*paisagem correndo*”. Vindo de Natal, o trem de ferro vai varando inúmeros Estados da região (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas), “*atravessando zonas de praia, zonas de matas, cidadezinhas, canaviais, algodoads, queimando ora o carvão de Cardiff, ora a lenha das matas*”. Nessa travessia, às vezes encontra o rio, que, inesperadamente, pula na “*frente do trem, parecendo mais veloz que a máquina*”. Qual nada, esta pertence a uma companhia ferroviária inglesa, sendo ela “*que devora os rios, a terra, e um bocado bom das posses daqueles mundos*”. Estando o trem a correr, “*as estaçõezinhas vinham vindo ligeiras aos olhos de lula*”, o protagonista, a exemplo de Afogados, Boa Viagem e Prazeres, descortinando-se diferentes paisagens até chegar à estação do Cabo, incluindo os mangues com seus mocambos, a Igreja do Guararapes do tempo dos holandeses, a Pontezinha com sua fábrica de pólvora, além de caranguejos, praias, frutas diversas etc.<sup>30</sup>

Aqui o trem é representado como símbolo de poder, a varar inúmeros Estados da região em um ritmo vertiginoso, sem conhecer obstáculos, nada podendo interceptar sua obstinada marcha. Nem o rio, que de tão comprido, ao ser comparado ao tamanho do trem, parece uma cobra a engolir um pequeno mocó<sup>31</sup>, pode superar a potência da máquina. Mais uma vez a natureza parece impotente ou simplesmente domada diante daqueles que são capazes de intensificar o tempo, mantendo-o em ritmo acelerado. O rio pula na frente do trem, parecendo mais veloz que ele, mas não detém sua marcha, seu ritmo, isto para não falar que no final os que acionam a máquina – não os que a acionam diretamente, os trabalhadores, mas os detentores do capital, em sua maioria domiciliados a milhares de quilômetros de distância –

---

<sup>30</sup>Cf. LIMA, Jorge de. *Calunga* (romance). Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935, pp. 7-8.

<sup>31</sup>Cf. *Idem*

são os que devoram os rios e a terra por onde correm, abocanhando uma parte significativa da riqueza local.

Mas as viagens literárias puxadas por possantes e velozes locomotivas, até aqui retratadas, não são um privilégio do Norte, hoje Nordeste. No Rio de Janeiro, onde corre a primeira locomotiva no Brasil, a velocidade atingida pela máquina encontra seu registro em certa trama literária. No Memorial de Aires, romance ambientado no final dos anos 1880, a personagem principal, a propósito de uma viagem entre o Rio de Janeiro e a cidade serrana de Petrópolis, feita junto com o comentador Campos, esclarece: “*ao subir a serra as nossas impressões divergiram um tanto. Campos achava grande prazer na viagem, que íamos fazendo em trem de ferro. Eu confessava-lhe que tivera maior gosto quando até lá ia em caleças tiradas a burros, umas atrás das outras, não só pelos veículos em si, mas porque ia vendo, ao longe, cá embaixo, aparecer a pouco e pouco o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos. O trem levava a gente de corrida, de afagadilho, desesperado, até a própria estação de Petrópolis. E mais lembrava das paradas, aqui para beber café, ali para beber água na fonte célebre*” (...)<sup>32</sup>.

Mesmo preferindo as caleças ao trem, o narrador não esconde o impacto que este último provoca quando considerado sob o aspecto da eficiência e rapidez. Sob esse aspecto, o texto deixa subentendido que ele preferiria viajar no trem, que o levaria numa arrancada só, “*de Afogadilho*”, como que “*desesperado*”, até seu destino.

Mas para que usufruir de tanta rapidez se ela não permite contemplar o bellissimo espetáculo da cidade do Rio lá embaixo? Não, o conselheiro Aires prefere as caleças, que com sua lentidão característica, de transporte puxado a burros, lhe permite contemplar à vontade “*o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos*”. Ademais, o trem, na pressa que lhe é peculiar, obedecendo a rígidos horários de partida e chegada, não permite o desfrute, por exemplo, de uma parada em um ponto qualquer para tomar um café, tão comum no tempo das caleças.

Bem diferente é a postura de um cronista paraibano no começo do século XX. A propósito de uma viagem que empreende entre a capital paraibana e Mamanguape – cidade litorânea que fica a meio caminho entre Paraíba e o Rio Grande do Norte –, viagem

---

<sup>32</sup>Cf. ASSIS, Machado de. *Memorial de Aires* (romance). Rio de Janeiro: Editora Globo, 1997, p. 13 (obras completas de Machado de Assis).

empreendida com um amigo, cada um cavalgando um “*pesado cavalo*”, o cronista lamenta não ser servido por uma estrada de ferro. Diz o cronista: “(...) *à medida que o sol se erguia gloriosamente no horizonte límpido e o calor se concentrava numa temperatura cáustica (...) nós nos sentíamos [ele e o amigo] com o corpo amolecido, e, tristes, lamentávamos que o progresso fosse desconhecido dessas paisagens ferteis do litoral riquíssimo. Ah! Uma estrada de ferro!*”<sup>33</sup>.

Vemos, na fala do cronista, que ele suspira desejando uma estrada de ferro. Até porque, cavalgar em “*pesados cavalos*” debaixo de um “*sol cáustico*”, deixa o “*corpo amolecido*”, levando o cronista a lamentar a ausência do progresso naquelas paragens do litoral paraibano. A despeito da deslumbrante paisagem que se descortina à sua volta – podendo girar, de cima de sua montaria, para todos os lados, para contemplar “*o quadro incomparável da natureza poderosa, pelas cores vivas do amor, pelos tons melancólicos dos doces, naturais e verdadeiros encantos*”, tendo, de quebra a visão das “*margens esmeraldinas*” do rio Paraíba, “*alvo e luminoso esteirão d’águas*”<sup>34</sup> –, o cronista dá a entender que prefere o conforto e rapidez de uma estrada de ferro à lentidão e desconforto de um “*pesado cavalo, de trote duro e incommodo*”, mesmo que este lhe possibilite a deslumbrante visão a que se fez referência acima, “*a girar para todos os lados*”<sup>35</sup>.

Mas todas essas viagens literárias, a compor um imaginário do trem enquanto um meio transporte moderno que se distingue dos outros meios existentes por sua eficiência e rapidez, poucas se equiparam com a que podemos fazer acompanhando de perto certo protagonista do romance *A Carne*, de Júlio Ribeiro, cuja trama ocorre entre os anos 1886-1887 em diversos pontos da então província de São Paulo. Na carta que escreve para Lenita, sua amiga e futura amante, o protagonista referido descreve a viagem de trem entre São Paulo e Santos, não escondendo seu entusiasmo pela força e eficiência com que esse trem vence a serra e a rapidez com que percorre os 76 quilômetros que separam as duas cidades. Num trecho temos: “*a máquina, arfando, em carreira vertiginosa, arrastando o tender*”<sup>36</sup>,

<sup>33</sup>Cf. FASANARO, Giuseppe. “Traço de viagem” (crônica). *A União*, Parahyba do Norte, 22 de setembro de 1907. p. 1.

<sup>34</sup>Cf. Idem.

<sup>35</sup>Cf. Idem.

<sup>36</sup>Trata-se de um vagão atrelado à locomotiva para o transporte de água e/ou carvão (na falta deste usava-se lenha extraída de nossas matas), as duas substâncias necessárias à força motriz que move esse tipo de máquina, o vapor.

*arrastando a longa cauda de carros, triunfante, rumorosa, sobe, galga, vence, domina, salva o declive áspero, rola em terreno plano*<sup>37</sup>.

E maravilhado com essa monumental obra de engenharia – por onde “*sobe e desce a vida social da São Paulo moderna, os carros de passageiros e os vagões de mercadorias*” –, o missivista, dirigindo-se à sua interlocutora, descreve o viaduto da Grota Funda nos seguintes termos: “*imagine (...) um algar vasto; mais do que um algar vasto, uma barroca enorme. Mais do que uma barroca enorme; um abismo pavoroso, atravessado de parte a parte por uma ponte, que parece aérea, apoiada em colunas altíssimas, tão esguias, tão finas, que, vistas em distância, parecem arames*”. Imagine tudo isto e o que se tem é a “*vitória do atrevimento sobre a enormidade, do ferro sobre o vazio, da célula cerebral sobre a natureza bruta*”<sup>38</sup>.

Se em certo trecho compara, metaforicamente, a locomotiva a um “*desconforme gliptodonte*”<sup>39</sup>, que “*vai e vem enorme, acaçapada*”, que “*desliza rápida vomitando fumo*”, em outro trecho, mudando de tom, esclarece que “*a estrada de ferro Santos a Jundiá é um monumento grandioso da indústria moderna*”. Isto para não falar que a obra do homem, na serra de Santos, merece todos os elogios, conquanto “*a pujança previdente da arte mostra-se digna da magnitude ameaçadora da natureza*”, o que justifica o fato de que os ingleses, que a constroem, “*ganham, ganham muito dinheiro, ganham riquezas de creso (...) e merecem-nas*”<sup>40</sup>.

Em que pese certas imagens em que a natureza, em “estado bruto”, seria dotada de força ameaçadora, como a própria serra em sua “*magnitude selvática*”<sup>41</sup> ou do “*abismo pavoroso*”, que se coloca entre ela e a planície, a narrativa não deixa dúvida, todas essas forças rendem-se ao engenho humano sendo vencidas pela potência da máquina, que, veloz, galga o “*declive áspero*”, vencendo de forma “*triumfante*”, “*rumorosa*”, o difícil obstáculo. Nem poderia ser diferente, uma vez que na visão do citado protagonista, a “natureza bruta” nada pode contra a “*célula cerebral*”, capaz de produzir maravilhas como a Santos-Jundiá. Sendo

<sup>37</sup>Cf. RIBEIRO, Júlio. *A Carne* (romance). São Paulo: Martin Claret, 1999. pp. 74-84 (publicado originariamente em 1888, a presente edição é da coleção a Obra-Prima de cada Autor).

<sup>38</sup>Cf. Idem.

<sup>39</sup>Trata-se, segundo o Aurélio, de “*gênero de mamíferos desdentados, que compreende animais gigantesco, fósseis no quaternário americano*” (Cf. HOLANDA, Aurélio Buarque de. ° Cit., p. 953).

<sup>40</sup>Cf. RIBEIRO, Júlio. Op. Cit.

<sup>41</sup>Cf. Idem. Tradução de

um “*monumento grandioso da indústria moderna*”, por cujos trilhos corre a vida social da São Paulo também moderna, só resta aplaudir os responsáveis por tal empreendimento, por constituírem uma empresa tão eficiente e lucrativa. Se ganham “*riquezas de creso*” (leia-se: grandes somas em dinheiro) fazem por merecê-las.

Imagens de época ou sobre a época dão conta de que os trens de ferro, ao marcharem célere para o seu destino, são a tal ponto “onipotentes” que aniquilam não só a “natureza bruta”; aniquilam o próprio homem caso esse se coloque no seu caminho. Assim, essas máquinas, em sua “onipotência mecânica”, passam indiferentes ao dramas humanos, indiferentes inclusive a “*tragédias e crimes*”, a exemplo daqueles trens de Paris em direção à cidade portuária do Havre e vice-versa, que transitam a “*intervá-los regulares*”, naquela mesma estrada onde, horas antes, uma das máquinas esmagara o crânio de uma jovem. “Que importavam os seres anônimos das multidões, prostrados na margem, esmagados sob as rodas? Removidos os mortos, apagadas as nódoas de sangue, o trem largava para o seu destino”<sup>42</sup>

E mesmo quando não largam para o futuro, parando ainda em tempo de evitar uma tragédia, a máquina não se revela menos indiferente em sua “onipotência mecânica”, a exemplo daquele trem que se aproxima da estação de Piedade, no Rio de Janeiro, em episódio narrado em certa trama literária ambientada no começo da República: “(...) *um homem atravessava a linha um pouco a montante da estação. Avisos... gritos... gestos... O trem apita. O homem entontece, ataranta-se e é apanhado(...)*”. É certo que o homem continua vivo, uma vez que a locomotiva estacionara a tempo de não esmagá-lo por completo. Todavia, seu estado não é dos mais apresentáveis, pois não bastasse a “*cabeça partida*”, está “*humilhado, ensangüentado(...), aparvalhado, sucumbido, completamente esmagado de terror diante daquela besta paleontológica que ele mesmo inventara*”<sup>43</sup>.

No trecho que liga as cidades de Itabaiana e Campina Grande, batizado de “*estrada da morte*” por um cronista local, isto no ano de 1914, é tal o risco de vida – para o gado, então, essa estrada se constitui numa “*verdadeira charqueada*” -, segundo o mesmo cronista, que muitos evitam por ela se aventurar, não sendo o receio infundado, haja vista aquele “*desastre lamentavel*”, cuja “*terrível catastrophe*” provoca, entre os que dela escapam, um “*pânico horrível*”. Pânico que o cronista pinta com cores dramáticas: “*enquanto cabeças*

<sup>42</sup> Cf. ZOLA, Émile. *A Besta Humana*. Tradução de Marina Gaspari. Rio de Janeiro: Ediouro, s/d, pp. 133-134.

<sup>43</sup> Cf. BARRETO, Lima. *Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá*. São Paulo: Editora Ática, 1997, pp. 49-50.

*de patricios rolavam decepadas montes abaixo, outros perdiam as pernas cortadas pelas rodas dos carros e muitos tinham ferimentos por toda parte do corpo”. Enfim, “um quadro horroroso, um verdadeiro dia do juízo para os passageiros do trem que se deslizava pela estrada da morte”<sup>44</sup>*

Anos antes, mais precisamente em 1895, já um editor de jornal, comentando um desastre de trem, também ocorrido na Paraíba, fala do *“pendor para o morticínio de que parece estar constituída uma verdadeira machina infernal, esse elemento do progresso, que nos vai dando as verdadeiras vantagens de sua invenção e de sua instituição entre nós”*<sup>45</sup>

Vemos, assim, que a idéia de progresso, nas representações de época, nem sempre traduz a perspectiva de algo promissor. Nos exemplos mencionados, progresso também pode representar dor, sofrimento e morte. Quer dizer, algo nada encantador. Seja como for, máquinas são máquinas e, para além do bem ou do mal, existem para servir ao chamado homem da sociedade moderna, cujo ritmo acelerado é - a despeito das falhas técnicas e/ou humanas provocando acidentes e mortes - condizente com esses novos artefatos de ferro.

## **2. Da tração animal ao trem de ferro: a demarcação dos ritmos temporais.**

O fato é que a locomotiva, ao estabelecer, desde sua origem no século XIX até as primeiras décadas do século XX, um novo padrão de velocidade, provoca um profundo impacto na vida cotidiana das comunidades contempladas com o equipamento. Interpretando seus efeitos, juntamente com outros recursos técnicos surgidos no século XIX, certo historiador é de opinião que, *“por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam. No mínimo porque as escalas potenciais e velocidades envolvidas nos novos equipamentos e instalações excedem em absoluto as proporções e as limitadas possibilidades de percepção, força e deslocamento do corpo humano”*<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> GOMES, Lino. “Estrada da morte”. In *Correio de Campina*, Campina Grande, 14 de julho de 1914, p. 1.

<sup>45</sup> Cf. “Desastre” (editorial). In *Gazeta do Comercio*, Parahyba do Norte, 7 de agosto de 1895, p. 1.

<sup>46</sup> SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnica, ritmo e ritos do Rio”. In Sevcenko, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil*, Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 516.

Como primeiro transporte terrestre dito moderno, tendo surgido bem antes do automóvel, o trem realmente implica em um padrão de velocidade até então desconhecido, seja por imprimir uma nova dinâmica à circulação de mercadorias, seja por permitir o deslocamento rápido ao corpo físico do homem, advindo daí a idéia, que se generaliza no século XIX, de que o novo meio de transporte, "*por um artifício de aceleração*", contribui para a supressão das distâncias e, por conseguinte, para o encolhimento do espaço<sup>47</sup>.

É importante considerar que o tempo implicado na modernidade representada pelo trem, em qualquer lugar, é bem diferente da anterior, quando toda comunicação por terra é feita em costas de animais. Não bastasse o entendimento de que com o novo meio de transporte, ocorre uma "*aceleração do tempo*" para "*devorar o espaço, atravessando rapidamente as montanhas, os vales e os rios*"<sup>48</sup> - ao que poderíamos acrescentar a travessia não menos rápida pelos vários aglomerados urbanos, distritos, vilas, pequenas ou grandes cidades, encolhendo o espaço entre o campo e a cidade, o subúrbio e o centro, as áreas industriais e os mercados consumidores etc -, há a considerar ainda que o tempo das estradas de ferro é um tempo regulado, um tempo em sintonia com as exigências da modernidade. Afinal, estar em sintonia com esta última é aceitar a máxima de que "tempo é ouro", tão cara ao utilitarismo burguês. Aqui não se pode perder um segundo. Assim, o trem tem pressa; quem se atrasa, quem perde o horário, quem não está em sintonia com o novo padrão de velocidade, quem não incorporar seu ritmo, também não está em sintonia com o "progresso" ou a "civilização". Afinal, se é certo que esses termos são valores que emergem em um número restrito de países, localizados na Europa Ocidental, não é menos certo que se impõem como valores universais, aos quais todos têm que se adequar. Assim, "*o tempo da modernidade se impõe a todos: ficar de lado significa estar fora da marcha da 'civilização'*"<sup>49</sup>.

São inúmeros os exemplos, pelo mundo afora, de que o tempo do trem é um tempo disciplinado, a começar pelas tabelas que as companhias ferroviárias costumam publicar cotidianamente nos jornais, em especial quando da inauguração de um novo ramal. Por exemplo: quando da inauguração do ramal Itabaiana - Campina Grande, na Paraíba, um jornal da capital publica uma tabela que mostra esse disciplinamento quanto ao horário dos

<sup>47</sup> Cf. ORTIZ, Renato. *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 47.

<sup>48</sup> Cf. ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a francesa no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 220.

<sup>49</sup> Cf. Idem, p. 255

trens. Por essa tabela, os trens deverão percorrer os 80 quilômetros que separam as duas cidades exatamente em 3 horas e vinte minutos, numa velocidade média de 24 km/h<sup>50</sup>. Partindo de Itabaiana às 2:20 da tarde, o trem chega à estação de Mogeiro às 3:16, à estação de Ingá às 3:57, à estação de Galante às 4:49, para finalmente aportar na estação terminal de Campina Grande às 5:40<sup>51</sup>. O horário é sem dúvida britânico: 3:16, 3:57, 4:49... No caminho de volta, o tempo gasto também deverá ser de 3 horas e vinte minutos, com saída às 6:40 da manhã e chegada às 10:00 em ponto, não sem antes passar pelas 4 estações intermediárias já referidas, sendo que na primeira delas (Galante) a máquina deverá chegar às 7:33<sup>52</sup>.

Tabelas como essa, cotidianamente estampadas na imprensa, funcionam como símbolos de um novo tempo, o tempo da modernidade representada pela locomotiva. E para que ninguém tenha dúvida, para que ninguém perca o horário, numa época em que o relógio de pulso ainda não se popularizara, as companhias ferroviárias colocam na plataforma das estações, à vista de todos, relógios para que todos possam ficar de olho nos horários de chegada e/ou partida dos trens<sup>53</sup>. De resto, uma prática necessária, a exemplo da experiência francesa ocorrida anos antes. Numa época em que os relógios de pulso são um artigo de luxo<sup>54</sup>, as estradas de ferro precisam de uma hora padrão no país como um todo - antes dessa padronização, o tempo é de uso local, medido de forma diferenciada de lugar para lugar -, com os relógios de todas as estações ferroviárias devidamente conectados com Paris, explicando-

---

<sup>50</sup> Todavia, essa velocidade média seria maior caso não houvesse mais 4 estações entre as duas cidades, todas com paradas obrigatórias. Ou seja, a locomotiva percorreria em menos tempo os 80 quilômetros referidos caso funcionasse como um trem expresso. E mesmo que uma viagem hoje, por uma estrada pavimentada, seja feita no máximo em 1 hora entre as mencionadas cidades, o tempo gasto pelo trem a vapor é simplesmente inusitado para os padrões da época (1907). 3 horas e vinte minutos é bem diferente dos 2 dias antes consumidos no tempo da tração animal.

<sup>51</sup> Cf. "Aviso de Prolongamento a Campina Grande", com uma tabela de horário inclusa, que a "Great Western of Brazil Railway Company Limited" fez publicar na imprensa paraibana. In *A União*, Parahyba do Norte, 25 de setembro de 1907, p. 3.

<sup>52</sup> Cf. *Idem*.

<sup>53</sup> Em Campina Grande, por exemplo, a fotografia que retrata a multidão a esperar o trem inaugural (foto 11) não deixa dúvida. Na plataforma, à vista de todos, um relógio está ali para registrar os horários dos trens. Corria o ano de 1907.

<sup>54</sup> O fato é que na França, até os anos 1860, "eram poucos os relojoeiros" e "muitos os relógios de sol". Se depois da data acima os preços dos relógios de pulso tornam-se mais acessíveis, com o conseqüente aumento de seu consumo, também deve-se considerar que em 1914 "ainda eram um bem caro e valorizado, legado de pai para filho, cuja propriedade era uma exceção entre os membros das classes mais baixas (...)" (Cf. WEBER, Eugen. *França fin-de-siècle*. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 90).

se, por assim dizer, o fato de que "só as ferrovias foram capazes de forçar as pessoas a aceitarem a idéia de uma hora padrão"<sup>55</sup>.

Trata-se de um tempo regulado, disciplinado, que nada mais é do que um dos mandamentos da sociedade industrial moderna. E essa é uma sociedade que tem pressa, a locomotiva tem pressa... E este é um imperativo que submete a própria vida cotidiana. Marcada por horários abstratamente fabricados, ela torna-se escrava do relógio, uma vez que agora tudo é cronometrado nos mínimos detalhes e o tempo urge<sup>56</sup>.

Mas a locomotiva, enquanto produto e símbolo do moderno, não só impõe um ritmo e uma disciplina na regulamentação do tempo; mais que isto, ela mexe com a vida das pessoas em cada comunidade. Afinal, Paul Valéry parece estar coberto de razão ao afirmar que "Napoleão anda tão devagar quanto César", frase recuperada por Fernando Braudel em sua abordagem sobre os meios de transportes no antigo regime<sup>57</sup>. A frase citada é emblemática e dá o que falar. Ela significa que o mundo sublunar permanece, durante séculos, sem qualquer mudança significativa no tocante aos meios de transportes. Na Europa, por exemplo, o meio de transporte mais rápido, antes da locomotiva, é a mala-postal, rapidez tornada possível pela troca de cavalos a cada 10 ou 12 quilômetros. Todavia, além de não ter nenhum termo de comparação com a velocidade dos trens, há que se levar em conta que a maioria dos homens, antes do advento do novo meio de transporte, anda mesmo é a pé<sup>58</sup>.

O fato é que o tempo do trem muda tudo, inclusive a maneira como antes é contemplada a paisagem circundante. Em cima de uma montaria, por exemplo, o viajante pode

---

<sup>55</sup> Cf. Idem, pp. 89-90.

<sup>56</sup> A idéia de tomar o tempo como regulado, disciplinado, é relativamente antiga, pois há décadas vem sendo analisada por vários cientistas sociais. Todavia, creio que pertence a Thompson uma de suas mais conseqüentes elaborações. Chama a atenção, em especial, os relatos de cunho antropológico, por ele recuperados e que tratam da concepção que se tem do tempo no seio das comunidades tribais ou aldeãs (que ele chama de primitivas). Um desses relatos, já clássico, diz respeito à maneira de se medir o tempo por parte do povo Nuer, segundo o estudo de Evans - Pritchard. É que seus agentes sociais não fazem a mínima idéia de como seria o tempo convencionado da moderna sociedade, a exemplo do tempo convencionado da moderna sociedade industrial, em particular no interior das fábricas. Não, no interior da comunidade Nuer, a medida do tempo é dada pela necessidade de realização das tarefas que se sucedem em seu cotidiano, o chamado **que fazer**. Mas o tempo baseado no **que fazer** - em que pese seja mais humana, sem maiores conflitos entre o trabalho e as medidas temporais necessárias à sua realização - não tem razão de ser quando considerado segundo a noção utilitarista do trabalho regulado - por relógio. Acontece que o tempo baseado no **que fazer** é considerado antieconômico. (Cf. THOMPSON, E. P. "Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial". In *Tradición, revuelta y consciencia de classe: estudios de la crisis de la sociedad preindustrial*. Tradução de Eva Rodrigues Barcelona: Editorial Crítica, 1979, pp. 242-245).

<sup>57</sup> Cf. ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. Op. Cit., pp. 217-218

<sup>58</sup> Cf. Idem.

contemplar cada detalhe à sua volta, uma árvore, uma rocha, o campo sendo cultivado; pode contemplar o horizonte até onde a vista alcance, pode inclusive parar a hora que bem entender, para observar cada um dos elementos que se desenham ao seu redor. Nessas condições, o que o viajante encontra pela frente é um "*continuum espacial*", no interior do qual transita com liberdade, integrando-se à paisagem circundante<sup>59</sup>. Com o trem, nada disto é possível. Para começar, ele é matemático, obedece a horários rigorosos, submete-se ao controle de um tempo disciplinado<sup>60</sup>. Aqui não há paradas fora do previsto; entre uma e outra estação a máquina não conhece obstáculos, atropelando homens e animais ou o que mais aparecer entre as duas linhas paralelas por onde transita. Essas "*serpentes emplumadas de fumo*" ou essas "*locomotivas de peito proeminente*", proclamava o Manifesto Futurista de F. T. Marinetti, em 1910, em seu verdadeiro culto à máquina<sup>61</sup>.

Com o trem, já não é possível fixar a vista em nenhum ponto da paisagem. O fato de representar velocidade, deslocamento rápido, implica que a paisagem vista da janela de um trem apresenta-se à retina do viajante entrecortada em espaços descontínuos. É que "*a velocidade acarreta fluidez*" e, por conseguinte, uma redução do conteúdo dos objetos. Como ele só conhece "*o tempo de partida e o de chegada*", nada interligando os intervalos de uma rota, o trem não mais possibilita ao viajante o estreito contato que antes mantém com a terra firme, sendo impossível integrar-se à paisagem que se descortina lá fora<sup>62</sup>. É o que Proust, por exemplo, tem a lamentar em relação ao trem de ferro, a respeito do qual opina que ele mata a "*contemplação*", não adiantando lamentar o "*tempo das diligências*". Mas ainda bem que o automóvel, nesse particular, substitui a diligência, pois "*novamente permite que os turistas parem nas igrejas abandonadas*"<sup>63</sup>.

Parecendo fotografias animadas, de cuja junção é feita as películas de cinema, a comparação com este último é inevitável. Da janela de um trem da Great Western, em uma viagem entre a capital paraibana e Campina Grande nos anos de 1930, um passageiro, estando

<sup>59</sup> Cf. Idem, P. 222

<sup>60</sup> Na estação de Itabaiana, um cronista está em meio à confusão para embarcar no trem recém chegado ali. É que está para tocar a sineta anunciando que em apenas 5 minutos ele partirá. Por isto, em meio à confusão "*zas*", o cronista toma o trem, sendo que o "*chefe do comboio, de bandeira em punho e um grande apito na bocca, acenava a partida*" (Cf. MENDONÇA, J. "Historieta". In *O município*. Itabaiana, 30 de agosto de 1908, pp. 3-4).

<sup>61</sup> Citado em BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana M. I. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, P.24.

<sup>62</sup> Cf. ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. Op. Cit., pp. 222-223

a fumar o seu charuto, *"mirava a fita cinematográfica que se ia desenrolando a margem direita da estrada, passando em revista os mais bellos quadros naturais"*<sup>64</sup>.

Para Proust, ele próprio o narrador, uma longa viagem de trem é impossível sem alguns ingredientes, a exemplo de jornais ilustrados, jogos de cartas ou a contemplação de belas alvoradas. Da janela do trem, em sua primeira viagem entre Paris e Balbec, o narrador simplesmente está deslumbrado com o espetáculo que a natureza, ao alvorecer, oferece ao viajante. O que se vê ali é um quadro marcado por nuvens de um *"róseo estabilizado"*, parecendo *"morto"* ou *"imutável"*, que logo perde sua aparente *"inércia"* para compor um quadro que expressa *"necessidade e vida"*, decorrente das *"reservas de luz"* que se amontoam por trás daquela *"faixa de céu rósea"* e lhes dá tons avermelhados. Mas eis que o narrador por pouco não perde o espetáculo. É que, a cada volta que o trem dá, ele perde um pedaço de céu avermelhado, tendo de juntar os pedaços para ter uma visão do todo. O próprio narrador esclarece: *"eu passava o tempo todo a correr de uma janela para outra, para aproximar, para enquadrar os fragmentos de minha bela madrugada escarlata e fugidia e ter dela uma vista total e um quadro contínuo"*<sup>65</sup>.

Também chama a atenção o relato de um alemão sobre as viagens de trem, cujas impressões são registradas por Wolfgang Sshivelbush em texto publicado na França em 1990. Dentre outras coisas, o viajante alemão opina que os *"objetos do mundo"* visualizados de um trem a vapor, mistura-se *"uns com os outros, como um caleidoscópio"*<sup>66</sup>. Isto significa que da janela de um trem não há como divisar os objetos isoladamente, pois o que se percebe são quadros descontínuos panorâmicos. Assim como não é possível isolar uma determinada cor de um caleidoscópio em movimento, assim também é impossível fixar a vista em um objeto único com o trem em movimento.

Já Ian Christie, em texto publicado em Londres em 1994, recupera as impressões das primeiras viagens de trem de dois escritores famosos do século XIX, ambos da França. Eis o que Victor Hugo vê da janela de um trem em movimento: *"As flores ao longo da ferrovia*

---

<sup>63</sup> Cf. PROUST, Marcel. *Tempo redescoberto*. Tradução de Maria Gabriela de Bragança. Lisboa: Europa - América, S/D., p. 145 (*Em Busca do Tempo Perdido*, VIII).

<sup>64</sup> Cf. MOURA, Francisco Coutinho de Lima. *Reminiscências: figuras e fatos da Paraíba*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938, p. 223 (1<sup>o</sup> Volume).

<sup>65</sup> Cf. PROUST, Marcel. *À sombra das raparigas em flor*. Tradução de Mário Quintana. 13 ed. rev. por Maria Lúcia Machado. São Paulo: Editora Globo, 1996, p. 206. (*Em Busca do Tempo Perdido*)

<sup>66</sup> Cf. Citado em ORTIZ, Renato. *Idem*, p. 222.

não são mais flores, mas manchas, ou melhor, fachos de vermelho ou branco; não mais pontos, tudo se converte em traços. Os campos de trigo são grandes cabeleiras loiras desgrenhadas...As cidades, as torres das igrejas e as árvores desempenham uma dança louca em que se fundem no horizonte". E eis o que Flaubert tentou ver: "eu não consigo captar nada da vista oferecida pela janela da cabine"<sup>67</sup>.

Quer dizer, enquanto Victor Hugo, em suas primeiras impressões de viagem num trem a vapor, não consegue divisar muito bem os elementos lá fora - uma vez que as flores já "*não são mais flores, mas manchas*" e os campos de trigo não passam de "*grandes cabeleiras loiras desgrenhadas*", para não falar que inúmeros elementos se misturam ou se fundem numa espécie de coreografia maluca, que ele chama de "*dança louca*" -, Flaubert sequer consegue divisar objetos confusos, como se tivesse sob o efeito de forte vertigem.

Não obstante desenvolva uma velocidade média relativamente pequena. Aos olhos de hoje, tal velocidade representa muito à época dos escritores. Assim, suas falas refletem o impacto provocado por uma nova era de maquinismo, em que o vapor, aplicado ao transporte sobre trilhos de ferro, resulta numa aceleração do tempo, antes tão vagaroso.

Aceleração percebida, por exemplo, por um redator de um jornal paraibano em março de 1889. Na ocasião se fazendo presente na primeira viagem de trem entre a capital paraibana e Cabedelo, o editorialista chama a atenção para a "*marcha vertiginosa*" do "*monstrengo de ferro*", a "*vomitar golfadas de fumo e de vapor com as entranhas abrasadas pelo carvão de pedra em labareda*". Com isto, o espaço é rapidamente devorado, "*mal deixando aos passageiros apreciar n'um relancear d'olhos aqui grossos troncos decepados e carcomidos de árvores seculares, ali a perspectiva pittoresca de luxuriante palmeiral, acolá pequenos tugurios de palha, além, um plano inclinado coberto de verdura (...)*"<sup>68</sup>. Significa dizer, há uma série de cenários lá fora que poderiam ser contemplados com mais nitidez caso os viajantes não estivessem sob o efeito da aceleração. A idéia que prevalece, também aqui, é que a velocidade mata a contemplação.

E no romance **A Carne**, a viagem de trem entre São Paulo e Santos, descrita com riqueza de detalhes pelo protagonista, conforme citações feitas acima (ver notas 17, 18 e 20), uma ressalva, de autoria do próprio narrador, é plena de significados. Ele explica: "*fui*

<sup>67</sup> Citado em SEVCENKO, Nicolau. "A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio". Op Cit., p. 516.

<sup>68</sup> Cf. "Parahyba, 30 de março" (Editorial). In *Jornal da Parahyba*. Parahyba, 30 de março de 1889, p. 3

*minucioso, talvez demais, em descrever a Serra, os planos inclinados, as obras de arte da Companhia Inglesa. Como diabo, fiz eu tanta observação, onde fui apanhar tantos dados? Em uma descida rápida, vertiginosa, em uma descida pelo trem? Não era possível (...) Um dia destes, nada tendo aqui a fazer [referência à sua permanência na cidade de Santos] fui ao alto da Serra e de lá vim a pé, vendo, observando, estudando. Ai está como foi*<sup>69</sup>.

Trata-se, como se percebe, de uma explicação que vale por si. Com ela, o próprio leitor fica esclarecido. Sim, porque num primeiro momento fica sem entender como seria possível ao narrador, da janela de um trem que está a descer uma serra rápida e vertiginosamente, descrever com tanta riqueza de detalhes essa maravilha da engenharia ferroviária, que tanto o encanta e que vence o enorme declive? Como descrever detalhadamente, por exemplo, o viaduto da Grotta Funda, tal como se verifica na narrativa, senão em marcha vagarosa, isto é, senão indo até ao alto da serra, vindo de lá a pé com o fim de ver, observar, estudar? Assim, fica subentendido que a velocidade desenvolvida pela máquina provoca fluidez e dissipação da visão, sendo impossível a captação de imagens nítidas por parte de quem se posta à janela de um trem em movimento.

A emergência de um novo padrão de velocidade e de um novo espaço-tempo, tal como se depreende do imaginário do trem que aos poucos se institui na Paraíba e região, adquire uma significação toda especial quando captada mediante exemplos comparativos entre o tempo da máquina e o da tração animal. Aliás, exemplos que se multiplicam não só na região mas por todo mundo sublunar. Senão vejamos.

Em uma viagem por tração animal entre as cidades de Campina Grande e Parahyba (atual João Pessoa) leva-se no mínimo dois dias para serem percorridos os 120 quilômetros que as separam, lembrando que não se dispõe de estradas de rodagem (a primeira construída entre as duas cidades data de 1929) e sim de veredas mal conservadas que ficam intransitáveis no inverno<sup>70</sup>. Quem se aventuraria a fazê-la, salvo se compromissos inadiáveis exigisse a presença de alguém na capital? Com o trem, a despeito de o percurso ser de 150 quilômetros<sup>71</sup> e não 120 como no tempo da tração animal<sup>72</sup>, uma viagem entre as duas cidades

<sup>69</sup> Cf. RIBEIRO, Júlio. *A carne* (romance). Op. Cit., pp. 80-81

<sup>70</sup> Cf. OLIVEIRA, Eurípedes. "Campina Grande" (memória). In *DESIGN: Revista Informativa*. Campina Grande, Edição Especial, nº 2, outubro/97, p. 5.

<sup>71</sup> De fato, o percurso da estrada de ferro entre Campina Grande e a capital totaliza 150 quilômetros, conforme se pode constatar no quadro organizado pelo engenheiro Arthur Castilho, referente a todas as estradas de ferro do

passa a ser feita em 7 horas, isto incluindo os 15 minutos de parada em cada uma das estações intermediárias. Se aos olhos de hoje percorrer 150 quilômetros em 7 horas se afigura um tempo absurdo, que atestaria um padrão de velocidade simplesmente ridículo, este mesmo padrão constitui algo inusitado para a época.

Tomando Campina Grande como referência, por se tratar do ponto terminal da estrada de ferro inglesa na direção do sertão paraibano, quem da região tivesse negócios a contabilizar no Recife ou tivesse curiosidade de conhecer esta atraente "*metrópole*" do "*vizinho Estado do Sul*", poderia percorrer os 225 quilômetros de trilhos que ligam as duas cidades<sup>73</sup> em 12 horas e não mais dias e dias por tração animal. Um comerciante campinense, cronista nas horas vagas, teve esta curiosidade. Embarcando na Estação local pouco depois das 6 horas da manhã, às 18 horas desembarca na estação do Brum, na "*metrópole pernambucana*". Chegando ao Recife no dia 1<sup>o</sup> de julho, já no dia 05 está de volta a Campina Grande, tendo muito o que contar aos seus conterrâneos, conforme deixa registrado em suas impressões de viagem<sup>74</sup>.

Interessa nesta parte do texto menos o que o impressiona e mais o tempo gasto para uma viagem de ida e volta ao Recife. O fato é que o Sr. Lino Gomes vai e volta em 5 dias. Todavia, se tivesse sido de seu interesse, poderia ter retornado em 2 ou 3 dias, pois as mesmas 12 horas que gasta para ir, gasta para voltar. No dia 05, por exemplo, ele deixa a "*Veneza Sul-Americana*" pela manhã e à noite está em casa, tendo feito uma viagem "*esplêndida*"<sup>75</sup>.

A jovem Rachel Olegária, da vila de Alagoa Nova, próxima a Campina Grande, estuda aritmética, português, francês e bordados no Colégio das Irmãs Vicentinas em Recife,

---

Brasil, com suas respectivas datas de inauguração e extensão quilométrica (Cf. CASTILHO, Arthur. "Um pouco de história ferroviária". Op. Cit., p. 11.)

<sup>72</sup> Tudo leva a crer que o antigo caminho entre Campina Grande e a capital, feito de veredas mal conservadas (ver nota 70 acima), tinha o mesmo percurso da rodovia pavimentada hoje existente. São 120 quilômetros de estrada quase em linha reta. Já o percurso da ferrovia é de 150 quilômetros porque é feito por Itabaiana, que fica muito ao sul, próxima à divisa com Pernambuco. Ocorre que a ferrovia chega em Itabaiana, de onde é puxado um ramal para Campina Grande, por influência de uma estrada de ferro inglesa (Great Western) radicada neste último Estado. Isto explica porque há uma espécie de desvio para mais nas viagens ferroviárias entre Campina Grande e a capital.

<sup>73</sup> Os pontos principais do trajeto com suas respectivas distâncias, são os seguintes: Campina Grande-Itabaiana 80 quilômetros; Itabaiana-Timbaúba 27 quilômetros; Timbaúba-Carpina 58 quilômetros; Carpina-Paudalho 11 quilômetros; e Paudalho-Recife 49 quilômetros. Consultar quadro organizado por Arthur Castilho. IN CASTILHO, Arthur. Op. Cit., p.11

<sup>74</sup> Cf. GOMES, Lino. "Impressão de viagem de Campina a Pernambuco". Op. Cit..

