



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III
CENTRO DE HUMANIDADES
CURSO DE HISTÓRIA**

SAMUEL ARAÚJO DO NASCIMENTO JÚNIOR

**TREM: SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA, CULTURAL E SOCIAL PARA
CIDADE DE ALAGOA GRANDE-PB.**

**GUARABIRA.
2017**

SAMUEL ARAÚJO DO NASCIMENTO JÚNIOR

**TREM: SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA, CULTURAL E SOCIAL PARA
CIDADE DE ALAGOA GRANDE-PB.**

Artigo apresentado ao Departamento de História da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de graduado em História.

Área de concentração: História e cidades.

Orientador: Prof. Ma. Regina Paula Silva da Silveira

GUARABIRA

2017

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

N244t Nascimento Junior, Samuel Araujo do.
O trem e sua importância econômica, cultural e social para cidade de Alagoa Grande-PB [manuscrito] : / Samuel Araujo do Nascimento Junior. - 2017.
23 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2017.

"Orientação : Profa. Ma. Regina Paula Silva da Silveira, Coordenação do Curso de História - CH."

1. Trem. 2. Modernidade. 3. Alagoa Grande. 4. Alagoa Grande - PB.

21. ed. CDD 330

SAMUEL ARAÚJO DO NASCIMENTO JÚNIOR

**TREM: SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA, CULTURAL E SOCIAL PARA
CIDADE DE ALAGOA GRANDE-PB.**

Artigo apresentado ao Departamento de
História da Universidade Estadual da Paraíba,
Campus III como requisito parcial à obtenção
do título de graduado em História.

Área de concentração: História e Cidades
Aprovada em: 16/11/2017

BANCA EXAMINADORA


Prof. Me. Regina Paula Silva da Silveira (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Dr. Francisco Fagundes de Paula Neto
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Me. Cibelle Jovem Leal
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

A minha mãe, Maria Betânia, pela dedicação,
companheirismo e amizade, DEDICOA.

AGRADECIMENTOS

À Nayara Ferraz Bandeira Alves, coordenadora do curso de História, por seu empenho. À professora Regina Paula Silva da Silveira, pelo ótimo trabalho feito em sala de aula, pelas leituras sugeridas ao longo dessa orientação e pela dedicação.

Ao meu pai Samuel Araújo e minha mãe Maria Betânia, a minha esposa Maria das Neves Agra por todo apoio e motivação, a minhas avós Júlia e Maria, a meu avô Severino Soares, e a toda família pela compreensão por minha ausência nas reuniões familiares, e a cima de tudo por todo carinho e suporte dado.

A meu avô Manoel Lino (*in memoriam*), embora fisicamente ausente, sentia sua presença ao meu lado, dando-me força. Em todos os momentos de dificuldades sempre lembrei de seus conselhos e sempre lembrarei.

Aos professores do Curso de História da UEPB, em especial, a Joedna Meneses, Eliza Mariana, Francisco Fagundes, Susel, Cibele Leal, que contribuíram ao longo de trinta meses, por meio das disciplinas e debates, para o desenvolvimento desta pesquisa.

Aos funcionários da UEPB, pela presteza e atendimento quando nos foi necessário. Aos companheiros da turma 2013.1, pelos debates enriquecedores tidos durante o curso, e pelos momentos de amizade e apoio.

“Para tal, persigo a hipótese de que sua efetiva implantação ficou o tempo todo a mercê de certas tramas do político, proporcionadora de injunções privadas na esfera pública.”
(ARANHA, 2006, p. 11)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	07
2	UM POUCA DAS PRÁTICAS OLIGARQUICAS (1880-1925).....	08
2.1	TREM E MODERNIDADE NA PRIMEIRA REPÚBLICA.....	13
2.2	O TREM EM ALAGOA GRANDE-PB.....	15
3	CONCIDERACIDERAÇÕES FINAIS.....	19
	REFERÊNCIAS	20

O TREM E SUA IMPORTÂNCIA ECONÔMICA, CULTURAL E SOCIAL PARA CIDADE DE ALAGOA GRANDE-PB NA PRIMEIRA REPUBLICA.

Samuel Araújo do Nascimento Júnior.*

RESUMO

Durante a primeira república, o Brasil vivenciou um momento que buscava se colocar como um país moderno a todo custo, em contrapartida convivia com um sistema político dominado por oligarquias aonde os “coronéis” regavam de grande poder. O presente trabalho tem como objetivo trabalhar a introdução da linha férrea, assim como, as mudanças provocadas por este novo meio de transporte durante a primeira república. Elaborando um exercício de análise em torno do impacto promovido por esta novidade, envolvendo o meio econômico, político e sociocultural, dando atenção especial à cidade de Alagoa Grande-PB. Foi de grande importância para elaboração deste trabalho referência tomada a partir dos textos de Gervásio Aranha, José Avelar Freire e José Murilo de Carvalho. A partir das pesquisas ficou evidenciada a lógica da política daquele período, assim como, a dimensão do avanço econômico do município de Alagoa Grande naquele período.

