



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

MARCELO BEZERRA DO NASCIMENTO ALEXANDRE

**“EMBUÁ DE FERRO”: SOCIABILIDADES NA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE INGÁ (1936-1985)**

CAMPINA GRANDE – PARAÍBA

2014

MARCELO BEZERRA DO NASCIMENTO ALEXANDRE

**“EMBUÁ DE FERRO”: SOCIABILIDADES NA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE INGÁ (1936-1985)**

Trabalho Acadêmico Orientado
apresentado à Universidade
Estadual da Paraíba – UEPB, para
encerramento do componente
curricular e conclusão da em
História

Orientador: Prof. Ms. José do Egito Negreiros Pereira

Campina Grande – Paraíba

2014

É expressamente proibida 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 da dissertação:

A381e Alexandre, Marcelo Bezerra do Nascimento
"Embuá de ferro" [manuscrito] : sociabilidades na estação ferroviária de Ingá (1936-1985) / Marcelo Bezerra do Nascimento Alexandre. - 2014.
60 p. : il. color.

Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2014.
"Orientação: Prof. Dr. José do Egito Negreiros Pereira, Departamento de História".

1. Sociabilidade 2. Ingá - Paraíba 3. Estação Ferroviária 4. Memória I. Título.

21. ed. CDD 301

MARCELO BEZERRA DO NASCIMENTO ALEXANDRE

**“EMBUÁ DE FERRO”: SOCIABILIDADES NA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE INGÁ (1936-1985)**

Trabalho Acadêmico Orientado
apresentado à Universidade
Estadual da Paraíba – UEPB, para
encerramento do componente
curricular e conclusão da em
História

Aprovado em ____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA

José do Egito Negreiros Pereira Nota 10,0
Ms. José do Egito Negreiros Pereira UEPB/DH

José Pereira de Souza Júnior Nota 10,0
Dr. José Pereira de Souza Júnior UFRN

Patrícia Cristina de Aragão Araújo Nota 10,0
Dra. Patrícia Cristina de Aragão Araújo UEPB/DH

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho em especial as minhas duas queridas mães Beatriz e Maria Edinez Bezerra do Nascimento e ao meu Pai-Avô Francisco José do Nascimento (*In Memoriam*). Que me apoiaram e fizeram ser o que sou.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar quero agradecer ao DEUS de amor nos apóia e fortalece em todos os momentos, pela graça alcançada de concluir o curso universitário.

A minha querida avó Beatriz Bezerra do Nascimento pelo amor incondicional.

A minha mãe Maria Edinez Bezerra do Nascimento pelo carinho e amor.

A meu avô Francisco José do Nascimento (*In Memoriam*) por ter me ensinado os valores de um homem sendo eu apenas uma criança.

A toda a minha família. Grande e barulhenta família.

Ao professor Cleberto de Souza Araújo Andrade que me ensinou a gostar de história ainda no ensino infantil, no colégio Luiz Gonzaga Burity e a Maria Isabelly Macêdo Santiago que me incentivou e mostrou-me a universidade antes de ter nela ingressado.

A minha namorada Morgana Celi pelo carinho, amor e compreensão a mim dedicados durante tantos anos. Pelos empréstimos de tempo e comutador. Pela paciência de me ouvir até nos momentos mais difíceis e dar sempre uma palavra e um carinho confortante. Você é uma bênção de Deus em minha vida.

A prefeitura de Ingá que mesmo diante de tantos atropelos nos forneceu meios de buscar nossos sonhos por tantas e tantas noites. Através do ônibus que nos levou a Universidade todo esse tempo. Agradecer aos ex-prefeitos Antônio de Miranda Burity e Luiz Carlos Monteiro da Silva e ao atual gestor Manoel Batista Chaves Filho.

Aos meus narradores Genar Alves de Oliveira e Walter Mário Góis da Luz que foram pacientes em nos ceder parte de seu tempo e comprometimento em conversas agradáveis e proveitosas, a eles meu muito obrigado.