"para onde costumava viajar", em uma liteira carregada por dois animais. Como é de esperar em se tratando do final dos anos 1860, em tais viagens "de apenas 240 km, a liteira gastava 5 dias"<sup>76</sup>. O fato é que, na época, a província da Paraíba como um todo não possui um palmo de trilhos, haja vista que só em 1880 tem início sua implantação entre a capital e áreas adjacentes<sup>77</sup>. Não podendo contar com um transporte mais rápido, pois à época o trem é tão somente uma aspiração que começa a ser reivindicada para alguns pontos da província<sup>78</sup>, o jeito é submeter-se à lentidão própria da tração animal. Bem diferente, pois, das 12 horas gastas em um trem da Great Western algumas décadas depois.

O fato de que uma estrada de ferro, ao chegar em determinada comunidade, repercute longe, explica a fala de uma habitante da cidade sertaneja de Santa Luzia acerca do trem em Campina Grande. Usando o pseudônimo de "muitos santaluzienses", escreve para um jornal da capital nos seguintes termos: "Já nos chegou por aqui a grata notícia de estar acabada e completa a construção da estrada de ferro até a florescente cidade de Campina Grande". Alegando em seguida não ter "palavras bastante eloquentes com que descrever o agrado e entusiasmo" que tal notícia desperta na cidade, ele arremata: "a muitos parece um sonho! A estrada de ferro em Campina, interrogam com admiração"? E explicando o motivo da admiração, conclui: "velhos afeitos a viagens de 70 a 80 leguas, d'aqui para essa capital e para a praça do Recife, à costa de cavallos, poem em dívida a realidade do grande beneficio que já se fez sentir na sympatica cidade de Campina Grande, que se não é um centro essencialmente sertanejo, é pelo menos de prompta e immediata comunicação com quasi todo o sertão"<sup>79</sup>.

Isto significa que o sonho coletivo de ter uma estrada de ferro estende-se por uma vasta área. No caso em apreço, percorrer 70 "léguas" (mais de 400 quilômetros) em costas de animais, entre Santa Luzia e a capital pernambucana, não é nada confortável, sem levar em conta que uma semana é pouco para realizar tais viagens. Daí a descrença dos "velhos" santaluzienses, acostumados a essas estafantes jornadas, de que o percurso em costa

---

<sup>75</sup> Cf. Idem.

<sup>76</sup> Cf. JOFFILY, Geraldo Irineu. "Apresentação". In JOFFILY, Irineu. *Notas sobre a Parahyba*. 2ª ed. Brasília: Thesaurus Editora, 1977, p. 20

<sup>77</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 115-116

<sup>78</sup> Uma dessas reivindicações tem lugar em 1870 no jornal *Despertador*. Na ocasião, Irineu Joffily, deputado provincial pelo partido Liberal, escreve um artigo intitulado: "defendendo a construção de uma via ferrea do porto de cabedelo até Campina Grande" (Cf. JOFFILY, Geraldo Irineu. "Apresentação". Op. Cit., p. 20)

de animais pudesse sofrer alguma redução, economizando cerca de 20 léguas no caso da capital paraibana e mais ou menos o dobro dessa quantia no caso do Recife. Sim, Campina Grande fica a meio caminho entre as capitais de Paraíba e Pernambuco. Daí muitos santaluzienses não acreditarem na existência de uma estrada de ferro, mais lhes parecendo um sonho.

Na região como um todo, como de resto em todo o mundo sublunar, em qualquer tempo e lugar, é visível o impacto provocado pelo trem a vapor. No Recife, por exemplo, antes mesmo da chegada da primeira locomotiva, já um engenheiro francês que passa uma temporada na cidade a serviço do governo pernambucano, opina que a estrada de ferro exerceria, em Pernambuco e no país, *"uma influência profunda sobre os hábitos, os costumes, sobre os fatos de todas as ordens na esfera da sociabilidade"* Por isto, conclama os que o lêem em Pernambuco para que imaginem a província cortada por estrada de ferro, conforme os exemplos seguintes: *"então se poderia ir em menos de uma hora ao Pao D'alho e S. Antão (...) e em menos de duas horas ao Rio Formoso; (...) e enfim um patusco de botas envernizadas e chapeo de sol poderia ir almoçar ao Brejo, dahi ir ao Bonito ou mesmo a Garanhuns visitar alguns amigos e conversar acerca de negócios e à noite poderia ainda ter voltado a tempo para ir tomar chá a alguma casa conhecida depois de ter andado 110 ou 120 léguas em 10 ou 11 horas..."*<sup>80</sup>.

O exagero é visível. É que nos anos 1840, época em que o engenheiro emite esta fala, consta que a locomotiva a vapor está longe de atingir a velocidade média de 50 quilômetros por hora, só o conseguindo anos depois<sup>81</sup>. Ora, "Pao D'alho" numa direção, e Vitória de Santo Antão em outra, distam cerca de 50 quilômetros do Recife. Consequentemente, o trem a vapor não tem como fazer esse percurso em menos de 1 hora. O exemplo de uma viagem de ida e volta a Garanhuns é mais exagerado ainda. Ocorre que esta cidade pernambucana dista cerca de 270 quilômetros do Recife. Logo, essa viagem de ida e volta teria um percurso de aproximadamente 540 quilômetros. Impossível percorrer tal distância em 10 ou 11 horas na década de 1840. Pelos meus cálculos, creio que tal distância não poderia ser vencida em menos de 30 horas.

---

<sup>79</sup> Cf. *A União Parahyba do Norte*, 28 de agosto de 1907, p. 2.

<sup>80</sup> Citado em FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1940, pp. 148-149 (Coleção Documentos Brasileiros).

<sup>81</sup> Cf. ORTIZ, Renato. Op. Cit., p. 220

Mas o que importa aqui é menos os exageros do citado engenheiro e mais o comparativo com a tração animal. Sim, porque uma viagem de ida e volta entre Recife e Garanhuns não seria feita em menos de 10 dias, talvez 5 se a tração animal por aqui atingisse o mais veloz dos transportes coletivos antes do trem, a diligência. Na França, por exemplo, é exatamente de 5 dias o tempo gasto por esse meio de transporte para completar os 500 quilômetros do percurso Paris-Lyon. Mas isto no máximo de suas possibilidades, o que indica que a tração animal tem um limite físico que não pode ser ultrapassado. Já o desempenho da locomotiva, ao contrário, vai num crescendo, diminuindo cada vez mais o tempo gasto para se fazer essa ou aquela viagem. Se na França dos anos 1840, como vimos, ela está longe de atingir 50 quilômetros por hora, com o passar dos anos não só essa marca é alcançada como chega a 70 quilômetros<sup>82</sup>.

Talvez o exemplo se revele pertinente. Uma viagem entre Campina Grande e o distrito de Galante, na primeira década do século XX, não é feita em menos de 50 minutos, segundo previsões da própria empresa ferroviária em tabela já mencionada acima (ver notas 51 e 52). E, no entanto, o percurso entre as duas localidades é composto de apenas 22 quilômetros<sup>83</sup>. Embora não tenha termos de comparação com a tração animal, é uma velocidade média bastante insignificante se comparada com o máximo de desempenho ferroviário já alcançado no período, uma vez que já existem locomotivas a vapor com capacidade para cobrir o triplo dessa distância em apenas 1 hora ou menos.

De modo que os exemplos do citado engenheiro francês são de fato exagerados. Todavia, o que importa é que ele se apresenta, aos que o lêem em Pernambuco, como alguém que conhece a vida "civilizada" ou como alguém que conhece o prodigioso poder da estrada de ferro como um instrumento do progresso responsável pelo encurtamento das distâncias. Daí ele deixar claro que viagens que levariam dias e dias por tração animal poderiam ser feitas, com a estrada de ferro, em algumas horas.

Aliás, poder-se-ia aventar que representações como essa do engenheiro Valthier, em se tratando da década de 1840, repercutem fundo no cotidiano local, contribuindo para alimentar o sonho coletivo de contar com um transporte moderno que começa a proliferar na Europa. Afinal, numa sociedade em que o escravo é peça-chave no desenrolar da

---

<sup>82</sup> Cf. *Idem*, pp. 219-220

<sup>83</sup> Cf. Quadro X (anexos). In: PINTO, Estevão. *Op. Cit.*, pp. 247-248

vida cotidiana, presente em quase todos seus afazeres, não é de admirar que continue como peça chave também enquanto elemento de tração. Nas principais cidades brasileiras da época é mais requisitado que a própria tração animal, quer por intermédio dos palanquins no transporte de pessoas, quer usando-se sua própria cabeça ou membros<sup>84</sup>.

Daí o impacto da locomotiva quando de sua chegada nessa ou naquela localidade; daí a importância que o novo meio de transporte assume no imaginário local. Os exemplos se multiplicam por toda parte. Não soubesse da existência de trens ligando várias capitais do Norte, nos idos de 1918, é provável que certo intelectual radicado no Rio de Janeiro, ávido de informações para escrever suas **notas de viagem**, sob a forma de um diário, tivesse desistido da empreitada. Sim, porque caso não existissem estrada de ferro ligando Maceió ao Recife ou Parahyba a Natal, cujas distâncias giram em torno de 350 e 270 quilômetros respectivamente<sup>85</sup>, dificilmente o nosso turista estaria disposto a enfrentar longas jornadas a cavalo para concretizar seu intento. Com o trem, as duas distâncias são vencidas de forma relativamente rápida para os padrões da época: na primeira gasta pouco mais de 13 horas; na segunda gasta 5 horas para cobrir os quase 100 quilômetros entre a capital paraibana e Guarabira, onde pernoita, e 8 horas para os 170 quilômetros entre Guarabira e Natal<sup>86</sup>.

É claro que ele poderia fazer toda a viagem por via marítima. Mas neste caso haveria uma lacuna em seu diário de viagem, pois ficariam de fora as paisagens e os tipos humanos com seus respectivos **habitats** etc. A viagem entre Recife e a capital paraibana, a bordo do Pacote Ceará, indica a mencionada lacuna. É que ele embarca no Recife à noite e ao amanhecer está no porto da Paraíba, viagem que é uma página em branco em seu diário<sup>87</sup>.

Talvez pudesse pensar em um dos poucos automóveis existentes na região, artigo de luxo à disposição de alguns poucos potentados locais. Mas como, se por absoluta

---

<sup>84</sup> Gilberto Freyre, referindo-se às impressões colhidas pelo norte-americano Daniel P. Kidder, quando de sua presença na cidade de Salvador nos anos 1840 - "*época já caracterizada pelos chamados 'cavalos de ferro'* [referência à locomotiva] *na Europa e nos Estados Unidos*" - chama a atenção para o espanto do americano diante de uma cidade que não possui tração animal, haja vista a sobrevivência da tração humana (Cf. FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 1990, p. 495). E mesmo no Rio de Janeiro, onde cedo se dissemina o uso de carruagens entre famílias ricas, muitas dessas carruagens "*repousavam nas cocheiras dos sobrados patriarcais*", usando-se em seu lugar o palanquim. O motivo é simples: "*o negro continuava a ser mais fácil que o cavalo ou mesmo a mula*" (Cf. Idem).

<sup>85</sup> Cf. Quadro organizado por Arthur Castilho. Op. Cit., pp. 10-12

<sup>86</sup> Cf. POMBO, Rocha. *Notas de viagem (Norte do Brasil)*. Rio de Janeiro: Benjamin de Aguiar Editor, 1918, pp. 78-81 e 95-97.

<sup>87</sup> Cf. Idem, p. 86

falta de estradas de rodagem, os primeiros automóveis que aí surgem, na década de 1910, servem menos para o tráfego do que como elementos de status? Daí Celso Mariz, jocosamente, ter cunhado a expressão "*trote automobilístico*", para mostrar que esses primeiros automóveis não correm, "trotam". Segundo ele, é no ano de 1918 que surge a primeira estrada a permitir um "*trote automobilístico*". Trata-se da "*estrada do Tabuleiro*", que liga as cidades de Parahyba e Recife através do Itambé, cujo melhoramento é promovido pelo proprietário da usina Cumbe, localizada em Santa Rita, próximo à capital paraibana<sup>88</sup>.

Duas experiências relatadas por Celso Mariz, ocorridas na Paraíba entre os anos 1915 e 1918, dão o que falar. Em 1915, por exemplo, um comerciante da capital paraibana e mais 3 amigos, resolvem fazer uma excursão até a vila sertaneja de Taperoá, em um automóvel de propriedade do primeiro. Todavia, como se não quisessem correr riscos na subida da Serra da Borborema, preferem ir de trem até Campina Grande, ponto terminal da estrada de ferro inglesa. Só aí lançam mão do automóvel, que fora despachado no dito trem, para se aventurarem até Taperoá. Uma aventura sim, mas não feita às cegas, pois jamais teriam alcançado seu destino caso não fossem tão precavidos. É que "*eles mesmos, aqui, acolá*", vão "*removendo com instrumentos que conduziam os obstáculos de tocos, pedras, depressões*"<sup>89</sup>.

A outra experiência mencionada, relativa ao ano de 1918, indica que o comerciante Emídio Sarmiento de Sá e o "*chauffeur*" Rubens Cavalcanti, enfrentam enormes dificuldades para conduzir o ford, que o primeiro comprara no Recife por 4 contos de réis, pela "*velha estrada de tropeiros*" que desce a serra da Borborema com destino ao sertão do Piranhas no extremo oeste da Paraíba, onde fica a cidade de Souza<sup>90</sup>. Como sugere Celso Mariz, a subida da serra até Campina Grande não apresenta qualquer obstáculo por um motivo bastante simples, o automóvel fora despachado no Recife por estrada de ferro. Aventura mesmo começa quando o automóvel é retirado do trem para uma viagem por uma estrada até então destinada ao trânsito de tropeiros.

De modo que até a década de 1910 não há como aludir, em relação à Paraíba e região, a uma **era do automóvel**. E mesmo na década de 1920, quando se tem início a

---

<sup>88</sup> Cf. MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. João Pessoa: A União Editora, 1939, p. 117.

<sup>89</sup> Cf. Idem.

<sup>90</sup> Cf. Idem, pp.117-118

construção de um sem número de estradas de rodagem - uma das "meninas dos olhos" das obras contra as secas do Governo Epitácio Pessoa<sup>91</sup> - a maior parte dos relatos de época ou a ela referentes, como nos de rememoração, indica que o trem continua sendo o transporte da preferência geral. Dentre outros motivos, por sua regularidade e popularidade enquanto transporte coletivo por excelência.

É que o automóvel, se por um lado é privilégio de poucos, por outro, se revela impróprio nas longas distâncias. Coincidindo com o período correspondente ao recorte temporal deste trabalho, a senhora Maria Luiza de Moraes Targino recorda a precariedade dos transportes na época (1925)<sup>92</sup> em que torna-se uma jovem senhora de engenho. Entre a fazenda outeiro no povoado de Vila Nova (hoje Pedro Velho), que fica no Rio Grande do Norte, e a capital paraibana, há uma longa viagem pela frente. "*Não tínhamos carro e as estradas eram horríveis, somente se viajando de trem*". Com isto, ela parece querer dizer que ainda que sua família possuísse automóvel isto de pouco adiantaria, haja vista que o estado precário das estradas não permitiria que dele se fizesse uso para vencer tão longa distância.

Em todo caso, ela admite que até onde as estradas de rodagem permitem, é possível percorrer de automóvel as distâncias entre municípios vizinhos. No dia de seu casamento, por exemplo, cerca de 15 pessoas da família embarcam em um vagão especial contratado pelo seu sogro, vagão atrelado ao trem que faz o percurso entre a capital paraibana e a cidade de Bananeiras, sendo de 8 horas o tempo gasto até seu destino<sup>93</sup>. Totalizando 140 quilômetros<sup>94</sup>, tal distância é percorrida em um tempo relativamente curto em comparação com o tempo gasto entre Bananeiras e Araruna, cuja distância, de aproximadamente 30 quilômetros, é percorrida em um automóvel em mais de 3 horas, fazendo com que seus ocupantes cheguem ao seu destino "*já mortos de cansaço*". E lugares para onde não há trem ou automóvel não chega por falta de estradas adequadas, o jeito é apelar para a tração animal, a exemplo do percurso entre Vila Nova (RN) e a fazenda Outeiro, que o carro de boi percorre

---

<sup>91</sup> De fato, o governo Epitácio Pessoa implementa, entre os anos 1919-1922, um amplo programa de obras contra as secas, dentre elas as estradas de rodagem. A Paraíba, por exemplo, que antes de 1919 só possui 4 pequenas estradas de rodagem, chega ao fim da gestão epitacista (1922) com 7 dessas estradas totalmente construídas, 14 em construção e as 4 já existentes em reconstrução (Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit., pp. 364-368).

<sup>92</sup> Cf. TARGINO, Maria Luiza de Moraes. *De senhora de engenho à primeira dama* (memórias em forma de diário). João Pessoa: A União Editora, 1995, p. 51

<sup>93</sup> Cf. Idem, p. 48

<sup>94</sup> Cf. Quadro X (anexo). In PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 246 e seq.

em 2 horas os 10 quilômetros que as separam<sup>95</sup>. Comparando aqui as médias de velocidade, temos: 5 quilômetros por hora para o carro de boi, cerca de 10 quilômetros para o automóvel e pouco mais de 17 quilômetros para o trem.

De maneira que até o começo dos anos 1920 o trem se sobressai em relação aos demais. Por outro lado, como essas primeiras viagens de automóvel não são mais que experiências isoladas aqui e ali, isto significa que o trem ocupa, no então imaginário dos transportes da região, um lugar privilegiado enquanto meio de comunicação associado à idéia de progresso, responsável por toda uma redefinição nas noções de espaço-tempo. Por isto os transportes que povoam esse imaginário são, de um lado, a tração animal, usado secularmente, e, de outro, o trem de ferro, já incorporado à paisagem há algumas décadas.

Quando a família do Sr. Joaquim Manoel da Costa, homem de posses, muda-se de São José de Piranhas, "*uma vila modorrenta e atrasada para a mais rica e desenvolvida Cajazeiras*", isto no ano de 1917, é levado a enfrentar uma longa jornada para cobrir as 6 léguas (36 quilômetros) que as separam. É que o comboio de burros no qual se faz a mudança, conduzido pelos almocreves, sai de madrugada e só chega ao seu destino ao anoitecer. Nada comparável com a longa viagem de trem feita por um jovem estudante entre as cidades de Fortaleza (capital do Ceará) e Cajazeiras<sup>96</sup>. Ele, que estivera naquele comboio de 1917, pois é filho do Sr. Joaquim Manuel da Costa, está em um trem da Rede de Viação Cearense cerca de 9 anos depois. Embarcando de madrugada em Fortaleza, desembarca em Cajazeiras no fim da tarde do dia seguinte, "*perfazendo uma viagem de 36 horas com permanência em Senador Pompeu*", onde pernoita<sup>97</sup>.

As duas experiências narradas por Antonio Assis Costa, em suas memórias, tratam de temporalidade distintas. Na primeira, leva pouco mais de 12 horas para percorrer 36 quilômetros; na segunda, leva esse mesmo tempo para percorrer os 290 quilômetros<sup>98</sup> da primeira etapa da viagem até Senador Pompeu onde pernoita. Na primeira, a média de velocidade fica em torno de 3 quilômetros, na segunda, em torno de 24 quilômetros. São experiências como essa, relativas ao trem, que vão sedimentando a idéia de que esse meio de

<sup>95</sup> Cf. Maria Luiza de Moraes Targino. Op. Cit., pp. 48-49

<sup>96</sup> Segundo quadro organizado por Arthur Castilho essa distância é de 521 quilômetros (Cf. CASTILHO, Arthur. Op. Cit., p. 9)

<sup>97</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. *A(s) Cajazeiras que eu vi e onde vivi* (memórias). João Pessoa: Gráfica Progresso, 1986, pp. 26 e 77.

transporte provoca um profundo impacto nas populações que dele se beneficiam. Daí o autor dessas memórias comentar que a “*metrópole dos cearenses*”, devido às “*facilidades do transporte ferroviário*”, absorve não só o Ceará mas todo o oeste paraibano, servindo-lhes de “*centro comercial e de centro cultural*”<sup>99</sup>.

### 3. Desconfortável porém veloz: o trem como transporte de massas

A recorrência a um sem-número de exemplos relativos a diferentes espaços e temporalidades, conforme citados acima, servem para demonstrar como se sedimenta, na região e alhures, todo um imaginário do trem que o associa a um novo padrão de velocidade e a uma nova maneira de conceber o espaço-tempo. Todavia, o fato de que as imagens textuais<sup>100</sup> responsáveis por essa sedimentação são da autoria de letrados, leva a que se indague o seguinte: o novo meio de transporte teria provocado impacto tão-somente entre tais letrados ou no seio dos grupos sociais em nome dos quais falam? A resposta é negativa. É o que será demonstrado a seguir.

Por mais diferenciado que tenha sido o serviço prestado pela estrada de ferro às camadas sociais mais ou menos privilegiadas, o certo é que ele não só é o único transporte de massas até a data-limite (1925) deste trabalho, em toda a Paraíba e região, como é o único transporte terrestre, em todo o mundo sublunar, que já surge com essa característica. No caso local, tanto a tração animal quanto o automóvel, cada um no seu devido tempo e lugar surgem, via de regra, como artigos de luxo, cujo uso restringe-se a um reduzido número de pessoas. Esta é uma das razões pelas quais o trem de ferro, enquanto transporte de massas, repercute profundamente na mentalidade da época. Até porque, a não proliferação do automóvel ou a

---

<sup>98</sup> Cf. Quadro organizado por Arthur Castilho. Op. Cit., p.9

<sup>99</sup> Cf. COSTA, Antonio Assis. Op. Cit., p. 72

<sup>100</sup> É importante lembrar que já não se concebe imagem hoje em sentido restrito, do tipo que admite uma superioridade da imagem de natureza gráfica ou ótica em relação a de natureza mental ou verbal. O fato é que “*as distinções entre imagens perceptivas, óticas, gráficas, mentais e verbais são estabelecidas em função do canal em que essas imagens são produzidas*” ou em função dos “*diferenciados tipos de relações que elas podem estabelecer com aquilo que elas representam, também chamado de referente ou objeto da imagem*”. Assim, embora se expressem por diferentes canais ou se relacionem de forma distinta em relação aquilo que representam, todas estão no mesmo patamar enquanto imagens em si. Isto significa que um sem-número de coisas pode ser designada como imagem, como na relação que segue: “*figuras, estátuas, ilusões óticas, manchas, sombras, padrões, diagramas, fotos, hologramas, poemas, memórias e mesmo idéias, entre outras*” (Cf. SANTAELA, Lúcia. “Palavra, imagem e enigmas”. In *Dossiê Palavra/Imagem. Revista USP*, nº 16, dezembro/janeiro/fevereiro 92-93, pp. 37 e 41).

inexistência de tráfego regular de veículos – os primeiros exemplares aí surgidos não contam, uma vez que só os muito ricos estão em condições de adquiri-los -, pelo menos até 1925, indica que quando as pessoas então mentalização, no plano coletivo, as experiências relativas a um novo padrão de velocidade, estão a pensar no trem e na revolução por ele provocada em comparação aos limites da tração animal.

Isto significa que de uma forma ou de outra todos os indivíduos e/ou classes sociais tiram dele algum proveito. Também significa que uma vez adotada uma perspectiva de abordagem para além da esfera econômica e/ou política, do tipo que considera os aspectos culturais, fatalmente se perceberá que o leque dos que sentem os efeitos dos novos ritmos estabelecidos pela estrada de ferro é maior do que se tem pensado durante anos e anos.

Em Campina Grande, por exemplo, o trem é inaugurado em outubro de 1907, sendo de 16\$100 (dezesseis mil e cem réis) o preço estipulado para uma viagem de ida e volta entre essa cidade paraibana e o Recife no trem de “primeira classe”, e de 10\$000 (dez mil réis) no de “segunda”<sup>101</sup>. Claro que o preço acima é mais atrativo para os abastados locais, que podem viajar na “primeira classe” pagando uma quantia que não passa de uma “bagatela” para seus muitos recursos. Talvez não se possa dizer o mesmo para os de condição “inferior”, os de “segunda”, isto de acordo com a designação classista das tabelas da Great Western, seja porque os vagões não são dos mais confortáveis para esses “desafortunados”, seja porque a quantia que têm de desembolsar não é nenhuma bagatela para os seus magros recursos.

Mas desconfortos ou discriminações à parte, numa coisa há uniformidade: a ligeireza do trem constitui um padrão único de velocidade para todas as classes de trens. Em outras regiões ou países, há um momento em que tal uniformidade deixa de existir, haja vista que a diferença de classe não se estabelece apenas com base no conforto e, conseqüentemente no preço da tarifa. Na França, por exemplo, as companhias ferroviárias inauguram, no começo do século XX, as “classes de velocidade”, em que o “*viajante afortunado poderá pagar um trem de ‘primeira classe’ que lhe oferecerá o luxo do conforto, mas, sobretudo, aquele, totalmente inédito, partir em alta velocidade*”<sup>102</sup>. Quer dizer, enquanto na experiência local e no resto do país uma única locomotiva puxa os trens de “primeira”, de “segunda” e,

<sup>101</sup> Ver tabela que a Great Western fez publicar 2 dias após a referida inauguração. *A União*, Parahyba do Norte, 4 de outubro de 1907, p. 2.

<sup>102</sup> Cf. VIRILIO, Paul. *Op. Cit.*, p. 75.

ocasionalmente, também os de “terceira”, na França os trens operam, a partir do período aludido, na base de uma composição para cada uma das três “*classes de velocidade*” lá existentes. Com isto, o viajante de “primeira” chega com algumas horas de adiantamento em relação às demais. Se a não existência de “classes de velocidade” serve de consolo para os menos favorecidos em nossas paragens “tupiniquins”...

Entretanto, não há que negar que o trem de alguma forma contempla as classes populares. Se esse meio de transporte segrega estabelecendo a conhecida hierarquia entre vagões de “primeira” e “segunda”; se os de “segunda” não possuem bancos estofados (os bancos aí são de madeira) e seus passageiros não contam com um carro-restaurante, ainda assim não tem termo de comparação com a tração animal. E não é só porque a tração animal e o trem representam medidas que definem um espaço e um tempo distintos.

Trata-se da constatação de que no período que antecede ao trem, nessa ou naquela localidade (e isto é válido para todo o Brasil), não são menores os privilégios dos grupos mais abastados. Até porque, para cobrir as longas distâncias, o meio disponível mais rápido não é outro senão os “cavalos de sela”<sup>103</sup>, e estes, como se sabe, custam caro na época. Em uma viagem que faria ao sertão, em 1911, o Sr. Eurípedes Oliveira recorda que teve de desembolsar 90\$000 (noventa mil réis) pela aquisição de um desses animais na feira de Campina Grande, devendo-se acrescentar os 30\$000 (trinta mil réis) desembolsados pelos “arreios”<sup>104</sup>.

Se é certo que essas quantias não representam uma fortuna, não é menos certo que só estão ao alcance dos mais abastados, sendo impensáveis para os menos favorecidos. Ademais, é provável que esse preço esteja relacionado a uma fase em que esses animais já não contam com sua antiga aura aristocrática, podendo ser encontrados com certa facilidade em qualquer feira de cidade do interior. Sim, porque antes, é um animal de uso bastante restrito. Segundo Gilberto Freyre, isto ocorre por ser mais fácil “nutrir”, “cuidar” ou “conservar” o escravo, o boi ou a mula do que o cavalo, uma vez que este “*devia ser animal só de ação guerreira e de transporte ou de recreio só de senhor, de fidalgo, de militar (...)*”. Para que

<sup>103</sup> Gilberto Freyre demonstra, a este respeito, que desde o século XVIII surge a distinção entre “*cavalos de sela*” e “*cavalos de carga*”, sendo os primeiros “*especializados em qualidades militares, políticas – inclusive o transporte rápido de correspondência urgente da classe dominante – e aristocraticamente recreativas, de ligeireza, de velocidade e de elegância de forma, de porte e de marcha*” (Cf. FREYRE, Gilberto. Op. Cit., p. 491).

generalizar o uso do cavalo se as “*demais classes de homens*” podem contar com a “*mula, o burro, o boi, o jumento, o próprio negro?*”<sup>105</sup>. Não é à toa, por exemplo, que em meados do século XIX, no Rio de Janeiro, dos sobrados ilustres que ostentam nas cocheiras carruagens de “*duas ou quatro rodas, a muitas das carruagens faltavam cavalos que as puxassem*”. No caso, “*seu papel era o de simples decoração ou ornamentação social*”<sup>106</sup>.

Racionando com Gilberto Freyre e ao mesmo tempo dele discordando, se há “*classes de homens*” que ainda podem contar com a “*mula, o burro, o boi, o jumento, o próprio negro*”, o que dizer dos que não podem contar com esses meios de transportes (o negro incluído) pouco “*fidalgos*”? Assim, Gilberto Freyre esquece que esses meios de condução pouco “*fidalgos*” são privilégios de alguns, pois as classes populares andam mesmo é a pé. Em relação ao carro de boi, por exemplo, o próprio Gilberto Freyre reconhece que ele é costumeiramente usado, por “*peessoas senhoris*”, em viagens de visita às casas-grandes de engenho, a exemplo dos dias de festa de aniversário, batizado ou casamento. Para transportar essas “*peessoas senhoris*”, eles são “*atapetados e cobertos especialmente com folhagem ou colchas*”<sup>107</sup>.

Tudo leva a crer que o carro de boi, com a lentidão que lhe é característica, serve tão-somente para as viagens de curta distância, levando as famílias para viagens de visita entre um e outro engenho ou dos engenhos para o povoado, vila ou cidade mais próximos. Na área denominada várzea, que fica na Paraíba e é cortada por um rio que tem o mesmo nome da província (depois Estado), muitas famílias ricas vão para as festas na vila do Pilar em carro de boi. Claro que essas abastadas famílias estão em condições de adquirir carruagens, tipo cabriolé, puxadas por uma parrelha de cavalos, a exemplo da família do capitão Tomás, do engenho Santa Fé, a única da várzea a possuir um desses carros, a encher de orgulho o proprietário do engenho. Mas este mais parece um hábito aristocrático, não condizente com os espíritos “*pouco refinados*” (o grifo é meu) dos homens ricos do lugar, tal como representado em José Lins do Rego, em imagens literárias de seu Fogo Morto. Afinal, é Lula de Holanda, o genro do capital Tomás, que trás, vindo do Recife, o cabriolé, agora pertencente à família. “*Homem fino*”, com “*as maneiras de homem que podia sentar à mesa do barão de Goiana*

<sup>104</sup> Cf. OLIVEIRA, Eurípedes. Campina Grande (memória). Op. Cit., p. 5.

<sup>105</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. Sobrados e mocambos. Op. Cit., pp. 502-503.

<sup>106</sup> Cf. Idem, p. 495.

<sup>107</sup> Cf. Idem, p. 496.

*sem fazer vergonha*”, chama a atenção quando é visto na carruagem com aquela barba preta tão bem tratada, *“luzindo com o porte de senhor fidalgo”*<sup>108</sup>.

Um cavalo a galope ou um cavalo a toda “brida” constitui, na ótica de Gilberto Freyre, um ponto de referência duradouro na sociedade brasileira, a indicar ao mesmo tempo força e velocidade<sup>109</sup>. E por ser um animal caro, de uso restrito de certa elite proprietária, ele é instituído imaginariamente como um animal que tem traços “aristocráticos”, sinônimo de status para os que os possuem nessa ou naquela localidade. Em relação ao Norte, por exemplo, Gilberto Freyre é de opinião que a figura do senhor de engenho teria ficado incompleta sem o cavalo, isto é, *“teria ficado incompleta na sua dignidade de dono de terras tão vastas e na sua mística de fidalgo de casas-grandes tão isoladas”*. Sem o cavalo, ele teria sido uma figura *“incompleta nos seus movimentos de mando, nos seus gestos de galanteria, nos seus rompantes guerreiros”*. É que ele *“foi quase uma figura de centauro: metade homem, metade cavalo”*. Não é à toa que *“do alto do cavalo é que falava gritando, como do alto da casa-grande, aos escravos, aos trabalhadores, aos moleques do eito”*<sup>110</sup>.

Se há tal ostentação em relação ao cavalo e seu poderoso condutor, ela torna-se maior ainda quando entram em cena os carros de luxo puxados por dois desses animais. Gilberto Freyre não tem dúvida: *“exibicionismo ou arrivismo, talvez, da parte dos senhores, habituados a traquitanas ou a palanquins morosos e de repente donos de carruagens capazes de os proclamarem superiores por mais esta condição: a de rodarem velozmente por entre plebeus a pé”*<sup>111</sup>.

Na várzea paraibana, por exemplo, Lula de Holanda é um dos senhores de engenho menos prósperos de toda a região. Até porque, o engenho de sua propriedade, O Santa Fé, é a expressão da decadência<sup>112</sup>. Mas enquanto o coronel José Paulino, este sim *“rico de verdade”*, *“não sai de cima dum cavalo”*, Lula de Holanda vive montado num *“cabriolé*

<sup>108</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Fogo morto*. Op. Cit. pp. 133-135.

<sup>109</sup> Cf. *Idem*, p. 535.

<sup>110</sup> Citado em CUNHA, Fausto. *Caminhos reais, viagens imaginárias: estudo sobre os meios de transporte na ficção brasileira*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974, p. 22.

<sup>111</sup> Cf. FREYRE, Gilberto Op. Cit., p. 535

<sup>112</sup> Em uma passagem de *Menino de Engenho*, romance ambientado no começo do século XX, o narrador se refere ao engenho do coronel Lula de Holanda nos seguintes termos: *“coitado do Santa Fé! Já o conheci de Fogo Morto”*. Em outro trecho se refere ao Santa Fé como um engenho que está *“caindo aos pedaços”* (Cf. REGO, José Lins do. *Menino de engenho*. 56ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1993, p. 76).

como um rei”<sup>113</sup> Acontece que ele é um autêntico Chacon, “dos velhos Chacon” de Recife, “gente que sabia entrar e sair, gente de trato, sem aquela bruteza dos engenhos”. Por isto, sua única filha, que está sendo educada no Recife e toda piano, jamais se casará “com gente de bagaceira de engenho”, isto para não falar que jamais permitirá que sua família saia a passear a não ser de carruagem.<sup>114</sup> Assim, ao contrário dos demais senhores de engenhos da várzea, cujas famílias fazem seus passeios em carro de boi, Lula de Holanda só anda de cabriolé, como em suas idas semanais à igreja da vila do Pilar. “Com a parelha de ruços, trepado na sua carruagem, chegava para as missas de domingo como um príncipe”<sup>115</sup>. Cumprido o cerimonial religioso, volta a embarcar no cabriolé, que “saía a vibrar as suas campainhas pela rua maior do Pilar”. Todo domingo, uma vez terminada a missa, a cena se repete: “o boleiro subia até a casa da Câmara, e de lá voltava com a carruagem fazendo uma manobra bonita. O coronel Lula de Holanda, de preto, com a mulher e a filha, sobranceiro, de cabeça erguida, mostrava-se à canalha de olhos compridos, com a família na seda”<sup>116</sup>.

As imagens relativas à tração animal, conforme as que compõem a amostragem acima, indicam que o acesso a qualquer uma de suas modalidades constitui um privilégio. “cavalo de sela”, cabriolé ou carro de boi fazem parte do universo das classes abastadas. Os homens comuns ou, o que dá no mesmo, os “plebeus”, para usar um termo cunhado por Gilberto Freyre, vêem-se obrigados, via de regra, a percorrer essa ou aquela distância a pé.

Com o trem tudo muda. Os carros de segunda classe, embora desconfortáveis, tornam-se transporte de massa por excelência, sempre lotados, como naquele trem que parte do Rio Grande do Norte com destino a Alagoas, mencionado no romance Calunga (já aludido acima), cujo protagonista, que viaja na primeira classe, percorre interessado todos os vagões, observando, dentre outras coisas, o seguinte: “a segunda classe era gozada: ia apinhada, soldados de polícia que voltavam de escaramuças com lampeão, matutos que iam embarcar aos magotes prá lavouras de S.Paulo, mulheres damas (...) lançadas aos bordéis pelos filhos dos senhores de engenho”. E num outro trecho: “a segunda classe é divertida: tocam sanfona, triangulo, esquentamulheres de pífanos. Cegos que vão cantar nas feiras, matutos que seguem enganados pra conseguir empregos na capital”. E mais: “a segunda classe é

<sup>113</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Fogo morto*. Op. Cit., p. 14.

<sup>114</sup> Cf. Idem, pp. 152-157.

<sup>115</sup> Cf. Idem, p. 149.

<sup>116</sup> Cf. Idem, pp. 163-164.

*religiosa, compra gravuras do padrim Padre Cicero (...) e caixilhos com imagens de santos*<sup>117</sup>.

É certo que as estradas de ferro, pelo menos as do Norte, arrecadam relativamente pouco com o transporte de passageiros<sup>118</sup>. Todavia, do pouco que arrecadam com este último, a maior parte não vem da venda de bilhetes para a primeira classe e sim da “segunda”. E quando a estrada opera com carros de terceira classe, esta sobrepuja as demais em arrecadação e em número de passageiros. Vejamos um exemplo: a estrada de ferro inglesa instalada na Paraíba transporta, em 1887, 17.253 passageiros, sendo 420 de primeira classe, 5.589 de “segunda” e 11.307 de “terceira”<sup>119</sup>. Ora, tendo a arrecadação com o transporte de passageiros atingido pouco mais de 36 contos (ver penúltima nota acima) e sendo relativamente pequena a diferença de preço entre as classes de passageiros, conforme se depreende das várias tabelas disponíveis sobre o assunto, a conclusão se impõe: a “segunda” ou “terceira” classes transportam o grosso dos passageiros que viajam de trem. Com isto, é fácil imaginar o impacto provocado pelo novo meio de transporte no seio das comunidades por ele contempladas, facilitando, de uma forma ou de outra, a vida da maioria das pessoas aí domiciliadas.

Se o objetivo aqui fosse abordar o que o trem transporta ou deixa de transportar, chamando a atenção para os atores sociais que saem lucrando com a implantação da estrada de ferro, talvez tivesse que identificar alguns dos 420 passageiros da primeira classe, naquele ano de 1887, como prováveis beneficiários dentre os que recorrem aos trens cargueiros para transportar os principais produtos de exportação à época, algodão e açúcar. Neste caso, a tendência seria mostrar que o trem não vem para beneficiar as pessoas comuns, haja vista que, numa sociedade de exploração, elas são excluídas do processo de acumulação. Entretanto, como o objetivo aqui é enfatizar não o que o trem transporta ou deixa de transportar ou o aumento da rentabilidade dos exportadores locais, mas sua influência na vida

---

<sup>117</sup> Cf. LIMA, Jorge de. Op. Cit., p. 11

<sup>118</sup> Em 1887, por exemplo, a Conde D’eu, estrada de ferro inglesa instalada na Paraíba, obtém uma receita de 190:911\$217 (cento e noventa contos, novecentos e onze mil, duzentos e dezessete reis), dos quais 147:526\$120 correspondem ao transporte de mercadorias e 36:053\$200 ao de passageiros, sendo que os 13:331\$897 restantes são decorrentes dos demais itens da pauta da receita: bagagens, animais, trens especiais, transporte por conta do governo, telégrafo, multas e armazenagem (Cf. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província da Parahyba, em 9 de agosto de 1888, pelo presidente Francisco de Paula Oliveira Borges, pp. 17-20).

<sup>119</sup> Cf. Idem.

cotidiana, isto significa que o impacto por ele provocado extrapola a escala meramente econômica, contribuindo para mudar hábitos e comportamentos no seio de comunidades inteiras.