Palavras-Chave: Trem. Modernidade. Alagoa Grande.

1 INTRODUÇÃO

A pequena cidade de Alagoa Grande situada na região identificada como brejo paraibano, fora palco da estação de trem, inaugurada em 1º de julho de 1901, a cidade começou a vivenciar novas experiências que os símbolo da modernidade traz consigo,.

O objetivo deste trabalho é analisar a chegada do trem em Alagoa Grande discutir mudanças ocorridas no cotidiano do povo alagoa-grandense e o desenvolvimento econômico da cidade a partir do funcionamento dos trilhos.

No tocante da economia, procuro trabalhar o tamanho da importância do trem para o escoamento de produtos agrícolas produzidos no município dimensionando a efetiva participação da “Maria fumaça”, como foi apelidado trem na cidade, no desenvolvimento, não só da cidade, mas da região de modo geral.

* Aluno de Graduação em História na Universidade Estadual da Paraíba – Campus III.
Email: samuel_araujo05@live.com.br

A estação do trem de Alagoa Grande encontrasse hoje abandonada, o prédio está em ruínas, e isto despertou uma curiosidade em relação ao que representou de fato o trem para a cidade. Neste trabalho procuro dialogar com os textos de Gervásio Aranha, *Seduções do moderno na Parahyba do Norte: Trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*, dando aporte na questão da modernidade durante a primeira República. No tocante da economia e da política, trabalhei com o mesmo autor, usando o livro *Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)*. Além dos ótimos e esclarecedores textos de Gervásio Aranha, textos lidos durante minha experiência de graduação no curso de História ajudaram no desenvolvimento das ideias colocadas no texto. Em relação à localidade referida no texto, no caso cidade de Alagoa Grande, foi utilizado como referencia os textos do professor José Avelar Freire, em especial o livro: “Alagoa Grande: Sua História”.

O trabalho tem seu desenvolvimento dividido em três tópicos. O primeiro: “Um pouco das práticas oligárquicas na Paraíba”, vai discorrer sobre as artimanhas usadas por parte dos políticos e/ou letrados da época para ganhar as concessões e fazer uma breve contextualização do cenário político da Paraíba no período. O segundo: “Trem e modernidade na Primeira República”, faz relação com o momento vivido no Brasil, que queria a todo custo torna-se moderno, pertencer as novidades advindas da Europa, como a luz elétrica e o trem. E o terceiro tópico foca a discussão na cidade de Alagoa Grande.

2. Um pouco das práticas oligárquicas na Paraíba (1880-1925).

As construções de estradas de ferro, no Brasil e em particular no nordeste, foram sinônimas de oportunismo. Tendo em vista que indivíduos fazia-se valer de seu “poder” para usufruir do bem público (a ferrovia) para seu enriquecimento pessoal, na busca exacerbada por lucros e vantagens pessoais. Esses grupos políticos apoderaram-se de tal forma que o bem publico mais parecia privado. Tomando como referencia palavras do Historiador Gervásio Batista Aranha:

Aos interessados o que importa são os fins e não os meios, razão pelas quais 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 serie de práticas que são pura teatralização. (ARANHA, 2001, p.V.)

Reivindicam nos jornais, no parlamento, ou em instituições responsáveis, estações ferroviárias em nome do progresso, modernidade, e de benefícios para toda população. Existem grandes semelhanças se compararmos essas práticas aos dias atuais, tendo em vista que nossa sociedade e a nossa política herdou estas experiências. “O arrumadinho”, “o jeitinho brasileiro”, “o conchavo”, etc. O trem trouxe um impacto grande não só na economia ou na política, como também no aspecto cultural do nordeste. Os ritmos eram completamente diferentes antes da chegada do trem. Tendo em vista que os meios de transporte mais usados eram os cavalos e os burros, com isso, a chegada do trem expressa um novo ritmo, um novo espaço-tempo, traz consigo o significado de rapidez e modernidade.

O Brasil do fim do império ao começo da república foi nitidamente domado pelas poderosas oligarquias, por interesses de famílias importantes, que eram grupos ligados por práticas políticas coronelistas. Considero a figura do “coronel” na primeira república como um dos personagens fundamentais para entendermos as relações de poder neste período. O coronelismo, como ficou conhecido esse fenômeno político, emanava de uma complexa rede de alianças em nível municipal, estadual e nacional.