A Seu Tônico, grande motorista, grande homem, humilde, pontual e dedicado por ter nos servido e continuar servindo com seus prestimosos serviços de motorista que muitas vezes se transformou em trabalho de mecânico. Muito obrigado.

Aos companheiros de viagem que fizeram esses cinco anos de trajetórias mais leves com suas companhias e conversas.

Aos colegas de turma, Adriana Telma, Allann Brunno, Cristiane, Damião, Darlan, Elton, Fernanda de Fátima, Nelson e Tiago, com vocês convivi e formei laços que vão

muito além de um curso universitário, nossas discussões, trocas e vivências imprimiram em mim marcas que irei levar por toda a vida. Que bons anos estes que convivemos.

A Universidade Estadual da Paraíba, que mesmo com todas as suas deficiências nos forneceu o melhor que podia dar em estrutura e acolhimento.

Aos queridos mestres do curso de história, em especial Martha Lúcia Ribeiro Araújo, Faustino Teatino Cavalcanti Neto, Uelba Alexandre do Nascimento, Adohniran Ribeiro dos Santos, Kiara Maria de Almeida, Jefferson Nunes Ferreira e Maria José Silva Oliveira. Conviver com pessoas especiais nos faz crescer também, esses homens e mulheres são especiais.

Ao professor Josemir Camilo de Melo pelos grandes ensinamentos e pelo incentivo à realização deste trabalho.

À Banca examinadora composta pelos professores Patrícia Cristina de Aragão Araújo e José Pereira de Souza Junior, pelo compromisso e disponibilidade de ler nosso trabalho. Em especial ao meu orientador Professor José do Egito Negreiros Pereira, pelos prestimosos estímulos e pela transmissão do conhecimento.

A todos que de alguma maneira contribuíram para que esse momento se tornasse realidade. Passei por uma etapa de outras tantas que virão pela frente. Serei sempre grato a todos.

Em nossos dias, já ninguém duvida que a história do mundo deve ser reescrita de tempos em tempos. Esta necessidade não decorre, contudo, da descoberta de novos fatos até então desconhecidos, mas do nascimento de opiniões novas, do fato de que o companheiro do tempo que corre para a foz chega a pontos de vista onde pode deitar um novo olhar sobre o passado...

Goethe. Geschichte der Farbenlehre.

RESUMO

Contar uma a história das sociabilidades na estação ferroviária de Ingá não foi fácil. Nosso desafio foi lançar um olhar diferenciado para a temática do transporte ferroviário, enfocando as estações como espaços de sociabilidades. O título “Embuá de Ferro”: Sociabilidades na estação ferroviária (1936-1985) é composto por duas partes, a primeira é uma licença poética tomada de empréstimo ao saudoso Orlando Tejo quando este falava de Zé Limeira, o poeta do absurdo. Limeira morria de medo do “Embuá de Ferro”, o trem, como se referia. A segunda parte é o mote do trabalho, analisar as sociabilidades na estação ferroviária e a delimitação temporal. Essa pesquisa leva em consideração os trabalhos de Aranha (2008) e (2010) e Melo (2006) para situar o trem e conceituar sociabilidade e Pesavento (2007) também no intuito de situar o conceito de sociabilidade. dividimos o presente trabalho em três capítulos, primeiramente mostramos a emergência e chegada do trem no Brasil e Paraíba. No segundo nos atemos a mostrar como o se deu a chegada do trem às terras do município de Ingá e a relação intrínseca que teve tal chegada com o algodão. No terceiro capítulo fizemos uma breve análise dos conceitos de memória e história Oral ancorado em Bosi (1994) e Halbwachs (2006). Depois partimos para a análise das entrevistas, os fragmentos de histórias, as sociabilidades possíveis na estação ferroviária trabalhando com Aranha (2006) e Pesavento (2007), usando de forma contundente a História Oral como fonte para nossa pesquisa.