O mesmo raciocínio é válido para certa experiência ocorrida em Pernambuco no período. Na Recife-Limoeiro, por exemplo, o transporte de passageiros, no exercício 1887-1888, não deixa dúvida, a maior parte do que a empresa arrecada com este último não vem da venda de bilhetes para a primeira classe, pois o número dos que pertencem a esta classe corresponde tão-somente a pouco mais de 1,5% do total de passageiros aí embarcados. A diferença é enorme em prol da “segunda” e “terceira” classes. Sim, uma vez que dos quase 86 mil passageiros que viajam no período, menos de um mil e quatrocentos são da “primeira”, contra quase 68 mil e quinhentos da “terceira” e pouco mais de 17 mil da “segunda”, sendo acima de 80% o número dos que são aí identificados, de acordo com a tabela classista da empresa, como pertencentes a mais inferior das 3 classes de passageiros<sup>120</sup>. Aqui se impõe a mesma conclusão de antes: são os passageiros da “segunda” e “terceira” classes que lotam os trens no período. Todavia, isto não significa, como parece óbvio, que os da “primeira classe” pouco andam de trem. Apenas seu número é reduzido porque pertence a uma classe composta por poucas pessoas quando comparada com a que é composta pelos deserdados da “sorte”, isto é, da fortuna.

É certo que ela é projetada como uma ferrovia do açúcar, tendo transportado, entre os anos 1882-1901, quase 500 mil toneladas do produto, contra pouco mais de 101 mil de algodão no mesmo período, considerado o segundo produto da terra<sup>121</sup>. E, no entanto, de acordo com mapeamento acerca dos engenhos de açúcar existentes em cada uma das localidades contempladas em todo o percurso da Recife-limoeiro, seu número total não chega a 350<sup>122</sup>. Uma quantidade, pois, relativamente pequena de propriedades envolvidas com o principal produto de exportação de Pernambuco e cujos donos são parte do reduzido número de pessoas abastadas então identificadas como pertencentes à “primeira classe”.

Mas uma coisa é essa condição de transporte de massas por excelência, em que as pessoas comuns têm acesso a um transporte moderno que lhes garante o mesmo padrão de

<sup>120</sup> Cf. Tabela exposta na nota 142. In PINTO, Estevão. Op. Cit., pp. 94-95.

<sup>121</sup> Cf. Tabela exposta na nota 144. Idem, p. 96.

<sup>122</sup> Cf. Idem, p. 80.

velocidade então oferecido aos ricos da terra; outra bem diferente é a qualidade do serviço oferecido a uns e outros. Para começar, os de “primeira” têm primazia sobre os demais já na hora de comprar as passagens ou de embarcar: os de classe “inferior” devem esperar sua vez tanto na fila de compra de bilhetes, quanto na hora do embarque. Porém, conforme dá a entender um poeta popular, isto em 1916, não tem problema se a “*a classe de segunda fica por mais derradeira*”, pois o que importa é que “*tudo ali tem que embarcar*”. Afinal, ali o “*trem só é um*”<sup>123</sup>.

É, mas uma vez no trem, a diferença de classe se torna visível até na forma como os vagões são mantidos mais ou menos próximos da locomotiva. Os de “segunda”, tal como aquele que transporta a família Mendes pelo interior de Pernambuco nos anos de 1930, está colocado perto da locomotiva para que o vagão de primeira classe seja menos atingido pela fuligem e fumaça expelidas pela máquina, “*deixando a roupa e a beirada dos olhos dos passageiros enegrecidas*”. Aliás, vagão de segunda classe nada confortável, seja porque está superlotado, seja pelo cheiro desagradável de vômito, misturado com o de urina e degeto das crianças. Isto para não falar no cheiro que emana dos “*cigarros de palha de fumo boró*” fumados pelos “*matutos*” ali presentes<sup>124</sup>.

A pequena cidade alagoana de União dos Palmares, cujo trem inaugural chega ali ainda no século XIX (dezembro de 1894)<sup>125</sup>, tem seu ritmo marcado, durante décadas, pelo novo meio de transporte, com o qual esteve profundamente enredada. Em plena década de 1950 – quando tudo leva a crer que esse meio de transporte, em razão do descaso a que fiz alusão no item anterior, já não representa grande coisa em muitas partes do país – ele continua marcando o cotidiano da pequena União dos Palmares, a começar pelo permanente clima de festa na plataforma da estação nos momentos em que chegam os trens provenientes das capitais de Pernambuco e Alagoas, invariavelmente às 8 horas o de Maceió com destino ao Recife e às 15 fazendo o caminho de volta. Alguém recorda que, ao apito do trem que se aproxima, tudo ali se agita: “*era gente que ia viajar, gente que corria (...) só para ver o trem chegar e partir, gente que ia esperar parentes (...), gente que ia ver os que vinham e os que*

<sup>123</sup> Cf. BARROS, Leandro Gomes de. “Os collectores da Great Western”. In *Antologia Poética – Tomo III*. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisas da Casa de Rui Barbosa, 1977, pp. 193-194 (Literatura Popular em Verso).

<sup>124</sup> Cf. MENDES, Manoel Pessoa. *O menino de Tracunhaén* (memórias) Brasília: Thesaurus Editora, 1999, pp. 19 e 26.

<sup>125</sup> Cf. APENSO X. In PINTO, Estevão. Dp. Cit., p. 251.

*iam, gente bonita, gente feia, gente pobre, gente rica, gente de bem, gente não tão bem assim, enfim, lá estavam todos que de uma maneira ou de outra tinham o trem como atração*”<sup>126</sup>.

Sendo praticamente inexistentes as estradas de rodagem e poucos os transportes terrestres em União dos Palmares e adjacências, além dos poucos existentes não oferecerem qualquer segurança ou conforto, o trem representa muito para as comunidades locais. Para começar, é o único meio transporte de feição coletiva que está disponível para o público em geral em horário prefixado. E no caso de União, com uma vantagem: a comunicação diária com duas capitais de Estado, para onde embarcam centenas de pessoas todos os dias, num incessante movimento de ida e volta. Enquanto único elo efetivo com o mundo exterior, todos aguardam o trem, “*porque o trem era para todos*”. Assim, seja “*trazendo e levando alegria*” ou trazendo e levando “*tristeza*”, cada “*grande maria fumaça fumegante*” que se aproxima causa um reboliço no cotidiano local, sendo ansiosamente esperada por muita gente<sup>127</sup>.

Mas se o trem é um transporte de massas ou “*para todos*”, conforme o citado memorialista, também é um transporte marcado por profundas diferenças no tocante à demarcação de espaços de acordo com o nível social de seus usuários. Nos trens que cotidianamente fazem o percurso entre Maceió-Recife e vice-versa, isto na passagem dos anos 1940 para 1950, que é o tempo de infância e adolescência do informante, essa demarcação de espaços é visível no próprio interior das estações, sendo impossível confundir o pertencimento a uma ou outra classe de passageiros. Os que viajam na primeira classe são logo identificados ao aproximar-se de uma estação: “*geralmente gente bem vestida, portando malas e maletas de couro reluzentes, mulheres empoadas, perfumadas, homens de negócios e de bem com a vida, gente bonita (...)*” Enquanto isso, os de classe “inferior” também são inconfundíveis à simples aproximação de uma estação. Ao invés de gente bonita ou bem vestida, gente humilde e maltrapilha; ao invés de “*malas e maletas de couro reluzentes*”, “*trouxas*” ou “*embrulhos de papel de jornal de todos os tamanhos*”. Também balaies de frutas etc<sup>128</sup>.

E na hora do embarque? Aqui também facilmente se identifica o pertencimento referido. Entre Recife e Maceió, de conformidade com as memórias que têm me servido de fonte, os de segunda classe – ali não existe carros de “terceira” –, poucos afinados com o que

<sup>126</sup> Cf. SILVA, José Luiz da. “O Trem”. In Silva, Manoel Luiz da. *Uma volta ao passado*. União dos Palmares-Alagoas. Bananeiras, 1999, p. 80.

<sup>127</sup> Cf. Idem, pp. 80 – 81 e 89 - 90

<sup>128</sup> Cf. Idem, pp. 85 – 86.

poderia se chamar comportamento educado, promovem uma “*baderna total*”, com todos querendo sair ou entrar no vagão ao mesmo tempo, o que gera uma “*confusão infernal*” ou um “*espreme espreme dos diabos*”. Trata-se da “*pobreza em movimento*” que, com medo de perder o trem, empurra janela à dentro, até suas crianças, isto junto com pacotes e malotes ou trouxas e embrulhos, tudo ao mesmo tempo.

Na visão estereotipada do memorialista alagoano, cenas como essas se repetem em todas as estações do percurso Maceió-Recife. Entretanto, nada disso tem lugar com os passageiros da primeira classe, cuja educação não permite tanta confusão, “*mas dando para se notar, aqui e ali, algum aperto nas entradas e saídas estreitas dos vagões*”<sup>129</sup>.

Um questionamento não pode deixar de ser feito. É o caso de especular sobre tamanha educação dos passageiros da “primeira” se o número a embarcar não fosse infinitamente inferior ao número de embarque nos carros destinados aos pobres do lugar. Ora, se é um fato que o trem tem “*lá o seu horário a cumprir*”, não esperando por ninguém, como aliás reconhece o próprio memorialista<sup>130</sup>, como imaginar pessoas “bem educadas”, mesmo nos carros da primeira classe, caso estivessem a perder o trem do horário em razão de um grande número de passageiros necessitados de viajar naquela composição prestes a partir e não numa outra em outro horário? É provável que, em tais condições, tais passageiros também se acotovelassem para entrar a todo custo no vagão ali disponível, submetendo-se, por assim dizer, ao tempo do trem enquanto um tempo moderno que tem pressa.

E o que dizer do item conforto no interior desses trens? Aqui mais uma vez se percebe uma demarcação de espaços profundamente diferenciados. Enquanto nos vagões de “primeira” os passageiros contam com alguns confortos, a exemplo de “*porta-bagagens*” ou “*sanitários limpos e perfumados*”, ou a exemplo de “*cadeiras estufadas, reclináveis e macias*”, nos vagões de “segunda” não há qualquer conforto visível. Ali, ao invés de “*cadeiras estufadas*”, “*bancos grandes, paralelos, feitos de tiras de madeira (...)*”; Também nada de “*sanitários limpos e perfumados*”. Em seu lugar, sanitários de “*péssima qualidade, fedorentos*”. Quanto às bagagens, os passageiros são obrigados a alojá-las embaixo dos bancos<sup>131</sup>.

---

<sup>129</sup> Cf. Idem, pp. 85 – 87.

<sup>130</sup> Cf. Idem, p. 87

<sup>131</sup> Cf. Idem, pp. 83 – 85.

Cenas ou imagens como as que acabo de reproduzir, estão presentes em muitos dos materiais que compõem o imaginário do trem, e isto não só em relação ao momento e/ou região acima mencionados. Proust, por exemplo, ao rememorar sua primeira viagem de trem entre Balbec – por ocasião de sua temporada anual nesta última – e Raspelière, atendendo a um convite para jantar na casa dos Verdurin, diz ter se preocupado em vão no que diz respeito ao empenho de não perder de vista um dos convivas (Cottard) que deveria embarcar em Graincourt–Saint–Vast e que, uma vez no trem, lhe indicaria a estação onde deveriam descer (Doville–Féterne) para fins de embarcar nas carruagens enviadas pelos anfitriões. Por que teria se preocupado em vão? Porque os convivas da casa dos Verdurin, formando um “pequeno clã modelado” por idêntico tipo, é logo reconhecido na plataforma de cada estação. Assim, à medida que o trem avança, vai recolhendo os pequenos grupos seletos que aí se reúnem e que se destacam por seu rigor no vestir e “por certo ar de segurança, de elegância, e de familiaridade (...)”, sendo impossível confundi-los com “as apertadas filas do público vulgar”. Fazer parte “clã” constitui, para o narrador, um “sinal de eleição”. Essas pessoas elegantes, agrupadas em cada estação, formariam uma “mancha” verdadeiramente “brilhante” em meio à massa dos “viajantes vulgares”<sup>132</sup>

E mesmo que os “eleitos” freqüentadores da casa dos Verdurin não possam ser identificados, em cada estação, pelos nomes – a exemplo de Brichot, professor da Sorbonne, ou de Ski, escultor – são facilmente identificados, ante os olhos do “rebanho de viajantes”, como pertencentes ao seletto grupo. O vagão onde vêm reunidos, ao parar em cada estação, é facilmente designado como um “carro de luxo” ou “compartimento de eleição” dos convivas da casa dos Verdurin<sup>133</sup>.

Também brilho, elegância e distinção é o que não falta nos trens de primeira classe da Recife–São Francisco, por onde transita a “aristocracia de Cabo, de Escada, de Serinhaen, de Rio Formoso, de Palmares, de Água Preta”. Ao sair do Recife com destino a essas localidades, os homens ricos da terra (“fidalgos morenos” ou um ou outro louro “fiel às origens nórdicas”) se preparam para essa viagem “como para uma cerimônia mulçumana, revestindo-se quase liturgicamente de branco: de guarda-pós imaculadamente brancos ou claros”. Sendo os viajantes “mais opulentos ou ilustres daquela linha”, não é de admirar que

<sup>132</sup> Cf. PROUST, Marcel. *Sodoma e Gomorra*. Op. Cit., pp. 255-256 e 282.

<sup>133</sup> Cf. Idem, pp. 256-258.

alguns deles possuísem “*guarda-pós até de seda, verdadeiramente principescos*”. Por sinal, um hábito que se propaga por todo o Brasil, sendo desconhecido no estrangeiro. O engenheiro inglês Hastings Charles Dent, por exemplo, é um dos que se surpreende com o “*uso pitoresco e útil*” do guarda-pó quando de sua estada no Brasil em 1885. Tendo sofrido com o excesso de poeira no trajeto Rio-Queluz, o engenheiro percebe que os “*brasileiros finos*” defendem-se da “*poeira tropical viajando de guarda-pó*”. Por isto, não se fazendo de rogado, também passa a viajar protegido<sup>134</sup>.

Toda essa pompa indica a demarcação de lugares sociais no uso do novo meio de transporte. Se ele é um transporte moderno que atende a todos e a todos impõe seu ritmo, também é um transporte que se estabelece na base de diferentes serviços para cada “classe” de passageiros. Ora, quando o assunto é comodidade e conforto, então o trem já não é para todos. E os passageiros então classificados como de “segunda” ou “terceira”, que se coloquem nos seus devidos lugares.

Em certo regulamento de estrada de ferro, relativo ao ano de 1895 na Paraíba, uma das cláusulas (artigo 17) não deixa dúvida, é expressamente proibido, a qualquer passageiro, viajar numa classe superior a que estiver designada no seu bilhete, a não ser que resolva pagar a diferença. Mas bem entendido, passageiro devidamente calçado, pois descalço nem pagando a diferença. É que passageiro descalço só mesmo na terceira classe. E quem infringir a essas proibições, ao lado de muitas outras contidas no regulamento será punido conforme o caso (artigo 20). Por exemplo: se o passageiro embarcar numa classe superior à designada no seu bilhete e não quiser pagar a diferença, lhe será restituído o que pagou por este bilhete e posto fora da estação. E no caso da infração ocorrer já com o trem em movimento, será multado, sendo entregue à autoridade policial se se recusar a pagar a multa<sup>135</sup>

E certo tipo de passageiro, como os doentes de “moléstias contagiosas” ou “repugnantes”, além dos “alienados”, só podem viajar em carros especiais, e mesmo assim devidamente vigiados pelos responsáveis, obtendo o alugador um desconto de 25% sobre a tarifa estipulada para trens especiais, exceto para o transporte de doentes de “moléstias

<sup>134</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. Op. Cit., pp. 60-61.

<sup>135</sup> Cf. “Conde D’eu Railway: regulamentos do transporte da estrada de ferro da Parahyba à independência com ramal ao Pilar”. Parahyba, 17 de julho de 1895. H. G. Summer – Superintendente, In *Gazeta do Commercio*. Parahyba, 25 de julho de 1895, pp. 4-5.

contagiosas”, haja vista que o alugador é obrigado a arcar com as despesas necessárias à “desinfecção” do carro (artigo 15)<sup>136</sup>

Diante do exposto, a conclusão parece se impor: os pobres e descalços têm direito a andar no trem de ferro, ainda que nos desconfortáveis carros da terceira classe. Porém, com uma ressalva, a de que isso só é possível enquanto estejam aparentando boa saúde, pois uma vez com problemas mentais ou com doenças “contagiosas” e/ou “repugnantes”, já não lhes é franqueado o acesso ao trem de ferro. É que, uma vez doentes, só em trens especiais, e esses, como se sabe, não estão disponíveis para quem não pode pagar a conta, isto é, para os descalços da terceira classe com seus magros recursos.

Em diferentes momentos e em diferentes partes da região, as companhias ferroviárias operam tão-somente com carros de primeira e segunda classes. Nesses momentos, como se percebe nos relatos de época ou sobre a época, a segunda classe não possui qualquer regalia. Quanto isso ocorre, o que se tem é a primeira classe e o resto. Para a primeira classe, carros confortáveis, com bancos estofados, carro-restaurant etc. Para o resto, o que a companhia tem de pior, o rebotalho. Entretanto, este não é o caso daqueles momentos em que as companhias operam com a terceira classe. É que a simples existência de carros para passageiros de “terceira” pressupõe certas regalias para os que são classificados então como pertencentes a uma faixa intermediária. Nesse momento, os de “segunda” personificariam o que em linguagem coloquial, na região, chama-se de “pobre remediado”, isto é, pobre que não é tão pobre ou que não vive na miséria.

Em alagoas, por exemplo, a estrada de ferro local (a **Alagoas Railway Company Limited** ou Central de Alagoas), inaugurada em 1884, opera inicialmente com duas classes. Todavia, o fato de que a diferença entre as tarifas é relativamente pequena entre essas duas classes, devendo pesar bastante no bolso da maioria dos passageiros, leva a empresa não só a rever essas tarifas – reduzindo o preço para os de “primeira” e determinando que os de “segunda” pagariam metade desse preço – como a constituir trens especiais para “*passageiros pobres e descalços*”, cuja tarifa é bastante módica em comparação com a praticada nos trens de classe superior. O resultado não demora, pois dos 32.480 que transitam quando da instituição daqueles trens especiais (1886), apenas 102 são de “primeira”, contra 16.393 de

---

<sup>136</sup> Cf. Idem.

“segunda” e de 15.987 “pobres e descalços”, não tendo a empresa do que se arrepender por ter tomado essas medidas<sup>137</sup>.

Não obstante a segunda classe, segundo um poema publicado nos anos 1920, seja formada por passageiros de “pés descalços” e “mãos calosas”, com um futuro nada promissor, “embarcar no lóide prás lavouras de são Paulo”, ainda assim é divertida, advindo, dos carros onde viajam, “cantigas” e/ou “repinichados de violas”. Talvez mais divertida que a primeira classe, onde “coronéis discutem tarifas e direitos” ou “negociantes queixam-se de impostos”. Ainda bem que ali estão presentes os caixeiros-viajantes, que “contam aventuras da rua das flores e dos sete pecados mortais”<sup>138</sup>.

E por considerá-la divertida é que o narrador do romance Calunga, já citado no começo do item e cujo autor não é outro senão o mesmo autor do poema acima, deixa o conforto da própria classe em que viaja para percorrer um carro de segunda classe, observando, por um lado, o quanto de fato ela é “gozada” ou “divertida” e, por outro, o quanto carrega as marcas da pobreza. Até porque, ali tem de tudo, do soldado de polícia à prostituta, do cantador de feira ao “matuto” do interior, do sanfoneiro ao tocador de pífano (ver nota 30 acima).

Tentando interpretar a atitude do autor/narrador, no poema/romance respectivos, talvez se possa concluir que não há qualquer impedimento, da parte dos que são classificados como superiores no interior daquele microcosmo que é o trem de ferro, para romper a fronteira que separa uma e outra classe. Assim, qualquer um da primeira classe teria passe livre para percorrer os carros de classe inferior à sua, para fins de conhecer de perto e julgar o comportamento desse mundo com o qual não tem qualquer identificação. E uma vez ali, pela sua condição de pessoa socialmente distinta, ninguém ousará dizer-lhe que não é bem vinda, sendo mais provável que lhe dêem o máximo de atenção e lhes dirijam a palavra com respeito. Entretanto, jamais a fronteira deve ser ultrapassada no sentido inverso, sob pena de ter de se pagar um preço alto pela ousadia.

A rigor, não haveria qualquer impedimento quanto a isso, pelo menos não do ponto de vista físico. Quer seja pela parte de fora dos trens parados nas estações, quer seja

<sup>137</sup> Cf. TENÓRIO, Douglas Apprato. Op. Cit., p. 205.

<sup>138</sup> Cf. LIMA, Jorge de. “G.W.B.R.”(Poemas). In Teles, Gilberto Mendonça (org). *Os melhores poemas de Jorge de Lima*. São Paulo: Global, 1994, pp. 39-40 (coleção os Melhores Poemas, 29).

pelos corredores que dão acesso a um outro vagão com a locomotiva já em movimento, não há qualquer porta fechada ou proibição formal a esse respeito. E, no entanto, há um rígido código de conduta social que não permite que se transite livremente por essas portas abertas, cuja ultrapassagem deve ser feita tão-somente por pessoas de condição social privilegiada.

Tentar infringir esse código pode custar caro, conforme exemplo emblemático relatado em Proust. Uma pessoa comum (um simples granjeiro), da terceira classe, por não conseguir embarcar no vagão indicado em seu bilhete, que está superlotado, entra no “*compartimento dos eleitos*” da casa dos Verdurin. Como rememora Proust, isto ocorre na estação de Haranbouville, o que leva o “*doutor*”, um dos “*eleitos*”, a reagir violentamente contra presença tão indigna, ainda mais por se saber que se faz presente, naquele carro de luxo, nada menos que uma representante da “alta nobreza”, a princesa Sherbatoff. Acompanhemos a narrativa: “*o doutor, achando que não se poderia deixar a princesa viajar com ele, chamou um empregado, exibiu o cartão de médico de uma grande companhia de estrada de ferro e obrigou o chefe da estação a mandar descer o granjeiro*”<sup>139</sup>.

O fato é que há um código a ser respeitado e o pobre homem o ignora. É certo que o ignora menos por ousadia e mais porque, como todo mundo naquela estação, deseja seguir seu destino. Em todo caso, deve-se supor que jamais teria ali embarcado se imaginasse que sua presença provocaria tamanha indignação entre pessoas tão ilustres. Também é de se supor que evitaria embarcar ali se soubesse que aquele vagão transporta os “eleitos” para um jantar oferecido por uma ilustre casa burguesa (a dos Verdurin), cena que de resto se repete toda quarta-feira à noite, quando os convivas se reúnem na plataforma dessa ou daquela estação, para esperar o trem com o seu “compartimento de eleição”, isto é, o carro de luxo conduzindo os convivas embarcados em estações antecedentes (ver notas 35 e 36 acima).

Concluindo o item, reafirmo o que deixo claro nas páginas acima, isto é, que os espaços das estações, assim como o interior dos trens, são rigidamente demarcados pelo nível social dos indivíduos ou classes de indivíduos. Todavia, também parece não haver dúvida quanto à hipótese perseguida aqui, qual seja, a de que o trem beneficia, sob um certo ponto de vista, todas as classes, e isto a despeito da segregação ou preconceito envolvendo os que são classificados como de “segunda” ou “terceira”.

---

<sup>139</sup> Cf. PROUST, Marcel. *Sodoma e Gomorra*. Op. Cit., pp. 264-265.

## CAPÍTULO VI: AS ESTAÇÕES DE TREM E UM NOVO ESPAÇO-TEMPO

### 1. Das viagens inaugurais: o trem na era do espetáculo

Nas representações de época ou sobre a época, a inauguração de uma estrada de ferro, nessa ou naquela localidade, é encarada como o maior dos acontecimentos. O dia do trem inaugural aparece, então, como um dia decisivo para a vida do lugar, que concretiza um sonho alimentado durante anos, às vezes durante décadas. Realizam-se, na ocasião, grandes festas públicas, onde alguns “ingredientes” se revelam indispensáveis, fogos de artifício, banda de música, discursos políticos (claro, discursos políticos...), banquetes para convidados especiais etc. Como veremos a seguir, tais representações remetem às seguintes fontes: imagens textuais produzidas pelos letrados de então, espectadores visuais que registram suas impressões nos órgãos de imprensa, seja através de editoriais, crônicas ou folhetins; imagens textuais resultantes do ato de rememorar, em que seus autores presenciam os atos inaugurais mas cujo registro só anos depois aparece em suas memórias; imagens textuais em forma de crônica ou romance, cujos autores, situados em outro tempo e lugar, narram os atos inaugurais por via da pesquisa ou em razão da prática do “ouvir falar” própria da tradição oral etc.

Além dos “ingredientes” a que fiz alusão acima, essas fontes também informam que as populações acorrem em massa, dando vivas ao grande acontecimento. É assim na experiência pioneira no Brasil, no trem inaugural entre Rio de Janeiro e Petrópolis, no ano de 1854; é assim no Recife no ano de 1858, quando da inauguração do trecho inaugural entre a capital e a vila do Cabo; é assim na vila do Una (hoje Palmares), localizada na Mata Sul pernambucana, no ano de 1862; é assim na cidade de Parahyba (hoje João Pessoa), em agosto de 1880, quando da inauguração dos trabalhos de construção dos trilhos; é assim em Campina Grande, também na Paraíba, em 02 de outubro de 1907; é assim na cidade de Juazeirinho, no cariri paraibano, já na década de 1950. Enfim, um grandioso espetáculo, um espetáculo à altura de um dos grandes símbolos de mecânica moderna, a chegada do trem a vapor ou do tão propalado trem “maria-fumaça”.

Uma das experiências pioneiras no mundo ocorre na Inglaterra em setembro de 1830. Trata-se da ligação ferroviária entre as cidades de Liverpool e Manchester, cujo trem inaugural, constituindo-se num espetáculo à parte, deixa simplesmente perplexos os 400 mil

espectadores que comparecem para ver a novidade<sup>1</sup>. Pelo ineditismo da experiência, é provável que nenhuma outra no mundo tenha assumido tamanhas proporções. Todavia, o que importa aqui é menos a quantidade de pessoas presentes em tais acontecimentos e mais o seu caráter de espetáculo, em particular a forma como verdadeiras multidões, em cada lugar, recebem a chegada da primeira locomotiva, signo moderno por excelência. Assim, guardadas as devidas dimensões de cultura, tempo e lugar, e sem as proporções gigantescas da mencionada experiência inglesa, não são menos espetaculares as viagens inaugurais no Norte brasileiro, como de resto em todo o Brasil. Logo, a “*força do impacto cultural*”, resultante dos “*novos artefatos de ferro*”, que leva o século XIX europeu a reagir entre “*indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábricas (...)*”<sup>2</sup>, parece ser uma sugestão perfeitamente válida para o caso brasileiro.

Após demonstrar a precariedade dos meios de transporte antes da estrada de ferro – o cavalo ou o carro de boi, não esquecendo as canoas e barcaças nas áreas cortadas por rios navegáveis –, um cronista pernambucano, que escreve sobre o passado de sua cidade natal, o Recife, notifica o alvoroço que atinge sua população ao ser anunciada a chegada do trem. “*Pairava a ânsia de ver o primeiro trem. Como seria ele mesmo? Vê-los pintados nunca era como apreciá-los com os próprios olhos. Viajar nos seus carros, sentir-lhes a velocidade e o préstimo*”<sup>3</sup>.

Especificamente sobre a primeira viagem de trem ocorrida na capital pernambucana, considerada a primeira do Norte e a segunda do Brasil, o mesmo cronista registra: “*os trilhos estavam sentados, as estações prontas; os vagões armados. E afinal, entre festas, curiosidades e entusiasmo, o trem inaugural partiu de Cinco Pontas e atingiu, debaixo de foguetes, músicas e repiques, a cidade [na época, ainda vila] do Cabo*”<sup>4</sup>. É sem dúvida um grande acontecimento, festejado publicamente por milhares de pessoas, acerca do qual Estevão Pinto, em seu já clássico estudo, fornece mais detalhes: “*no dia em que correu o primeiro trem do Nordeste (8 de fevereiro de 1858), a ‘estrada de ferro do Recife ao São Francisco’ transportou, de Cinco Pontas à vila do Cabo, mais de quatrocentas pessoas. O comboio partiu às 12 horas, após a benção tradicional; meia hora depois atingira aquela vila,*

<sup>1</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit., pp. 23-24.

<sup>2</sup> Cf. Idem, p. 24.

<sup>3</sup> SETTE, Mário. “O trem de ferro”. In *Anquinhas e Bernardas*. Op. Cit., p. 118.

*entre aclamações da população apinhada nos caminhos*". Isto para não falar que na hora do "lunch", oferecido na vila do Cabo a convidados ilustres, não faltam brindes de saudação a dois chefes de Estado, ao Imperador do Brasil e à Rainha Vitória<sup>5</sup>.

Poucos anos antes, mais precisamente em 1854, ocorrera a inauguração do trecho inicial da primeira estrada de ferro de Petrópolis, celebrada com entusiasmo por um dos presentes à solenidade, Francisco Octaviano, que publica no Jornal do Comércio, em sua edição de 1º de maio de 1854, os trechos abaixo: "[...] *o que há de ser a nossa indústria, qual será a riqueza, qual será o adiantamento de nossos filhos e vindouros, pode enxergar ainda o míope mais desgraçado... nenhum dos acontecimentos, nestes últimos tempos, deu tamanho rebate, excitou mais curiosidade e a atenção pública que o grande sucesso de hoje*". E num outro trecho "[...] *Mauá, a estrada de ferro, a locomotiva, são as palavras mágicas que arrebatam toda esta gente; são o objeto de sua sofreguidão, o tema de sua disputa [referência à disputa por um lugar no trem inaugural], o alvo de sua curiosidade. Não se pensa, não se fala, não se quer saber senão de Mauá e de seu Railway!*" E referindo-se ao entusiasmo dos presentes ao espetáculo quando da chegada do Imperador para embarcar no comboio inaugural: "*os vivas os mais cordiais, os aplausos os mais frenéticos e espontâneos demonstravam o alto apreço que nos merece uma dinastia que soube se associar a todas as idéias nobres do progresso e proteção à indústria*"<sup>6</sup>.

Outro matutino carioca que também faz coro ao grande acontecimento é o Correio Mercantil. Em sua edição de 2 de maio de 1854 lê-se: "*o público tem razão de admirar e aplaudir este ensaio feito em nosso país, desse invento o mais precioso da indústria moderna*". Até porque, "*infeliz o povo que assistisse sem emoção a semelhante espetáculo e não visse o que há nele de fecundo e maravilhoso [...]*". Encantado com a novidade, o redator da matéria não esconde sua admiração. Para ele, "*nem o corcel árabe da mais pura raça*" é tão veloz quanto o trem, ao qual denomina "*cavalo dinâmico*". Ademais, "*como os cavalos que conduzem as fadas às regiões sábáticas*", o trem é um "*monstro dinâmico*" que jamais se cansa, capaz de correr dia e noite sem sentir fadiga ou sono. Assim, "*é impossível encarar sem*

---

<sup>4</sup> Cf. SETTE, Mário. *Terra pernambucana*. 8ª ed. Recife: Editora Diário da Manhã, 1952, p. 106.

<sup>5</sup> PINTO, Estevão. *Op. Cit.*, pp. 62-63.

<sup>6</sup> Citado em BRITO, José do Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961, pp. 44-45.

*uma espécie de admiração supersticiosa os efeitos desta aquisição, de que se enriquece a atividade humana*”<sup>7</sup>.

O espetáculo tem continuidade. Em outra inauguração de estrada de ferro, desta feita na vila do Una, constituída por uma igreja e construções pobres, em terras da Mata Sul de Pernambuco – na verdade uma extensão da estrada de ferro Recife ao São Francisco a partir da vila do Cabo, ocorrida em 1862 -, a viagem inaugural é representada como a chegada do grande dia, com a estaçãozinha toda embandeirada, não faltando os “vivas” e rifles disparados para o ar<sup>8</sup>.

O entusiasmo é geral, embora dele não compartilhem os índios que habitam a vila. É que estes, segundo o narrador, *“teimavam em não de aproximar”*. Até porque, teriam abandonado a vila desde o dia anterior à inauguração, *“para se refugiarem nas matas vizinhas como bichos amedrontados”*. E mesmo os índios que, a pedido do padre Deodato, o organizador da festa, tocam pífanos e zabumbas antes da chegada do trem inaugural, teriam se recolhido *“num grupo unido e acovardado quando aquela geringonça surgiu na curva e correu até o ponto de parada, fazendo um ruído infernal e vomitando fogo”*. No mais, tudo respira alegria. Todos se cumprimentam e riem, havendo os que, admirados, ficam andando ao longo do três vagões. Enquanto isso, a *“máquina resfolgava e o maquinista agitava a mão como se toda aquela homenagem fosse dirigida a ele”*.<sup>9</sup>

Visão preconceituosa à parte – conquanto os índios são representados aqui como seres dotados de “mentes primitivas”<sup>10</sup>, incapazes de compreenderem esse instrumento da mecânica moderna, como se ainda permanecessem no estado de natureza -, o que importa aqui é a representação do mencionado trem inaugural sob a forma de espetáculo, um marco na vida do lugar.

Em outras inaugurações, o espetáculo se repete. Há casos, inclusive, em que grandes festas públicas são levadas a efeito já por ocasião da inauguração dos trabalhos de construção da linha férrea, como a que ocorre na capital paraibana em 9 de agosto de 1880. *“Era um dia de rigoroso inverno: entretanto as nuvens, que se rasgavam deixando cair*

<sup>7</sup> Citado em BRITO, José do Nascimento. *Idem*, pp. 47-48.

<sup>8</sup> FILHO, Hermilo Borba. *Caminhos da solidão* (romance). 2ª ed. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1987, pp. 26 e 85.

<sup>9</sup> Cf. *Idem*, p. 85

<sup>10</sup> Cf. *Idem*, p. 83.

*contínuos aguaceiros, não obstaram o grande concurso da população que affluia de todos os angulos da cidade*<sup>11</sup>.

Além de um “lunch” oferecido a convidados especiais, que tem lugar no restaurante Conde D’eu, na rua do mesmo nome – ao qual não faltam os ingredientes de sempre: brindes e discursos, com os “vivas” e os aplausos de sempre, como os “vivas” a S.M. o Imperador ou à heróica província da Parahyba, dentre outros – o povo participa de uma passeata pelas principais ruas da cidade. Retornando à rua Conde D’eu, “caprichosamente *illuminada*”, todos puderam assistir a um “*espectaculo surpreendente*”, a realização de um “*lindo fogo artificial*”. “*Era um verdadeiro festim popular em que reinava a ordem demonstrativa da indole pacifica dos parahybanos*”<sup>12</sup>.

E a julgar pelo tom dos discursos, então proferidos, o momento é de fato solene, erigindo o trem de ferro à condição de símbolo por excelência de algo novo na vida paraibana. Em tom grandiloquente, um dos oradores arremata: “*o que teremos amanhã? Amanhã... O fumo do carvão candente incensando o espesso de nossas matas: o sibilo das locomotivas quebrando o silêncio monótono das solidões: o trabalho, esse soberano moralizador, estendendo os seus braços de gigante: os productos triplicando nas praças de consummo: o commercio alargando a sua esphera: as rendas públicas crescendo e crescendo*”<sup>13</sup>.

E um outro orador, em tom não menos grandiloquente: “*senhores, esta alma nova, este espirito invisivel que viaja no fumo do vapor e se transmite nos celeres prodigios da electrodynameica, que visitou Paris e Londres e há muito plantou no solo brasileiro (...), chega hoje até nós (...) e não tardará seguir caminho das mais remotas povoações, alentando as nossas plantas, restabelecendo o throno da nossa ceres, correndo ainda em socorro das victimas da última hecatombe [referencia à seca], (...) alargando-nos também a esphera de conhecimentos úteis e assegurando-nos, afinal, pela harmonia e equilibrio de todos esses interesses sociais, lugar distincto entre as cidades cultas do mundo*”<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Cf. “A Parahyba” (Editorial). In *A Parahyba – Órgão Liberal*, Parahyba do Norte, 16 de agosto de 1880, p. 1

<sup>12</sup> Cf. *Idem*, p. 2.

<sup>13</sup> Discurso do Sr. Antonio Bernardino, proferido na inauguração dos trabalhos de construção da estrada de ferro Conde D’eu. In *A Parahyba – Órgão Liberal*. *Idem*, p. 4.

<sup>14</sup> Cf. Discurso proferido por José Francisco de Moura na inauguração dos trabalhos de construção da estrada de ferro Conde D’eu. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*. Discursos Pronunciados. João Pessoa: Departamento de Publicidade, 1946, pp. 193-194.

E quando, 3 anos depois, o primeiro trecho dessa estrada é inaugurado, um cronista da capital paraibana afirma que está triste e alegre ao mesmo tempo. Triste porque nunca presenciara um “7 de setembro tão frio”; alegre porque nessa mesma data participara da festa de inauguração da estrada de ferro, se fazendo presente no trem inaugural entre a capital da província e a povoação de Mulungu. Cumprido o cerimonial religioso, com a presença de “el cura”, que “*latinou, empunhou o byssope e atacou agua*” na locomotiva Isabel, esta, já devidamente “*baptisada*” e com todos os convidados à bordo, põe-se em movimento. Assim, “*como um luctador que experimenta as forças, a Isabel jogou os músculos de aço, soltou o grito alarmante do progresso e, desenrollando no espaço o novello fumarento do seu hálito, partio ao som da musica e da aclamação dos que ficavam*”<sup>15</sup>.

Na viagem, tanto na ida quanto na volta, muita coisa chama a atenção do cronista, a exemplo dos “*virentes canaviais*” ou dos “*remblais e demblais*”, não esquecendo dos “*hotéis do Mulungu*”. Mas nada disto parece interessá-lo muito. O que o interessa, isto sim, é a potência da máquina: “*variando de velocidade, corre a locomotiva, attritando os rails; voa o tempo e diminue o espaço*”. Ou o espetáculo que é capaz de proporcionar: “*de um lado e de outro da estrada, como do fundo de um scenario, surgem admiradores do grande invento*”. Um exemplo é aquele “*velho com uma creança nos braços e que parece dizer-lhe: ‘ainda não saiste do berço e já estás vendo aquillo que só me foi dado quasi ao entrar para o tûmulo; quando tiveres a minha idade, (...) o que não terá o gênio do homem inventado, o que não mostrarás a teus netos!!’*” Outro exemplo é o daquele “*vaqueiro, um rompe-tabocas que estaca o quartáu, tira o amplo chapéo de couro, e, com a referencia de um crente, conserva-se descoberto até que passe o missionario do progresso*”<sup>16</sup>.

Temos, aqui, mais uma sublimação de uma viagem inaugural do trem como um grande acontecimento, origem de uma vida marcada por novos ritmos ou novas temporalidades. Se enquanto “*missionário do progresso*”, é reverenciado por aquele vaqueiro “*rompe-tabocas*”, que tira o chapéu à sua passagem, a reverência parece merecida. Afinal, a vida daquela criança, nos braços do avô, será profundamente diferente da do próprio avô, uma vez que já nasce marcada pela presença, ali na região, de um poderoso signo, aquele trem

<sup>15</sup> Cf. COLAÇO, My. “Folhetins: do Ipiranga ao Mulungu”. In *O Liberal Parahybano*. Parahyba do Norte, 22 de setembro de 1883, p. 2.