No coronelismo, o controle dos aparelhos jurídicos e policiais era de responsabilidade do Estado, mas os coronéis exerciam a manipulação destes órgãos do governo. Eles colocavam para assumir estes cargos, geralmente, familiares ou seus correligionários. O coronel sustentava seu poder através das redes de alianças espalhadas por todo país. Na realidade, ele necessitava de apoio político e de alianças fora de seu Estado para manter a sua base de poder. Ou seja, as práticas coronelísticas consistiam na manipulação da máquina pública para benefícios privados, Arruda (2013).

“De modo que falar das oligarquias na Paraíba, como de resto na maior parte do país é falar do domínio econômico e político exercido por grupos de poderosas famílias que se avaliam para este fim [...]” (ARANHA, 2006, p.39). O Estado estava longe de gerir o bem público de forma democrática. As reivindicações eram feitas em nome do povo, no entanto, em busca de agradar interesses de grupos de famílias poderosas dessa ou daquela localidade. A república estava sedimentada neste contexto político, firmada em compromissos com as oligarquias de cada província (mais tarde Estados). A democracia era mais uma máscara dentro dessa teatralização que era a política brasileira.

Ainda tomando o livro de Gervásio Aranha como base para esta reflexão, podemos aqui traçar um paralelo com as oligarquias paraibanas nesta referida temporalidade. Através destas, analisarmos sua influência, e interferência, nos empreendimentos de uso coletivo, mais

especificamente o trem. Lembrando que o objetivo aqui não é a busca por um acúmulo de relatos fatuais da vida política paraibana entre o fim do século XIX e início do século XX, mas sim o efeito causado pelas práticas políticas mais tarde citadas. No tocante das oligarquias paraibanas, enfatizou Gervásio “A esse respeito, certo estudo registra a formação de duas experiências oligárquicas muito bem estruturadas, uma sucedendo a outra.” (ARANHA, 2006, p.38). A primeira foi a oligarquia chamada Machado-Leal em referência à Álvaro Machado e Walfredo Leal. Este grupo manteve-se do ano de 1892 a 1912, daí em diante a outra oligarquia foi a Neiva-Pessoa, que fora o alinhamento entre Venâncio Neiva e Epitácio Pessoa.

Esses grupos estavam ligados pelas relações de parentescos, era muito comum o uso do casamento para firmar alianças com outras famílias detentoras de poder e status. Além disso, dentro das oligarquias existia a prática das trocas de favores, tanto na oligarquia Machado-Leal quanto na oligarquia Neiva-Pessoa, até o ponto de reversarem os maiores cargos, como o senado e o de governador do estado. Os entrelaçamentos familiares promovidos por estes grupos ficam bem explícitos nas palavras do Historiador Gervásio Aranha “Basta considerar que João Neiva, um dos irmãos de Venâncio, era casado com uma irmã do Barão de Lucena, que por sua vez era tia de Epitácio Pessoa. Ocorre que a mãe deste último também era irmã do Barão. Logo, este era tio de Epitácio Pessoa.” (ARANHA, 2006, p.41).

Os esquemas políticos eram algo invariavelmente latente nas concessões ferroviárias, assim como em tudo que atribuíssem vantagens para essas poderosas famílias paraibanas. Na Paraíba, desde o império, diversas famílias se destacaram por seu poder econômico e domínio político em determinadas regiões da província. Lembrando que naquele período a Paraíba era dividida por cinco distritos, em cada distrito tinha seus representantes e seus interesses particulares. “Tudo isto ocorre num clima de ânimos exaltados, de acirradas disputas entre as forças econômicas e políticas dominantes em uma e outra área ou entre um ou outro município ou ainda entre os porta-vozes das elites regionais acima aludidos. [...]” (ARANHA, 2006, p.54).

A imprensa, aqui, podemos dizer mais especificamente os jornais, continha grande poder de influência neste período, não atoa boa parte dos jornais e revistas eram de proprietários representantes de grupos políticos. Nesse sentido, as notícias divulgadas não tinham o mínimo de imparcialidade tomando partido, óbvio, por interesses de seus proprietários, que muitas vezes era quem os escreviam.

Assim, com frequência esses jornais tomavam partido em torno do assunto, opinando sobre o melhor traçado, reivindicando novos ramais para essa ou aquela área, denunciando privilégios por parte dos adversários políticos, apontando irregularidades na qualidade do serviço dos trechos já abertos ao tráfico etc. (ARANHA, 2006, p.53).

No tocante dos discursos proferidos por parlamentares, em defesa da instalação das linhas ferroviárias, é notória a teatralização destes. Os políticos usavam de toda forma de argumentos para promoverem a instalação da linha férrea em determinado traçado ou o prolongamento de um traçado já existente, na maioria das vezes sob o argumento de que isto traria grandes lucros.