Palavras Chave: Ingá, Estação Ferroviária, Sociabilidades.

ABSTRACT

Talk about the sociabilities history in the Ingá's train station was not a easy job. Our main goal was to take a different look to the rail transport thematic, focusing in the stations as sociabilities spaces. The title: 'The Iron Embuá': Sociabilities in the train station (1936-1985) are composed in two parts, The first one is a poetical license taken from the texts of the poet Orlando Tejo, when he talks about his character 'Zé Limeira', the absurd poet. Limeira always was scared about 'Iron Embuá', how he used to call the trains. The second part are the conducting wire of this academic paper, analyze the sociabilities in the train station and the time delimitation. This research considers the texts written by authors like Aranha (2008) and (2010) and Melo (2006) to situate the train and to concept sociabilities. We used Pesavento (2007) also talking about sociabilities. We divided this academic paper into three chapters. In the first one, we talk about how the trains arrive to Brazil and Paraíba. In the second, we show how the trains arrive in Ingá and the relationship with the arrival of cotton in the region. The third chapter has a brief analyze of the memory and oral history concepts achored in Bosi (1994) and Halbwachs (2006). Later, we analyze the interviews, the history fragments and the possible sociabilities in the train station working with the texts of Aranha (2006) and Pesavento (2007), using the oral history as source to our research.

KEY WORDS: Ingá, train station, sociabilities

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I:	14
HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA, DISCURSOS REDENTORES E INSERÇÃO DO TREM NA PARAÍBA	14
1.1. A Trajetória do Trem: Da Inglaterra para o Brasil.....	15
1.2. A ferrovia chega ao Nordeste Brasileiro: jogos de interesses presentes nos discursos redentores.	17
1.3. A inserção da Paraíba no contexto das ferrovias.....	22
CAPÍTULO II:.....	29
INGÁ: HISTORIOGRAFIA E INSERÇÃO DA FERROVIA.....	29
2.1. Ingá: Particularidades de sua História.....	30
2.2. O trem que vai á Campina passa por Ingá.....	33
CAPÍTULO III:	37
AO TOQUE DA SINETA À SOMBRA DA ESTAÇÃO: SOCIABILIDADES NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.	37
3.1. História Oral e Memória: Métodos e Caracterização.....	38
3.2. A Estação Pululante: signo de um novo tempo limiar de novas sociabilidades	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	54
FONTES E BIBLIOGRAFIAS	56
ANEXOS	

INTRODUÇÃO

Sóbria e imponente descansa a velha estação da Great Western no histórico município de Ingá, testemunho de um tempo em que a máquina férrea fazia parte do cotidiano da vida das pessoas e do espaço social da cidade. Um ambiente rústico e relativo mais a vida campestre do que à urbe cerca o local, burros pastam e passeiam nos velhos trilhos aos pés do prédio, o mato cobre os mesmos trilhos que já fervilharam em tempos de outrora trazendo e levando pessoas, mercadorias e histórias. Ao lado do prédio currais completam o ambiente campestre o gado manso pasta onde antes caminhavam transeuntes bem aquinhoados financeiramente. Na estação onde antes se espremiavam passageiros a espera do trem, comprando suas passagens, despachando mercadorias e bagagens hoje habita tranquilamente uma família a mais de dez anos, crianças jogam festivamente o esporte das massas no campo localizado também em frente à estação, adultos põem a conversa em dia na bonita pracinha que estrategicamente foi construída olhando pra estação, tudo no ambiente, remete ao passado e ao fausto que representou o transporte ferroviário neste lugar.