<sup>16</sup> Cf. Idem.

inaugural. E mais: enquanto o avô só conhece esse “*grande invento*” quando já está prestes a “*entrar para o túmulo*”, não tendo se deparado com nada igual em toda sua longa vida, ocorre o contrário com o neto, para quem a experiência daquele dia é só o começo de uma série de novidades com as quais conviverá.

Também há casos em que o simples anúncio de um decreto autorizando o esperado “benefício” é motivo para mais um espetáculo comemorativo. Corre o ano de 1904. Na ocasião, o chefe político de Campina Grande, Cristiano Lauritzen, fica tão entusiasmado com o anúncio, por decreto<sup>17</sup>, de que a estrada de ferro seria prolongada até a cidade, que seus habitantes presenciam um fato inédito. De telegrama na mão, “*que ele andava a mostrar ao povo*”, sai de casa em casa, “*na rua mais pública da cidade*”, convidando todos para a festa que promoveria em “*regozijo à assinatura*” do referido decreto, “*inclusive aos seus mais encarniçados adversários*”. Com isto, “*a alegria pública assumiu um caráter como nunca se notara em Campina. O comércio cerrou as portas. Estalavam foguetes no ar. A banda marcial União atroou as ruas da cidade com seus dobrados retumbantes. A cidade encheu-se de povo (...) e a festa entrou pela noite adentro*”<sup>18</sup>.

Mas toda essa efusão se explica facilmente. É que, no imaginário local, a chegada do trem parece a realização de um sonho. Os políticos e/ou letrados, em nome dessa ou daquela localidade, fazem tanto alarde, nos discursos parlamentares ou nos materiais produzidos para a imprensa, em torno das benesses de uma estrada de ferro, que quando uma cidade, vila ou povoação qualquer entram no rol das possíveis beneficiadas, seus habitantes já não falam em outra coisa. O desejo de contar com uma estrada de ferro, alimentado durante anos na maioria das comunidades, é incorporado ao imaginário local como um sonho. Daí as referências ao entusiasmo geral quando ele torna-se real; daí a efusão nas festas comemorativas.

Na capital paraibana, por exemplo, um jornal local, após informar, em um de seus editoriais, que “*estão inaugurados os trabalhos da estrada de Ferro Conde D’eu*” e que o ato comemorativo, provocando o “*entusiasmo de toda a população*”, constitui um “*auspicioso acontecimento*”, fala ainda sobre o quanto teria sido frustrante sua não realização:

<sup>17</sup> Trata-se do Decreto nº 5257, de 26 de julho de 1904. Cf. ALMEIDA, José Américo. Op. Cit., p. 350.

<sup>18</sup> RIBEIRO, Hortêncio de Souza. “O Dinamarquês Cristiano”. In *Vultos e fatos*. João Pessoa: SEC, 1979, pp. 249-250.

*“tinhamos razão, nós parahybanos, para manifestarmos esse imenso regozijo, porquanto arriscada esteve a estrada de ferro Conde D’eu a figurar nas nossas lendas e narrativas como um sonho dourado, cuja desillusão é o vácuo, e o nada”*<sup>19</sup>. Tudo leva a crer que o editorial se refere a toda uma expectativa criada durante uma década inteira. É que a Paraíba, conforme vimos nos itens 1 e 2 capítulo III acima, conta com uma concessão de estrada de ferro desde 1871, concessão que resulta, em 1875, na criação da **Conde D’Eu Railway Company Limited**, organizada em Londres para executar a referida concessão. O fato é que não obstante tenha sido criada em 1875, só em agosto de 1880 ela está pronta a atacar os trabalhos de construção da ferrovia paraibana. Assim, a demora aumenta a expectativa em torno do propalado “benefício”, não raro gerando o desencanto. Daí as manifestações de *“imenso jubilo”* ante o sonho que torna-se realidade.

Há casos, inclusive, em que certos órgãos de imprensa são criados com o objetivo único de fazer campanha em prol de um determinado trecho ferroviário. O Correio da Serra, publicado na cidade de Areia, na primeira década do século XX, é um bom exemplo. Situada num dos pontos mais altos da serra da Borborema, no brejo paraibano, a cidade dista apenas 18 quilômetros de Alagoa Grande, um dos pontos terminais da estrada de ferro inglesa no início do século XX. Desejando o prolongamento dessa estrada até Areia, o citado jornal desenvolve intensa campanha em prol desse empreendimento. Em um de seus editoriais, mostra as inúmeras vantagens que justificam o pleito. Mas antes de descrevê-las, esclarece: *“árdua tarefa de embaraços vários assumimos com a publicação de nosso periódico, em tangencial-o pela defesa de nossa suprema aspiração: estrada de ferro em Areia”*. E complementa: *“nós que afagamos esta idéia com animado devotamento de crentes, temos sempre, nas oportunidades que nos antolham, tentado objetival-a com denodo e persistência”*<sup>20</sup>. Em editorial anterior, como parte da mencionada campanha, o jornal firma posição: *“sejam ou não sejam as nossas aspirações uma realidade futura a que comemore, como um alto padrão de gloria, toda essa legião benedicta de esforços que vimos de derramar pela excellencia de tão causa publica, ainda assim não sahiremos da paliçada, em que*

<sup>19</sup> Cf. “A Parahyba” (editorial). In *A Parahyba – Órgão Liberal*, Parahyba do Norte, 21 de agosto de 1880, p. 1.

<sup>20</sup> Cf. “Estrada de ferro” (Editorial). In *Correio da Serra*, Areia-PB, 7 de agosto de 1909, p. 1.

*estamos empenhados, firmes, como um herói, e valentes, como um atleta*<sup>21</sup>. E num terceiro editorial, após registrar que a idéia de uma estrada de ferro ali tem origem em suas colunas, reconhece que a campanha tem surtido efeito, pois repercute no “*intimo das camadas sociais*”, isto para não falar que o momento é propício, pelo fato de que cogita-se, nos “*altos poderes públicos*”, autorizar o prolongamento da ferrovia na Paraíba, às voltas com uma seca naquele 1909<sup>22</sup>.

Também há a considerar que, em nome da cidade, os redatores do Jornal, organizam uma reunião na “*qual se fizeram representar políticos, commerciantes, agricultores [leia-se proprietários rurais], creadores etc (...)*”. Propósito da reunião: debater a “*crise climatérica*” (leia-se seca) que estaria a vitimar a cidade e apresentar às autoridades federais a “*melhor solução*”, a construção de 18 quilômetros de trilhos a partir da cidade de Alagoa Grande<sup>23</sup>.

Assim, esse povo “*laborioso, emprehendor, social e cordato*” teria à época do Correio da Serra, encarado a estrada de ferro como uma “*grande idéa alviçareira, desejada ardentemente que se tornasse o mais breve uma realidade*”. De resto, Areia estaria a merecê-la, por ser “*a mais agricola, a mais bella, a mais hospitaleira, a mais civilisada, a mais progressista e (...) a mais salubre dentre todas as cidades parahybanas*”<sup>24</sup>. Todavia, apesar de todos esses esforços e de todas as vantagens enumeradas, o sonho de possuir uma estrada de ferro, alimentado na cidade durante anos, jamais é concretizado, ficando nas promessas.

Também em Campina Grande, um jornal local, que circula na cidade entre os anos 1888-1891, ao reivindicar a estrada de ferro para a cidade, faz desta questão o seu assunto predileto, ao dedicar longas matérias, em sua maior parte sob a forma de editoriais. Num desses editoriais, lê-se: “*tem sido a nossa delenda Carthago o prolongamento da via Férrea Conde D’Eu até esta cidade; e este melhoramento tantas vezes reclamado já na Assembléia provincial em diversas sessões até 1888, e já pela imprensa é hoje o desejo unanime da população deste Estado*”<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Cf. “Pelo ideal: nossa grandeza de animo e as pirâmides do progresso” (Editorial). In *Correio da Serra*, Areia-PB, 31 de julho de 1909, p. 1.

<sup>22</sup> Cf. “Delirium-tremens” (editorial). In *Correio da Serra*, Areia-PB, 21 de agosto de 1909, p. 1.

<sup>23</sup> Cf. “Estrada de ferro” (editorial) In *Correio da Serra*, Areia-PB, 31 de julho de 1909, pp. 1 e 2.

<sup>24</sup> Cf. L. Cezar, “Traços” (coluna). In *Correio da Serra*, Areia-PB, 21 de agosto de 1909, p. 2.

<sup>25</sup> Cf. “Via férrea de Campina” (editorial). In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 6 de junho de 1890, p. 1.

De fato, a **Gazeta do Sertão** leva a efeito ampla campanha em prol da estrada de ferro em Campina Grande, venha ela da vila Mulungu ou da vila do Pilar, os pontos terminais da ferrovia Conde D'Eu no momento em que o mencionado jornal faz tal campanha. Por isto, mesmo sendo um jornal que tem vínculo com o partido Liberal, manifesta todo seu agradecimento a um deputado paraibano do partido Conservador, o Sr. Anizio Salatiel, que apresenta projeto, no Congresso Nacional, a favor da estrada veiculada na campanha do jornal. Eis a nota de agradecimento: "*sendo nossa missão no jornalismo da província pugnar sem descanso pelos melhoramentos da Parahyba, acolheremos sempre de bom grado todo e qualquer projecto tendente a esse fim, sem olharmos a cor política do cidadão patriota que o apresentar e, de lança em riste, defendel-o até que o exito seja completo*"<sup>26</sup>. Sendo ainda de opinião que o papel da imprensa é denunciar os problemas da província, para que se tornem do domínio público, o citado jornal convoca a imprensa paraibana para se unir na denúncia aos problemas locais, dentre eles a necessidade de prolongamento da estrada de ferro Conde D'Eu, única medida capaz de combater de forma duradoura os efeitos da seca na Paraíba. "*Por que não se ordena a construcção immediata das estradas de ferro de Alagoa Grande, Itabaiana e Campina?*". Assim, para que o Governo se convença da necessidade urgente de executar, dentre outras, a citada medida, o jornal invoca "*o poderoso concurso de toda a imprensa parahybana*"<sup>27</sup>.

E quando se trata de procurar solução imediata para o problema da seca, como naquele outubro de 1888, o jornal tem a receita: "*só o prolongamento da estrada de ferro poderia nos oferecer algum alívio; era um beneficio que receberia a província e uma fonte de trabalho para os famintos e desvalidos*". Logo, a estrada de ferro, enquanto única "*esperança*" para os "*aflitos*", é encarada, pelo citado órgão de imprensa, como uma "*verdade*" que ele repete "*sem cessar*"<sup>28</sup>.

Nos quase 3 anos em que vem a público – de setembro de 1888, data do primeiro exemplar<sup>29</sup>, até 6 de maio de 1891, data em que é empastelado por adversários

<sup>26</sup> Cf. "A secca imminente" (editorial). In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 12 de outubro de 1888, p. 1.

<sup>27</sup> Cf. "A imprensa da capital" (editorial). In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 17 de maio de 1889, p. 1.

<sup>28</sup> Cf. "A secca" (editorial). In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 17 de outubro de 1888, p. 1.

<sup>29</sup> Cf. *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, ano I, num. 1, 1 de setembro de 1888.

políticos<sup>30</sup> - o jornal luta exaustivamente para a consecução do propalado “benefício”. Irineu Joffily, seu diretor e proprietário e também principal redator, em nenhum momento abre mão do esperado “melhoramento” na cidade de Campina Grande. E mesmo tendo falecido em 1902 sem vê-lo concretizado, sem dúvida contribui, seja como deputado provincial seja como jornalista<sup>31</sup>, para alimentar o sonho dos campinenses de um dia poderem contar com a decantada locomotiva.

Finalmente chega esse dia. Mas até lá, muito verbo e muita tinta ainda seriam consumidos nas casas parlamentares e na imprensa nos anos subsequentes à campanha implementada pela Gazeta do Sertão. Diferente dos areienses, que jamais concretizam o sonho de ver o trem de ferro subindo a serra em direção à sua cidade, os campinenses finalmente podem festejar o grande dia, fato ocorrido em outubro de 1907. É uma espera longa, mas finalmente o sonho faz-se realidade.

Definitivamente incorporado ao imaginário de cada localidade, conforme vimos nos dois exemplos acima, o sonho de um dia poder contar com uma estrada de ferro é duradouro. Passam-se décadas e o sonho não morre. Assim é que, quase um século após a realização das primeiras inaugurações ferroviárias ocorridas no Brasil, respectivamente no Rio de Janeiro e no Recife, as viagens inaugurais continuam despertando o interesse de todos, como a que ocorre na cidade de Juazeirinho, no cariri paraibano. Fazendo-se presente no dia do trem inaugural, numa tarde de janeiro de 1957, um cronista registra tudo. Ele está no trem quando o “bicho”, deixando Campina Grande, *“apitou para o povo sair da linha, e partir bufando, com aquele bufo tão característico dos trens do Nordeste”*, para chegar, um pouco antes das 15 horas, *“debaixo de foguetões, vivas e música à estação terminal, que é Juazeirinho”*<sup>32</sup>. E o cronista acompanha com vivo interesse o grande acontecimento: *“Um delírio! Música, palmas, discursos! E enquanto os foguetes pipocavam no ar, o povo saltava*

<sup>30</sup> Cf. JOFFILY, José. *Entre a Monarquia e a República: idéias e lutas de Irineu Joffily*. Rio de Janeiro: Kosmos Editora, 1982, p. 140.

<sup>31</sup> Consta que a luta de Irineu Joffily em prol da estrada de ferro em Campina Grande é bem anterior à campanha que leva a efeito na Gazeta do Sertão, jornal de sua propriedade. É que essa luta teria começado ainda nos anos 1870, através de sua ação parlamentar e de múltiplos artigos publicados na imprensa paraibana (Cf. JOFFILY, José. Op. Cit., p. 132).

<sup>32</sup> Cf. PIMENTEL, Cristino. “O trem partiu afinal”. In *Pedaços da história de Campina Grande*. Campina Grande: Livraria Pedrosa, 1958, p. 107.

*de contente na terra firme. E via-se a alegria estampada em cada rosto, e o entusiasmo saindo de cada peito. Estava, em parte, salvo o cariri. O trem chegou*<sup>33</sup>.

E o espetáculo não se restringe à estação terminal de Juazeirinho. O “viva o trem”! “Viva o trem” é uma constante durante todo o trajeto. “*Puxinanã, Pocinhos, Soledade, Juazeirinho vibraram e sentiram-se como os salvados da ‘cortina de ferro’* [estaria o cronista pensando na experiência húngara ocorrida no período?]. *Velhos, moços, senhoras, mocinhas, acorreram às estações para saudar com entusiasmo a chegada do ‘vapor’*”. Também não se restringe ao ambiente festivo das estações, pois o trem é saudado à medida que passa, isto nos “*campos, fazendas, á beira dos caminhos*”. Erguendo os braços ou “*fazendo das mãos bandeiras*”, todos o saudam. É que, por onde passa esse trem, passa a “*esperança*”<sup>34</sup>.

E toda essa explosão de entusiasmo se explica facilmente. Trata-se “*de ver realizada uma aspiração de meio século*”<sup>35</sup>. Dai a “*matutada*” ter prorrrompido em “*vozes de alegria*” quando da chegada daquele “*animal enorme*”, com seus vagões “*lotado de gente*”, na estação de Juazeirinho. Na visão do cronista, trata-se de um entusiasmo esperado, pois “*quem mora por essas bandas, e viaja por essas terras pedregosas e espinhentas, torradas pelo sol das secas constantes, (...) agora confia, e tem certeza de que duas linhas de aço estiradas na terra estão ao seu alcance e ao seu serviço, na hora exata, no momento exato da sua necessidade*”. Com o trem, o caririzeiro não se “*cansará mais na estrada*”, não mais ficará “*esperando os caminhões que devem vir ou não virão*”. Isto porque “*o trem é certo. O trem é matemático. Há uma estação, onde a gente espera e de onde seguirá para um destino em busca da vida ou da morte*”<sup>36</sup>.

Se uma inauguração de trem, em plena década de 1950, pode ser pintada com essas cores – haja vista que muitos conhecem o trem, pois o mesmo já circula em inúmeras outras cidades do Estado, sem falar que já se convive com o automóvel (ônibus, caminhão, etc) -, o que dizer das inaugurações de trem um pouco mais recuadas no passado, numa época

<sup>33</sup> Cf. Idem.

<sup>34</sup> Cf. Idem, p. 109.

<sup>35</sup> De fato, trata-se de uma aspiração antiga, pois desde que o trem chegara em Campina Grande, em 1907, que ele é esperado ali no cariri. E mesmo antes, quando o trem para Campina Grande não passa de uma promessa, já existe estudos para prolongar os trilhos até a vila de Batalhão (hoje Taperoá), que fica na parte do cariri onde está localizada Juazeirinho. Tais estudos são confirmados pelo autor da coluna intitulada “Cá e lá”, que se assina com o pseudônimo “Índio Cariri”, semanalmente publicada na *Gazeta do Sertão*. Ver as edições de 26 de dezembro de 1890, p. 3; 9 de janeiro de 1891, pp. 1 e 2; e 17 de abril de 1891, p. 1.

<sup>36</sup> Cf. PIMENTEL, Cristino. Op. Cit., p. 108.

em que o automóvel não existe ou existe em pequena quantidade no Brasil ou em algumas de suas regiões? Enfim, com que cores não são pintadas as inaugurações de trem no momento em que constitui uma novidade para todo mundo, enquanto transporte pioneiro da mecânica moderna?

No momento em que a meninada de Juazeirinho sai “*correndo a gritar: viva o trem! Viva o trem*”, o cronista citado rememora uma inauguração de trem ocorrida no seu tempo de menino: “*nesse momento (...), eu me transportei ao palco da minha infância, quando o vapor chegou a Campina (...). Houve música, e vivas ao gringo* [referência a Cristiano Lauritzen], *a quem se devia aquela iniciativa*”<sup>37</sup>. De fato, na inauguração do trem em Campina Grande são muitos os “*vivas ao gringo*”, o prefeito da terra. Na ocasião, uma quarta-feira, 02 de outubro de 1907, milhares de pessoas marcam presença no grande acontecimento, cujo registro fotográfico<sup>38</sup> (foto 11) mostra que uma verdadeira multidão, composta por homens, mulheres e crianças, com os trajes típicos da época, aglomera-se na plataforma da estação para esperar o trem inaugural. É o que veremos a seguir.

Algo inusitado está para acontecer naquele outubro de 1907, a inauguração de um trem de ferro. Ao longo de todo o percurso, 82 quilômetros de trilhos ligando as cidades paraibanas de Itabaiana e Campina Grande, centenas e/ou milhares de espectadores aguardam ansiosos o grandioso espetáculo. Em cada estação é enorme a expectativa em torno desse trem inaugural. Nele, um passageiro em particular chama a atenção. Trata-se de um repórter do Diário de Pernambuco, especialmente enviado pelo jornal para fazer a cobertura do evento, da qual resulta uma longa matéria que aquele jornal publica, sob a forma de editorial, intitulada simplesmente **O Ramal de Campina Grande**. Exatamente por ter sido publicada sob a forma de editorial, o autor da matéria se mantém anônimo, mas seu conteúdo é todo baseado nas notas de viagem desse desconhecido personagem. Tanto é assim que, após rápido preâmbulo, o jornal abre aspas para inserir o conteúdo dessas notas de viagem.

De maneira que as imagens sobre esse trem inaugural, aqui retratadas, estão baseadas nessas notas de viagem, escritas por um espectador bastante atento. É através dessas

---

<sup>37</sup> Cf. Idem, pp. 108-109.

<sup>38</sup> A foto que retrata essa inauguração, hoje ampliada no Museu do Trem no Recife e também no Museu Histórico de Campina Grande, constitui um emblema para os que percebem as inaugurações de estrada de ferro como espetáculos da mecânica moderna. Até porque, é um dos poucos registros iconográficos sobre o assunto relativo ao período em toda a região.

notas que convido o leitor a embarcar no trem “maria-fumaça” que faz a viagem inaugural do ramal de Campina Grande. Esse mesmo trem que atrasa aproximadamente 3 horas em relação ao prazo inicialmente previsto para chegar ao seu destino, mas que é ansiosamente aguardado por milhares de campinenses.

Uma dessas imagens está expressa sob a forma de uma reclamação dirigida à superintendência da Great Western, a empresa responsável pela construção do ramal. É que o jornalista pernambucano fica indignado com o que ele chama de descuido dos seus diretores, que ao invés de proporcionarem uma viagem confortável aos que embarcam naquele trem inaugural – entre os quais encontram-se pessoas “conceituadíssimas” dos Estados de Pernambuco e Paraíba -, “fazendo correr um comboio decente com carros luxuosos até e locomotiva boa, deixaram-nos um limitado número de vagões, insuficiente ao regular número de passageiros, e mais puxado por u’a machina velha, intrafegável mesmo...”. Mas a reclamação tem razão de ser, segundo o referido jornalista, exatamente pela importância do evento, com seu nítido caráter de espetáculo: “(...) em se tratando da inauguração de uma linha importante (...), grande seria o número de excursionistas desejosos de conhecer os seus progressos e apreciar o bonito espetáculo que sempre se apresenta ao espirito observador quando se procura vencer centenas e mais centenas de kilometros desconhecidos e pela primeira vez cortados por uma estrada de ferro”<sup>39</sup>.

Mas se essa viagem inaugural é encarada pelo jornalista como um verdadeiro martírio, haja vista ter sido feita em um trem puxado por uma locomotiva “quase imprestável” e cujos carros não oferecem nenhum conforto às “conceituadíssimas” pessoas ali presentes, a proporcionar “cinco e enfadonhas horas em uma viagem de estrada de ferro”<sup>40</sup>, nada disto inibe o caráter de espetáculo em torno dessa viagem inaugural. Até porque, como ele mesmo nos informa, uma verdadeira multidão se aglomera nas estações por onde o comboio passa, multidão que não esconde sua admiração para com a novidade. Em Lauro Muller, por exemplo, o jornalista pernambucano registra, em suas notas de viagem, que o lugar – “ponto de parada, destinado mais à provisão d’água às locomotivas” – se “apinhava de populares”,

<sup>39</sup> Cf. “O Ramal de Campina Grande” (editorial). In *Diário de Pernambuco*, Recife, 6 de outubro de 1907, p. 2.

<sup>40</sup> Cf. *Idem*.

vindos do povoado Guarita para contemplar o movimento do trem, que parte em meio à *“balbúrdia alegre daquela centena de populares”*<sup>41</sup>.

De Lauro Muller o trem parte para Mogeiro, onde teria ocorrido idêntica movimentação, com a *“plataforma da estação cheia de matutos”*, cujo *“desejo ardente de conhecer um vapor de terra”* faz com que provoquem um *“rebuliço ensurdecedor”*. Postados no calçamento da gare, ficam a contemplar o trem, *“boquiabertos”*, embora olhem *“com uma certa desconfiança para o interior dos carros, vendo ali passageiros amontoados sobre outros, e uns sentados nas próprias maletas de viagem, maldizendo a hora de viagem, o cansaço da mesma”*<sup>42</sup>.

Assim, o jornalista pernambucano dá a entender que não compreende o porquê de tanto regozijo diante daquele velho trem. Por que aquele *“rebuliço ensurdecedor”* na estação de Mogeiro? O certo, porém, é que os *“matutos”* estão lá no dia do trem inaugural, ali comparecendo para comemorar a chegada desse decantado instrumento de progresso, indiferentes pois ao desconforto daqueles *“conceituadíssimos”* passageiros e ao estado pouco promissor da máquina e, claro, mais indiferentes ainda a quem não entende sua admiração pelo trem.

Continuando o trem a subir a serra da Borborema, mais duas paradas estão previstas antes de chegar a Campina Grande: uma na vila de Ingá outra em Galante. Na estação de Ingá, distante 2 quilômetros da vila, *“ainda o movimento das duas primeiras: grupos e mais grupos de pessoas em admiração ao trem”*. Partindo para Galante (na época simples ponto de apoio para a locomotiva se abastecer de água, sem qualquer povoação; hoje distrito de Campina Grande), cujo percurso envolve a parte mais íngreme na subida da serra, aquela velha locomotiva só a muito custo vence o obstáculo. E eis que de repente, em meio às serras, a locomotiva para por completo. Ora, como paira no ar o medo de um possível ataque do cangaceiro Antonio Silvino e seu bando, o qual teria jurado que o trem inaugural não correria naquele dia, os passageiros ficam bastante assustados. Mas o medo é infundado. A péssima locomotiva, de acordo com o inconformado jornalista, teria parado tão-somente para *“utilizar d’água do seu tender, pois o vidrinho marcador assim reclamava”*<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Cf. Idem.

<sup>42</sup> Cf. Idem.

<sup>43</sup> Cf. Idem.

Uma vez em Galante, onde o trem mais uma vez se atrasa porque a *“estragada machina necessitava de mais agua”*, finalmente o comboio parte para o ponto terminal, sendo difícil descrever, de acordo o citado jornalista, a parada do comboio em Campina Grande: *“a hora adiantada em que chegamos, 8 30 da noite, com atraso de tres horas aproximadas, o cansaço da enfadonha viagem não nos permitiam indagar ante aquela incalculavel multidão, os motivos de sua estada ali, a sua admiração ao trem, uma coisa tão velha e tão aborrecida para nós outros da cidade, quão novidade e ambicionada pelo povaréo do matto”*<sup>44</sup>

Estereótipos ou reclamações à parte – fruto da auto-imagem que o observador recifense constrói ao se apresentar como alguém que fica pasmo com o comportamento do *“povaréo do matto”* ao recepcionar aquela locomotiva, uma *“coisa tão velha e tão aborrecida”* para ele, homem da cidade grande -, o que conta aqui é a espetacular recepção com que é saudado o trem inaugural em cada uma estações por onde passa, como aquela de Campina Grande. Em que pese a hora adiantada, em que pese o atraso referido, aquela *“incalculável multidão”* ainda lota as dependências da estação. Por isto, só aos empurrões os *“excursionistas”* conseguem se livrar da *“onda popular”*, para que pudessem *“respirar”* um pouco num dos departamentos da estação, sendo o interlocutor do grupo informado por um dos funcionários da empresa ferroviária: *“Ah! O Senhor não viu nada (...). À hora do trem, 5 e 40 minutos da tarde, impossivel era o transito na estação. Foi calculado em 4 mil pessoas o numero aqui existente”*<sup>45</sup>.

Preocupado, pois, com o seu próprio bem-estar, o jornalista pernambucano não tem sensibilidade para perceber a dimensão simbólica das comemorações em torno daquele trem inaugural. Talvez por ser do Recife, paisagem urbana que convive há décadas com a locomotiva, algo já banalizado no cotidiano local naquele começo do século XX, não percebe que mesmo uma velha locomotiva é capaz de proporcionar um enorme espetáculo. Pelo interior afora, como em Campina Grande no começo do século XX, o que importa, naquele momento solene, não é o estado específico da máquina que serve de guia ao trem inaugural, mas o que ela representa enquanto símbolo de novos tempos, conforme incorporado ao imaginário local ao longo dos anos. Com isto, a interrogação parece pertinente: o evento

---

<sup>44</sup> Cf. Idem.

<sup>45</sup> Cf. Idem.

comemorativo teria sido menos espetacular na cidade de Campina Grande, por que o comboio não comporta carros confortáveis e uma locomotiva nova? A resposta é negativa.

Não obstante o atraso de horas, conforme notificado acima, a maioria dos presentes não arreda pé estação: com o olhar fixo no horizonte, por nada deste mundo perderia o espetáculo proporcionado pela chegada da grande **novidade**. O sonho, alimentado durante décadas, torna-se realidade. O grande momento aproxima-se. E para lhe fazer jus, a ele está sendo consagrada toda aquela festa pública, com os ingredientes a que já fiz alusão, fogos de artifício, banda de música e os muito “vivas”, “vivas” ao gringo (o prefeito Cristiano Lauritzen) e “viva o trem”! E, claro, o maior de todos os “ingredientes”, o espetáculo proporcionado por aquela “maravilha” da mecânica moderna.

## **2. As estações na paisagem circundante: novos ritmos, novas sociabilidades/sensibilidades**

A primeira constatação a fazer é que o trem imprime um novo ritmo de vida no cotidiano dos lugares por onde passa, em particular nas cidades, vilas ou núcleos rurais marcados pela existência de estações ferroviárias, contribuindo para essas tenham se tornado uma espécie de passeio público ou um local extremamente atraente, um ambiente de intensa sociabilidade.

É importante considerar que refiro-me a estações relativamente pequenas, contendo em sua maioria um único piso e poucas dependências, além de um pequeno salão de espera. Nada comparável às grandes estações da Europa e Estados Unidos, construídas em sua maioria do Século XIX. Algumas delas maiores do que catedrais e palácios, que pelo seu gigantismo provocam uma “*impressão extraordinária*”, pois tiram “*nosso fôlego*” e “*acachapam*” nossa percepção, excedendo a “*escala humana*”<sup>46</sup>. Por assim dizer, elas funcionam como símbolos maiores da nova ordem burguesa, sinalizando seu poder material sobre os períodos históricos antecedentes. Basta considerar, a título de exemplo, aquela “*sonora e trepidante*” estação da Companhia do Oeste na Paris do Segundo Império, cujos rumores, marcados por “*apitos, choques de chapas giratórias, reboar de trovoada,*

---

<sup>46</sup>Trechos de uma conferência intitulada “As Ferrovias e a Paisagem: o Trem como Grande Espetáculo”, proferida por Nicolau Sevckenko em 06 de novembro de 1995, conferência que constou da programação do Seminário *A Cidade e o Trem*, promovido pelo Arte/Cidade em São Paulo.

*trepidações súbitas, semelhantes a terremotos*”, chegam a sacudir os móveis de um apartamento próximo. Estação que, pela “*massa confusa dos vagões e locomotivas, que abarrotam os trilhos*”, e pelo incessante vai e vem dos trens que chegam e partem a todo momento, comunicando Paris com diversas partes do país, oferece um espetáculo capaz de tomar conta até mesmo dos funcionários da empresa, como aquele que trabalha na estação do Havre (cidade portuária) e que é envolvido por tal espetáculo sempre que vem à capital francesa<sup>47</sup>.

Tampouco refiro-me às grandes estações de trem do Brasil, a exemplo da Estação da Luz (foto 12), cujas torres, vistas de uma rua lateral, nos faz lembrar uma velha catedral do Séc. XIX, em que pese o destaque de sua fachada moderna, à base de ferro e vidro, contrastando com o aspecto pouco maleável de sua arquitetura quando divisada a partir das referidas torres. Aliás, contraste que se acentua radicalmente à medida que se penetra em suas dependências, pois o ferro e o vidro são exatamente os materiais que predominam de forma absoluta em sua arquitetura interior, a encantar as inúmeras gerações que por ali transitaram, incluindo os forasteiros atraídos à capital paulista. No caso, os que são atraídos em viagens de negócios, a passeio ou para aí fixar resistência.

Para mencionar mais um exemplo, também não refiro-me a estações do porte da de Belo Horizonte, toda construída em estilo neoclássico (fotos 13 e 14), de enorme beleza plástica, com destaque para os arcos de coluna em sua arquitetura interior, cujas abóbadas são artisticamente trabalhadas, o mesmo acontecendo com o ferro. Ou ainda, a Central do Brasil, em que o tradicional e o moderno se misturam em seu gigantismo. Tampouco refiro-me às grandes estações do Norte, a exemplo da estação central de Recife ou da estação central da estrada de ferro de Baturité em Fortaleza. Esta última, por exemplo, chama a atenção tanto por seu estilo arquitetônico quanto pelo tamanho da área edificada, aspectos que podem ser vislumbrados, de um lado, através de registro iconográfico (foto 15), e, do outro, por via de certa descrição de quem a conhece de perto no final do século XIX. Seguindo de perto essa descrição, toma-se conhecimento de detalhes importantes, a exemplo da data em que é

---

<sup>47</sup> ZOLA, Émile. *A besta humana*, Tradução de Marina Guaspari. Rio de Janeiro: Ediouro, s/d, pp. 11 e 73. É importante observar que o texto de *A besta humana*, na tradução acima, em nenhum momento faz referência ao nome da mencionada estação, sendo ali referida apenas com a designação de estação da Companhia do Oeste. Todavia, uma fonte não duvida em tomá-la como a famosa “*Gare Saint Lazare*”, com sua arquitetura à base de

concluída (9 de julho de 1880), do seu estilo arquitetônico (o dórico-romano) e do conjunto de sua dependências, assim discriminado: “*um vestibulo, uma agência, uma sala para o telégrafo, uma para a bagagem, um salão de 1.ª classe, um dito de 2.ª, mais uma sala e uma dita para o correio*”. Além desse primeiro conjunto arquitetônico, há um salão em anexo, “*onde encostam trens de passageiros*”, medindo 91 metros de comprimento e 12 de largura. Por último, são em número de 4 os armazéns construídos ali próximas (3 para o atendimento às importações de 1 às exportações), com uma área total de 2.238 metros quadrados<sup>48</sup>. Somese tudo isto e facilmente se terá uma idéia do porte de uma das grandes estações ferroviárias do Norte.

Entretanto, embora não haja termo de comparação entre tais estações e as pequenas estações de vilas ou cidades do interior do Norte, seja do ponto de vista arquitetônico ou do gigantismo próprio das primeiras, o fato é que as pequenas estações ferroviárias nortistas não são menos acanhadas quando consideradas em sua condição de passeios públicos ou ambientes de intensa sociabilidade para os padrões locais<sup>49</sup>.

Na cidade paraibana de Itabaiana, por exemplo, a estação da Great Western, companhia inglesa, é inaugurada em 1901, tornando-se de imediato o lugar mais atraente da cidade. Nas memórias redigidas por um de seus antigos habitantes, que lá reside no começo do século XX, temos: “*a estação, com a chegada e saída dos trens, tornou-se o principal ponto de encontro dos cidadãos. As famílias se comunicavam, os comerciantes transacionavam, jovens namoravam, os políticos se entendiam*”. Os trens, então, são um espetáculo à parte, que ali “*chegavam apitando e apitando partiam*”. Espetáculo com um público garantido: “*iam vê-los os que levaram alguém a embarcar, os que não iam levar ninguém, mas, esperavam amigos e familiares. Iam vê-los, ainda, os que, nada tendo a fazer, contentavam-se, tão-*

---

ferro e vidro (Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*, Porto Alegre: Editora Universitária / UFRS, 1999. p. 199).

<sup>48</sup>MENESES, Antônio Bezerra de. *Descrição da cidade de Fortaleza*. Introdução e notas de Raimundo Girão. Fortaleza: Casa da Cultura José de Alencar, 1992. p. 58 (Obs.: texto originariamente publicado na Revista do Instituto Histórico do Ceará. N.º 9, 1895. pp. 118-290).

<sup>49</sup>Para Gilberto Freyre, se é um fato que as estações de trem se constituem enquanto uma “*marca do complexo ferroviário sobre a face da paisagem brasileira*”, deve-se ressaltar que isto tem a ver não só com “*a estação metropolitana ou central mais ou menos pretensiosa*”. Para ele, essa marca tem a ver também com “*a estaçãozinha quase perdida no matagal, nos campos, em terras de engenhos e fazendas perto de cidades do interior*” (Cf. FREYRE, Gilberto. *Inglese no Brasil*. Op. Cit. p. 82).

somente, em vê-los passar, com as janelinhas cheias de passageiros”<sup>50</sup>. Até porque, no começo do século XX, segundo certa representação, o trem constitui, para Itabaiana e a maioria das cidades da região, a única forma de contato com o mundo exterior. “*ir à estação, ver a passagem do trem, era quase como ir ao estrangeiro, porque por aí passavam as únicas novidades que nos eram dadas a apreciar*”<sup>51</sup>.

Também em Campina Grande, outra cidade paraibana, ocorre fenômeno idêntico. Inaugurada em outubro de 1907, sua estação ferroviária torna-se de imediato o principal ponto de encontro dos campinenses. Na crônica intitulada **Perfis Femininos**, publicada no jornal o 15 de novembro, o autor traça o perfil da jovem F.V., mostrando, dentre outras coisas, o local que ela escolhe para passear: “*em companhia de suas amigas vae sempre à estação da Great Western e retorna sempre que a tarde morre*”<sup>52</sup>. Como F.V. e suas amigas, muitos campinenses fazem esse passeio à estação nos fins de tarde, pois salvo um ou outro contratempo, cotidianamente chega à cidade o trem das 6:10. Assim, não deixa de ser sintomático esse “*retorna logo que a tarde morre*”.

É que todos são atraídos à estação nos horários de chegada e partida dos trens, a exemplo do autor da crônica intitulada **Na Estação**, na qual afirma ter o “*hábito de assistir todas as chegadas dos trens*”, tal como naquela tarde em que, “*como de costume, ali chegando*”, começa a passear entre os presentes, até encontrar aquele personagem de “*vista espantada*”, como quem espera a “*aparição de um phantasma*”. Trata-se da figura cômica do “*assustado*” José Miquilina, aparecendo, na visão estereotipada do cronista, como um “*rude*” sertanejo que não conhece o trem de ferro e que sai em disparada carreira no momento em que a locomotiva apita na estação, não sem antes ter servido de gozação à “*canalha*” ali presente, que lhe teria dado uma “*solene vaia*”<sup>53</sup>. Jocosidade, exagero, invenção do cronista? É o que parece. Mas a idéia da estação como passeio público ou como espaço de sociabilidade recebe aqui confirmação.

E em certo dia de janeiro de 1909, em que o trem não chega às 6:10 da tarde como de costume e sim às 8:00 da noite, o atraso não impede que certo cronista campinense note “*muitas famílias na gare*”, que ali não permanecem por mais tempo, “*apesar dos salões*

<sup>50</sup> MAIA, Sabiniano. Op. Cit., p. 148.

<sup>51</sup> Cf. Carta de Arthur Coelho a Osias Gomes, de 03 de novembro de 1959. Apud. Idem.

<sup>52</sup> Cf. SILVIO. “Perfis femininos”. In *O 15 de novembro*, Campina Grande, 29 de novembro de 1908. p. 1.

de espera estarem bem iluminados”, pela falta de respeito tanto da “garotagem como das mulheres de vida fácil”<sup>54</sup>.

Avaliando o tamanho da cidade em função do movimento de sua estação ferroviária (distantes mais de um quilômetro uma da outra), certo cronista de capital paraibana registra, em suas notas de viagem a Campina, que ao saltar do trem “a estação regurgita de gente e o viajante, ávido de impressões, vê, em Campina Grande, uma cidade em que o progresso marcha admiravelmente”<sup>55</sup>.

Essas imagens, como se percebe, indicam com que cores os letrados pintam suas representações da estação de trem de Campina Grande. No conjunto, se sobressai a idéia de que ela se constitui em um amplo espaço de sociabilidade, um autêntico passeio público, a atrair pessoas de todos os níveis sociais, os que vão tratar de negócios, os que ali comparecem para esperar parentes e/ou amigos ou para se despedir dos que partem, os jovens do lugar, como a jovem F. V. e suas amigas, o cronista da terra, a “garotagem” ou “mulheres de vida fácil”, que faltam com o devido “respeito” às famílias locais etc. Enfim, um lugar atraente, alegre, onde todos se comunicam..

Informações sobre a cidade paraibana de Guarabira – vila de Independência na época em que é contemplada por estrada de ferro (1884) – dão conta de que ali a estação ferroviária transforma-se no principal ponto de encontro dos guarabirenses, um autêntico passeio público (foto 16). Em que pese seu aspecto acanhado, motivo de reclamação de um jornal local publicado nos anos de 1920, é para ela que se dirigem os passeantes locais. Mesmo deixando a desejar quanto ao seu “asseio”, isto para não falar que é “construída em estilo desusado e feio”, sendo “baixa, muito estreita, muito mal dividida” e com o agravante de que não conta com um “salão de espera”, ainda assim é o lugar preferido dos passeantes, especialmente nas tardes de Domingo, ocasião em que “invariavelmente, afluem à estação senhorinhas, senhoras, cavalheiros e rapazes a fim de assistirem à chegada dos trens de Natal e Parahyba – único passeio proporcionado à família guarabirenses”<sup>56</sup>.