Um bom exemplo destes espetáculos promovidos por estes parlamentares foi muito bem explorado por Gervásio Aranha ao discorrer sobre o discurso de autoria do deputado, do Rio Grande do Norte, Bezerra Cavalcanti.

Em 1822, discursando na Câmara, o parlamentar pintou um quadro tão dantesco na estrada de ferro Natal-Nova Cruz, sequer inaugurada naquele momento, que pareceu convencer a todos de que ela era um verdadeiro fiasco, haja vista os equívocos no traçado ali projetado. Segundo o parlamentar, as áreas mais promissoras da província, a exemplo daquela onde estava localizado o município do Ceara-Mirim, não estavam contempladas com o antigo traçado. O resultado não poderia ser diferente, déficits e mais déficits. Mais a ferrovia ainda podia ser “salva”, bastando, para tal, que fosse autorizada a construção dos prolongamentos necessários. (ARANHA, 2006 p.57)

O deputado argumentava que o único jeito da ferrovia se tornar lucrativa seria prolongando, no caso da linha Natal-Nova Cruz, até Ceará-Mirim. O deputado, em seus discursos, tinha total segurança de que o custo da construção do ramal seria facilmente recuperado pelos lucros arrecadados depois de seu funcionamento. O prolongamento era o único jeito de o Estado recuperar o dinheiro empregado na linha que só dava prejuízos, mas que a partir deste novo ramal ela deixaria de ser deficitária para ser muito lucrativa. Através desses pensamentos eram criadas expectativas extremamente distorcidas da realidade.

Ao reivindicarem mais trilhos para suas províncias ou Estados, os letrados e/ou políticos nortistas com frequência exploravam a idéia de que as ferrovias em construção ou já existentes tendiam a ser ou são deficitárias em razão de erros cometidos quando da projeção dos traçados originais. Mas nem tudo estava perdido, bastando que as autoridades votassem e liberassem as verbas necessárias à expansão dessas ferrovias falidas. [...] (ARANHA, 2006, p.60).

De modo geral, as liberações destes investimentos estavam muito ligadas aos interesses próprios. O mais importante não era a demonstração das vantagens oferecidas para a instalação da ferrovia, mas sim uma serie de acordos firmados por traz das “cortinas”. O

traçado aonde o trem passava muitas vezes estava muito mais relacionado ao favorecimento da elite poderosa regional do que o Estado, nesse caso o País, que era quem ficava responsável pela garantia de juros.

Tais práticas não foram exclusivas da linha Natal – Nova Cruz, não foi algo restrito a uma situação, tornou-se uma prática corriqueira não se restringindo apenas ao Rio Grande do Norte, região citada acima, mas em boa parte onde se cogitava a instalação de linhas ferroviárias. Na Paraíba é fácil notar a teatralização e os exageros nos discursos dos políticos e/ou letrados da época. Gervásio Aranha explora muito bem os argumentos e os discursos proferidos pelos concessionários locais daquela que no futuro se chamaria de estrada de ferro Conde D'eu. Esses discursos eram bem elaborados a fim de convencer que aquela alternativa de construção da linha férrea seria rentável economicamente. Embora em nada esses argumentos coincidisse com a realidade, ou seja, os concessionários mascaravam toda uma situação não existente com o intuito de adquirir através da implantação dos trilhos lucros generosos fortalecendo ainda mais o poder das oligarquias locais. Neste sentido, os dados citados em julho de 1871 que apresentavam números vinculados a riqueza agrícola e comercial da província da Parahyba do Norte, seguiram o mesmo modelo, sempre usando de um discurso extremamente otimista e de cunho apologético.

De acordo com esses dados, os principais produtos agrícolas (açúcar e algodão) alcançavam 'sempre os melhores preços nos mercados da Europa'. Isto para não falar que o açúcar paraibano tinha a seu favor um passado glorioso: 'superior ao de qualquer procedência no Brasil, já teve as honras de figurar, durante a ocupação holandesa, nas armas do príncipe de Nassau'. Outrossim, a Paraíba 'produz já actualmente excelente café'. Sendo 'um dos melhores gêneros brasileiros de exportação, se desenvolverá certamente com a facilidade das comunicações e com a imigração, promovida pelo caminho de ferro, para estas serras [referência às serras Grande e da Borborema] onde se aclimam perfeitamente os europeus. (ARANHA, 2006, p.65).

Fica nítido o exagero que era descrita a região, os discursos eram tendenciosos ao ponto de inventar alternativas econômicas que chegam a beirar o ridículo. Acima, o discurso, nos passa a impressão de que a produção de café na Paraíba prosperaria ao ponto de disseminar uma onda de imigrantes europeus, como aconteceu nas grandes fazendas de café no sul do país. "O exagero é visível. Os números expressam um otimismo que chega a ser hilariante, para não dizer incosequente, porquanto fabricado. Nem a mais rentável ferrovia instalada no Brasil, a São Paulo Railway, mais conhecida como Santos-Jundiaí, apresentava

números tão promissores.” (ARANHA, 2006, p.67). Estes indivíduos usavam de todas as artimanhas para o convencimento.

