

## A modernização a ferro e fogo: um panorama sobre as condições de implantação das ferrovias paraibanas.

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros<sup>1</sup>

Contato: gabrielleopoldino12@gmail.com

Linha de pesquisa: História da Cidade, do Território e do Urbanismo

### INTRODUÇÃO

A lógica de instituição das ferrovias no território paraibano estava vinculada, sobretudo, ao processo de conjuntura econômica estabelecida ainda durante o período colonial onde produtos primários produzidos nas províncias eram exportados da *hinterland* aos portos de escoamento e dali para as metrópoles europeias.

Um dos importantes fatores que permitiriam a inserção do Brasil na conjuntura do capital internacional era sua modernização, decorrente, sobretudo, da captação e abertura aos investimentos das empresas estrangeiras – em via de regra, com benefícios contratuais que garantiam lucros e receitas. As ferrovias, – maior inovação em termos de deslocamento de gêneros humanos e mercantis até então – exerciam papel preponderante nessas circunstâncias.

A Paraíba, durante o período colonial, passou a concentrar a criação de gado no seu interior – o que estabeleceu os primeiros parâmetros das redes urbanas embrionárias do território – e a produção do açúcar em sua zona da mata litorânea. Além disso, passou a introduzir a cultura do algodão ao longo do século XIX estimulada pela adaptação da mesma ao clima seco e ao desenvolvimento da indústria têxtil na Inglaterra e nos Estados Unidos.

A produção dessas três principais atividades econômicas fortalecia o estabelecimento dessas redes urbanas, que não se restringiam ao âmbito territorial da província e se estendiam em uma perspectiva regional – embora mais tarde fossem adotadas medidas alfandegárias para evitar o escoamento da produção de determinada província pelo porto de outras, o que acontecia com a maior parte da produção do interior da Paraíba, escoada pelo porto do Recife.

O algodão, por ter uma lógica de produção descentralizada, fortalecia muito mais o estreitamento das relações entre os núcleos urbanos, o que já acontecia a partir do transporte à tração animal, mas

que ganhou uma nova dimensão com a implantação das estradas de ferro. O algodão produzido no interior era deslocado aos centros urbanos de beneficiamento que podiam ou não coincidir com as praças de comercialização e dali aos portos de escoamento.

Dessa maneira, em fins do século XIX surgirão as primeiras vias férreas na província – em 1880 iniciam-se as obras da ferrovia Conde D’Eu, que viria a interligar a então Cidade da Paraíba às cidades de Campina Grande e às capitais Natal e Recife. Essa via férrea será posteriormente prolongada a partir da construção de novos ramais. A sua característica interestadual e suas ramificações serão, posteriormente, engendradas a uma rede regional de estradas que no início do século XX será arrendada à empresa de capital inglês *Great Western Railway Company*.

### OBJETIVOS

O objetivo do presente trabalho é discutir sobre as condições de implantação das estradas de ferro no território da Paraíba. Aqui estão algumas considerações que vêm sendo desenvolvidas no Projeto de Pesquisa em desenvolvimento no curso de doutoramento.

### METODO

Revisão bibliográfica de autores que tratam sobre a temática das vias férreas paraibanas.

### DESENVOLVIMENTO

A primeira ferrovia a ser construída em território paraibano – que, posteriormente, a partir de prolongamentos e construção de ramais se tornaria a rede ferroviária da província e do estado – foi a Estrada de Ferro Conde D’Eu. A ideia da primeira ferrovia, discutida e antecipada pelas elites paraibanas em anos anteriores nasce por meio da fundação da Companhia de Ferro Conde D’Eu no ano de 1875.



A justificativa do investimento estava, assim como as demais ferrovias que cortavam os territórios nordestinos, ligada aos intentos de combate ao flagelo da seca. Entretanto, havia, além desse intento humanista, as razões econômicas que estavam ligadas ao escoamento da produção algodoeira, entre outras, do interior para os núcleos de beneficiamento do caroço e de exportação do produto, além dos interesses capitalistas de investidores e agentes fundiários locais e internacionais. O primeiro trecho iniciado no ano de 1880 interligava a capital Paraíba à localidade de Mulungu, se prolongando pelos primeiros 75 quilômetros, ainda no perímetro da Zona da Mata da província – microrregião de Guarabira, de onde posteriormente partiria o trem até Natal.

A estrada de ferro vinha concretizar intentos físico-espaciais de superação das dificuldades naturais pela técnica, o que mostra como o pensamento das elites da época estava a par com os discursos europeus. As elites brasileiras, letradas e viajadas, absorviam as ideias dos centros capitalistas e participavam do processo de transferência para a periferia, ou seja, as antigas colônias que procuravam acompanhar, embora de maneira ainda muito incipiente, o processo de industrialização. A superação das peculiaridades naturais passa a ser um mote nos discursos e representações sobre o pouco desenvolvimento da capital paraibana. Na Paraíba essa barreira físico-geográfica era materializada pelo Planalto da Borborema no início da zona sertaneja (TRAJANO FILHO, 2003, p. 24).