<sup>53</sup>Cf. GOMES, Lino. “Na estação” (crônica). In *Jornal O Campina Grande*, 07 de fevereiro de 1909. p. 2.

<sup>54</sup>Cf. BARBA AZUL (Pseudônimo). “Por cima de tudo” (coluna). In *Jornal O Campina Grande*, 31 de janeiro de 1909. pp. 3-4.

<sup>55</sup>LINS, Arsenio, “Viagem a Campina Grande”. In *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 06 de julho de 1917. p. 1.

<sup>56</sup>Cf. CASSIO. “Cousas de nossa terra”. In *A luz*, Guarabira, 03 de abril de 1920. p. 2

Também em Antenor Navarro<sup>57</sup>, considerada a primeira localidade do sertão paraibano a contar com estrada de ferro, cuja inauguração, ligando-a à capital do Ceará, ocorre em 1922<sup>58</sup> –, a estação local torna-se um passeio público por excelência. Alguém que a conhece de perto recorda: *“a passagem do trem dava a Antenor Navarro um aspecto festivo com a movimentação de passageiros e curiosos que iam até a estação para verificar quem chegava e quem saía da cidade. Os passageiros em trânsito permaneciam nas imediações da estação, pela pracinha, ou procuravam as pensões de Donana Bode ou Chico Crente para as suas refeições. Rapazes e moças da localidade, enquanto o trem ia e voltava de Cajazeiras, ficavam a conversar com os passageiros na tentativa de rever alguns conhecidos ou flertar com os transeuntes que, logo depois, tomavam o trem e saíam a acenar adeuses na retomada do seu percurso”*<sup>59</sup>.

O fato é que esse clima festivo, com maior ou menor intensidade, repete-se cotidianamente nas várias estações ferroviárias, isto por ocasião da chegada e/ou partida dos trens. Até mesmo nas estações instaladas em pleno meio rural o clima festivo se repete.

O Engenho Maçangana, de propriedade do Sr. Cazuzza Trombone, localizado próximo à divisa Paraíba/Pernambuco, é um entroncamento ferroviário, em cuja estação cruzam-se os trens com destino aos dois Estados acima. Um escritor paraibano registra, em suas memórias do tempo de menino, uma visita feita a esse engenho. *“Corríamos todos do engenho Maçangana para ver às portas da casa grande, os horários do Recife e da Parahyba [atual João Pessoa] (...). O importante em Maçangana era o trem. A mulher do feitor Felismino mandava vender laranjas e limas na estação. Vinham de longe mendigos para o instante das partidas. No momento das manobras, o lugarejo se enchia de gente”*<sup>60</sup>.

De modo que os trens provenientes do Recife e da capital paraibana, constituem um espetáculo à parte ali no engenho Maçangana. Fica subentendido, pois, que Maçangana é um engenho como outro qualquer não fosse sua condição de entroncamento ferroviário, a atrair os que fazem da estação um meio de vida (vendedores, mendigos...) ou simples curiosos.

<sup>57</sup> Até o início dos anos 1930 essa cidade chama-se São João do Rio do Peixe, então substituído por Antenor Navarro, que perdura até período recente, quando tem o antigo nome restaurado (Cf. LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do Tempo* (memórias). João Pessoa: Edições Empório dos Tempos, 2000, p. 179).

<sup>58</sup> Cf. “A primeira locomotiva que penetra o alto sertão” (editorial). In *A Imprensa*, Parahyba, 07 de junho de 1922, p. 179.

<sup>59</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. *Op. Cit.*, p. 179.

<sup>60</sup> REGO, José Lins do. *Meus verdes anos* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1956. p. 231.

Em relação a estes, é clara a insinuação de que as manobras dos trens torna-se algo espetacular, com o lugar a se encher de gente para presenteá-las.

Se o importante em Maçangana é o trem não o é menos em Pureza, cuja estação, inaugurada em janeiro de 1883, localiza-se no quilômetro 107 da estrada de ferro que parte do Recife com destino à Paraíba, a uma distância de pouco mais de 30 quilômetros da divisa com esta última<sup>61</sup>. Cenário de um romance de José Lins do Rego, onde se desenrola toda a trama, a estação de Pureza é ali representada como pertencente a um lugar “*ermo*”, “*esquisito*”, “*longe de tudo*”, um verdadeiro “*oco-do-mundo*”, mas um lugar que muda totalmente quando da permanência dos trens em sua pequena estação, rompendo seu silêncio e sua tranqüilidade, “*O trem apitava. O agulheiro botava a bandeira azul. E pureza quebrava o seu silêncio por quinze minutos. Saltava gente na estação (...) e tudo mudava em Pureza. Era agora outro lugar. A máquina chiava tomando água, um rebuliço de gente, muita fala. Com pouco mais ouvia-se o sinal de partida dado pelo chefe de boné com letras douradas [as iniciais G.W.B.R.], depois o apito fino do condutor, o apito grosso da máquina, e o horário partia*”<sup>62</sup>.

De maneira que naquele “*esquisito*” só mesmo os trens diários para quebrar-lhe a rotina. Na verdade, a cena descrita repete-se duas vezes ao dia, às nove da manhã e às duas da tarde, com os trens dando vida ao lugar, vivendo seus quinze minutos de intensa agitação. É que o trem é representado, ao longo de toda a narrativa, como a seiva do lugar. Uma vez ouvido o apito da máquina, anunciando sua chegada, “*todos se preparavam para receber o horário*”. Com isto, “*Pureza entrava em agitação de cidade*”<sup>63</sup>.

Localizada no engenho Gameleira, na pequena “*nesga de terra*” cedida pelo coronel Joca, a estação de Pureza parece partilhar, sem os trens, da tristeza do lugar, “*do silêncio de igreja deserta*” próprio da mata ali existente<sup>64</sup>. Contudo, Pureza agita-se tal qual uma cidade nos momentos de permanência dos trens. Além do agulheiro e do chefe da estação nos seus postos de sempre, muita gente é atraída à estação. O cego Ladislau, com sua rebeca, a pedir esmolas; os proprietários da terra da região, a exemplo do coronel Joca, do Gameleira; D. Francisquinha (a mulher do chefe da estação) com o seu tabuleiro de café, atendendo aos

<sup>61</sup>Cf. Apenso X. In Pinto, Estevão. Op. Cit. p. 247.

<sup>62</sup>Cf. REGO, José Lins do. *Pureza* (romance). 10ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1982. pp. 12 e 26.

<sup>63</sup>Cf. Idem. p. 98.

passageiros do trem; as filhas do chefe (Margarida e Maria Paula), que se “*enfeitavam para os horários*”; os carreiros dos engenhos próximos, conduzindo carros de boi com cargas de lã e/ou açúcar; curiosos da povoação próxima (São Miguel), que ali comparecem para assistir a chegada e partida dos trens, como naquele dia em “*que o trem voltou a correr na linha*”, após uma greve de oito dias<sup>65</sup>, dentre outros.

Inúmeras imagens do citado romance reforçam a idéia de que o trem é o que existe de mais importante em Pureza, tornando-se um lugar solitário quando por algum motivo ele não corre na linha. O narrador fica imaginando como seria aquele lugar se passasse um único dia sem que as máquinas aparecessem nos horários de sempre às nove da manhã e às duas da tarde. “*Na sexta-feira santa não corria trem. Devia ser a maior solidão de Pureza, um dia inteiro sem a vida que vinha dos trens*”<sup>66</sup>.

Certo dia, o trem das nove não aparece em Pureza. Com isto, espalha-se a notícia de que os trabalhadores da **Great Western of Brazil Railway** haviam entrado em greve. O narrador lamenta: “*a vida em Pureza mudara completamente com a parada dos trens. Os dias ficaram mais longos. As duas grandes divisões do tempo [marcado pelo trem das nove e das duas] haviam desaparecido. O silêncio não se quebrava mais com os apitos saudosos (...). O dia todo entregue à solidão do lugar*”. Mas no dia em que o trem volta a correr na linha, Pureza se reintegra à vida. Quando às nove horas chega o primeiro trem, todo “*embandeirado, a máquina coberta de folhas de palmeiras*”, Pureza vive um clima de festa. E até o cego Ladislau, que normalmente usa roupas usadas que recebe de um dos coronéis da região, aparece de roupa nova, como se realmente tivesse vindo para uma festa. Isto explica a fala do narrador, que afirma ter ido ver o retorno do trem “*com uma alegria estranha*”. É que após oito dias sem o movimento por ele proporcionado, o narrador sente necessidade de “*ver gente, sentir a humanidade*”. Daí ter ficado a “*olhar para a cara dos passageiros*”<sup>67</sup>(??).

Imagens sem dúvida emblemáticas essas que representam o trem como elemento propulsor da vida, a seiva do lugar. O que seria desse “*oco-do-mundo*” sem o trem de ferro? Um lugar praticamente abandonado no meio do mato, sem vida, triste? Como vimos, um lugar solitário “*sem a vida que vinha dos trens*”. Assim, nos poucos instantes em que as

---

<sup>64</sup>Cf. Idem. p. 16.

<sup>65</sup>Cf. Idem. pp. 19, 25, 39, 46, 74 e 98.

<sup>66</sup>Cf. Idem. p. 42.

máquinas aí param para “beber” água, a estação de Pureza torna-se plena de vida, trazendo “satisfação a todos”, incluindo os que vêm de longe para assistir ao espetáculo da chegada e partida dos trens.

Outras imagens literárias, desta feita em um romance da seca, mostram a força de atração de uma estação de trem. Mocinha, uma jovem retirante da região de Quixadá, ao chegar ao lugar denominado Castro, por lá mesmo fica, não mais seguindo viagem com a sua família (a irmã e o cunhado) até a capital cearense. Motivo de sua permanência no Castro: um emprego na cozinha de Sinhá Eugênia, que fornece café e lanches na estação ferroviária. E ter ficado numa estação de trem parece ter sido sua “perdição”. Sinhá Eugênia, furiosa com o desleixo de Mocinha, reclama: “*essa sem-vergonha, só quer é namorar! Vive de dentes de fora pros homens e não liga prá nada*”. Mas Mocinha pouco se importa com as “descomposturas” da velha. “*Alegre como uma feira*” e “*cheia de gente como uma missa*”, exerce sobre ela uma forte atração, fazendo com que lá permanecesse por “*quase todo o dia*”, às voltas com um verdadeiro enxame “*de guarda-freios, de bagageiros, de passageiros alegres*”<sup>68</sup>.

E quando é despedida por Sinhá Eugênia, que a descompunha porque ela, “*dentro daquele enlevo, cuidava pouco do serviço*”, Mocinha ainda procura trabalho na casa de um bodegueiro da praça, sendo aceita como ama. Todavia, “*seu imã era a estação*”. Por isto, “*mal o trem apitava, ela corria à calçada, e ficava fitando o formigueiro de gente, cheia de nostalgia e de gula, como se tivesse com visgo nos olhos...*”. Até que, meses depois, na plataforma de uma outra estação, a de Baturité, “*uma rapariga magra, suja, esfarrapada – um dos eternos fantasmas da seca – apertava ao colo um embrulho que vagia e choramingava baixinho*”. Era Mocinha, que já feita “*mulher da vida*” e com um filho para criar, vive como uma mendiga na estação de Baturité. E quando interrogada por sua madrinha fazendeira, que se encontra à janela de um trem procedente de Fortaleza, se não pretende voltar ao sertão, Mocinha responde: “*prá que, minha madrinha? Só pra passar mais vergonha? Quem é que vai ter pena de mim? E por este tempo ainda tão ruim, tem lá com que eu sustente a mim e ao meu filho?*” “*E aqui?*”, interroga a madrinha. Mocinha responde: “*Aqui, ainda vou vivendo... Tiro esmola, um ou outro me dá um vintém...*”<sup>69</sup>.

<sup>67</sup> Cf. Idem, pp. 69-70 e 74-75.

<sup>68</sup> Cf. QUEIROZ, Raquel de. *O quinze* (romance). 48ª Ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1991, p. 32.

<sup>69</sup> Cf. Idem. pp. 44, 90 e 91.

Lugar de espetáculo ou atraente passeio público para uns; ambiente transformado em meio de vida para outros, as estações de trem se constituem enquanto espaços simbólicos por onde transitam, cotidianamente, multidões anônimas que, apressadas, seguem seu destino nos trens do horário. E com uma particularidade: independente do porte da estação ou da densidade da multidão em números absolutos, o fenômeno é visível em todas as localidades. Nas pequenas comunidades, então, essa condição de espaços simbólicos parece ainda mais visível, seja por sua condição de único elo de ligação com o mundo exterior, seja ainda por sua condição de espaço que dá vida à localidade em termos de lazer, nas atividades econômicas etc.

Conforme insinuado acima, as multidões são atraídas para as estações de trem independente da experiência urbana relacionada à emergência da cidade grande, moderna. Não só em Londres, Paris ou demais cidades de grande porte, pelo mundo afora, se verifica um enorme corre-corre – em relação ao qual são freqüentes as menções aos chamados acotovelamentos –, nos horários de partida das locomotivas. O enorme fluxo de pessoas, associado à rigidez dos horários, parece ter tornado o fenômeno universal, no sentido de que esse fluxo ocorre também nas estações de pequenas cidades, vilas ou distritos do interior. Algo parecido com o atropelo que teria vitimado a família do Sr. Higinio Mendes na sofrível viagem de trem que empreende, nos anos 1930, entre a cidade de Bom Jardim, em Pernambuco, e Campina Grande, na Paraíba, tendo feito duas baldeações, uma em Floresta dos Leões (hoje Carpina) e outra em Itabaiana. Na primeira baldeação, desembarque e embarque não teriam sido nada fácil. Para começar, *“foi muito difícil sair do vagão com quatro crianças, uma mulher grávida, quatro malas, duas trouxas, uma sacola, um guarda-chuva velho e um monte de gente embarcando ao mesmo tempo, por apenas duas portas estreitas, uma em cada ponta do vagão”*. Uma vez fora do trem, *“com seus pertences amarrotados e amontoados num canto da plataforma da movimentada estação”*, a família está a aguardar o embarque no trem proveniente do Recife com destino à Paraíba, embarque difícil, com os filhos menores *“aos berros, assustados e pisados”*, a esposa *“apavorada”*, o marido *“afobado”*, a família toda só conseguindo entrar naquele vagão de segunda classe *“ao trancos”*. Ademais, vagão nada

confortável e nada higiênico, pois já chegara ali “*apinhado de gente*” e era “*fedorento*” tanto quanto o que os trouxera de Bom Jardim<sup>70</sup>.

É assim na pequena estação de Floresta dos Leões, nos anos 1930, tanto quanto em Paris décadas antes. Nesta última, por exemplo, todos os embarques na Estação do Oeste (Saint Lazare) são marcados por grande quantidade de passageiros ou por verdadeiras “*ondas de povo*”, o mesmo ocorrendo no resto do país. Em Rouem, por exemplo, há “*tamanho atropelo*” na hora do embarque em determinado trem, é tal a multidão, que “*andava-se aos empurrões, numa algazarra tremenda*”. E naquele trem do Havre, com destino a Paris, o mal tempo não impede a enorme demanda de passageiros, “*que vinham chegando aos magotes, embuçados, carregando maletas, no frio terrível da manhã (...)*”<sup>71</sup>

A imagem que prevalece em Zola, através do narrador de **A Besta Humana**, é de que a França do Segundo Império, no tocante aos meios de transportes, é marcada por trens que cruzam o país em todas as direções, sendo Paris o seu epicentro. Trens que atraem multidões anônimas (que embarcam em vagões de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes) em busca de um destino, deixando as plataformas das estações superlotadas na hora do embarque para esse ou aquele lugar.

E na Londres Vitoriana, uma certa personagem, após uma ausência de quase um quarto de século, está pronto para empreender inúmeros passeios que, por ser cego, “*só podiam ser auditivos e olfativos*”. Querendo conhecer a “*nova metrópole*”, bastante mudada após sua ausência, não medirá esforços para conquistar aquela que é a cidade “*mais povoada*” e “*mais industrializada*” em todo o “*mundo civilizado*”, embora seja também a “*mais fétida*”. Tomando a estação Vitória como ponto de partida, ele percorrerá, durante uma semana vários pontos da cidade, de norte a sul e de leste a oeste. E, claro, vários desses pontos chamam a atenção, a começar pela estação Vitória que, “*aberta há pouco tempo*” e contendo aquele “*concentrado agressivo*” próprio da “*atmosfera de Londres*”, “*impõe logo os seus odores acres de fumaça, vapor e fuligem, de metal superaquecido e de multidão heterogênea (...)*”. E no Hyde Park, ao se aproximar da estação de Paddington, percebe que ali a “*multidão é mais densa*”, haja vista os “*odores mais contrastados*”. Também ali, seu apurado olfato detecta o

<sup>70</sup> Cf. MENDES, Manoel. Op. Cit., pp. 27-27.

<sup>71</sup> Cf. ZOLA, Émile. Op. Cit., pp. 24, 47 e 84.

chamado “*perfume da era moderna*”, já antes sentido na estação Vitória, feito de uma “*mistura de carvão*” com “*metal superaquecido*” e “*odores humanos*”<sup>72</sup>.

Mas ao voltar à estação Vitória, após uma semana de “*exploração olfativa*”, o passeante a identifica menos pela sua “*atmosfera esfumaçada*”, que esta é a mesma em “*todas as estações do mundo*”, e mais por certos aromas que só em Londres seriam encontrados, a exemplo do chá quente<sup>73</sup>. Mas o nosso personagem, caso tivesse tido contato com outras experiências urbanas e não fosse privado da visão, talvez pudesse distinguir a maior cidade do mundo por outro motivo, o receio com que seus habitantes se aproximam dos lugares onde há multidão, a exemplo das estações de trem, haja vista o medo de ser roubado. Medo, aliás, que poderia servir de exemplo aos que visitam Londres. Um contemporâneo da era vitoriana é incisivo: “*recomendamos ao estrangeiro estar sempre atento, principalmente à sua bolsa e ao seu relógio, pois Londres formiga de ladrões e escroques incrivelmente hábeis, dos quais os próprios habitantes de Londres só escapam com dificuldade. Essa recomendação deve ser lembrada especialmente ao entrar e sair dos trens e ônibus e em todos os lugares em que houver multidão*”<sup>74</sup>.

Sendo um componente do que hoje intitulamos violência urbana, talvez não existisse nas mesmas proporções nas outras grandes cidades do século XIX. Até porque, nenhuma pode ser equiparada a Londres, nem mesmo Paris, que aparece no imaginário urbano oitocentista como uma espécie de capital mundial, embora menor e menos populosa que a capital inglesa. Neste sentido, se as estações de trem de Londres, Paris ou outras grandes cidades são semelhantes em sua “*atmosfera esfumaçada*”, talvez agora possam ser distinguidas não apenas pelo aroma do chá quente que é próprio de Londres, mas porque esta última já se realiza enquanto experiência metropolitana única naquele momento, onde a simples permanência na via pública ocorre num clima de permanente insegurança.

Mas enquanto espaços marcados por “*atmosfera esfumaçada*” ou espaços frequentados por multidões anônimas, nada distingue as grandes estações de trem da Europa das outras estações pelo mundo afora, a despeito da desproporção entre elas no tocante ao aspecto arquitetônico, dimensões físicas ou quantidade de pessoas em trânsito no dia-a-dia.

---

<sup>72</sup>Cf. LACASSAGNE, Claude-Laurence., e DAVIE, Neil. Luxo, algazarra e mau cheiro. In Charlot, Monica e Marx, Roland (orgs.). Op. Cit., pp. 47-53.

<sup>73</sup>Cf. Idem.

Na região que tomo como objeto de estudo, o Norte do Brasil (o Nordeste atual) entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, as estações ferroviárias, independente das três variáveis acima, surgem no imaginário do trem como espaços que movimentam a vida dos lugares onde estão instaladas. Se um passeio “olfativo” pela cidade de Londres, na era Vitoriana, permite que seu protagonista sinta, pela intensificação dos cheiros, que a vida agita-se ao aproximar-se de uma estação de trem, o mesmo ocorreria aqui caso um personagem cego se dispusesse a empreender uma viagem “olfativa” através de suas inúmeras povoações, vilas ou cidades, independente do tamanho dessas localidades.

Trata-se na, verdade, da intensificação da vida no sentido mais amplo do termo. É que as estações de trem, além de sua condição de passeios públicos, conforme alusões acima, torna-se, em cada localidade, espécies de portas abertas para o mundo. Com isto, novas atividades econômicas ou de serviços são incrementados em torno delas, com a conseqüente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros, são algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade.

Na construção de certa ferrovia inglesa, ligando o subúrbio ao centro de Londres, certas imagens literárias contidas em Charles Dickens, mais precisamente no “*Dombey and San*”, dão o que falar. Primeiro uma imagem que transmite a idéia de caos, como se toda uma parte da cidade tivesse simplesmente ficado de pernas para o ar quando da instalação dos trilhos: “*o primeiro choque de um grande terremoto tinha, justamente nessa época, rasgado todo o bairro, até o centro. Havia sinais de sua trajetória por toda parte. Casas estavam sendo derrubadas; ruas interrompidas; buracos e valas profundas escavadas no chão; enormes montes de terra e lama acumulados; prédios abalados, trêmulos, apoiados em grandes vigas de madeira*”. Mas o caos não para por aí: “*para todos os lados viam-se pontes que não levavam a lugar algum; avenidas completamente intransitáveis; torres de Babel de chaminés amputadas pela metade; casas e abrigos improvisados de madeiras, nos lugares mais improváveis; carcaças de cortiços miseráveis, [...] e formas gigantescas de guindastes, e tripés pairando acima de coisa alguma*”. Para completar o quadro: “*fontes de águas termais e erupções de fogo, que sempre acompanham os terremotos, davam sua*

---

<sup>74</sup>Cf. BAEDKER, Karl. “Londres, 1894”. In Charlot, Mônica e Marx, Roland. Op. Cit., p. 36.

*contribuição à confusão geral. Água fervente silvava e transbordava de pareces dilapidadas, das quais vinham também o brilho e o rugido de línguas de fogo; e montes de cinzas bloqueavam as passagens, alterando completamente os direitos e costumes do bairro*<sup>75</sup>.

E, no entanto, passada a “*confusão geral*”, parece ter valido a pena, para todos os habitantes das áreas atingidas por aquele “*grande terremoto*”, submeter-se, durante algum tempo, aos transtornos descritos. Com a ferrovia, tudo ali fica irreconhecível. A transformação é radical. Dentre outras coisas, porque até “*o lamentável terreno baldio, onde antigamente o lixo era despejado, foi engolido e desapareceu; e em lugar daquela sujeira, viam-se fileiras de armazéns, cheios de produtos nobres e mercadorias dispendiosas*”. E isso não é tudo: “*as velhas ruelas agora fervilhavam de passageiros e veículos de todos os tipos; as ruas novas que antes paravam, desanimadas, na lama e nas marcas das rodas de carroças, formavam agora cidades autônomas, gerando confortos e serviços que pertenciam a elas próprias, jamais experimentados nem sequer concebidos antes de surgirem*”. E tome a cidade a crescer no compasso da locomotiva: “*os esqueletos de casas e inícios de novas avenidas haviam brotado ao longo da ferrovia, com a velocidade do vapor e disparavam em direção ao campo, num trem monstruoso*”<sup>76</sup>.

E em se tratando dos habitantes do bairro mencionado num dos trechos citados, agora não têm mais do que reclamar. Ao contrário, pois estão orgulhosos de contarem com a ferrovia. Até porque, são visíveis, para não dizer radicais, as mudanças provocadas pelo novo meio de transporte. Acompanhemos Dicquens: “*quanto ao bairro que de início relutara em aceitar a ferrovia, ele tornara-se ajuizado e penitente, como o faria qualquer cristão em tais circunstâncias, e agora gabava-se daquela sua parenta próspera e poderosa. Havia tecidos com estampas que imitavam trilhos nas lojas de fanceria, e periódicos ferroviários dos jornaleiros. Havia hotéis, escritórios, pensões ferroviárias; plantas, mapas, vistas, papéis de embrulho, garrafas, caixas de sanduíches e tabelas de horário da ferrovia; pontos de carruagem de aluguel perto da estação ferroviária; ônibus, ruas e prédios para servir a estação ferroviária; frequentadores e parasitas da ferrovia, bem como bajuladores de todos os tipos*”<sup>77</sup>.

<sup>75</sup>Citado em WILLIANS, Raymond. Op. Cit. pp. 224-225.

<sup>76</sup>Citado em Willians, Raymond. Idem. 225.

<sup>77</sup>Citado em WILLIANS, Raymond. Idem.

O impacto provocado pela ferrovia, tal como a que acabamos de ver relativamente à Londres de Dickens, teria sido percebida em diferentes lugares e em diferentes momentos pelo mundo afora, não sendo poucas as imagens ou relatos produzidos a respeito. Em certa vila baiana dos anos 1860, por exemplo, teria sido tal o impacto provocado pelo trem de ferro, isto de acordo com certo relato produzido duas décadas depois, que a maioria de seus habitantes migra para as proximidades da estação, construída a “*meia légua*” (3 quilômetros) dali, edificando uma nova povoação na área para onde migra, deixando pois o antigo núcleo habitacional praticamente abandonado. Para começar, a nova estação atrai de imediato a feira, fato atribuído a decisões de ordem política e que teria provocado a insatisfação dos “*negociantes e moradores*” do antigo núcleo urbano. Seja como for, não só os comerciantes mudam suas lojas para a nova praça de comércio, como também mudam suas residências, alguns deixando para trás “*bons sobrados*” e “*magníficos sítios*”. Logo, no local onde edificasse aquela “*pobre estação*” ergue-se em pouco tempo uma nova cidade, “*que rapidamente floresceu e transformou-se na grande cidade de Alagoinhas, anualmente prosperando, tanto em edificação como em população (...)*”. Enquanto isso, a antiga vila, “*Alagoinhas Velha*”, acha-se, no momento em que é emitida essa fala (1888), “*injustamente quase desabitada*”<sup>78</sup>.

Décadas depois, no sertão de Pernambuco, teria ocorrido algo parecido com Lagoa de Baixo. É que “*a cidade transformara-se por encanto, depois da chegada do trem de ferro, em 1933*”. Ocorre que a chegada do trem de ferro, teria provocado, também nesse caso, a construção de ruas e ruas formando a “*cidade nova*”, sendo visível o contraste com a “*rua velha*” ou “*antiga urbe*”. Só que, ao contrário do exemplo baiano, os antigos moradores, “*na maioria filhos da terra*”, não arredam pé do lugar, olhando “*para os estranhos, chegados há pouco, como se fossem inimigos à vista*”. Até porque, “*aquilo era uma casa de maribondos. Ninguém com ela mexesse! Falar, por exemplo, na mudança da feira para a ‘cidade nova’, seria provocar um grito de guerra*”<sup>79</sup>.

A rigor, não existe duas Lagoas de Baixo, conforme sugestão do memorialista, soando estranha a dicotomia entre a “*antiga urbe*” formada por “*filhos da terra*” e a “*cidade nova*”, surgida com o trem formada por “*estranhos*” recém chegados. O que existe é uma

<sup>78</sup>Cf. AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições e práticas da província da Bahia*. 2.<sup>a</sup> Ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979. pp. 93-94 (A primeira edição é de 1888).

<sup>79</sup>Cf. ALBUQUERQUE, Ulysses Lins de. Op. Cit., pp. 224-225.

cidade que se transforma radicalmente com a chegada do trem de ferro, cujas novas artérias, construídas nas proximidades da estação, com seu movimento característico, sugerem a idéia de que ali ergue-se uma nova cidade, em contraposição ao antigo perímetro urbano, que se mantém com a fisionomia que todos conhecem.

Trata-se simplesmente de mais uma representação em torno de uma cidade transformada pela revolução que o trem de ferro provoca em termos de transportes. No caso, uma cidade que muda radicalmente sua fisionomia com a chegada da locomotiva, mudança que se expressa pelo aumento do número de casas e de habitantes que, da noite para o dia, se vêem enredados com um novo **mundus vivendi**.

Para determinado autor, cuja fala é emitida nos anos 1930, o trem estaria a transformar radicalmente o sertão nordestino, a começar pelo fato de que com o novo meio de transporte as “civilizações” já não parecem ficar no “oco do mundo” e as “trilhas do sertanejo, por onde ele anda a pé ou a cavalo, mudam, todas, de rumo, procurando o roteiro da estrada de ferro, da estação”. Com isto, “a cidade onde chega a estrada de ferro muda de vida, se transforma, constrói casas, forma ruas novas. Valoriza-se em todos os aspectos, valorizando a terra, o homem e todas as suas obras”<sup>80</sup>.

E para que ninguém duvide dessa assertiva, lança mão de inúmeros exemplos de cidades que se transformam quando passam a contar com o seu “centro da vida”. Dentre esses exemplos, lá está Lagoa de Baixo, no sertão de Pernambuco, que o autor chama de Alagoas de Baixo. O que se vê ali, com a chegada do trem de ferro, é uma cidade que nasce “de um dia para o outro”. Eis os motivos: “centenas de casas com as paredes ainda nuas e o arcabouço nu dos telhados desafiando os céus; ruas novas que abriam em todas as direções; bolandeiras para descarregar algodão, fábricas, casas de comércio e uma população adventícia de centenas de pessoas pescadas pela linha com a promessa da civilização que chegava. E Alagoas de Baixo em dois anos triplicou ou quadruplicou a sua vida pelo efeito da linha de ferro”<sup>81</sup>.

Decantação à parte, conquanto o autor parece transmitir ao leitor a idéia de que o trem de ferro é dotado de uma força “milagrosa”, o exemplo é pertinente porque possibilita filtrar a idéia de que uma povoação, vila ou cidade não ficam incólumes à chegada do novo

---

<sup>80</sup>Cf. FILHO, João Duarte. *O sertão e o centro*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1938. pp. 195-196.

meio de transporte, cujas vidas cotidianas mudam, seja porque adquirem outro ritmo, seja porque seus habitantes são marcados por novas sociabilidades.

Em muitos casos, as transformações se fazem sentir, conforme vimos em Dickens, antes mesmo da instalação definitiva dos trilhos. Em Santana do Rio Verde, pequena cidade mineira do começo do século XX (hoje Rio Claro), um filho da terra recorda quão doloroso é ficar sozinho, sem amigos – esses já não se encontram ali e sim na cidade grande – numa cidade que já não reconhece como sua. *“Fiquei sozinho. Mais que sozinho, perdido, pois Santana, para receber os trilhos da central [do Brasil, isto em 1923], deixava despedaçar-se a moldura que eu amava, moldura velha, do fundo dos tempos. Fizera-se pó e calíça. A princípio seduzido pela imagem da urbe nova, eu como toda a gente, me acumpliciara com os demolidores. Depois, percebi que, do mesmo golpe com que a derruíram, as picaretas me derruíam também. Vi-me desterrado dentro da própria terra, vagando entre destroços”*<sup>82</sup>. Quer dizer, sequer os trilhos haviam sido inaugurados em Santana do Rio Verde e já teria surgido ali uma nova **urbes**.

E na vila paraibana de Alagoa Nova, em 1922, tudo parece mudado com a preparação, a partir da vizinha cidade de Alagoa Grande, do terreno onde serão instalados os trilhos que seguem em sua direção. Se a vila se mantém por muito tempo esquecida, como se não passasse de um verdadeiro *“calcanhar de Judas”*, – apesar de ser produtora de café e cana-de-açúcar e de possuir clima agradável e *“água potável abundantíssima”* –, finalmente é lembrada e, *“em boa hora, veio a estrada de penetração”*<sup>83</sup>. *E eis que tudo se movimenta e cheira a progresso: faltavam só escoadouro seguro para os productos locais, fácil acesso aos estranhos que julgam talvez Alagoa Nova uma meia dúzia de casas velhas, arruinadas e imprestáveis*. Com o advento da estrada de ferro, *“o comércio se reanima”* e *“novas construções se esboçam”*, o que indica que *“justiça se faz a um dos mais prósperos municípios do Estado”*<sup>84</sup>.

---

<sup>81</sup>Cf. Idem. pp. 197-198.

<sup>82</sup>Cf. ANJOS, Cyro dos. *A menina do sobrado* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL, 1979. pp. 196-197.

<sup>83</sup>Referência à Estrada de Ferro que, partindo da cidade de Alagoa Grande, no brejo paraibano, deveria atravessar Alagoa Nova, Esperança, Pocinhos, seguindo em direção ao sertão paraibano, devendo encontrar os trilhos que, vindos na direção contrária, interligariam Ceará e Paraíba. (Cf. ALMEIDA, José Américo de. Op. Cit., pp. 354-355).

<sup>84</sup>Cf. Um alagoanovense. “Alagoa Nova”. In *A Imprensa – Bi – Semanário Católico*. Parahyba, 14 de junho de 1922. p. 2.

E, no entanto, esse trecho ferroviário é um dos inúmeros ramais “fantasmas” de que se tem notícia da região. Sim, pois nenhum trem de ferro jamais se aproxima da cidade, embora se tenha criado, conforme se depreende da fala do citado “*alagoanovense*”, toda uma expectativa a esse respeito. Se o ramal Alagoa Grande–Alagoa Nova é do tipo “*que não leva a lugar nenhum*”, a exemplo de certo ramal perdido na vastidão do Pantanal Matogrossense, “registro patético dessas ferrovias fantasmas que palmilham a história econômica do país (...)”<sup>85</sup>, não há que negar a perspectiva aludida, embora frustrada quando se descobre que não há qualquer rastro do trem de ferro.

Confirmando essa expectativa, um autor, num texto que pretende seja tomado como livro de história, embora tenha muito de suas próprias memórias, esclarece: “os trabalhos de abertura da estrada, denominada de penetração, prolongavam os trilhos da *Great Western*, que, num traçado arrojado, escalaria trechos acidentados da Borborema, até alcançar Alagoa Nova. Os trabalhos de escalada, com construção de túneis, cortes, aterros e pontes exigiam a presença de engenheiros, técnicos especializados e médico para a prestação de assistência a numerosos operários de mão-de-obra não especializada, conhecidos por *cassacos*”. Assim, não causa surpresa a constatação de que o comércio local se beneficia indiretamente com a construção da estrada: “a circulação monetária injetada na economia da vila determinava grande afluência às feiras dos domingos, havendo abundância de mercadoria exposta”<sup>86</sup>.

Quer dizer, a vida cotidiana local muda substancialmente enquanto são mantidos os trabalhos de preparação do leito da ferrovia, mesmo que distantes da vila. Com tanta gente nova aí circulando e com tanto dinheiro novo na praça, não é de admirar o entusiasmo daquele “*alagoanovense*”, para não dizer de todos os alagoanovenses. Assim, se é certo que os tão esperados trilhos da *Great Western* jamais tenham aí chegado, não é menos certo que a vila parece estar de cara nova enquanto não vem a frustração geral.

---

<sup>85</sup>O motivo pelo qual o trem não chega à vila de Alagoa Nova, nos anos 1920, é o mesmo pelo qual não chega a inúmeras outras vilas ou cidades, a suspensão das obras contra as secas por decisão do Presidente da República (Arthur Bernardes), que toma tal decisão baseado em relatório da comissão Rondon (Cf. carta do ex-presidente Epitácio Pessoa ao senador paraibano Octacílio de Albuquerque, publicada em dois jornais cariocas em 05 de agosto de 1923: *Gazeta de Notícias* e *Jornal do Comércio*. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, tomo 5. pp. 351 e seq. Ver ainda TRIGUEIRO, Oswaldo. *A Paraíba na Primeira República*: João Pessoa: A União Editora, 1982. p. 68).

<sup>86</sup>Cf. SALES, José Borges. *Alagoa Nova: notícias para sua história*. Fortaleza: Editora R. Esteves Tipogrosso, 1990. p. 131.

Parece não haver dúvida que o movimento em torno das estações de trem se expressa das mais variadas formas, sendo uma delas a que implica na imediata expansão da cidade em toda a área que dá acesso ao novo meio de transporte. Isto para não falar em cidades novas, que têm origem exatamente numa estação de trem. Em 1923, por exemplo, um passageiro encontra-se num trem da Central do Brasil com destino a Belo Horizonte. Na ocasião, vindo do interior, seu pensamento está todo voltado para a cidade grande, não tendo dado a atenção devida à paisagem circundante. Sim, pois não fosse a “*ânsia de chegar*” teria percebido, conforme rememora anos depois, que todas as estações antes das capital já não têm o mesmo aspecto de 7 anos antes (1916), quando viajara por aquela mesma linha da Central. Em sua desatenção, “*nem mesmo percebia que tal estação, outrora solitária, fora abarcada pelo povoado adjacente, abrira-se em ruas, ganhara modos citadinos*”<sup>87</sup>.

E em Campina Grande, no interior da Paraíba, um certo historiador-cronista, escrevendo nos anos 1940, sugere que a cidade sem o trem é uma coisa, com o trem é outra totalmente diferente. Isto porque, ao ser inaugurado ali em 1907, o novo transporte teria provocado o surgimento, direta ou indiretamente, de uma série de serviços antes inexistentes, a exemplo de espaços dedicados ao lazer (clubes dançantes e cinemas),<sup>88</sup> ao comércio (armazéns de “*mercadorias em trânsito*” e de “*estivas por atacado*”, além de “*algodão em pluma*”) etc. Também devido ao trem teria surgido, igualmente, um novo bairro, o Açude Velho, isto em decorrência de a estação ferroviária ter sido construída às margens desse açude, o que faz supor que a área é desabitada quando da instalação dessa estação. Assim, a dilatação do comércio até o local, teria levado à criação de novas artérias, sendo uma delas a “*rua da estação*” ou “*ladeira da estação*”. E a julgar pelo fato de que essa artéria é composta, na verdade, pelas ruas Irineu Joffily e da República, inexistentes antes do trem; e a julgar ainda, pelo fato de que por elas transita, nos anos 1920, uma frota de caminhões (e bondes entre 1925-1926), interligando o centro da cidade à estação ferroviária,<sup>89</sup> facilmente se conclui que

---

<sup>87</sup>Cf. ANJOS, Cyro dos. Op. Cit., p. 198.

<sup>88</sup>Coincidência ou não, o fato é que não se tem conhecimento de qualquer exibição cinematográfica, mesmo do tipo itinerante, antes do trem ter ali chegado. Assim, não deixa de ser sintomático constatar-se que o cinema Brasil, o primeiro da cidade, tenha sido instalado em março de 1909 (Cf. CÂMARA, Epaminondas. *Datas campinenses*. Op. Cit., p. 82), exatamente 1 ano e 5 meses após os campinenses passarem a contar com o novo meio de transporte.

<sup>89</sup>Cf. Idem. pp. 89-90 e 103-104.

não é pequena a área ocupada pelo novo bairro nos anos imediatamente posteriores à chegada da ferrovia.

Os dois últimos exemplos mencionados viriam de encontro à reflexão de Ademar Benévolo sobre a importância de construir-se essa ou aquela estação de trem fora do centro da cidade, que ele teria constatado ser uma coisa corriqueira no Brasil. Com a estação fora do centro da cidade, *“sua influência toda poderosa ia atraindo a construção das casas, formando-se assim o ‘bairro da estação’, orientando-se a abertura de ruas pelas necessidades da ferrovia(...)”*<sup>90</sup>.