2.1 Trem e Modernidade na Primeira República.

O Brasil vivia uma constante articulação em torno do conceito de modernidade da época. Existia uma grande necessidade de se mostrar moderno para o restante do mundo, como referencial à época é citado neste tópico comparações do momento demográfico vivido nas principais cidades brasileiras e os grandes centros urbanos europeus. A ideia de modernidade se misturava com o significado de progresso, de civilização.

Cabe inicialmente a formulação de um problema. Trata-se de considerar que a ideia de modernização, em relação ao espaço-tempo contemplados neste trabalho, não pode ser associada à ideia 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. (ARANHA, 2001, p.68)

As grandes metrópoles europeias eram vistas como centros urbanos colossais e altamente desenvolvidos, modernas. Principalmente, Londres e Paris que eram as maiores metrópoles oitocentistas. Ao comparar a mais populosa cidade brasileira, o Rio de Janeiro, com estas potências víamos a infinita diferença demográfica e econômica. A diferença de ritmo entre as principais capitais europeias e a capital brasileira era infinitamente diferente.

Considere-se o fato de que em meados do século XIX, a população do Rio de Janeiro sequer atinge 200 mil habitantes (NEEDEL, 1993 :43-46) e a do Recife não chega 50 mil habitantes. Enquanto isso, a população de Londres gira em torno de 2,3 milhões de habitantes (MAX, 1993:24), tendo a de Paris ultrapassado a casa do 1 milhão (FRIEDRICH, 1993:138) e quando o Rio de Janeiro atinge 500 mil habitantes, na década de 1890 (CHALHOUB, 1986:24), já Londres fora vista por Thomas Hardy, alguns anos antes, como ‘um monstro cujo corpo tinha 4 milhões de cabeças e 8 milhões de olhos’ (WILLIANS, 1989:293). (NEEDEL, MAX, FRIEDRICH CHALHOUB WILLIANS apud ARANHA, 2001).

A multidão que se movimentava diariamente em Londres, por exemplo, era algo que deixou de ser um fenômeno, algo que não acontece todos os dias como cerimoniais ou rebeliões populares, para ser algo natural e rotineiro da cidade, assim como acontece em Paris e nas outras metrópoles. Cabe aí uma indagação, será que essa modernidade desejada era benéfica? Tendo em vista, que esses grandes centros urbanos sofriam com a falta de saneamento básico. Além disto, segundo Engels o ser humano perdia sua essência, se alto

isolava em relação ao outro, quanto maior numero de pessoas em um menor espaço na rua maior a indiferença e repugnância elas se tratam. Se a comparação entre os grandes centros urbanos europeus e a metrópole brasileira, o Rio de Janeiro, era uma discrepância absurda, imagine compararmos com o norte do Brasil, com uma das principais cidades do início do século XIX que era Recife, como citado a cima, “o leão do norte” como era conhecida a cidade, tinha pouca mais de 50 mil habitantes passando longe da realidade das metrópoles europeias.

Recife só conseguiu atingir a marca de 200 mil habitantes em meados dos anos de 1920, mas mesmo assim era, e ainda é vista no imaginário do norte como uma metrópole uma cidade dita moderna Aranha (2001).

[...] o que leva a capital pernambucana a torna-se uma referencia 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 ideia 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, a exemplo das que remetem à ideia de conforto e/ou rapidez e que passam ao imaginário como signos modernos por excelência. (ARANHA, 2001, p.74).

Em meados do fim do século XIX e começo do século XX, tudo que vinha de novo da Europa era visto como signo da modernidade, na visão da época era uma forma de elevar o patamar de determinadas cidades ou regiões. Em todo momento a ideia de cidade moderna era ligado ao conceito de civilização, tendo em vista que novidades da época eram usadas como parâmetros para definir se determinada localidade tinha ou não o status de cidade moderna. Era algo a ser provado, era o culto ao moderno.

Isto influenciava muito no imaginário das pessoas, usando como parâmetro a incorporação do trem neste período, analisando, vemos o tamanho do aumento populacional nas cidades que sediavam as estações ferroviárias. Era algo colossal que imprimia outro ritmo, outra dinâmica, na vida das pessoas. As relações eram diferentes, tudo passou a ser mais rápido, mais fácil, mais ágil. Sobretudo, era com um alto grau de entusiasmo que as pessoas paravam para contemplar o espetáculo da chegada, ou da partida do trem nas estações. Estas se transformaram em espaços de sociabilidade de trocas de informação, tendo importância muito grande para trocas de experiências entre pessoas da mesma localidade e principalmente de outras localidades.