A questão econômica e do escoamento da produção seria profundamente discutida nos anos posteriores ao início das obras da estrada até Mulungu, em virtude da definição da localização do porto paraibano e da construção de um ramal que o ligaria à capital: trata-se do porto de Cabedelo. A partir de 1881 iniciou-se o debate acerca da construção ou não de um ramal ferroviário interligando a Cidade da Paraíba a esta localidade. O ramal a Cabedelo enfrentou a resistência dos comerciantes da praça da capital. Sua construção apenas seria autorizada em 1887 – a partir do Decreto nº 9.764, de 14 de julho daquele ano –, sendo concluído em 1889 (CARNEIRO, 2007).

As discussões acerca da posição do porto refletiam temores dos comerciantes da cidade da mudança da própria capital para a localidade de Cabedelo, algo muito semelhante ao que ocorreu no Rio Grande do Norte, onde a definição do porto também envolveu discussões acerca da mudança da capital para portos

mais bem estruturados nos entrepostos de Macaíba e Guarapes.

As excelentes condições naturais do ancoradouro de Cabedelo – atestadas pelos relatórios técnicos de engenheiros como André Rebouças e aqueles que viriam a chefiar a Comissão de Melhoramentos do Porto da Paraíba, como os doutores Emilio Joseph Autran (1891) e Jerônimo Furtado de Mendonça (1894) – e a compleição do ramal férreo em 1889, viriam frustrar os intentos da Associação Comercial da capital em favorecer o porto da Cidade da Paraíba, no bairro do Varadouro. Esse projeto seria paulatinamente deixado de lado em detrimento dos melhoramentos efetuados em Cabedelo, onde, em 1908, é iniciada a construção de um cais para o porto – projeto elaborado pelos engenheiros Alfredo Lisboa (chefe da comissão dos serviços no porto de Recife), Luiz Van Erven e Francisco Paula Bicalho – que havia chefiado a Comissão de Obras do Porto do Rio de Janeiro (TRAJANO FILHO, 2003, p. 36).

Em todas as recomendações de obras para o porto da Paraíba aparecem indicações da ligação por estrada de ferro. Ambos esses mecanismos eram pensados de maneira conjugada, a fim de viabilizar o escoamento da produção. Essa conjunção se refletia em características de traçado e locais que interferiam significativamente na produção de espaços urbanos limítrofes.

A partir de 1901 a Estrada de Ferro Conde D'Eu torna-se propriedade da rede ferroviária *Great Western Railway Company*. Em virtude desse arrendamento, nesse mesmo ano é finalizado um ramal de 39 quilômetros de extensão entre a vila de Itabaiana (atual cidade de Pilar na Paraíba) e a localidade de Rosa e Silva no lado pernambucano – interligado posteriormente a Timbaúba, nesse mesmo estado –, concretizando, destarte, a tão ansiada conexão com Recife por via férrea (ARANHA, 2001).

As conexões regionais seriam privilegiadas em detrimento da interiorização das vias – embora se saiba que os obstáculos naturais rumo ao interior fossem significativos. Em 1904, é construído um novo trecho entre as vilas de Independência (na Paraíba, hoje Guarabira) e Nova Cruz, no Rio Grande do Norte. Em 1907, seria completado o terceiro eixo de expansão da Conde D'Eu entre Itabaiana e um dos mais importantes entrepostos do sertão paraibano, a cidade de Campina Grande. A partir deste núcleo o prolongamento até as



### 3º SIMPÓSIO DE PESQUISA DO PPGAU-UFRN – DOUTORADO, MESTRADO ACADÊMICO e MESTRADO PROFISSIONAL

idades interioranas de Patos e Souza, no alto sertão paraibano, seria prejudicada pela presença do Planalto da Borborema. Vários estudos seriam realizados ainda na primeira metade do século XX, porém a concorrência com as estradas de ferro e as dificuldades técnicas já mencionadas, apenas permitiriam a concretização desse grande eixo de penetração durante a década de 1950.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto a partir do exposto, a ferrovia tinha uma função socioeconômica muito importante no contexto paraibano. O desenvolvimento da Paraíba passava pelos caminhos férreos, que se tornavam uma espécie de espinha dorsal articulando a capital tanto com o interior, como com outras províncias. Além disso, facilitaria o escoamento da produção para o porto paraibano na localidade de Cabedelo, próximo à capital, necessidade premente de arrecadação de recursos reivindicada nos discursos elitistas, ajudando, destarte, a propagar a ideia de progresso, tão almejado por esses representantes.

#### AGRADECIMENTOS

Ao Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb), ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa concedida. À professora Angela Lúcia Ferreira pela orientação.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região**: Tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). 2001. Tese (Doutorado em História). Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2001.
- CARNEIRO, Lillian Michelle. **Nos trilhos da cidadania**: A estação ferroviária de Cabedelo. 2007. Monografia. João Pessoa: CBTU, 2007. (3º Concurso de Monografias).
- TRAJANO FILHO, Francisco Sales. **DVOP**: Arquitetura moderna, Estado e modernização na Paraíba na década de 1930. 2003. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003.