O mesmo autor também chama a atenção para o surgimento de inúmeras cidades, pelo Brasil afora, cuja origem está associada a uma estação de trem, isto é, cidades que só *“começaram a existir depois de inaugurado o tráfego ferroviário”*. No caso, *“a estação foi célula primeira, o núcleo central, e em torno dele, e sob sua dependência, vieram se agregar os outros elementos de vida, para formarem aos poucos o arraial, a vila, a cidade, a cabeça de comarca”*<sup>91</sup>.

O autor fica na generalização, não descendo a nenhuma cidade em particular. Já Claude Levi-Strauss, ao refletir sobre o que chama de *“formas mais modernas de colonização interna”*, é mais explícito a respeito, relatando experiências dessa natureza no Norte do Paraná. Em esclarecedor depoimento, mostra que ao chegar ao Brasil, em 1935, está em andamento, na mencionada região paranaense, uma política de ocupação do solo que funciona nos seguintes termos: uma empresa inglesa, detentora da concessão de um milhão e meio de hectares, vende pequenos lotes de terra a colonos estrangeiros, venda condicionada ao avanço da estrada ferro, a ela pertencente, no âmbito da referida área. Em 1935, por exemplo, a estrada já avançara significativamente floresta adentro: *“50 quilômetros no início de 1930, 125 no fim do mesmo ano, 200 em 1932, 250 em 1936”*. Avanço com pretensões urbanísticas, já que *“aproximadamente de 15 em 15 quilômetros implantava-se uma estação na orla de uma zona desbastada com um quilômetro quadrado que se destinava a tornar-se uma cidade”*. Por sinal uma meta alcançada com sucesso, pois aos poucos cada área demarcada em torno dessas

---

<sup>90</sup>Cf. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., p. 441.

<sup>91</sup>Cf. Idem.

estações vão sendo povoadas, emergindo, ao longo dos anos, cidades como Londrina, Nova Dantzig, Rolândia, etc.<sup>92</sup>.

Sem dúvida um projeto pretensioso, marcado por uma forte carga simbólica, que se expressa na crença de que a locomotiva é o grande veículo do progresso, sem o qual não se poderia pensar na edificação de novas cidades, com tudo que ela pode conter de “vida civilizada”, em áreas de floresta ainda virgem. Mas se a ferrovia aqui não tem nada de “fantasma”, conforme significado atribuído àquela construída em plena selva amazônica (a Madeira-Mamoré), que, décadas antes, se constituía enquanto uma das “*caravanas ferroviárias do nada a lugar nenhum*”<sup>93</sup>; ou seja, se ela cumpre minimamente com o planejado, avançando floresta adentro para fins de contribuir, em cada um dos espaços demarcados em torno de uma estação, para a construção de uma nova cidade, há a considerar que essas cidades não se constituem exatamente conforme o desejo e as decisões de financistas e engenheiros.

Assim, se é certo que “*nesses quadriláteros escavados arbitrariamente no coração da floresta, as ruas em ângulo reto são inicialmente todas iguais*”(...), não é menos certo que “*a vontade secreta e teimosa que se manifestava na implantação das casas, na especialização das artérias, no estilo nascente dos quarteirões, parecia tanto mais significativa quanto mais evidente era o fato de contrariar, ao mesmo tempo que prolongava, o capricho que tinha originado a iniciativa*”<sup>94</sup>. Significa dizer, essas cidades, saídas como que das pranchetas dos engenheiros, assumem significados não condizentes com os traçados ali esboçados. Aliás, significados totalmente imprevisíveis, que apontam na direção oposta à uniformização inicialmente pretendida.

Relativamente à região em estudo, parece não ter existido qualquer experiência nos moldes da ocupação do Norte do Paraná, em que cidades e mais cidades surgem da noite para o dia e cuja origem está associada a uma estação de trem. Claro, falo de cidades que surgem do nada. Entretanto, há casos, no Norte, de pequenas povoações, mais rurais que urbanas, que crescem rapidamente com a chegada do trem de ferro, tornando-se, em poucos anos, cidades reconhecidamente prósperas.

<sup>92</sup>Cf. LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes trópicos*. Lisboa: Edições 70, S/D. p. 109.

<sup>93</sup>Cf. HARDMAN, Francisco Foot. Op. Cit., p. 198.

<sup>94</sup>Cf. LÉVI-STRAUSS, Claude. Op. Cit., pp. 110-111 e 113.

Um exemplo marcante a esse respeito, é a cidade de Palmares na Mata Sul de Pernambuco, que em meados do século XIX, ainda com nome de Una, é tão-somente uma pequena povoação “*que vivia na dependência do engenho Trombeta*”. No entanto, tudo muda ali com o advento da estrada de ferro Recife ao São Francisco, uma vez que a povoação, crescendo em torno da recém instalada estação ferroviária (1862), torna-se “*maior do que a sede do próprio município e comarca – Água Preta*”<sup>95</sup>. E a tal ponto teria sido esse crescimento que, muitos anos depois, Mário Lacerda de Melo, comparando as duas cidades, opina que Palmares, perto de Água Preta, “*é quase uma capital*”<sup>96</sup>.

### **3. Estações na vida cotidiana: portas abertas para o mundo**

Retomo uma imagem contida acima e que é a razão deste novo item: discorrer sobre as estações de-trem, especialmente aquelas localizadas em pequenas cidades do interior, vilas ou povoações, não esquecendo da zona rural, como espécies de portas abertas para o mundo. Através dos trens que aí trafegam – trazendo ou levando pessoas e coisas, além de boas ou más notícias ou simplesmente notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos – e dos outros elementos de modernidade que a integram, a exemplo do telégrafo e/ou telefone, elas tornam-se espaços de intensa sociabilidade porque para elas convergem praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior e vice-versa, sejam econômicos, políticos, afetivos, etc.

Ao assim falar, tenho em mente certa definição da autoria de Gilberto Freyre, o qual teria constatado marcas da “*civilização européia, ou norte-americana*”, nas “*estaçãozinhas*” de estrada de ferro. Um viajante norte-americano (Conde Andrews), por exemplo, fica surpreso ao constatar que uma dessas “*estaçãozinhas*”, localizada ao pé da serra entre Santos e São Paulo, está aparelhada com “*telégrafo, bar e water closets*”. Também no interior de Minas, mais uma surpresa, o mesmo viajante flagra, numa dessas “*estaçãozinhas*”,

<sup>95</sup> Apud. Idem. pp. 70-71.

<sup>96</sup> Cf. PINTO, Estevão. Op. Cit., p. 70.

um “jardim florido, segundo o estilo das estações ferroviárias de certos países do norte da Europa”<sup>97</sup>.

Além dessas marcas da vida moderna, muitas outras poderiam ter sido incluídas por Gilberto Freyre caso tivesse interesse em aprofundar a idéia, recorrendo a representações de época, de que as “*estaçõzinhas*” de trem espalhadas pelo país, tanto quanto as grandes, são “*centros de civilização*”. É um fato que ele anuncia a questão. Todavia, se contenta com alguns poucos exemplos.

Tenho em mente especialmente a importância que elas assumem, no imaginário do trem, como espaços nos quais e através dos quais as comunicações adquirem feições modernas, revolucionando os costumes locais. Basta considerar, a esse respeito, que o trem de ferro provoca uma mudança radical no sistema de correios, agilizando sobretudo o serviço postal. De tal modo que a dobradinha trem de ferro—correios dá o que falar em cada localidade. Para começar, quando da contratação de ferrovias para tal ou qual lugar, uma das primeiras preocupações, da parte do poder público, é garantir, seja no interior dos trens ou das estações, um espaço para o incremento do serviço postal. Conforme será demonstrado abaixo, a presença de agentes dos correios nas estações ferroviárias faz parte de sua rotina, cujos gestos denotam toda uma ritualização.

Na época estudada, povoados, vilas ou cidades que não contam com trem de ferro têm um serviço postal extremamente moroso, feito por estafetas que dependem exclusivamente da tração animal. Mas apesar de precarizado, é um serviço bastante requisitado, conquanto mexe com a vida cotidiana local. Vejamos alguns exemplos relativos ao interior da Paraíba. Em Campina Grande, ainda no tempo do Império, o movimento de cartas e de jornais, segundo um editorial de época, toma “*sérias proporções*”. E no entanto, o número de correios mensais para Campina, isto é, de estafetas vindos da capital, são em número de três. Enquanto a cidade de Areia conta com seis despachos ao mês, (o que, há de se convir, não é grande coisa quando se compara esse serviço com o que poderia ser prestado pela ferrovia), Campina Grande conta com apenas três no ano de 1888, o que leva o editor referido a reivindicar idêntico serviço para a cidade<sup>98</sup>.

<sup>97</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil*. Op. Cit., p. 82.

<sup>98</sup> Cf. “Agência dos Correios” (editorial). *Gazeta do Sertão*. Campina Grande, 14 de dezembro de 1888. p. 4.

Em outro editorial, no mesmo jornal de época, consta a informação de que a expedição das malas postais para o centro da província, isto é, para Campina, “*somente se dá nos dias 1, 11 e 21 de cada mês. Com isto, a cidade “somente se acha em relação com a capital e com o mundo inteiro de 10 em 10 dias”, o que resulta em enorme “perda de tempo”, que o comércio em especial “não pode suportar e com razão”*”<sup>99</sup>

Os exemplos acima, relativos às cidades de Campina Grande e Areia, no interior da Paraíba, dão o que falar. As duas cidades distam da capital pouco mais de 100 quilômetros e, no entanto, a comunicação entre elas não parece ser coisa fácil. Apesar de tudo, uma delas, como vimos no citado órgão de imprensa, teria do que se orgulhar. Afinal, recebe a visita de estafetas vindos da capital da província 6 vezes ao mês. Logo, o areiense estaria em relação com o mundo inteiro a cada 5 dias, diferente do campinense que leva o dobro desse tempo para a obtenção de igual serviço. Nesses termos, Areia seria uma cidade privilegiada no tocante ao chamado serviço postal. Entretanto, mesmo funcionando menos precariamente do que o serviço postal de Campina Grande, o de Areia não parece grande coisa quando comparado com o que poderia ser prestado pela ferrovia.

E exatamente por conta da verdadeira revolução provocada pelo trem de ferro nessa modalidade de comunicação é que um editor de jornal se diz surpreso, na província da Paraíba dos anos 1880, com o fato de os estafetas de várias vilas e cidades não estarem fazendo uso de trechos do percurso já servidos por estrada de ferro: “*não se compreende, por exemplo, a razão pela qual os estafetas de Areia, Alagoa Grande, Alagoa Nova, Pilões, (...) não se servem para suas viagens, tanto na ida quanto na volta, da estação de Mulungu, com cujo itinerário ganhariam quasi dois mais do que fazendo a pé o trajecto daquela estação para esta capital e vice-versa*”<sup>100</sup>.

O que o editorialista está a criticar, na verdade, é o fato do serviço postal entre a capital da província e qualquer localidade do interior ser feito por estafetas a pé (claro, conduzindo as mulas com a correspondência), quando se sabe, que várias dessas localidades ficam próximas a uma estação de trem, como é o caso das 4 localidades mencionadas em relação à estação da vila de Mulungu.

<sup>99</sup> Cf. “O Correio” (editorial). *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 11 de novembro de 1889, p. 1.

<sup>100</sup> Cf. “Linhas postaes” (editorial). In *Gazeta da Parahyba*, Parahyba do Norte, 6 de setembro de 1889, p. 1.

Assim, o que o editorialista propõe é que o correio da província despache a correspondência destinada àquelas localidades a partir da mencionada estação de trem, ganhando, com isto, uma significativa economia de tempo, já que cada itinerário percorrido por estrada de ferro corresponde a “dois mais” pelo antigo sistema. Isto significa, na ótica do editorialista, que o tempo gasto recorrendo-se ao novo meio de transporte corresponde à terça parte do que é exigido pela tração animal.

A mesma sugestão é feita pelo mencionado editorialista para outros pontos da província. Se a estação de Mulungu deve servir de base para cobrir determinada área, o mesmo deve ocorrer nas estações da vila do Pilar e Independência. A de Pilar, por exemplo, deve servir de base para as malas que, provenientes da capital, se destinam a Ingá, Campina Grande e o alto Sertão, ou das malas que, recebidas dessas localidades, se destinem à capital. Já a de Independência “*deve servir para as comunicações postaes com Bananeiras, Araruna, etc.*”, obtendo-se, aqui, a mesma rapidez referida no exemplo anterior<sup>101</sup>.

E é por pensar nessa agilidade que um proprietário de um jornal de Campina Grande, ao enviar a remessa semanal destinada aos assinantes da capital da província, isto no ano de 1889, recorre ao serviço dos correios existente na estrada de ferro Conde D’eu, onde um estafeta é ali mantido para esse fim. Trata-se de um estafeta que, a serviço da repartição dos correios na Paraíba, recolhe, na estação de Mulungu, “*cartas, jornaes, encomendas, etc.*”. Ou pelo menos deveria recolher, pois o redator do jornal, dirigindo-se publicamente à administração da mencionada repartição, tem uma reclamação a fazer: “*havendo esta redacção enviado da estação de Mulungu para a capital um maço de jornaes, recusou-se a recebe-lo o fidalgo estafeta dos trens alegando que os jornaes pesavam muito*”<sup>102</sup>.

O fato é que Mulungu fica a meio caminho entre Campina Grande e a capital. Assim, seria bem mais ágil enviar aquela remessa de jornais através da estação do trem em Mulungu. Não fosse o “*fidalgão estafeta dos trens*” da estrada de ferro Conde Deu, recusando-se a receber a referida remessa de jornais, cada assinante da capital poderia ter recebido seu exemplar bem antes do previsto. Isto significa que o serviço postal entre Campina Grande e a capital da província poderia ser feito com uma significativa economia de tempo caso se recorresse à mencionada estação. Porém, uma vez que isso não ocorre, facilmente se supõe

---

<sup>101</sup> Cf. Idem.

que o referido jornal manda emissários próprios até aquela estação de trem, tudo para que o assinante receba o mais cedo possível o exemplar que lhe é endereçado.

Preocupações como a que acabo de mostrar, remetem a um dos capítulos mais importantes da história das estradas de ferro em todo o mundo sublunar, servirem de canal para uma maior divulgação de jornais e/ou revistas, cujos editores, para tal fim, ora se valem dos serviços de correio no interior dos trens ou das estações ferroviárias, ora credenciam pessoas para os venderem nesses mesmos trens ou estações.

São inúmeros os exemplos acerca das facilidades obtidas com o trem de ferro para fins de divulgação desses materiais impressos, facilidades que vão diminuindo à medida que se distancia da última estação de trem. E quando a distribuição é feita num momento em que o novo meio de transporte ainda não está à disposição em determinada região, aí já não se pode falar em maior ou menor facilidade e sim em dificuldades. Vale a pena resgatar alguns exemplos a respeito.

Ao responder, por escrito, a uma das perguntas de um questionário enviando por Gilberto Freyre, Antônia Lins Vieira de Melo, nascida em São Paulo em 1879, “*mas crescida em engenho da Paraíba*”, esclarece: “*os jornais chegavam em pacotes e com atraso às vezes de um mês. Mais ainda assim, eram devorados com extrema curiosidade*”. Apesar do atraso, esclarece ainda que sua família consegue se manter informada sobre o que se passa no mundo. E são muitos os jornais por assinatura à disposição dos que moram naquele engenho do seu tempo de menina: “*Diário de Pernambuco, do Recife, Gazeta de Notícias e Jornal do Commercio, no Rio de Janeiro, A União, da Paraíba, e depois o Correio da Manhã, do Rio de Janeiro*”<sup>103</sup>.

É pena Gilberto Freyre não informar exatamente onde fica o mencionado engenho, embora possa se supor que se localiza na várzea, área da Paraíba que serve de palco à trama literária do chamado **Ciclo da Cana-de-Açúcar**, de José Lins do Rego. Afirmo isto em razão do nome Lins, uma referência nessa área como uma poderosa família proprietária de terras de engenho de cana-de-açúcar. Coincidentemente, tanto a depoente acima pertence a essa família quanto o mencionado escritor. Elucubrações à parte, uma coisa é certa: caso a depoente, enquanto menina de engenho, tivesse sido contemporânea do menino de engenho da

---

<sup>102</sup> Cf. “O correio” (editorial). In *Gazeta do Sertão*, Campina Grande, 18 de outubro de 1889, p. 1.

trama literária, não teria o engenho de sua infância que conviver com jornais que ali chegam com um mês de atraso. É que os engenhos da várzea, à altura dos municípios de Itabaiana e Pilar convivem, no começo do século XX, com a notícia diária. Em relação a certo trem que parte de Pilar para Itabaiana, no interior no qual se encontra o menino de engenho, ele próprio o narrador, temos: “o povo da Lagoa Preta no alpendre, olhando. O homem do correio sacudia a correspondência na porta”<sup>104</sup>. E num outro trecho, após desembarcar de um trem que fizera uma viagem no sentido inverso, o narrador, postado nas proximidades da estação de Pilar, esclarece: “o trem saía deixando no ar um cheiro de carvão de pedra. Lá se ia Ricardo com os jornais para o meu avô”<sup>105</sup>.

As duas imagens acima resgatadas dizem muito. Na primeira, vemos um estafeta dos correios, no interior de um trem em movimento, no percurso entre Pilar e Itabaiana, atirar à porta da casa-grande de um dos engenhos da região (o engenho Lagoa Preta), a correspondência do dia. Na segunda imagem vemos um “moleque” de bagaceira, cujo nome é Ricardo, dirigir-se a uma estação de trem, a mando de uma proprietário de engenho da região (o avô do narrador), para pegar jornais do dia, provenientes do Recife, trazido pelo trem recém chegado àquela estação. No primeiro caso, o estafeta referido está no interior de um trem proveniente da capital paraibana, o que é indicado pela sua direção: Pilar-Itabaiana; no segundo caso, por não passar à porta do patrão de Ricardo, esse é enviado à estação próxima para pegar a correspondência do dia. Claro, proveniente do Recife, já que o trem mencionado chega à vila de Pilar vindo de Itabaiana, o que indica que seu ponto de origem é a capital pernambucana.

Assim é que, em todo o período correspondente ao recorte temporal deste trabalho, qualquer comunidade distante das capitais de província (depois Estados), só dispõem de jornais com a notícia de última hora caso esteja colocada na rota do trem de ferro ou se localize próximo a uma estação ferroviária. Esse não é o caso, por exemplo, do engenho Queimadas, o mesmo das recordações de infância do Sr. Júlio Bello, recordações que remontam ao começo dos anos 1880, quando vai ao Recife pela primeira vez. “Tão longe era então o Recife pela dificuldade de meios de locomoção e pela própria longitude da mais

<sup>103</sup> Cf. FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. Op. Cit., pp. 246-247.

<sup>104</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Menino de engenho*. Op. Cit., p. 121.

<sup>105</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Doidinho*. Op. Cit., p. 151.

*próxima estação da estrada de ferro, Gameleira, que ficava a doze léguas de queimadas, que hoje [começo dos anos 1930, com o memorialista já idoso], se eu tivesse que fazer com a família uma temporada na Europa, não seriam tão antecipados os preparativos e não se falaria com tamanho alarme e mistérios da viagem”*. Estando o engenho Queimadas a uma distância de doze léguas (mais de 70 quilômetros) de uma estação de trem, não é de admirar que os jornais a ele endereçados, provenientes do Recife, cheguem com dias e dias de atraso. Assim, as notícias da Corte, dando conta das últimas novidades de tal ou qual Gabinete, só entram nos serões realizados no engenho Queimadas, a cada 4 dias, quando da chegada do Jornal do Recife<sup>106</sup>.

Nos anos 1910 o mundo está em guerra. Com isto, é natural que o assunto interesse a todos; é natural que se tenha curiosidade de conhecer todos os seus desdobramentos. Todavia, em muitos lugares do Brasil isto não é possível. Ocorre que tal acompanhamento só é possível através dos jornais e esse veículo de comunicação não está disponível no dia a dia da maioria das comunidades do interior. É o caso de Cajazeiras, cidade paraibana localizada na divisa da Paraíba com o Ceará, cuja correspondência, seja a proveniente da capital cearense ou paraibana, chega ali com 10 dias de atraso, e isto a despeito de uma parte do percurso ser feito por estrada de ferro, já que é recolhida nas pontas de trilhos mais próximas, mais precisamente Iguatu no Ceará e Campina Grande na Paraíba<sup>107</sup>. Mas com o trem em Cajazeiras, interligando-a à capital cearense no ano de 1925, esse quadro tende a mudar. Agora os jornais de Fortaleza, se não chegam no mesmo dia em razão da distância, isto não constitui problema. *“Para os antigos habitantes [de Cajazeiras], notícias da capital do Ceará, chegar com um dia e meio de atraso, já era ligeiro demais”*<sup>108</sup>.

Isto significa que a dobradinha estrada de ferro-correios ou estrada de ferro-imprensa provoca um enorme impacto no cotidiano das pequenas comunidades. Se as capitais de província contam, ainda no Império (ver item 2 do capítulo IV acima), não só com jornais diários, mas com jornais diários aparelhados com serviço telegráfico, através do qual pode-se acompanhar, no dia a dia, o que vai pelo Brasil e pelo mundo, a realidade é bem diferente pela vastidão do interior. Aqui, esse acompanhamento só é possível até onde chega o trem de ferro.

<sup>106</sup>Cf. BELLO, Júlio. *Memórias de um senhor de engenho*. 2.ª Ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1948, pp. 83-84, 89-90, 100 e 117 (a primeira edição é de 1935).

<sup>107</sup>Cf. COSTA, Antônio Assis. *Op. Cit.*, p. 36.

Assim, falar na influência do trem pelo interior das províncias (depois Estados) é falar na divulgação dos órgãos de imprensa. De resto, uma hipótese válida para todo o Brasil, tal como a vemos em Ademar Benévolo, o qual é de opinião que os trens introduzem “*como hábito a leitura de jornais das cidades distantes*”. O mesmo teria ocorrido com as revistas ilustradas, em relação às quais não se pode esquecer de um “*Angelo Agostini com o seu lápis liberal e demolidor*”. No conjunto, jornais e revistas teriam sido responsáveis pela divulgação de “*idéias progressistas*”, absorvidas especialmente pelos homens de “*espíritos livres*”, a exemplo dos que condenam a escravidão<sup>109</sup>.

E esse vínculo correio-estrada de ferro, como mostra o mesmo Benévolo, vem de longe. Senão nas cidades distantes, porque nessas o trem demora a chegar, mas nas áreas próximas à capital do Império, onde ocorre a primeira experiência ferroviária do Brasil. Benévolo explica: “*na Pedro II o serviço postal teve grande progresso, e em 1863 já havia carros-correio nos trens suburbanos, onde se fazia logo a separação das cartas, entregues ao seu destino, ao longo do trajeto. Já se cogitava da preferência dos jornais do dia sobre o resto da correspondência*”<sup>110</sup>.

E à medida que a Pedro II avança em direção ao vale do Paraíba, ou em direção ao interior mineiro, junto com ela segue a influência da capital do Império, depois República, influência marcada principalmente pelos jornais cariocas no dia a dia das inúmeras comunidades alcançadas pelos trilhos. Na República, é tal a influência dos jornais cariocas devido aos trilhos da antiga Pedro II, agora com o nome de Central do Brasil, que um memorialista recorda que a própria imprensa da capital mineira, no começo do século XX, fica impedida de desenvolver-se a contento em razão dos jornais do Rio cotidianamente trazidos pela Central, concorrência sentida especialmente pelos pequenos jornais independentes, do tipo que, para sobreviver, necessita alcançar certa vendagem nas ruas. Assim, “*a imprensa carioca não deixava prosperar a local, já anemiada pela concorrência das folhas do governo*”. O autor dessas recordações entra em detalhes: “*pela manhã – abrindo-se o compulsório Minas Gerais, que, a par de atos e decretos, oferecia noticiário comum, ou o Diário de Minas, porta-voz do RPM [Partido Republicano Mineiro], mais lido nas entrelinhas*

---

<sup>108</sup>Cf. Idem, p. 61.

<sup>109</sup>Cf. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., pp. 81-82.

<sup>110</sup>Cf. Idem, p. 458.

*que no texto – sabia-se o que sucedia no país e no mundo, e se podia imprimir sem detrimento da ordem e das instituições. E, à noite, pela Central, as gazetas do Rio traziam às conversas do Bar do Ponto [local de encontro de boêmios letrados] os condimentos que as insossas publicações oficiais não ofereciam: sal, pimenta e vinagre dos comentaristas, arranca-rabos do congresso, caricaturas, piadas, anedotas*<sup>111</sup>.

Sendo uma prática extensiva a todo o Brasil, não é de admirar que, também no Norte, as estradas de ferro tenham contribuído para uma maior divulgação da imprensa diária das capitais nas várias comunidades que compõem sua rota, sendo este um dos motivos pelos quais o trem é esperado com ansiedade em cada estação. Vale a pena explorar alguns exemplos a respeito. É o caso da pequena Antenor Navarro (hoje São João do Rio do Peixe), no início dos anos 1930, localizada no extremo oeste da Paraíba, na divisa com o Ceará. Ali, o trem oriundo da capital cearense, é de fato esperado com ansiedade a cada dia. Dentre outras motivos porque ele proporciona, conforme explica Deusdedit Leitão em suas memórias, as novidades trazidas pelos passageiros ou contidas nos jornais de Fortaleza, então vendidos no vagão restaurante<sup>112</sup>.

Certo memorialista lembra, em suas reminiscências sobre a cidade paraibana de nome Itabaiana, referentes às primeiras décadas do século XX que, “*como tudo ali dependia do trem*”, instalara-se naquela cidade o hábito de se comprar jornais das cidades de Parahyba e Recife, ali vendidos por um gazeteiro, “*que os conduzia nos carros de segunda classe nos trens do horário, juntamente com as revistas: Fon Fon, Careta, o Malho, tico-Tico e os figurinos a Moda Parisiense e Paris Elegante*”<sup>113</sup>.

Pelo menos em relação a essas duas últimas publicações, é fácil identificar o público alvo, as senhoras e senhorinhas elegantes da terra. As mesmas que aparecem nas fotografias do período. Na cidade de Campina Grande, há algumas dezenas de quilômetros dali, temos um exemplo do dia do trem inaugural (foto 11), em cuja emblemática fotografia vemos, em destaque no centro da multidão (espécie de lugar de honra) a esperar o despontar daquele símbolo da mecânica moderna, um grupo de elegantes senhoras e senhorinhas, com seus vestidos longos (provavelmente usando anquinhas) e chapéus na cabeça. Muitas dessas

<sup>111</sup>Cf. ANJOS, Cyro dos. Op. Cit., p. 322.

<sup>112</sup>Cf. LEITÃO, Deusdedit. Op. Cit., p. 179.

<sup>113</sup>Cf. MAIA, Sabiniano. Op. Cit., p. 148.

mulheres são esposas e filhas dos homens ricos do lugar, riqueza atestada pelos 10 cabriolés (carruagens de luxo) ali presentes, conforme registro em certa memória de Campina Grande<sup>114</sup>.

Talvez não precise acrescentar que são elas que formam o público alvo, em cada localidade, das revistas de moda, com as últimas novidades do Rio de Janeiro, ou de Paris, capital mundial do último figurino. Trata-se, por assim dizer, de leitoras e consumidoras especiais desse gênero de publicação, agora com maior disponibilidade em razão dos vendedores de jornais e revistas trazidos diariamente pelo trem de ferro. Também nesse particular, deve ter sido enorme a influência dos jornais das capitais. É que, na parte destinada à propaganda do comércio local, cada órgão de imprensa divulga diariamente tal ou qual loja com as últimas novidades do mundo da moda, chapéus, calçados, vestidos, adereços, espartilhos, coletes, etc.<sup>115</sup>.

E em Campina Grande, por exemplo, para que ninguém tenha dúvidas de que muitos hábitos mudarão ali, já o trem inaugural, naquele 2 de outubro de 1907, chega à estação rebocando o carro do correio, no qual encontra-se “*seu Gerônimo, o encarregado do serviço*”<sup>116</sup>. Sem dúvida um carro simbólico em se tratando de uma cidade cuja correspondência (junto com a qual vêm os jornais) procedente da capital chega tão-somente a cada 10 dias. Dispor de um carro especial, a partir daquele momento, para o transporte diário de cartas e jornais, é algo inusitado. Daí a idéia de que aquele carro ali atrelado não é um carro qualquer, conquanto dotado de enorme força simbólica.

Também beneficia-se com esse tipo de serviço não só a povoação, vila ou cidade contemplada com uma estação de trem, mas todas as que ficam nas imediações de determinada estação, cujo acesso exige apenas algumas horas de viagem por tração animal. Na estação de Pureza, tal como retratada na trama literária, cotidianamente se faz presente o

---

<sup>114</sup>Cf. DINOÁ, Ronaldo. *Memórias de Campina Grande*, 2.º volume. João Pessoa: A União Editora, s/d, p. 26.

<sup>115</sup>Madame Camille Escoffon, em anúncio publicado no *Jornal do Comércio*, em sua edição de 1875, interroga: “*qual a senhora que com efeito um pouco invejosa de manter sua cintura em elegantes proporções não se deixará seduzir por estes delicados colletes cintura regente e estas elegantes formas da casa Escoffon [...]?*” (Cf. Citado em FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos...* 12.ª Ed. Rio de Janeiro, Record, 2000, p. 136). Ou anúncios como o da “*loja 45 da rua Direita*”, isto no Recife elegante da segunda metade do século XIX, segundo o qual estão à venda “*borzegin franceses de lustre para homem a 8\$800, obra fresca e sem defeitos*”, não esquecendo de “*sapatos de trancinhas a 1\$600*” (Cf. *Idem*, p. 476).

<sup>116</sup>Cf. DINOÁ, Ronaldo. *Op. Cit.*, pp. 26-27.

carteiro da povoação de São Miguel. Segundo o narrador, trata-se de uma figura obrigatória naquela estação. Duas vezes ao dia, lá vem ele com a mala do correio<sup>117</sup>.

E por cumprir seu mister sempre a mesma hora, acompanhado de um gestual que se repete a cada dia, essa é uma prática que se ritualiza em cada estação. A título de exemplo, podemos acompanhar esse ritual em outra trama literária; desta feita naquele trem que invariavelmente parte de Palmares (localizada na Mata Sul de Pernambuco) às 5:10 para chegar ao Recife às 9:19 (trem matemático). No trajeto, lá está o estafeta dos correios em cada uma das estações. Em Santa Fé, por exemplo, o carteiro volta de saco vazio após a entrega da correspondência com destino ao Recife. Em Gameleira, o carteiro recebe o saco de correspondência proveniente de Palmares. No Cabo, o trem, após entrar “*barulhentemente na plataforma*”, é tomado de assalto pelos que vivem do trem. Dentre eles o estafeta local, que se dirige ao estafeta do carro-correio, “*recolhendo a mala de correspondência e entregando-lhe outra*”<sup>118</sup>.

A presença desse carro-correio em todas as estações que ficam no percurso Palmares–Recife, sem dúvida simboliza um tempo novo, marcado pela circulação rápida, em todas as comunidades contempladas por essa estrada de ferro (a Recife–São Francisco), das notícias que vão pelo Brasil e pelo mundo. Daí as pistas, na mencionada trama literária, de que revistas e jornais circulam ali com facilidade, tornando o ato de ler algo corriqueiro. No trem em que se encontra o protagonista, uma dessas pistas indica claramente o hábito da leitura, como ocorre na estação barão de Suassuna, em que poucos passageiros a olham quando o trem aí estaciona e logo voltam a uma de suas ocupações: ler revistas. Em outro trecho, o protagonista prefere perder o lenço para estancar o sangue de certa hemorragia do que usar “*pedaços de jornais amarelados*” ali disponíveis. E na estação do Cabo, um importante senhor de engenho ali embarcado, “*desde que se sentou que lê o jornal*”, no qual o protagonista, que o observa, se depara com a seguinte manchete quando ele vira a página: “*transferida a solução do problema da carne verde*”<sup>119</sup>.

E na estação de Pureza, na trama literária já mencionada, o narrador deixa claro que a única forma de suportar aquele lugar silencioso, com exceção dos 15 minutos em que os

<sup>117</sup>Cf. REGO, José Lins do. *Pureza*. Op. Cit., p. 15.

<sup>118</sup>Cf. FILHO, Hermilo Borba. *Sol das Almas* (romance). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1964. pp. 15, 52, 164 e 221.

trens ficam aí parados, é matar o tempo lendo o Diário de Pernambuco, que ali chega no trem da manhã. Aliás, jornal que é “*lido e relido da primeira à última página*”. Cumprida essa tarefa, sai a passear nas proximidades da estação e, ao retornar para casa, que fica ali ao lado, lê outra vez os telegramas do Diário de Pernambuco<sup>120</sup>. Mas eis que eclode uma greve na Great Western, greve massiva, “*com todo o pessoal da estrada*”, ficando o narrador sem o seu jornal diário, o único elo de ligação com o resto do mundo. “*Há mais de oito dias que não sabia de nada. E aquele tempo insignificante parecia-me um século*”. Por isto, dá a entender que não é possível suportar Pureza sem os trens. “*Necessitava de ligações, de saber das tristezas, dos infortúnios, das alegrias dos outros*”. E situando o momento da trama: “*oito dias sem conhecimento das batalhas, dos morticínios, dos bombardeios, do sacrifício da guerra. E tudo aquilo me fazendo falta*”<sup>121</sup>.

E todo esse isolamento em decorrência da greve geral dos trabalhadores da Great Western, greve fácil de identificar como sendo a de 1920, já que o narrador situa o momento da trama. Não tivesse feito menção à guerra – que o narrador não classifica de 1.<sup>a</sup> Guerra por um motivo muito simples, o romance é de 1937 e, nesse momento, o mundo ainda não se tornara palco para os horrores da 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial – seria difícil identificá-la. É que a greve geral de 1909 também se enquadra na descrição do narrador, conquanto trata-se de uma paralisação que envolve os empregados da empresa nos 4 Estados onde ela opera. Mas a menção à guerra, reafirmo, não deixa dúvida quanto à referida identificação. O Diário de Pernambuco, em editorial de 29 de março de 1920, fornece detalhes acerca de sua duração (confirmando a fala do narrador) e dos que sentam à mesa para negociar o fim da paralisação, Também entra em detalhes sobre as conquistas dos trabalhadores, os prejuízos da empresa, os danos causados a terceiros, etc.<sup>122</sup>

O vínculo trem de ferro-imprensa repercute no cotidiano de muitos outros lugares, vínculo que respinga na visão de seus letrados, fazendo-se presente em sua crônica da vida cotidiana ou em suas produções literárias, isto em decorrência de sua sensibilidade às mudanças ali verificadas, sejam as que atingem a paisagem urbana ou o seu próprio ritmo de vida com o advento de certos insumos modernos. Na cidade de Caruaru nos anos de 1920, um

---

<sup>119</sup>Cf. Idem, pp. 97-98 e 165.

<sup>120</sup>Cf. REGO, José Lins do. *Pureza*. Op. Cit., pp. 12-20.

<sup>121</sup>Cf. Idem, p. 74.

desses espectadores da urbe está atento. É que ele vê desde o cartaz do cine Avenida anunciando um filme de Tom Mix – cartaz “*amarrado ao poste de iluminação ao pé do sobrado*”, isto na “*rua do Commercio*”, a principal da cidade<sup>123</sup> – até o vínculo cotidiano trem de ferro–imprensa. Em certo conto o narrador (no caso, o delegado da cidade) dirige-se à casa do major Sindô, seu amigo. Ao se aproximar constata: “*a janela estava aberta: na cadeira de balanço ao pé do retrato do D. Pedro II, o amigo lia os jornais do Recife trazidos pela Great Western da manhã*”<sup>124</sup>.

Também pode acontecer de o trem contribuir para a divulgação de periódicos nada apreciáveis pelas autoridades constituídas do lugar, a exemplo de certo pasquim proveniente do Recife e que é vendido clandestinamente na capital paraibana. Proibido de circular ali pela autoridade policial, um periódico local lamenta que **O Prego** continue a “*infamar a honra da família parahybana, arrastando caluniosamente pelas ruas da amargura, nomes respeitáveis e venerandos de pessoas de nossa melhor sociedade*”. E dirigindo-se à autoridade competente: “*Temos a dizer ao Exmo. Sr. Dr. Chefe de Policia uma triste verdade – o prego continua a ser vendido desde Itabaiana [primeira cidade paraibana alcançada pelo trem proveniente do Recife] até as ruas mais públicas desta cidade. Já os vimos nos trens e vários gazeteiros, à ordem de mercadejadores sem escrúpulos, os vendem bastante às terças, quintas, sabbados e domingos, logo após a chegada do trem do Recife...*”. Assim, “*não os apregoam por causa da proibição policial; mas, os conservam dentro dos jornaes para entrega-lo à numerosa classe dos desclassificados que se deleitam com a leitura das mais negras immoralidades*”<sup>125</sup>.

O jornal não explica que “*infâmias*” e “*imoralidades*” são ali publicadas. Não explica, por exemplo, se o tal pasquim usa palavras de baixo calão; portanto, se é pornográfico. Também não explica se se trata de difamação política ou pessoal de figuras públicas da cidade etc. Todavia, uma coisa parece certa, o jornal é bastante procurado, pois a despeito de não ser apregoado pelos gazeteiros em razão da proibição policial, chega 4 vezes por semana trazido pelos trens provenientes do Recife. Inclusive porque os gazeteiros parecem

<sup>122</sup>Cf. “Greve da Great Western” (editorial). In *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de março de 1920. p. 3.

<sup>123</sup>CONDÉ, José. “Como se utilizou Salomão de sua oportunidade” (contos). In *Pensão Riso da Noite*. 4.ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 1987, p. 149.

<sup>124</sup>Cf. CONDÉ, José. “Crônica do que aconteceu ao beato Torquato M. de Jesus da cidade de Caruaru, Pernambuco, em 1917” (conto). Idem, pp. 109-110.

obter um bom lucro com sua venda, haja vista o risco que correm ao esconderem o jornal clandestino no interior dos demais jornais que apregoam pelas ruas da cidade.

E em razão da ascendência do Recife sobre as demais cidades da região, tudo leva a crer que o vínculo trem de ferro-imprensa constitui um dos principais canais por onde se consolida essa ascendência. Num jornal da capital paraibana, um cronista registra: “o trem vindo do Recife despejou muitos viajantes na gare da Great Western, que internaram-se na cidade; uns a pé e outros de carro”. E acrescenta: “o dia ia próximo do seu desaparecimento e os gazeteiros apregoavam os jornais importados d’aquela vizinha cidade do Sul”<sup>126</sup>.

Alguns desses jornais há muito extrapolara a fronteira pernambucana, sendo visível a fama adquirida em boa parte da região. Basta considerar que no começo do século XX, conforme notificado num dos capítulos acima, as capitais de Alagoas, Paraíba e Rio grande do Norte estão devidamente conectadas com o Recife por meio de estradas de ferro, todas contando com trens diários.

O mesmo ocorrendo em direção ao interior, pois essas 4 capitais, ao se comunicarem entre si, automaticamente se comunicam com o interior de qualquer um dos 4 Estados. Ora, devido a ascendência do Recife sobre essa parte da região, ao que vem se associar a fama de alguns de seus jornais – a exemplo do Diário de Pernambuco e Jornal do Comércio –, facilmente se imagina a ansiedade que toma conta desse ou daquele lugar, incluindo as pequenas capitais de Estado, com a próxima chegada do trem proveniente de Recife.