Outro ponto relevante da implantação do trem foi à velocidade com que eram entregue as correspondências, se comparado com antes que dependia exclusivamente da tração animal.

Durante o século XIX a imprensa, representada especialmente por jornais e revistas, viviam um período de grande efervescência, ao ponto de na maioria dos locais de sociabilidade como; barbearias, farmácias ou em praças; se faça presente notícia de jornais da região, independente da escolaridade das pessoas presentes era algo que interessava à elas. A própria estação de trem era um espaço que atçava e compartilhava-se notícias de jornais ou revistas. Este momento, poderíamos definir como uma febre jornalística.

Embora com tiragens pequenas, em sua maioria destinadas a assinantes, são muitos os títulos então publicados. É como se pudéssemos falar, em relação ao período estudado, de uma verdadeira febre jornalística. Para que se possa ter uma ideia de sua proliferação, basta considerar que nos anos 80 daquele século, na Parahyba, só na capital circulam, ao longo da década referida, nada menos que 20 títulos, não obstante 13 dentre eles sequer tenham ultrapassado um ano de existência. (ARANHA, p.75)

A maioria desses órgãos de imprensa escrita da época sofria muito com problemas de divulgação. Antes da implantação do trem muitos dos jornais citados viviam em um dilema por conta da entrega dos jornais aos assinantes de outras localidades. Se o assinante do jornal morasse em outra cidade com certeza receberia seu exemplar com atraso. Isto porque o transporte era feito por meio da tração animal. Podemos ter uma noção destas dificuldades usando dados citados por Gervásio Aranha.

Em outro editorial, no mesmo jornal de época, consta a informação de que a expedição das malas postais para o centro da província, 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 comercio em especial não pode suportar e com razão. (ARANHA, p.76)

Através deste contexto, é possível ter uma dimensão da importância e da mudança do cotidiano das pessoas. No aspecto social, a partir do funcionamento do trem, as pessoas passam a ter acesso mais rápido as informações, aos jornais e as revistas. Economicamente passa ser um transporte mais rápido e barato, sendo assim, mais vantajoso para o comércio.

2.2 O trem em Alagoa Grande.

A estrada de ferro, em Alagoa Grande, foi inaugurada no dia 1º julho de 1901. Pertencente à empresa norte-americana Great Western Railway, o trem, promoveu uma nova perspectiva no plano econômico de Alagoa Grande e dos municípios vizinhos. A escolha da então Vila de Alagoa Grande para sediar a estação de trem se fez por conta de seu potencial

na produção agrícola, isso foi provado poucos anos depois com o rápido crescimento da produção algodoeira.

Segundo José Avelar Freire, o crescimento algodoeiro foi acompanhado pelos 26 engenhos, que produziam rapadura, aguardente e açúcar (FREIRE, 1998). O trem foi preponderante para o escoamento desta produção. Soma-se a este motivo a cidade vizinha, Areia, situada na serra da Borborema (local que dificultaria a passagem do trem), a 11 quilômetros de Alagoa Grande, gozava de grande prestígio desde o império, além de pertencer também um bom número de engenhos.

Inicialmente na condição de povoado, Alagoa Grande (então conhecida como Sertão do Paó), pertencia a Vila de Mamanguape, passou a fazer parte do território areense a partir da emancipação política da Vila Real do Brejo de Areia (que também fazia parte do território da Vila de Mamanguape) em 30 de agosto de 1818. Em outubro de 1864 é elevada a condição de Vila, concretizando sua emancipação política em 26 de julho de 1865, de acordo com a Lei Provincial nº 129. A partir disto, houve a criação do município separando-se do território de Areia Freire (2002).

O trem de fato trouxe uma época de prosperidade para região, influenciando bastante no desenvolvimento da cidade, basta analisarmos dados agrícolas, pecuários e industriais, citados em uma conferência no Teatro Santa Ignêz, em Junho de 1949. Esta conferência contou com a participação do historiador e jornalista Celso Mariz, convidado pelo então Governador da Paraíba o alagoa-grandense Oswaldo Trigueiro. Os dados citados neste evento foram datilografados e dão conta da produção do município no ano de 1948. Foram produzidos naquele ano 6.000.000 de quilos de açúcar, 1.600.000 rapaduras de ½ quilo, 300.000 litros de aguardente, 700.000 quilos de farinha, 2.000.000 de quilos de algodão e 2.000.000 de quilos de sisal. No campo da pecuária foi citado os seguintes destaques: 22.000 cabeças de gado bovino; de equinos, 3.500; de muares e asininos juntos, 5.000; suínos, 4.000; de caprinos e ovinos, juntos, 4.500. Somava-se, então, uma quantia de 39.000 animais, Freire (2002).