A velha fábrica da Anderson Clayton mostra-se imponente e soberana na beleza dos seus quase 80 anos de histórias, várias janelas já sem vidros, muros altos e gastos pelo tempo, árvores enormes a ensombrar o ambiente, a velha linha que ligava diretamente a estação ao interior da descaroçadeira de algodão, elementos que engrandeceram o município de Ingá décadas atrás parecem ter ficado no tempo, tempo rico e fértil de crescimento e dinheiro abundante, circularidade cultural e eferescência social. Tudo parece ter acabado, o dinheiro que pouco circula, a pobreza do lugar, o abandono do patrimônio arquitetônico tanto da estação quanto da fábrica da Anderson Clayton conferem um ambiente de morbidez ao bairro que já foi pululante dentro da dinâmica de Ingá.

É esse ambiente que aqui se retrata a partir dessas linhas. A escolha do tema e da problemática em torno do mesmo surgiu ainda no curso da graduação, durante as aulas da disciplina Pré-Projeto de Pesquisa, ministradas de forma brilhante pelo Professor Josemir Camilo de Melo, grande autoridade na questão do trem e da modernização do nordeste brasileiro, especialmente no aspecto relativos aos ingleses, nosso tema foi trabalhado, portanto, em um projeto de pesquisa como componente de

uma disciplina comum, porém com todos os incentivos do professor Camilo e atendendo a anseios particulares enveredei pela pesquisa, buscando retratar um pouco desse passado rico e esquecido que representou a estação ferroviária e o transporte ferroviário na cidade do Ingá.

Outro fator que contribuiu para a escolha da presente pesquisa foi a verificação de que há uma lacuna significativa na historiografia do município acerca de tal temática, aliás, esse é um lamentável fator que se verifica na esfera desse município quase bicentenário, uma pobreza historiográfica gritante, pouquíssimos trabalhos foram realizados acerca das histórias do lugar. Notadamente há apenas a obra de SORRENTINO (1993) que reúne vários aspectos do município desde a chegada dos primeiros povoadores até a década de 90 do século XX e recentemente em obra lançada no ano de 2012 o historiador e professor Alexandre Ferreira lançou um trabalho nos mesmo moldes, uma compilação de histórias que contemplam desde os tempos pré-históricas até os dias atuais, (FERREIRA, 2012).

Portanto essa pesquisa tem uma motivação particular de trazer à luz da historiografia ingaense uma nova perspectiva de análise das histórias que marcaram uma determinada época da cidade, leia-se, o período em que o trem, a estação e o algodão representavam bem os papéis de protagonistas do campo social e econômico. Assim sendo o nosso objetivo é tecer uma análise das relações que permearam o mundo do transporte ferroviário com especial destaque para a questão das sociabilidades desenvolvidas no interior e imediações da estação ferroviária, contribuindo com a historiografia local especialmente no tocante ao novo olhar sobre situações diversas do ponto de vista das sociabilidades, verificando o ambiente social e as mudanças pelas quais a sociedade ingaense passou a partir da estação ferroviária e empreendendo um estudo sobre o papel do trem e da estação na configuração dos hábitos e das práticas da população ingaense. Parti da premissa que há uma lacuna enorme dentro de tal temática e de que por outro lado há um significativo espectro de histórias a serem desenroladas, pormenorizadas à moda de uma pesquisa histórica embasada e teoricamente sustentada.

Uma pesquisa tem motivações profissionais e pessoais, a presente abarca elementos das duas dimensões, se por um lado a motivação de contribuir com a incipiente historiografia ingaense foi um dos motes da pesquisa a motivação pessoal foi igualmente importante, as histórias contadas pela minha avó sobre a estação e o trem, de

como era a vida e o movimento na descaroçadeira Anderson Clayton, os cheiros, o povo, as viagens, tudo relatado com detalhes que me instigaram a prosseguir e enfrentar as dificuldades de uma pesquisa nesses moldes.

Como suporte teórico para seguir na caminhada da construção da história trabalhamos com de forma muito fecunda com os escritos de Melo (2008) que trabalhou de forma contundente a chegada e os melhoramentos proporcionados pela emergência do transporte ferroviário no nordeste. Trabalhamos também com Aranha (2008) na perspectiva dos discursos redentores que acompanharam a chegada dos trens nos diversos locais e também na perspectiva das sociabilidades, principal conceito trabalhado no presente trabalho.