De modo que as estradas de ferro provocam uma enorme revolução no campo das comunicações, significando, por assim dizer, que são responsáveis diretas pela divulgação e incremento da imprensa em níveis impensáveis antes do advento do moderno meio de transporte.

Mas essa é uma experiência presente em todo o mundo sublunar. Aliás, muito antes da experiência brasileira, já as estradas de ferro contribuem em outros países para a propagação da informação jornalística. Em se tratando da Inglaterra, por exemplo, o papel das estradas de ferro, nesse particular, provoca uma “*verdadeira revolução nas comunicações*”. Isto porque, graças a elas, os jornais londrinos aumentam seu domínio no cenário jornalístico

---

<sup>126</sup>Cf. “Pasquim” (editorial). In *A Imprensa – Bi-Semanário Catholico*. Parahyba, 28 de setembro de 1921, p 1.

inglês, permitindo sua rápida circulação por todo o país. Se, por um lado, novas técnicas possibilitam significativos aumentos em suas tiragens cotidianas, por outro, as estradas de ferro permitem sua rápida difusão. Em 1856, por exemplo, existem 15 jornais diários em Londres, isto somando-se matutinos e vespertinos, número que sobe a 32 no ano de 1900, todos despachados nos trens dos horários para diversas partes do país. Enfim, uma revolução<sup>127</sup>.

É devido às inovações referidas que a *“imprensa de informação, entre outros fatores, faz da Londres vitoriana, o centro da vida britânica e do Império”*. Nessas condições, ela *“pode desde então ter pretensão ao título de ‘quanto poder’ do reino”*, uma vez que é por seu intermédio que *“Londres cria a língua e a imagem desse Império e forma a opinião”*. No conjunto, ela (imprensa) teria uma função política e desempenharia ainda um papel fundamental nos campos econômico, social e cultural<sup>128</sup>.

Devo esclarecer, todavia, que essa não é a única mudança em termos culturais decorrente da presença do trem de ferro no seio dessa ou daquela comunidade. É claro que a imprensa, ao ser rapidamente propagada por intermédio das estradas de ferro, provoca um profundo impacto na vida cotidiana local. Não obstante o fato de que muitas vezes desinforma mais do que informa, ela é sem dúvida formadora de correntes de opinião pública, e é nisso que reside sua força. Entretanto, sua propagação não é a única contribuição das estradas de ferro em termos de mudanças profundas na vida cotidiana local. A rigor, pode-se falar que o trem de ferro ao chegar em determinada comunidade, se faz presente nos vários âmbitos da vida. Da prática da medicina à prostituição, do roubo aos jogos de azar, das novidades da moda à propagação de novos ideais, tudo aí chega pela primeira vez ou é levado a efeito num ritmo antes nunca visto.

Na cidade de Bananeiras, interior da Paraíba, o trem de ferro é desativado em 1967, isto depois de ter servido à comunidade durante 42 anos. Se hoje (2001) ele é um dos inúmeros ramais ferroviários fantasmas da região, com poucos vestígios materiais de que um

---

<sup>126</sup>Cf. BRAZ, Egas. “No bonde” (crônica), In *Correio da Manhã*, 9 de fevereiro de 1917, p. 1.

<sup>127</sup>Cf. PLESSIS, Alain et Alii. O poder: the city, Fleet Street, Westminster. In Chartot, Mônica e Roland, Max (orgs.). Op. Cit., pp. 161-162.

<sup>128</sup>Cf. Idem. p. 161.

dia tenha efetivamente existido<sup>129</sup>, parece ter marcado profundamente a vida cotidiana local algumas décadas atrás, tal como se depreende de alguns fragmentos de memória. Um filho da terra, conhecido como professor Iveraldo, recorda: “*como naquela época só haviam estradas de barro, escorregadias e intransitáveis durante os invernos mais rigorosos, a estrada de ferro era a única garantia de ligação com o resto do mundo, o trem trazia notícias, o jornal, o político, o visitante, o comerciante e suas mercadorias, o estudante em gozo de férias [...]*”. Isto para não falar que “*marcava a hora de dormir para os garotos e acordava, cada madrugada, meio mundo*”<sup>130</sup>.

Outro depoimento que dá o que falar, como parte da componente imaginária que erige o trem de ferro como signo moderno relacionado à emergência de um novo espaço-tempo, é o do padre cearense Antonio Vieira. Mais significativo por se tratar de um depoimento dos anos 1960 com imagens dos anos 1940. Numa viagem entre Fortaleza e o sertão cearense, viagem que atravessa esse Estado de uma extremidade a outra ele recorda, em relação ao sertão, que o trem é a única coisa que “*quebra a monotonia e interrompe a sonolência*” dos vários lugarejos postados ao lado da linha. Isto porque, nesses “*lugares penados*” do sertão cearense ou nesse “*cenário de necrópole*”, a passagem do trem tem um “*sabor de novidade*” para seus habitantes. E citando textualmente: “*o trem é tudo para eles. É relógio. Tudo se resolve à base da chegada do trem. Antes ou depois do trem passar. Pois aquela gente só conhece dois marcadores do tempo. O sol, que nasce de manhã e se põe à tardinha. E o trem que passa. Ele trás notícias de longe. Trás o jornal. O boato. A última mentira e fofoca da capital. A última intriga política. Traz amigos, parentes e conhecidos. Há sempre uma sugestão de novidade ou de felicidade no trem que chega*”<sup>131</sup>.

Algumas das marcas que esse equipamento moderno imprime na vida cotidiana de inúmeras comunidades tornam-se lugares-comuns nas representações de época ou sobre a época. É o caso, por exemplo, da idéia de que ele serve de relógio às populações locais.

<sup>129</sup> Certo depoimento dá o que falar: “*o maquinário foi retirado, para ter seu fim no cemitério do sucateamento, os trilhos arrancados, os dormentes de madeira de lei queimados nas fornalhas dos engenhos. Os fios telegráficos extirpados*”. E quanto às estações, em todo o percurso desativado entre Guarabira e Bananeiras, muitas deram lugar a certos logradouros públicos ou repartições públicas municipais; outras, a hotéis, etc. (Cf. SILVA, Manoel Luiz da. *Bananeiras: sua história, seus valores*. Bananeiras: Edição do autor, 1997. p. 37).

<sup>130</sup> Cf. Apud. Idem, pp. 36-37.

<sup>131</sup> Cf. VIEIRA, Antonio. *Sertão brabo: a terra, o homem e suas angústias*. São Paulo: Gráfica Editora Brasileira, 1968, pp. 59-60.

Inúmeras imagens, presentes nos materiais pesquisados, dão conta de um tempo regulado pelos horários dos trens em cada localidade. Na pequena Antenor Navarro do início dos anos 1930, o trem de ferro teria representado muito para a comunidade local. É o que se percebe na fala de um memorialista: *“a cidade, que dependia muito do trem, tinha a sua atividade controlada pelo horário da Rede Viação Cearense. Quase tudo tinha a sua hora marcada para antes ou depois do trem (...)”*<sup>132</sup>.

No universo literário de José Lins do Rego, cujo **Ciclo da Cana-de-Açúcar** é de natureza autobiográfica, há passagens emblemáticas acerca do trem de ferro servindo de relógio às populações da área-cenário da trama literária, cujas imagens remetem a aspectos da vida cotidiana de pequenas comunidades da Paraíba no início do século XX. No romance **Menino de Engenho**, cuja trama se desenrola em terras de engenho localizadas entre a vila de Pilar e a cidade de Itabaiana, o narrador esclarece que o do trem, em seu movimento de ida e volta entre as capitais de Pernambuco e Paraíba, ali anunciadas pelo apito da máquina, demarca o tempo para se fazer ou deixar de fazer alguma coisa. É o que se depreende da seguinte fala: *“fazia-se de sua passagem uma espécie de relógio de todas as atividades: antes do trem das dez, depois do trem das duas”*<sup>133</sup>.

Percebe-se, em todas essas representações, que o trem de ferro, enquanto símbolo moderno associado à idéia de um tempo disciplinado, marcado pela cadência da máquina, é um tempo que passa ao imaginário com força instituinte. Refiro-me ao fato de que a vida cotidiana nessa ou naquela comunidade, conforme vemos em um sem-número de representações imaginárias, é marcada por novos ritmos quando passa a conviver com o tempo produtivo do trem, tempo que contrasta com o tempo local anterior à chegada do equipamento moderno.

Aliás, trens que chegam em cada estação ruidosamente e partem ruidosamente, tal como decantado nas inúmeras representações sobre máquinas poderosas que anunciam sua chegada de longe, anúncio feito por intermédio de apitos que passam ao imaginário com enorme força simbólica. Em certo conto, cuja trama remete à importância que o trem de ferro assume na vida das pessoas, o protagonista sente um vazio enorme em sua vida, vazio preenchido pelas freqüentes viagens imaginárias que faz nos trens, que param na estação em

---

<sup>132</sup> Cf. LEITÃO, Deusdedit. Op. Cit., p. 179.

frente à sua residência. Sonhando com essas máquinas o tempo todo, pois são sua própria razão de viver, identifica-as pelo número, pelo horário, pela carga que transportam e pela natureza do apito. A locomotiva 318, por exemplo, ele a reconhece porque ao apitar, ainda longe, esse apito nem é fino e nem é grosso. Quanto ao cargueiro da madrugada ele o identifica pelo apito rouco. E em relação a uma máquina parada na estação, o protagonista sonha em conduzi-la noite adentro, sonho impossível, pois não obstante saiba manobrá-la, só tem uma perna, consequência do tempo em que trabalhara de maquinista. Em todo caso, sonha assim mesmo. Com isto, *“imagina-se puxando a corda do apito, a máquina bufando, varando os caminhos, espantando os bois, contemplando estrelas, amanhecendo numa estação qualquer (...)”*<sup>134</sup>.

A idéia de que o trem anuncia-se ruidosamente ou de forma barulhenta encontra eco em inúmeras imagens. Na cidade de Itabaiana, por exemplo, o prefeito local, em janeiro de 1908, envia o seguinte telegrama ao jornal A União, da capital paraibana: *“existindo [nos] currais desta cidade grande quantidade [de]gados, proibi que soltassem girândolas afim [de]evitar que disparasse [o]mesmo gado, como [em] outras ocasiões tem sucedido [com a] passagem [do] trem”*<sup>135</sup>. E no jornal itabaianense **Correio da Semana**, em sua edição de 25 de agosto de 1912, lê-se: *“todas as famílias que moram às margens da linha [fêrrea] acordam assombradamente pelo tremor e apitos estridentes”*<sup>136</sup>.

O barulho parece simbolizar a instituição de um novo tempo, ditado pelo ritmo da máquina. Logo, a idéia de que ela se anuncia ruidosamente, o mesmo acontecendo na hora da partida, sugere que não há tempo a perder, como se o barulho transmitisse a mensagem: não vá perder o trem. Na localidade Gameleira, que fica entre a cidade de Palmares e o Recife, um trem chega ali às 6,08 e no minuto seguinte está pronto para partir: *“a sineta da estação deu uma badalada aguda, respondida pelo apito do condutor que mais uma vez de bandeira verde acenou para o maquinista. O trem, apitando, deixou a cidade para trás”*. Saindo de gameleira às 6,08 às 7,47 está em Mauá, não sem antes ter parado rapidamente em 6 localidades, cujo ritual marcado pela pressa se repete em todas elas. Por isto, em Mauá, a mesma pressa das

---

<sup>133</sup> Cf. REGO, José Lins do. *Menino de engenho*. Op. Cit., p. 45.

<sup>134</sup> Cf. CONDE, José. “Desamparo” (conto). In *Santa Rita: histórias da cidade morta e os dias antigos*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, pp. 69-74.

<sup>135</sup> Citado em MAIA, Sabiniano. Op. Cit., p. 149.

<sup>136</sup> Citado em MAIA, Sabiniano. Idem.

estações anteriores: “ainda bem o trem não se detivera na plataforma e já o cerimonial se repetia, com apitos, sinais, adeuses, ruídos”<sup>137</sup>.

E enquanto portas abertas para o mundo, as estações de trem representam, para as várias comunidades servidas por estradas de ferro, um canal permanente de apreensão simbólica relativamente às inúmeras novidades com as quais se passa a conviver. Na cidade de Parahyba dos anos 1910, a polícia agora está atenta aos trens provenientes do Recife; é que neles podem desembarcar indivíduos indesejáveis, como aquele suposto “*touriste*” ali desembarcado no início de maio de 1916. A polícia suspeita, averigua e constata: trata-se de Sizenando Terêncio da Silva, um “*gatuno*” com várias entradas na casa de detenção do Recife<sup>138</sup>.

Na cidade de Cajazeiras, nos anos 1920, muita novidade tem chegado por ali em decorrência do trem de ferro. Mesmo sem o assombro dos habitantes de Macondo ao se depararem com um bloco de gelo, exposto por um grupo de ciganos como sendo a “*portentosa novidade dos sábios de Mênfis*”<sup>139</sup>, os habitantes de Cajazeiras podem contar, devido ao trem de ferro, com esse item do conforto (claro, os que têm dinheiro para tal), tão incomum à época e tão banalizado anos depois com a proliferação dos sistemas de refrigeração. Com o novo meio de transporte, os mais abastados podem tomar sua cerveja gelada com as barras de gelo trazidas pelos trens provenientes da capital cearense<sup>140</sup>. E os homens que se dirigem à “*Rodagem*”, também nos anos 1920, com o fim de se divertirem na “*casa*” (leia-se cabaré) de Justina, podem ter uma surpresa, prostitutas vindas de longe, de Quixadá, recém chegadas no trem do dia<sup>141</sup>.

E se em muitas localidades, no momento estudado, o novo meio de transporte é esperado nas estações por populações que vão esperá-lo portando “*latas, jarros e potes de barro*”, conquanto é requisitado para transportar água em tempo de seca<sup>142</sup>, ele também pode ser esperado por ser portador de idéias que um dia mudarão a vida dos que vivem no sofrimento, vítimas do latifúndio. É naquela parada de trem, onde Zeferino acabara de assistir

<sup>137</sup> FILHO, Hermilo Borba. *Sol das almas* (romance). Op. Cit., pp. 52 e seq.

<sup>138</sup> Cf. “Batedor de Carteiras” [da redação] In *A Notícia*, Parahyba, 10 de maio de 1916, p. 1.

<sup>139</sup> MARQUEZ, Gabriel García. *Cem anos de solidão* (romance). Tradução de Eliane Zagury. 33ª ed. Rio de Janeiro: Record, s/d, pp. 22-23.

<sup>140</sup> Cf. COSTA, Antônio Assis. Op. Cit., pp. 42-56 e 73.

<sup>141</sup> Cf. BICHARA, Ivan. *Carcará* (romance). Rio de Janeiro: José Olympio, 1984, p. 152.

<sup>142</sup> Cf. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., pp. 299-300.

a passagem de uma locomotiva, que ele escuta pela primeira vez um homem falar como o faz um “missionário”. Chamando aos presentes de “meus irmãos”, aquele homem negro teria chamado a atenção para a necessidade de “quebrar as amarras do cativoiro”. Ao próprio Zeferino teria dito: “você planta, colhe, depois fica mais pobre”. Agora, ao esporear o jumento de volta para sua casa – ele mora a uma distância de nas de 3 léguas dali – está a ruminar “essas verdades”, sobre as quais tem pensado nos últimos meses, quando delas toma conhecimento pela primeira vez. São verdades que falam da possibilidade de um dia “os operários tomarem as fábricas e os camponeses tomarem as terras”. E agora está a ruminá-las porque nessa nova visita à estação é o próprio maquinista do trem recém chegado ali que vem com idéias parecidas. Sim, “agora viera aquele maquinista e reavivara as esperanças (...)”, chegando a falar, inclusive, numa revolução camponesa em Porecatu, interior de São Paulo. Aliás, informação que parece, aos olhos dos que se reúnem ao seu redor, digna de crédito, conquanto ele, sacando de um jornal, assegura que está tudo noticiado ali, conforme demonstra à medida que vai lendo e traduzindo para os ouvintes<sup>143</sup>.

Esse conto, publicado no ano de 1926, parece conter uma mensagem clara: o trem de ferro é portador da boa nova, uma revolução camponesa. Isto porque, sempre que aporta àquela estação, cujas terras ao redor são terras de latifúndio, alguém presente no trem lança as sementes para em novo despertar, a de que um dia essas terras podem ser repartidas entre todos os que nelas efetivamente trabalham. Afinal, Zeferino tem uma das mensagens muito bem gravada: “Deus não fez os mundos para os fazendeiros. Deus fez o mundo para todos os viventes (...)”<sup>144</sup>.

Constata-se, por meio desses relatos ou representações literárias, que há um rico universo imagético retratando o trem de ferro como ícone moderno que se faz presente nos vários âmbitos da vida. Assim, não poderia encerrar o item sem mencionar uma das mais sugestivas representações a esse respeito. Refiro-me a um certo diário da greve ferroviária de 1909, greve que obtém adesão da ampla maioria dos trabalhadores ferroviários de 4 Estados da região, Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte.

Com informações colhidas na imprensa da época, o diário mapeia as dificuldades que atingem a vida cotidiana em razão da ausência dos trens. Com a greve, os

<sup>143</sup> Cf. TELES, Humberto. “Vento seco” (conto). In Ramos, Graciliano (org.) Op. Cit., pp. 99-101.

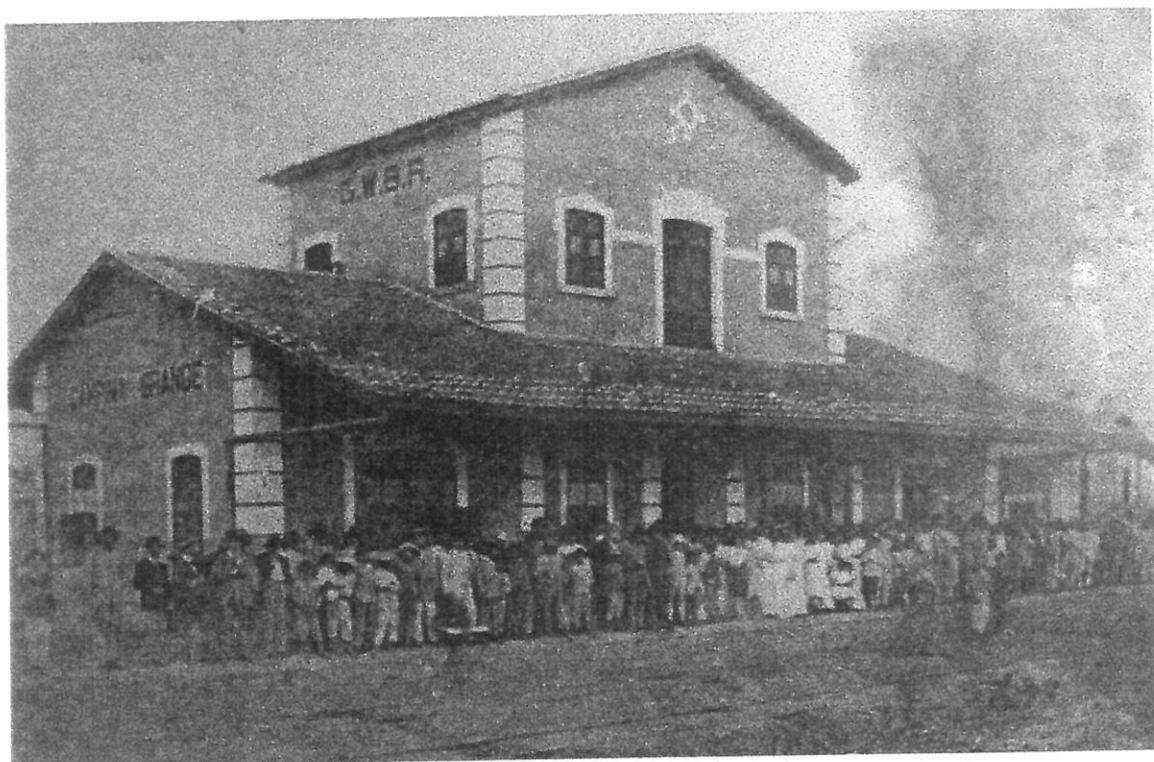
jornais noticiam, dentre outras coisas, que os trens fazem falta pelos motivos seguintes: 1) usineiros estão em dificuldade para efetuar o pagamento de seus trabalhadores; 2) centenas de pacotes de cigarros, de uma fábrica do Recife, estão deixando de ser enviados a cada dia para o interior; 3) o Dr. Antônio Valença tem lamentado a ausência do trem de ferro para Floresta dos Leões, sendo obrigado a ir visitar a família montado num burro; 4) o correio tem despachado malas para Rio Formoso e Barreiros por intermédio de barças; 5) carros de boi estão fazendo transporte diário de passageiros para vários pontos do Recife; 6) produtos perecíveis, carnes e cereais, estão a se deteriorar nas estações; 7) muitos noivos estão a adiar os casamentos e, alguns, que moram distantes das futuras esposas, já não agüentam de tanta saudade<sup>145</sup>.

Os trechos parafraseados remetem à importância que o trem de ferro assume no dia a dia de comunidades inteiras. Sem os trens, conforme notificado no pequeno diário da greve a que fiz alusão, fumantes ficam sem poder dar vazão ao vício, correspondências são entregues com atraso, casamentos são adiados etc. Com essas informações, a imprensa parece prestar uma ajuda significativa aos grevistas. Mesmo que essa não seja essa sua intenção, o fato é que ela alimenta, como ocorre na greve de 1909, o imaginário do trem como ícone moderno indispensável à vida cotidiana.

---

<sup>144</sup> Cf. *Idem*, p. 100.

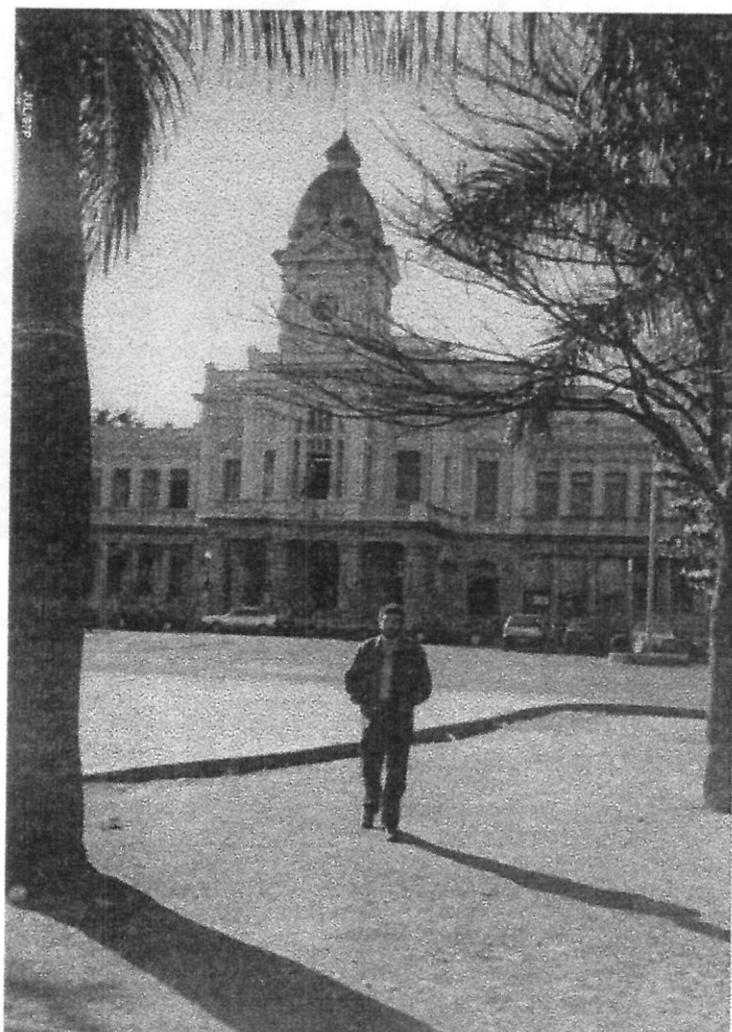
<sup>145</sup> Citado em OLIVEIRA, Manoel Pedro de (Manuel do Ó). *100 anos de suor e sangue*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1971, pp. 64-74.



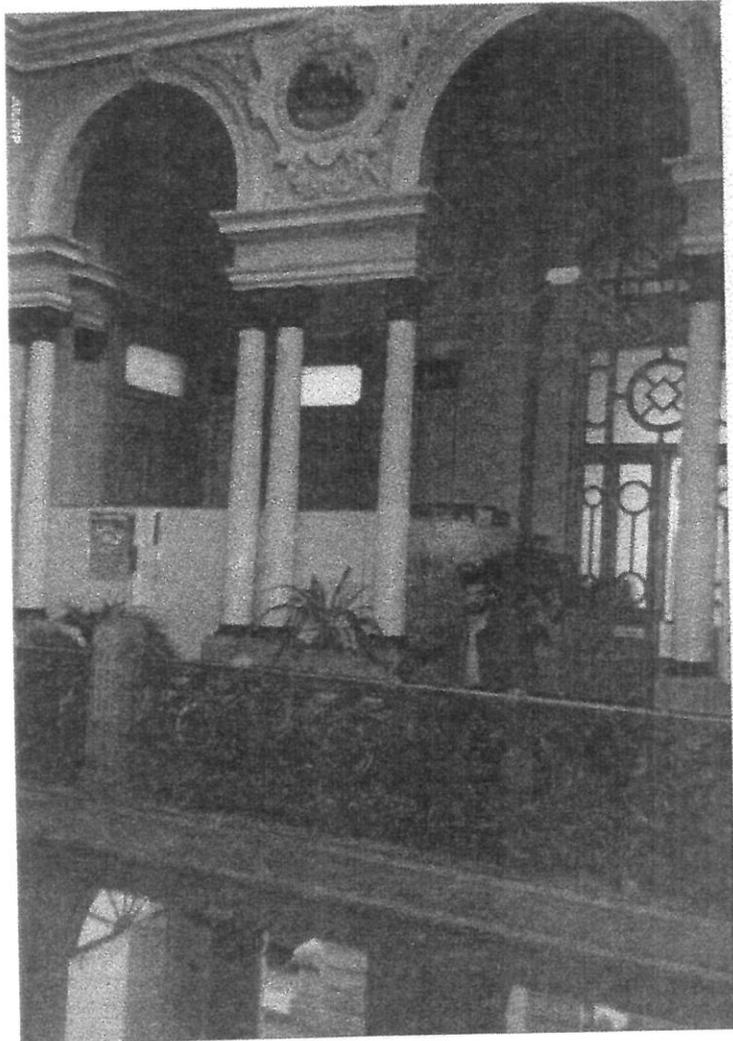
**Foto 11:** O trem inaugural na cidade de Campina Grande no dia 2 de outubro de 1907, com a multidão a esperar o despontar da primeira locomotiva (Fonte: Museu Histórico de Campina Grande – PB).



**Foto 12:** A estação da luz, com suas torres e seu relógio simbólico, a lembrar as estações inglesas do século XIX (Fonte: SEVCENKO, Nicolau (org.). República: da belle époque a era do rádio. São Paulo: Companhias das Letras, 1998, p. 452. In História da Vida Privada, 3).



**Foto 13:** A estação de Belo Horizonte em imagem de sua fachada externa, ali inaugurada nos anos 1920. Atentar para o aspecto monumental, o estilo arquitetônico, a imponência de sua torre e, claro, seu relógio simbólico (Fonte: Acervo do autor).



**Foto 14:** A estação de Belo Horizonte em imagem de sua arquitetura interna, cujos traços neoclássicos saltam aos olhos (Fonte: acervo do autor).



**Foto 15:** Estação central da Estrada de Ferro de Baturité, ali inaugurada em 1880, com seu estilo marcado pelo neoclássico (Fonte: Suplemento da revista Ferroviária. In Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Editora da Revista Ferroviária, 1946, p. 83).



**Foto 16:** Estação de Guarabira – PB, ali inaugurada em 1884, cujo aspecto acanhado não inibe a condição de lugar mais visitado da cidade, um autêntico passeio público na época de sua inauguração e nos anos subsequentes. (Fonte: MELO, José Octávio de Arruda. Guarabira: Democracia, urbanismo e repressão – 1945/1965. João Pessoa: A União Editora, 1997, p. 21).

## CONCLUSÃO

O trabalho que ora concluo, como o leitor deve ter acompanhado de perto, se debruça sobre o objeto em questão a partir de duas preocupações básicas: 1) o enfoque em torno das reivindicações/concessões ferroviárias a partir da idéia de que são marcadas pelos interesses particulares de poderosas forças político-econômicas, que os colocam acima do interesse público; 2) o enfoque das mudanças culturais relacionadas ao trem de ferro, com destaque para as representações em torno das novas sensibilidades/sociabilidades provenientes da instalação de um equipamento moderno que erige-se como signo que se expressa pela idéia de aceleração. Logo, eu não poderia esboçar qualquer conclusão sem retomar alguns dos pontos mais importantes ali retratados.

Como o leitor deve estar lembrado, dedico os 2 mais alentados capítulos da tese (os capítulos II e III) para tratar do que intitulo de tramas político-econômicas. O primeiro desses capítulos (capítulo II), conforme percebido por um leitor atento, trata do verso; o capítulo seguinte (Capítulo III) do reverso. Isto porque o primeiro, cujo título fala por si (**Das Reivindicações Ferroviárias: o “Vale-Tudo” Discursivo**), diz respeito aos inúmeros “motes” ou estratégias discursivas de que lançam mão políticos e letrados do Norte por ocasião dos “rateios” ferroviários em torno das cobiçadas estradas de ferro; o segundo, cujo título também fala por si (**A Implantação dos “Trilhos Redentores”: Injunções Políticas, Utilitarismo e Uso Privado do Público**), é o reverso do anterior porque demonstra o enredamento de sujeitos históricos efetivos com práticas (muitas das quais caracterizadas por falcatruas de toda ordem) que negam qualquer comprometimento com a coisa pública. Conforme demonstrado, se sobressai aqui o interesse particular de pessoas ou grupos, o que contraria frontalmente as reivindicações ferroviárias do ponto de vista dos motivos alegados em prol do equipamento para tal ou qual lugar. Isto porque, via de regra, são feitas em nome do progresso e/ou prosperidade para todo o seu povo. Daí a idéia, sugerida acima, de que os 2 capítulos mencionados configuram o que poderia se considerar **verso e reverso** em relação à problemática em questão.

Os sujeitos a que acima fiz alusão, tal como demonstrado, são os políticos e/ou letrados locais e os grupos de interesses em nome dos quais falam. Entretanto, no momento em que falam não deixam transparecer esse vínculo. É que, nesse momento, se é certo que, do lugar privilegiado de onde falam (particularmente na imprensa e nas casas parlamentares) eles reivindicam ou negociam as estradas de ferro para essa ou aquela localidade com a autoridade de quem pertence às elites econômicas regionais e aos seus quadros dirigentes – no que dão a entender, por isso mesmo, que têm direito a uma fatia do cobiçado “bolo” ferroviário -, não é menos certo que falam em nome do progresso para tal ou qual lugar como um todo, dos quais se dizem legítimos representantes. Quase sempre em tom dramático, grandiloquente, apelativo, as estradas de ferro são reivindicadas como elementos de “salvação” para as áreas que dizem representar, com capacidade para lhes redimir de seu “atraso” característico ou mesmo secular. Como seu objetivo é convencer, falam como se acreditassem sinceramente no poder “redentor” do trem de ferro, jamais assumindo ou deixando transparecer que, na maioria das vezes, seus argumentos não passam de recursos estratégicos para obter o “benefício” reivindicado.

Deixo claro no texto que tudo não passa de simples peça de retórica, de jogo verbal e de cena; tudo pura teatralização. Como a meta é o convencimento, alcança-a de forma mais eficaz aquele que melhor dramatizar seu papel ao entrar em cena, em especial aquele capaz de transformar o que é ficção realidade e o que é realidade ficção. Para isto, como vimos, dois “motes” são reveladores dessa sua capacidade de encenação: de um lado, a recorrência a todo um jogo verbal e de cena responsável pela fabricação de um região associada à imagem do “sofrimento”, imagem que rende tanto econômica quanto politicamente; de outro, igual jogo verbal e de cena quando se trata de “provar” um quadro geral de prosperidade econômica quando ele de fato não existe. Quer dizer, pela via da teatralização política fabrica-se com a maior facilidade um estado de crise ou de prosperidade conforme o caso.

Falar nesses termos é falar na natureza dos discursos, em relação à qual gostaria de fazer uma reflexão não presente no corpo da tese. Trata-se da constatação de que os discursos de exaltação ao potencial econômico desse ou daquele lugar, com dados a tal ponto fabricados que seus articuladores seriam capazes de provar, por  $A + B$ , que  $2 + 2$  é igual a 5, perde terreno para os discursos que vão na direção inversa, ou seja, os que inventam a

“miséria” como resultado de secas “pavorosas”. É que os articuladores dessa última modalidade discursiva parecem perceber que ela é de uma eficácia a toda prova, sendo visível os efeitos produzidos ante os interlocutores e a “platéia” em geral, isto em razão de sua carga dramática e capacidade para sensibilizar. Assim, não é de admirar que em pouco tempo se revele um “mote” perfeito para a reivindicação das cobiçadas linhas paralelas.

Isto significa que há um momento preciso da entrada em cena desse novo gênero de representação, momento mais ou menos coincidente com a primeira data limite do recorte temporal deste trabalho, isto é, mais ou menos em torno do ano 1880. Bem antes desta data ou, mais precisamente, até o início dos anos 1870, os discursos são basicamente de natureza econômica, muito embora, conforme demonstrado no texto, sejam discursos destinados a produzir efeitos e, como tal, valem os fins e não os meios, o que equivale a dizer que são discursos de caráter estratégico, pouco importando a idéia de sinceridade. No caso, são discursos que lançam mão, conforme demonstrei, de verdadeiros “malabarismos contábeis”, capazes de produzir “reais” simplesmente inexistentes. Mesmo assim, são discursos dotados de efeitos teatralizantes com menor poder de convencimento do que o novo gênero de representação em cena a partir do final dos anos 1870. Claro que os discursos de natureza econômica, com as características mencionadas, continuam a ser produzidos pelos anos afora. Todavia, os políticos ou letrados atores, em cena no Parlamento ou na imprensa, preferem o novo gênero, esse sim, capaz de tocar as cordas sensíveis do mais empedernidos dos corações. Até porque, como o leitor deve estar lembrado, uma das estratégias mais recorrentes no novo gênero de representação discursiva, reside na capacidade de demonstrar, através do uso de imagens dramáticas, que tal ou qual área é mais “miserável” que outra. Leva a melhor, claro, quem tem mais competência para dramatizar a miséria, conseguindo “provar,” por assim dizer, que a área representada é infinitamente superior a do interlocutor em cena no que toca ao seu absoluto estado de pobreza.

Mas, quando esse gênero de representação toma corpo na imprensa e no Parlamento, há mais de duas décadas que estradas de ferro vêm sendo reivindicadas com base nos discursos de natureza econômica. Na verdade, Até a década de 1860, por exemplo, falar em estradas de ferro nortistas é falar das estradas de Pernambuco e Bahia, que têm em comum o fato de que são justificadas, sob o aspecto econômico, em nome de uma mesma meta a ser alcançada no futuro, a captura da produção de certas áreas do rio São Francisco. Rastreamos os

Anais da Câmara dos Deputados, relativamente à última década mencionada, percebi que quando entra em discussão o problema da viação férrea no país, os debates parlamentares giram basicamente em torno de três estradas, a Pedro II e as duas acima mencionadas. Naquele momento, simplesmente não há espaço político para se argumentar sobre possíveis projetos ferroviários de outras províncias. Só na década de 1870 é que esses projetos vêm à tona, não obstante a maioria dos discursos sobre estradas de ferro continue a girar em torno das três ferrovias referidas.

Se as duas e únicas estradas de ferro do Norte são, naquele momento, justificadas em nome de metas econômicas, próximas ou futuras, o mesmo ocorre com os novos projetos ferroviários que entram na arena das disputas políticas, no começo da década de 1870, sendo um para cada província. Fruto da articulação política entre os representantes das pequenas províncias, que chegam a esta última década sem um palmo de trilhos<sup>1</sup>, surge a lei de 17 de julho de 1871, cujo pensamento é levar as estradas de ferro a todos os *“lugares onde possa haver concorrência de mercadorias e passageiros, que diminuam ou façam cessar os onus do Tesouro, ligando ao mesmo tempo diversas províncias entre si, no interesse da Administração do Estado”*<sup>2</sup>. Sendo este o espírito da lei de 17 de julho de 1871, a conjuntura é favorável à reivindicação de novas ferrovias para a região, não sendo tarefa difícil elaborar uma “bela” justificativa econômica, nessa ou naquela província, “provando” sua viabilidade no que toca à *“concorrência de mercadorias e passageiros”*.

Em 1873, por exemplo, essa conjuntura torna-se ainda mais favorável à preparação desses novos projetos ferroviários, fato ocorrido com a aprovação da Lei 2450, de 24 de setembro. É que a nova lei regulamenta, por um lado, a garantia de juros para as empresas que se organizarem no setor e, por outro, a exigência de que as novas ferrovias em questão obtenham uma renda líquida não inferior a 4 por cento<sup>3</sup>. Aliás, renda bastante fácil de ser demonstrada pelos autores dos projetos ferroviários, os chamados concessionários locais. Por que fácil de demonstrar? Simplesmente porque não trata-se de renda real, mas de uma

<sup>1</sup> Por exemplo, certo ministro do Império informa que em 1873 o Brasil possuía a insignificante quantia de 900 quilômetros de estradas de ferro (Cf. Discurso de Costa Pereira, ministro da Agricultura, proferido em 10 de abril de 1875. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Livro 1, p. 172).

<sup>2</sup> Cf., *Idem*, pp. 172-173.

<sup>3</sup> Cf. *Idem*, p. 172.

simples previsão de rendimentos<sup>4</sup>, o que faz com esses concessionários “caprichem” na hora de preparar uma eficiente justificativa econômica sobre o assunto, a exemplo da justificativa preparada pelos concessionários da estrada de ferro na Paraíba, conforme visto no item 1 do capítulo II acima.

O fato é que até fins dos anos 1870, quando reivindica-se estradas de ferro para a região, as justificativas são de natureza econômica e seguem o mesmo diapasão, no sentido de que prevalecem os argumentos voltados para a defesa de sua economia de exportação, sobressaindo-se o açúcar e o algodão. Depois deste período - isto é, a partir dos anos 1880, o que coincide com o recorte temporal deste trabalho -, esses argumentos vão escasseando, tornando-se cada vez mais raros ao longo dos anos. E a tal ponto isto ocorre que contam-se nos dedos as reivindicações ferroviárias com base em tais argumentos.

O que teria provocado essa escassez dos argumentos de natureza econômica a partir dos anos 1880? Isto ocorre porque os autores da cadeia argumentativa sobre as estradas de ferro do Norte percebem, na passagem dos anos 1870 para 1880, que eles não “rendem” suficientemente ou que sua eficácia fica aquém do esperado, o que explica a raridade com que abordam o assunto e/ou o porquê das fontes serem omissas ou informarem pouco a respeito do período correspondente ao recorte temporal deste trabalho. Não obstante parecessem estar de acordo com uma possível lógica racionalizadora necessária à construção de estradas de ferro, isto é, reivindicá-las em nome do potencial econômico desse ou daquele lugar; não obstante ainda tenham tido a sua eficácia nas décadas que antecedem esse recorte temporal, tais discursos, ao que tudo indica, já não têm nenhum peso como meio de arrancar novas concessões ferroviárias como parte do jogo das barganhas políticas em vigor no período em estudo. Não fosse assim, por que eles seriam tão raros, ainda mais em tratando de reivindicar algo tão cobiçado? Por acaso o Norte não é detentor, à época, de uma tradicional economia de exportação, com destaque para o açúcar e o algodão? Por que, então, a reduzida argumentação em torno das questões econômicas? Mas bem entendido, não refiro-me a qualquer discurso de

---

<sup>4</sup> O ministro citado nas três notas anteriores, falando da execução dessa lei, afirma que ela deve ser aplicada “*sem que com ella se projete unicamente estradas de ferro que assegurem desde logo grandes lucros pecuniários, que tenham unicamente o mérito da renda que de sua exploração deva immediatamente provir*” (Cf. Idem). Quer dizer, não há maiores rigores quanto à aplicação da lei no que toca à exigência de renda líquida mínima, ficando cada concessionário com plena liberdade para inventar a renda que bem desejar.

teor econômico, mas tão-somente dos que fazem parte dos embates em torno das reivindicações ferroviárias.