No campo da economia é notável o desenvolvimento da produção agrícola e pecuário no município de Alagoa Grande-PB. Basta olharmos os dados citados acima, que mostram a quantidade e a diversidade de produtos. Lembrando que os números relatados referem-se ao ano de 1948. Ou seja, mais de 40 anos após o trem ter chegado à cidade. Essa produção, sem sombra de dúvidas, só alcançou pontos extremamente positivos graças ao trem e toda logística oferecida por ele.

Através destes números é possível avaliarmos a real importância do escoamento da produção. O trem teve um papel fundamental neste sentido, tendo em vista que; era através dele que se transportava o excedente da produção. Não só a produção do município, como também, a de municípios vizinhos, usufruíam de um transporte bem mais rápido e de grande capacidade de volume para levar os produtos até a cidade de Parahyba, atualmente chamada de João Pessoa. Em 1909, Alagoa Grande possuía 20 motores ou máquinas de descaroçar algodão espalhadas no município. Geralmente, os carros de boi realizavam o transporte do produto destas máquinas até as estações de trem, Freire (1998).

Esta situação foi muito bem exposta no livro *Alagoa Grande: sua História* do historiador alagoa-grandense José Avelar Freire.

[...] pernambucano de Timbaúba coronel (patente) Eufrásio de Arruda Câmara, radicado em Alagoa Nova (onde foi chefe político, eleito deputado estadual em 1900) na década de 70 no século XIX. De espírito inovador, projetou uma prensa maior do que as em uso na época, obtendo fardos em torno de 150 quilos. Quando aqui o trem passou o meio de transporte do algodão até a Capital, para poder conduzir maior volume do produto ao local de embarque, fez construir dois carretões com dois eixos cada um, separadamente puxados por duas juntas de bois, 4 animais, portanto, não utilizando para esse serviço o primitivo carro de boi de um eixo e quase sempre conduzido por um animal. Seu algodão era negociado diretamente com a Inglaterra. (FREIRE, 1998, p.149)

Analisando a citação acima, fica claro que a chegada do trem incentivou o aumento da produção dos produtos plantados no município. A possibilidade de lucro aumentava, tendo em vista que, anteriormente os produtos eram transportados até a capital por meio de carros de boi. O transporte através do trem facilitava em muito o desenvolvimento da economia alagoa-grandense e da região. Nesse momento os fazendeiros poderiam negociar seu algodão diretamente com os ingleses, de forma mais rápida e mais lucrativa. Como consequência do constante avanço econômico foi fundada no dia 7 de setembro de 1916 a “sociedade de agricultura e comércio de Alagoa grande, presidida pelo alagoa-grandense Severino peregrino de Albuquerque Montenegro, bacharel em Direito, seu fundador.” (FREIRE, 1998, p.150)

O processo de aumento da produção algodoeira aumentava impulsionado pela expectativa e entusiasmo causado pelo trem. Em virtude deste momento foi criada a primeira indústria (Wharton Pedrosa, com matriz em Natal) para o beneficiamento do algodão herbáceo, que atenderia o brejo paraibano, parte do cariri e vários municípios do Rio Grande do Norte. Situada na então Rua Buenos Aires, hoje em dia Rua Presidente João Pessoa, muito conhecida como ladeira da Clayton. A escolha do município para instalação desta indústria

não foi somente por conta do crescimento da produção algodoeira, mas por conta do município dispor da linha férrea Freire (1998).

‘Wharton Pedrosa’, com matriz em Natal, Capital do Rio Grande do Norte, trazendo os mais modernos processos da época, com as máquinas funcionando sob o impulso de um motor á explosão gerado pela força da água, de fabricação alemã, marca Deutz, e proporcionando empregos para dezenas de trabalhadores. A fibra passou a ser prensada em prensas modernas acionadas pela máquina surgindo assim, a confecção dos fardos de 200 quilos. (AVELAR, 1998, p.150)

Nesta mesma época, Eufrásio Câmara comprara uma propriedade, em Alagoa Grande, chamada de Sapé (426 ha). Nesta fazenda plantou largamente o algodão e a cana-de-açúcar. O algodão foi a maior riqueza econômica da História de Alagoa Grande. A primeira metade do século XX foi o algodão o “carro-chefe” na economia alagoa-grandense. A cidade tinha um solo privilegiado para o cultivo do “mocó” (algodão) como foi apelidado o arbóreo, Freire (1998). Se analisarmos a conjuntura do momento vivido, salientando que o trem era a forma mais fácil e rentável para o transporte dos produtos agrícolas, fica fácil de justificar a valorização dos sítios e fazendas situados no município ou em regiões próximas.