Ao meu ver, as respostas para as indagações acima têm a ver com a elaboração inteligente de algumas estratégias discursivas. Em primeiro lugar, há que se falar na percepção, por parte das elites nortistas, de que reivindicar estradas de ferro mostrando a realidade econômica da região, em crise naquele momento, é uma estratégia pouco eficaz. Preferindo, conforme demonstrado no texto, esconder os dados de uma realidade que se lhes revela desfavorável, partem para a preparação de discursos de caráter apologético, superestimando a capacidade econômica dos lugares para onde reivindicam o “benefício”. Com isto, são capazes de prever, através do que intitulo - brincando um pouco com a situação – de verdadeira “dança dos números” ou “coreografia numérica”, lucros fabulosos para a ferrovia projetada, assegurando-lhe um futuro bastante promissor. Mudando de tática, às vezes chegam a admitir o que chamam de “crise da lavoura”, mas tão-somente para afirmar que ela é resultante da falta de um transporte rápido, eficiente e de baixo custo. Conquanto aqui os números não falem a favor da região, evitam fazer projeções otimistas a respeito, bastando sustentar, no caso, que o progresso da lavoura estará assegurado com o novo meio de transporte. Quer superestimando a lavoura de exportação, quer apostando alto na capacidade “redentora” do trem, os autores desses discursos parecem perceber que seu poder de convencimento está esgotado, o que explicaria sua reduzida eficácia e a raridade com que aparecem a partir de determinado momento.

É então que entra em cena a nova modalidade a que tenho feito alusão, modalidade que, paradoxalmente, nega o potencial econômico da região. Refiro-me à elaboração discursiva que associa o Norte à imagem do “sofrimento” e faz um uso político dessa imagem. Na verdade, uma imagem plena de significação para que essas elites continuem falando e pedindo “alto”. Já que evocar o as forças de mercado - isto é reivindicar estradas de ferro com base em dados da realidade que provem sua viabilidade econômica - parece um recurso argumentativo ineficaz, trata-se agora de evocar a imagem de uma região sofrida, agonizante, flagelada, exaurida pelos efeitos “climáticos” de uma natureza que lhe é adversa, que provoca secas “pavorosas”, necessitando, por isto mesmo, de algo que lhe revigore as forças, aqui simbolizado pelo poder atribuído às sonhadas linhas paralelas chamadas trilhos.

Assim sendo, como já demonstrado, os argumentos econômicos continuam a fazer parte dos embates discursivos sobre o assunto na fase coberta por este trabalho, mas já não ocupam grande espaço em tais embates. O fato é que reivindicar estradas de ferro com base tão-somente em dados econômicos, mesmo que esses dados apontem na direção de um futuro promissor, é uma estratégia discursiva ineficaz, como se seus articuladores estivessem a discursar no vazio, sem força para sensibilizar as autoridades nas várias instâncias de poder. Os discursos que parecem ter força para sensibilizar, porquanto dramáticos, são os que reivindicam estradas de ferro como medida de “salvação” para os flagelados da seca ou, o que dá no mesmo, em função da imagem de um Norte “sofrido” ou de um Norte “coitadinho”, sempre de mão estendida a solicitar os chamados “socorros públicos”. No caso, fazem um uso político da imagem do sofrimento, através da qual apelam aos poderes constituídos para que autorizem a construção de ferrovias, a única medida verdadeiramente “patriótica” e que possibilitaria a “regeneração” do Norte.

Também há que chamar a atenção para o rico universo imagético explorado em 3 dos capítulos acima e que remetem à idéia de que o trem de ferro e outros equipamentos modernos, tal como ali representados, provocam mudanças culturais nas comunidades que com eles convivem. Essas mudanças são caracterizadas pela emergência de um novo espaço-tempo, o que equivale a dizer, pela adoção de novos ritmos temporais e sociais.

As fontes trabalhadas e a forma como as leio e incorporo ao texto, dão um mínimo de originalidade à problemática em questão. De fato, a leitura de tabelas dos horários dos trens, publicados na imprensa da época, para fins de verificar seu vínculo à idéia de um tempo disciplinado, próprios de um equipamento que erige-se como signo de rapidez e que se institui imaginariamente como um instrumento a serviço de uma sociedade que tem pressa, parece bastante original. Também original parece ser a leitura do tempo produtivo do trem de ferro através de imagens literárias, a exemplo de poemas, contos romances etc. Compare-se, a respeito, as problemáticas inerentes aos trabalhos criticados na introdução e o corpo da tese que ora concluo.

Por último, não gostaria de colocar um ponto final no texto, no tocante ao que tenho intitulado de práticas culturais, sem alguns esclarecimentos de tipo metodológico. Chamo a atenção, inicialmente, para a constatação de que todo parâmetro relacionado a questões de método, no âmbito do trabalho científico, é produto de uma escolha. Ora, falar em

escolha é falar em possibilidades, o que pressupõe que o caminho escolhido não o único existente. Assim, dentre outros caminhos, penso ter feito uma boa escolha ao chamar a atenção, conforme exposição no capítulo IV, para o fato de que a experiência urbana nortista, no período estudado, não pode ser pensada em termos de vida metropolitana, com os ritmos próprios de cidades que aparecem no imaginário urbano oitocentista como experiências avassaladoras, com destaque para o vai e vem de multidões apressadas, multidões compostas por milhares de seres anônimos indiferentes uns para com os outros, sem qualquer comunicação entre si. Enfim, indivíduos que aparecem nesse imaginário como pessoas solitárias, psicologicamente marcadas pelo fato de se encontrarem sozinhas no meio da vaga humana, sem um aceno, um afago, um gesto de amizade, um laço afetivo.

Por razões que não competia explicar no capítulo IV – até porque, são sobejamente conhecidas para o leitor interessado em história –, o fato é que no Norte do Brasil, no período estudado, todas as experiências urbanas são marcadas por um considerável limite físico em comparação com as que se expressam em termos metropolitanos a nível de Europa. Logo, não estando o Norte do Brasil, como de resto o país inteiro, a vivenciar qualquer experiência similar, não é de admirar a escolha feita, qual seja, a de que só é possível falar em representação da vida moderna, nessa região, a partir da tentativa de incorporar à vida cotidiana local certos signos do que é considerado “civilizado” do outro lado do oceano. A decantação em torno desses signos, tomados em conjunto ou cada um isoladamente, torna-se uma espécie de marca registrada para se pensar tal ou qual experiência como moderna. Trata-se, como vimos, de signos que passam ao imaginário nortista como espécies de termômetros capazes de medir qual comunidade é mais ou menos sintonizada com a “civilização”. Mas bem entendido, decantação que não é gratuita, uma vez que decorre da certeza de que equipamentos urbanos considerados modernos estão a instituir, tal como ocorre na Europa, novos hábitos, atitudes ou comportamentos, valendo dizer, novas sensibilidades urbanas.

Creio que também fiz uma boa escolha ao me debruçar particularmente sobre o trem de ferro, relacionando-o a um conjunto de práticas culturais que expressa muito bem a idéia de um cotidiano marcado por novos ritmos ou novas sensibilidades, decorrentes da emergência de um novo espaço-tempo. Acontece que estou convencido de que nenhum outro signo moderno se lhe equipara quando pensado em termos da revolução que provoca na vida cotidiana. Trata-se da constatação de que é um dos poucos equipamentos modernos cuja maior

característica, no exato momento em que surge, é prestar-se ao uso coletivo de massa. Talvez o cinema, no campo da chamada indústria do entretenimento, seja o único a provocar impacto parecido, conquanto se populariza em pouco tempo, a começar por uma fase inicial considerada itinerante, anterior à consolidação do chamado cinema permanente.

Ocorre que a maioria dos equipamentos modernos surge, num primeiro momento, para quem pode pagar a conta, significando, por assim dizer, que não surge de imediato como um equipamento de uso coletivo de massa. É o caso, conforme visto no texto, do uso das novas fontes de energia para fins de iluminação pública ou privada, quer se trate de iluminação a gás ou elétrica. No caso da iluminação pública, nenhuma experiência é extensiva à comunidade como um todo, pois via de regra apenas algumas artérias recebem de imediato o equipamento. Leva tempo para que se possa falar em uso coletivo do mesmo no sentido mais amplo do termo. Em se tratando de iluminação privada, ao nível doméstico, esse uso é mais restrito ainda, pois durante muito tempo é um item do conforto para quem pode pagar a conta e esta não é pequena.

Fica explicado, assim, o porquê da escolha recair sobre o trem de ferro e o porquê da decisão de redigir dois capítulos dedicados exclusivamente à tentativa de explicar a importância que esse signo ocupa enquanto instrumento de mudanças marcadas por um novo espaço-tempo. No conjunto, quer em relação ao trem de ferro, quer em relação aos outros signos, conforme exposição nos capítulos IV, V e VI, prevalece a tentativa de focalizar as mudanças provocadas, nessa ou naquela comunidade do Norte, em decorrência da convivência com esses signos, mudanças filtradas dos inúmeros relatos que compõem o que acima intitulei de imaginário urbano nortista.

## BIBLIOGRAFIA

### a) Questões de Teoria e Método

ARANHA, Gervácio Batista. "A história renovada: a emergência de novos paradigmas". In *SAECULUM – Revista de História*, nºs 4/5. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2000.

\_\_\_\_\_. "Provas e Possibilidades" à luz de um experimento historiográfico: dialogando com Thompson. In *Revista Arius*, nº 7, vol. 8. Campina Grande: UFPB, 1998.

\_\_\_\_\_. "20 anos de pesquisa no curso de história da UFPB/Campus II". In *Revista da ADUFPB-CG*, Ano 1, nº 1. Campina Grande: EPGRAF, 2001.

\_\_\_\_\_. "A nova história, seus temas e métodos: um diálogo com a antropologia". In *Raízes*, nº 14 (*Revista dos Mestrados de Sociologia e Economia da UFPB*). João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1997.

BALANDIER, George. *O poder em cena*. Tradução de Luiz Tupy Caldas de Moura. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

BÉGUIN, François. "As maquinarias inglesas do conforto". In *Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, São Paulo, ano XI, Nº 34, 1991.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. Tradução de José Carlos Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1991 (obras escolhidas, vol.III).

BRESCIANI, Maria Stella Martins. "As sete portas da cidade". In *Revista de Estudos Regionais e urbanos*, São Paulo, Ano XI, Nº 34, 1991.

\_\_\_\_\_. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994 (Coleção Tudo é História).

\_\_\_\_\_. "Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)". In *Revista Brasileira de História*, V. 5, Nº 81. São Paulo: set. 1984/abr. 1995.

BURKE, Peter. *A revolução francesa da historiografia: a escola dos anais (1929-1989)*. Tradução de Nílo Odália. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

CANDIDO, Antônio et alli. *A crônica: o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil*. Campinas: Editora da UNICAMP; Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1992.

CÂNDIDO, Antônio. *Literatura e sociedade: estudos de teoria e história literária*. 7ª ed. São Paulo: Editora nacional, 1985.

- CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de sombras: a política imperial*. São Paulo: Vértice; Rio de Janeiro: IUPERG, 1988.
- CHARTIER, Roger. *A história cultural entre práticas e representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: DIFEL, s/d.
- \_\_\_\_\_. “O mundo como representação”. In. *Estudos Avançados* Nº 11, v.5, Janeiro/abril de 1991.
- DUBY, Georges. *A história continua*. Tradução de Clovis Marques. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, Editora UFRJ, 1993.
- FERNANDES, Ronaldo Costa. “Narrador, cidade, literatura”. In LIMA, Rogério e Fernandes, Ronaldo Costa (orgs). *O imaginário da cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000.
- GEERTZ, Clifford. “Centros, reis e carisma: reflexões sobre o simbolismo do poder”. In *Saber local: novos ensaios de antropologia interpretativa*. Tradução de Vera Mello Joscelyne. Petrópolis: Vozes, 1998.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história*. Tradução de Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- \_\_\_\_\_. “Provas e possibilidades à margem de ‘Il Ritorno de Martin Guerre’ de Natalie Zemon Davis”. In Ginzburg, Carlo et alli. *A micro-história e outros ensaios*. Tradução de António Narino. Lisboa: DIFEL, 1989.
- HAROCHE, Claudine. *Da palavra ao gesto*. Tradução de Ana Montoia e Jacy Seixas. Campinas: Papirus, 1998.
- LE GOFF, Jacques. *O imaginário medieval*. Tradução de Manuel Ruas. Portugal: Editorial Presença, 1994.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. “Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano”. In *Estudos Históricos*, Vol. 8, Nº 16. Rio de Janeiro: Editora da fundação Getúlio Vargas, 1995.
- RAMINELLI, Ronald. “História urbana”. In Cardoso, Ciro Flamarion e Vainfas, Ronald (orgs). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- REVEL, Jacques (org). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RIBEIRO, Maria Eurydice de Barros. “A volta da história política e o retorno da narrativa histórica”. In Swain, Tânia Navarro. *A história no plural*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

ROSANVALLON, Pierre. “Por uma história conceitual do político”. Tradução de Paulo Martinez. In *Revista Brasileira de História*, vol 15, Nº 30. São Paulo: ANPUH/Contexto, 1995.

SANTAELA, Lúcia. “Palavra, imagens e enigmas”. In *Dossiê palavra/imagem. Revista USP*, Nº 16, dezembro/janeiro/fevereiro 92-93.

VOLDMAN, Daniele. “Definições e usos”. In FERREIRA, Marita de Moraes e Amado, Janaína (orgs). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

WATT, Ian. *A ascensão do romance: estudos sobre Defoe, Richardson e Fielding*. Tradução de Hildergard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade na história e na literatura*. Tradução de Paulo Henriques Brito. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

## **b) Geral**

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária no Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana M. I. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BRITO, José Nascimento. *Meio século de estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

CASTILHO, Arthur. “Um pouco de história ferroviária”. In *Estradas de ferro do Brasil- Suplemento da Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro: Editora da Revista Ferroviária, 1945.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996

\_\_\_\_\_. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

- CHARLOT, Mônica e Marx, Roland (orgs). *Londres, 1851-1901: a era vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Tradução de Lucy Magalhães. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.
- COSTA, Ângela Marques da e Schwarcs, Lília Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000 (Coleção Virando Séculos).
- CUNHA, Fausto. *Caminhos reais, viagens imaginárias: estudo sobre os meios de transporte na ficção brasileira*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.
- DOURADO, Anísio Brasileiro de. "Aspectos sócio-econômicos da expansão e decadência das ferrovias brasileiras". In *Ciência e Trópico*, 36(5), maio de 1984.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Tradução de Rosa Camargo Artigas e Reginaldo Forti. São Paulo: Global, 1985.
- FILHA, Maria Berthilde de Moura. *O cenário da vida urbana: a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2000.
- FREUD, Sigmund. *O mal-estar na civilização*. Tradução José Octávio Aguiar Abreu. Rio de Janeiro: Imago, 1997.
- FRIEDRICH, Otto. *Olympia: Paris no tempo dos impressionistas*. Tradução de Hildegard Fiest. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- GAY, Peter. *A experiência burguesa da rainha Vitória a Freud: a paixão terna*. Tradução de Sérgio Flaksman. São Paulo: Companhia das Letras, 1990 (volume 2).
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras: 1988.
- HOBBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagem. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
- HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil*. São Paulo/ANPOCS, 1998.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes trópicos*. Lisboa: Edições 70, s/d.
- MACIEL, Laura Antunes. *A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*. São Paulo: EDUC – SP/FAPESP, 1998.

- MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia (exposição aos credores e ao público)*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde Editor, 1942.
- NEEDELL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. Tradução de Celso Nogueira. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no final do século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora Universitária/UFRS, 1999.
- RENAULT, Delso. *Rio de Janeiro: a vida da cidade refletida nos jornais (1850-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1978.
- REZENDE, Antônio Paulo et alii. *Recife: histórias de uma cidade*. Prefeitura da cidade do Recife/Jornal do Comércio, 2000 (Fascículos de 1 a 10).
- RONCAYOLO, Marcel. “Transfigurações noturnas da cidade: o império da luzes artificiais”. Tradução de Eveline Bouteiller Kavakama. In *Projeto História 18*. São Paulo: EDUC, 1999.
- SAES, Flávio A. Meneses de. *As ferrovias em São Paulo, 1870 – 1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1961.
- SCHWARCZ, Leila Moritz. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnica, ritmo e ritos do Rio”. In Sevcenko, Nicolau (org). *História da vida privada no Brasil*, vol.3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Literatura como missão: tensões e criação cultural na Primeira República*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- \_\_\_\_\_. *Orfeu extático na metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SUSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- THOMPSON, E.P. *Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial. Tradición, Revuelta y consciencia de clase: estudios de la crisis de la sociedad preindustrial*. Tradução de Eva Rodrigues. Editorial Crítica, 1979.

VIRÍLIO, Paul. *A arte do motor*. Tradução de Paulo Roberto Pires. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WEBER, Euben. *França fin-de-siècle*. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

### c) História Paraibana e Regional

AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições e práticas da província da Bahia*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979.

AGUIAR, Wellington e OCTÁVIO, José. *Uma cidade de quatro séculos*. 2ª ed. João Pessoa: A União Editora, 1989.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes*. Recife: FJN/Massangana; São Paulo: Cortez, 1999.

ALMEIDA, José Américo de. *A Paraíba e seus problemas*. 3ª ed. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, 1987.

ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório algodoeiro*. Mestrado em sociologia rural, Campina Grande, UFPB, 1991.

\_\_\_\_\_. "O lombo do burro e a rota do algodão para Campina Grande: notas para a história dos tropeiros da Borborema". In *Caderno de Ciências Sociais*, nº 4. Campina Grande: LIAA/UFPB, 1994.

\_\_\_\_\_. "O trem no imaginário nordestino: representação literária e mito". In *Revista Arius*, vol. 5. Campina Grande: LIAA/UFPB, 1994.

BARBOSA, Severino Antônio. *O rifle do ouro (vida, combate, prisão e morte do mais famoso cangaceiro do Nordeste)*. 2ª ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1979.

BEZERRA, Alcides. "A imprensa na Parahyba". In *Revista do Instituto Histórico Geográfico Paraibano*. Parahyba: Imprensa Oficial, 1922.

CÂMARA, Epaminondas. *Datas campinenses*. 2ª ed. Campina Grande: Edições Caravelas, 1998.

\_\_\_\_\_. *Municípios e freguesias da Paraíba*. Campina Grande: Edições Caravelas, 1997.

- CASTRO, Iná Elias de. *O mito da necessidade: discurso e prática do regionalismo nordestino*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1992.
- CRANDALL, Roderic. *O problema das secas no Norte brasileiro*. Rio de Janeiro: IOCS, 1910.
- FILHO, João Duarte. *O sertão e o centro*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1938.
- FREIRE, José Avelar. *Alagoa Grande: aspectos econômicos e fatos outros da sua história*. João Pessoa: Idéia Editora, 1996.
- FREYRE, Gilberto et alii. *O livro do Nordeste*. 2ª ed. Recife: Arquivo Público Estadual, 1979 (Fac-simile da edição comemorativa dos 100 anos do Diário de Pernambuco, de 1925).
- FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília: INL, 1977.
- \_\_\_\_\_. *Ordem e o progresso: processo de desintegração das sociedades patriarcal e semipatriarcal no Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: INL, 1974 (Tomos 1 e 2).
- \_\_\_\_\_. *Sobrados e mocambos*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 1990.
- \_\_\_\_\_. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1940 (Coleção Documentos Brasileiros).
- JOFFILY, Geraldo Irineu. "Apresentação". In Joffily, Irineu. *Notas sobre a Parahyba*. 2ª ed. Brasília: Thesaurus, 1977.
- JOFFILY, José. *Entre a Monarquia e República: idéias e lutas de Irineu Joffily*. Rio de Janeiro: Kosmos Editora, 1982.
- LEAL, José. "O Santa Rosa tem uma história". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, vol. 12. João Pessoa: Editora Teone, 1953.
- LEVIN, Linda. *Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar*. Tradução de André Villalobos. Rio de Janeiro: Editora Record, 1984.
- MARIZ, Celso. *Evolução Econômica da Paraíba*. João Pessoa: A União Editora, 1939.
- MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império: 1871-1889*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1984.
- MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Doutorado em história, Recife, UFPE, 2000.

- MENESES, Antônio Bezerra de. *Descrição de Fortaleza*. Introdução e notas de Raimundo Girão. Fortaleza: Casa da Cultura José de Alencar, 1992.
- MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico: história sócio-pitoresca dos antigos bondes do Recife*. Recife: CELPE, 1982.
- NÓBREGA, Humberto Carneiro da. "Alagoa Nova". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, nº 20. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1974.
- \_\_\_\_\_. *Augusto dos Anjos e sua época*. João Pessoa: Editora da Universidade da Paraíba, 1962.
- OLIVEIRA, Manuel Pedro de (Manuel do Ô). *100 anos de suor e sangue*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1971.
- PIMENTEL, Cristino. *Pedaços da história de Campina Grande*. Campina Grande: Livraria Pedrosa, 1958.
- PINTO, Estevão. *História de uma história de uma estrada de ferro no Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949 (Coleção Documentos Brasileiros).
- RETUMBA, Francisco Soares da Silva. "Sobre os melhoramentos de que precisa a província da Parahyba". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, anno IV, vol. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1912.
- RIBEIRO, Hortêncio de Souza. *Vultos e fatos*. João Pessoa: SEC, 1979.
- SÁ, F. de S. Meira e. "Ecos do sertão: estrada de ferro de Mossoró". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, vol. 4. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1912.
- SALES, José Borges. *Alagoa Nova: notícias para sua história*. Fortaleza: Editora R. Esteves Tipogresso, 1990.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil (as ferrovias em Alagoas)*. Maceió: UFAL, 1979.
- TRIGUEIRO, Oswaldo. *A Paraíba na Primeira República*. João Pessoa: A União Editora, 1982.
- VIANNA, Marly de Almeida Gomes. "Economia agrária e técnicas agrícolas no município de Campina Grande: 1840-1905". In *Grão: Revista de Ciências Sociais*, Ano I, n. 3 jul/ago 1885. Campina Grande: UFPB, 1985.

**d) Romances, contos, sátiras, poesias, memórias, crônicas**

- ALBUQUERQUE, Ulysses Lins de. *Um sertanejo e o sertão* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1957.
- ALVES, Castro. *Poesias completas*. Prefácio de Manuel Bandeira. Rio de Janeiro: Ediouro, s/d.
- ANJOS, Cyro dos. *A menina do sobrado* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, Brasília: INL, 1979.
- ASSIS, Machado de. "A semana, 16/10/1892". In *A semana I: crônicas*. São Paulo: Editora Globo, 1997 (obras completas de Machado de Assis).
- \_\_\_\_\_. *Memorial de Aires* (romance). Rio de Janeiro: Editora Globo, 1997 (Obras completas de Machado de Assis).
- BARROS, Leandro Gomes de. "Os colatores da Great Western" (poesia popular). In *Antologia Poética – Tomo III*. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisas da Fundação Casa de Rui Barbosa, 1977 (Literatura Popular em Verso)
- BELLO, Júlio. *Memórias de um senhor de engenho*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1948.
- BILAC, Olavo. "O bonde". In DIMAS, Antonio (org.). *Vossa insolência: crônicas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- BORGES, Raimundo de Oliveira. "Memórias: fragmentos de minha vida". In *Revista Itaytera*, nº 18. Crato – CE, 1988.
- CONDÉ, José. *Pensão riso da noite* (livro de contos). 4ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1987.
- CORREYA, Juarez(org.). *Poemas de Ascenso Ferreira*. Recife: Nordestal, 1995.
- COSTA, Antônio Assis. *A(s) Cajazeiras que eu vi e onde vivi* (memórias). João Pessoa: Gráfica Progresso, 1986.
- DICKENS, Charles. *Contos*. Tradução de José Paulo Paes. São Paulo: Cultrix, 1985.
- DINOÁ, Ronaldo. *Memórias de Campina Grande*. João Pessoa: A União Editora, s/d (2 volumes).
- FILHO, Hermilo Borba. *Caminhos da solidão* (romance). 2ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Palmares e o coração: crônicas*. Palmares: Fundação Casa da Cultura Hermilo Borba Filho, 1997.

- \_\_\_\_\_. *Sol das almas* (romance). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1964.
- LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do tempo* (memórias). João Pessoa: Edições Empório dos Livros, 2000.
- LIMA BARRETO, Afonso Henriques de. *Os bruzundangas* (sátira). Porto Alegre: L&PM, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Coisas do reino de Jambom: sátira e folclore*. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.
- \_\_\_\_\_. *Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá* (romance). São Paulo: Ática, 1997 (Série Bom Livro).
- LIMA, Jorge de. *Calunga* (romance). Porto Alegre: Livraria Globo, 1935.
- \_\_\_\_\_. “O acendedor de lampiões” (soneto originalmente composto em 1907). In *Revista Era Nova*, Anno 1, num. 15, 1 de novembro de 1921.
- MAIA, Sabiniano. *Itabaiana: sua história – suas memórias*. 2ª ed. João Pessoa: A União Editora, 1977.
- MARQUEZ, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão* (romance). Tradução de Eliane Zagury. 33ª ed. Rio de Janeiro: Editora Record, s/d.
- MEDEIROS, Coriolano. *O Tambiá da minha infância* (memórias). 2ª ed. João Pessoa: A União Editora, 1994.
- MENDES, Manoel Pessoa. *O menino de Tracunhaén* (memórias). Brasília: Thesaurus Editora, 1999.
- MOURA, Francisco Coutinho de Lima. *Reminiscências: figuras e fatos da Paraíba*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938 (1º volume).
- \_\_\_\_\_. *Reminiscências: figuras e fatos de antanho*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1946. (3ª volume)
- NETO, João Cabral de Melo. “O Rio ou relação da viagem que faz o Capibaribe de sua nascente à cidade do Recife” (poema). In *Morte e vida Severina e outros poemas em voz alta*. 22ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1986.
- OLIVEIRA, Alberto. “Num trem de subúrbio”. (poema). In *Almanak da Parahyba*. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1907.
- OLIVEIRA, Eurípedes. “Campina Grande” (memórias). In *Design: Revista Informativa*. Campina Grande, edição especial, nº 2, outubro/1997.

- POMBO, Rocha. *Notas de viagem (Norte do Brazil)*. Rio de Janeiro: Benjamin de Aguilã Editora, 1918.
- PROUST, Marcel. *A fugitiva*. Tradução de Maria Gabriela de Bragança. Lisboa: Europa-América, s/d (Em Busca do Tempo Perdido, VII).
- \_\_\_\_\_. *À sombra das raparigas em flor*. Tradução de Mário Quintana. 13ª ed. rev. por Maria Lúcia Machado. São Paulo: Editora Globo, 1996 (Em Busca do Tempo Perdido, 2).
- \_\_\_\_\_. *O tempo redescoberto*. Tradução de Maria Gabriela de Bragança. Lisboa: Europa-América, s/d (Em Busca do Tempo Perdido, VIII).
- \_\_\_\_\_. *Sodoma e Gomorra*. Tradução de Mário Quintana. 14ª ed. rev. por Olgária Chaim Feres Matos. São Paulo: Editora Globo, 1998 (Em Busca do Tempo Perdido, 4).
- QUEIROZ, Raquel de. In Ronai, Paulo (org.) *SELETA*. Rio de Janeiro: INL, 1973 (Coleção Brasil Moço).
- \_\_\_\_\_. *O quinze* (romance). 48 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1991.
- RANGEL, Alberto. "Bucho-de-Piaba" (conto). In RAMOS, Graciliano (org.). *Seleção de contos brasileiros: Norte e Nordeste* (1º vol.). Rio de Janeiro: Edições de Ouro, s/d.
- REBOUÇAS, André. *Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.
- REGO, José Lins do. *Doidinho* (romance). 3ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Fogo morto* (romance). 40ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Menino de engenho* (romance). 56ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1993.
- \_\_\_\_\_. *Meus verdes anos* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1956.
- \_\_\_\_\_. *O moleque Ricardo* (romance). 10ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Pureza* (romance). 10ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1988.
- \_\_\_\_\_. *Usina* (romance). 7ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1973.
- RIBEIRO, Júlio. *A carne* (romance). São Paulo: Martin Claret, 1999. RODRIGUES, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade* (memórias). São Paulo: Brasiliense, 1962.
- SETTE, Mário. *Anquinhas e Bernardas*. (crônicas sobre o Recife antigo). 2ª ed. Recife: FUNDARPE, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo* (memórias). 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Casa do Estudante, s/d.

\_\_\_\_\_. *Maxambombas e Maracatus* (crônicas sobre o Recife antigo). 3ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Editora Casa do Estudante do Brasil, 1958.

\_\_\_\_\_. *Os Azevedos do Poço* (romance). 2ª ed. Recife: FUNDARPE, 1985.

SILVA, José Luiz da. “O trem” (memórias). In SILVA, Manoel Luiz da. *Uma volta ao passado*. União dos Palmares – Alagoas. Bananeiras, 1999.

TARGINO, Maria Luiza de Moraes. *De senhora de engenho à primeira dama* (memórias em forma de diário). João Pessoa: A União Editora, 1995.

TELES, Gilberto Mendonça (org.) *Os melhores poemas de Jorge de Lima*. São Paulo: Global, 1994 (Coleção os Melhores Poemas, 29).

## FONTES IMPRESSAS E MANUSCRITAS

### a) Discursos Parlamentares

1. Discurso de Coelho Lisboa, deputado paraibano, proferido em 24 de novembro de 1894. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894 (tomo 2).
2. Discurso de Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, ministro da Agricultura do Gabinete Itaboraí, proferido em 25 de agosto de 1870. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870 (livro 1/tomo 4).
3. Discurso de Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 31 de julho de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (vol. VIII).
4. Discurso de Manoel Carlos, deputado paraibano, proferido em 1 de setembro de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 4).
5. Discurso de Felício dos Santos, membro da “Comissão de Obras”, proferido em 1 de setembro de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 4).
6. Discurso de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-riograndense, proferido em 24 de setembro de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 4).
7. Discurso do “Sr. Figueiredo”, deputado pernambucano, proferido em 19 de julho de 1866. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1886 (tomo 2).

8. Discurso de Almeida Pereira, ex-ministro da Agricultura, proferido em 13 de outubro de 1869. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869 (tomo VI).
9. Discurso de Pereira da Silva, deputado carioca, proferido em 13 de outubro de 1869. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869 (tomo VI).
10. Discurso de Pereira da Silva, ministro da Agricultura, proferido em 10 de abril de 1875. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875 (tomo 1).
11. Discurso de Araújo Lima, deputado cearense, proferido em 11 de agosto de 1870. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870 (livro 1/tomo 4)
12. Discurso de Pereira da Silva, ministro da Agricultura, proferido em 30 de julho de 1875. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875 (tomo 3/apêndice)
13. Discurso de Joaquim Bandeira, deputado pernambucano, proferido em 30 de julho de 1921. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921 (tomo 4).
14. Discurso de Ulysses Vianna, deputado pernambucano, proferido em 31 de julho de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880 (tomo 3).
15. Discurso de José Carlos, deputado carioca, proferido em 6 de julho de 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (Livro 1/vol. III).
16. Discurso de Anízio Salatiel Carneiro da Cunha, deputado paraibano, proferido em 3 de agosto de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880 (tomo 4).
17. Discurso de Anízio Salatiel Carniel da Cunha, deputado paraibano, proferido em 11 de setembro de 1885 In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1885 (tomo 4).
18. Discurso de J. Basson, deputado piauiense, proferido em 9 de junho de 1883. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883 (tomo 2).
19. Discurso de Manoel Carlos, deputado paraibano, proferido em 3 de agosto de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 4).

20. Discurso de Luiz Felipe, deputado pernambucano, proferido em 27 de março de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879 (tomo 4).
21. Discurso de Álvaro Caminha, deputado cearense, proferido em 15 de junho de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 1).
22. Discurso de Álvaro Caminha, deputado cearense, proferido em 25 de agosto de 1882. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (tomo 4).
23. Discurso de Helvécio Monte, deputado cearense, proferido em 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (tomo 8).
24. Discurso de Seraphico da Nóbrega, deputado paraibano, proferido em 1 de julho de 1914. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914 (tomo 3).
25. Discurso de Meira de Vasconcelos, deputado paraibano, proferido em 24 de março de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879 (tomo 4).
26. Discurso de Rodrigues Júnior, deputado cearense, proferido em 31 de julho de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880 (tomo 3).
27. Discurso de Rodrigues Júnior, deputado cearense, proferido em fevereiro de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879 (tomo 2).
28. Discurso de Paula Pessoa, deputado cearense, proferido em 14 de fevereiro de 1879. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879 (tomo 2).
29. Discurso de Sousa Andrade, deputado cearense, proferido em 2 de julho de 1880. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880 (tomo 3).
30. Discurso de Octacílio de Albuquerque, deputado paraibano, proferido em 3 de novembro de 1919. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919 (tomo 10).
31. Discurso de Epitácio Pessoa, deputado paraibano, proferido 20 de agosto de 1891. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891 (tomo 2).
32. Discurso de Almino Affonso, deputado norte-riograndense, proferido em 7 de outubro de 1892. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892 (tomo 7).
33. Discurso de Francisco Sá, deputado cearense, proferido em 12 de setembro de 1900. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900 (tomo 5).

34. Discurso de Lima Filho, deputado paraibano, proferido em 14 de outubro de 1901. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904 (tomo 6).
35. Discurso de Silva Mariz, deputado paraibano, proferido em 2 de outubro de 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (tomo 6).

**b) Relatórios e/ou mensagens de governo, planos ferroviários, pareceres, relatórios de estradas de ferro, decretos, ofícios etc.**

1. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província da Parahyba, em 9 de agosto de 1888, pelo presidente Francisco de Paula Oliveira Borges.
2. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de setembro de 1906, pelo presidente Monsenhor Walfredo Leal.
3. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de março de 1920, pelo presidente Dr. Francisco Camillo de Hollanda.
4. Decreto nº 4838 de 15 de dezembro de 1871, assinado pela Princesa Imperial Regente e ministro da Agricultura, autorizando e regulamentando (com suas 31 cláusulas) a estrada de ferro da Província da Parahyba do Norte.
5. Requerimento de 15 de maio de 1873, endereçado ao “ilmo. Exmo. Dr. Presidente da Província da Parahyba”. In *Arquivo Histórico da Paraíba*. Setor de Documentos Manuscritos/periódico Imperial, ano 1873, cx. 58.
6. Parecer do diretor da “Repartição de Obras Públicas da Parahyba do Norte” em resposta a ofício que lhe foi endereçado pelo “Palácio da Presidência” em 16 de janeiro de 1874. In *Arquivo Histórico da Paraíba*. Setor de Documentos Manuscritos/periódico Imperial, Ano 1874, cx. 58.
7. Plano de Viação da República, apresentada no Congresso Nacional por uma comissão especial em 1896. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (Livro 1, vol. II – Anexo do Plano de Viação da República)
8. Parecer do “Club de Engenharia” sobre o Plano de Viação da República. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (Livro 1, vol II – Anexo do Plano de Viação da República).

9. Parecer do “Instituto Polytecnico Brasileiro” sobre o Plano de Viação da República, In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896 (Livro 1, vol. II – Anexo do Plano de Viação da República).
10. *Prospecto do Caminho de Ferro do Conde D’eu*. Rio de Janeiro: Tipographia de G. Leuzinger, 1871.
11. Ofício do Superintendente da estrada de ferro Conde D’eu ao “illustre cidadão” Antônio Gonçalves da Justa Araújo, em 21 de janeiro de 1890. In *Arquivo Histórico da Paraíba*, Setor de Documentos Manuscritos, cx. 004.
12. Ofício do engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D’eu ao “illustre cidadão Dr. Venâncio Neiva, M. D. Governador deste Estado”, em 21 de janeiro de 1890. In *Arquivo Histórico da Paraíba*, Setor de Documentos Manuscritos, cx. 004.
13. Ofício do engenheiro fiscal da estrada de ferro Conde D’eu ao presidente da província, Antônio Herculano de Sousa Bandeira, em 31 de março de 1886. In *Arquivo Historio da Paraíba*, Setor de Documentos Manuscritos/Período Imperial, cx. 067(A).

### c) Periódicos

#### c1) Jornais:

1. *A Imprensa*, Parahyba do Norte, 1921, 1922.
2. *A Infância*, Mamanguape-PB, 1895.
3. *A Luz*, Guarabira-PB, 1920.
4. *A Noticia*, Parahyba do Norte, 1916.
5. *A Ordem*, sem referências a data e lugar.
6. *A Parahyba – órgão Liberal*, Parahyba do Norte, 1883.
7. *A União*, Parahyba do Norte, 1907, 1919
8. *Correio da Manhã*, Parahyba do Norte, 1917.
9. *Correio da Serra*, Areia-PB, 1909.
10. *Correio da Tarde*, Parahyba do Norte, 1910
11. *Correio de Campina*, Campina Grande – PB, 1914.
12. *Diário de Pernambuco*, Recife, 1907, 1920.
13. *Estado da Parahyba*, Parahyba do Norte, 1891.
14. *Gazeta da Parahyba*. Parahyba do Norte, 1889, 1890

15. *Gazeta do Comércio*. Parahyba do Norte, 1895.
16. *Gazeta do Sertão*, Campina Grande-PB, 1888, 1989, 1890, 1891.
17. *Jornal da Parahyba*, Parahyba do Norte, 1889
18. *O Campina Grande*, Campina Grande – PB, 1909
19. *O Centro*, Areia-PB, 1911.
20. *O Despertador*, Parahyba do Norte, 1889
21. *O Liberal Parahybano*, Parahyba do Norte, 1880, 1884, 1889.
22. *O Mercantil*, Parahyba do Norte, 1883.
23. *O Município*, Itabaiana-PB, 1908.
24. *O XV de Novembro*, Campina Grande-PB, 1908.

## **C2) Revistas:**

- Design: Revista Informativa*. Campina Grande, Edição Especial, nº 2, outubro/1997.
- Revista Ferroviária – Suplemento*. Rio de Janeiro: Editora da Revista Ferroviária, 1945.
- Revista Era Nova*, Parahyba do Norte, 1921.
- Revistas do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano* – volumes de 1912, 1922, 1946, 1953 e 1974.

## **INSTITUIÇÕES PESQUISADAS:**

- Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)
- Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)
- Centro de Ciências, Letras e Artes – CCLA (Campinas – SP)
- Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (João Pessoa – PB).
- Arquivo Histórico da Cúria Metropolitana (João Pessoa – PB).
- Arquivo Histórico da Paraíba (João Pessoa – PB)
- Fundação Casa de José Américo (João Pessoa – PB).
- Arquivo Público do Estado de Pernambuco (Recife – PE)
- Museu do Trem no Recife
- Museu Histórico de Campina Grande.