Em 27 de março de 1908, a Lei Estadual nº 286 elevaria à categoria de cidade a sede (então, Vila, Vila como também fora todo o território até 26.07.1865) do Município de Alagoa Grande.
Como pode claramente ver, pelas leis e esclarecimentos aqui expostos, [...] Esse critério de elevar a Sede à condição de Cidade, depois da Emancipação, só quando a zona urbana atingisse certo nível de progresso econômico e social [...]. (AVELAR, 2002)

A data de inauguração do trem em Alagoa Grande foi em primeiro de julho de 1901, não podendo negar sua total contribuição para o desenvolvimento social e econômico da cidade, ao ponto suficiente de elevar o patamar, de até então Vila, para cidade, em 27 de março de 1908. Tendo em vista que para conseguir essa classificação era preciso que a sede do município atingisse um nível mais elevado de desenvolvimento.

O trem era um signo moderno e a modernidade era uma palavra que naquele contexto poderia se confundir com o significado de civilidade. Isso porque ser civilizado era estar em dia com as novidades. No entanto, o trem tornou-se um diferencial no cotidiano das localidades por onde passava. Servia para marcar o fim da tarde ou hora do almoço, era uma atração durante o dia ir à estação ver a chegada e a saída do trem. De fato, mexia com

cotidiano daqueles que viviam próximos às estações ou as linhas férreas. Tão forte quanto foi para o contexto sociocultural foi para política e para economia.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral, a pesquisa procurou mostrar o tamanho da importância do trem do fim do império ao início da primeira república, fazendo uma análise em torno do seu impacto dentro da sociedade brasileira. Relacionamos os contrastes entre um país que vivia um período de mudança de regime político, evidenciando a chegada da república, mas adubava o poder dos chefes locais, os “coronéis”. Enfoque girou em torno da cidade de Alagoa Grande, mas o que foi trabalhado foi engloba situações semelhantes em todo o país.

Quanto aos jogos de cena e da teatralização por parte de deputados e concessionários foi algo presente na política deste período, que perpassa até os dias atuais, assim como, as mesmas famílias que obtinham grandes lucros através das construções das estradas de ferro. A imprensa neste sentido foi mais um aparato para fomentar os discursos apologéticos elaborados pelos deputados. Os discursos proliferados nos jornais distorcia a realidade.

O trem foi um marco no Brasil, o maior instrumento moderno, foi protagonista e responsável de mudanças dentro do âmbito em que ele era inserido. A pequena Vila de Alagoa Grande, que com pouco tempo da chegada do trem, vivenciou grandes mudanças como: aumento demográfico, aumento da produção agrícola e agropecuária, consolidação do algodão e do sisal no mercado, aumento de números de engenhos e da produção da rapadura e da aguardente e a elevação da categoria de vila para cidade. Essas mudanças foram algo natural por onde o trem passou, por tanto os exemplos citados a cima vão assemelhasse com de outras localidades.

ABSTRACT

During the first republic, the Brazil experienced a moment which sought to establish itself as a modern country at all costs, on the other hand, it lived with a political system dominated by oligarchies where the "colonels" enjoyed of great power. The present study has as objective to work the introduction of the railway, as well as, the changes provoked by this new means of transport during the first republic. Preparing an exercise of analysis around the impact promoted by this novelty, involving the economic, political and socio-cultural environment, giving special attention to the city of Alagoa Grande-PB. It was of great importance to elaborate this study, references taken from the texts of Gervásio Aranha, José Avelar Freire and José Murilo de Carvalho. From the researches, the logic of the politics of that period was evidenced, as well as the size of the economic advance of the municipality of Alagoa Grande in that period.

Keywords: Train. Modernity. Alagoa Grande.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ARANHA, Gervásio Batista. Seduções do moderno na Parahyba do Norte: Trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: **A Paraíba no Império e na República: estudos de História social e cultural**. 2 ed. João Pessoa: Idéia, 2001.

ARANHA, Gervásio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político econômicas (1880-1925)**. Campina Grande: EDUFCG, 2006.

ARRUDA, Gustavo Lima. **Apontamentos sobre Mandonismo, Coronelismo e Clientelismo: continuando o debate conceitual**. Natal: ANPUH, 2013.

FREIRE, José Avelar. **Alagoa Grande: Sua História**. João Pessoa: Idéia, 1998, 332p.

FREIRE, José Avelar. **Uma interessante viagem (na locomotiva do tempo) pela economia e por fatos históricos do município, Alagoa Grande em Revista.**: Ed comemorativa. Alagoa Grande: Gráfica JB, 2015.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1999.

SILVEIRA, Rosa Maria Godoy da et al. **Estrutura de poder na Paraíba**. João Pessoa: Ed universitária. UFPB, 1999.

SIQUEIRA, Tagore Vilarim de. **As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway**, Revista do Bndes. Rio de Janeiro, 2002.