Nesse sentido forma essenciais também os trabalhos do mesmo Aranha (2010) na constituição do ambiente das estações como elementos de intensa sociabilidade, dotados de potencialidades integrativas pelos transeuntes que delas fizeram uso e que configuraram um alargamento do ambiente social. Para tal conceituação usamos também o trabalho de Pesavento (2007) onde a mesma contribui sobremaneira para a formulação do conceito de sociabilidade aqui trabalhado. Contribuíram também na constituição do nosso trabalho os escritos de Certeau (1994) e Le Goff (2003).

Do ponto de vista metodológico é importante frisar que não há muita coisa escrita sobre a estação e mesmo sobre o trem na cidade de Ingá, de forma geral podemos dizer que apenas os já citados trabalhos de Sorrentino (1993) e Ferreira (2012) “pincelaram” alguns aspectos ligados ao transporte ferroviário, sem, contudo se aprofundarem no tema de maneira significativa. Para suprir as lacunas deixadas pelos trabalhos citados procuro trabalhar com a história oral já que a mesma é hoje uma importante fonte para os trabalhos historiográficos, não “fonte” entre aspas, mas fonte na acepção da palavra, aqui não se concebem as entrevistas como um aporte do que se fala, mas ancora-se nelas para refazer trajetórias e histórias perdidas pelas areias do tempo.

Nesse sentido “não é mais fator negativo o depoente poder “distorcer” a realidade, ter “falhas” de memória ou “errar” em seu relato. O que importa agora é incluir tais ocorrências em uma reflexão mais ampla, perguntando por que o entrevistado concebe o passado de uma forma e não de outra” (ALBERTI, 2005 P. 19). Dentro desse espectro trabalhamos ainda com o conceito de memória trabalhado por

Halbwaches (2006) e Bosi (1994) na constituição e interpretação das entrevistas e do conceito de memória imbricado nas mesmas.

Em busca de constituir uma história de como o ambiente social foi modificado e de como o transporte ferroviário e a estação ferroviária representaram sociabilidades múltiplas no período áureo em Ingá constituímos o trabalho em três capítulos. No primeiro fizemos uma discussão de como o transporte ferroviário surgiu e como esse transporte evoluiu e chegou até o nosso país, a emergência e importância que ele teve no século XIX e os primeiros traçados aqui implantados. No segundo capítulo fizemos uma discussão a fim de posicionar o trabalho o ponto de vista metodológico trabalhando a história oral e o conceito de memória na perspectiva de Ecléa Bosi e Maurice Halbwaches e também situar o Ingá dentro da lógica do transporte ferroviário, para isso fizemos uma breve retrospectiva da história da cidade baseado nos escritos de Ferreira (2012) e de Sorrentino (1993) que trazem os principais fatos relacionados à cidade. Nesse capítulo o destaque especial foi dado ao período que nos interessa, os áureos anos em que o algodão reinava soberano nessas terras e proporcionava a alguns de seus filhos riquezas jamais sonhadas e sempre procurando situar o trem e a estação nessa lógica, já que o algodão está umbilicalmente ligado à estação e a fábrica que se instalou nas cercanias da mesma.

No terceiro capítulo procurei trabalhar de forma mais contundente o conceito de sociabilidade ancorado, sobretudo nos escritos de Aranha (2008) e (2010) e Pesavento (2007). Nesse capítulo foi feita uma análise e uso das entrevistas dos nossos atores, Genar Alves de Oliveira e Walter Mário Góis da Luz, que nos forneceram um material riquíssimo tanto do ponto de vista historiográfico quanto do ponto de vista sentimental, pois, muitas vezes os depoimentos se tornaram verdadeiras “viagens” a outro tempo tão bem relatado por eles. Nesse sentido o que se fez nesse capítulo foi trazer essas histórias a tona, revelando através de diálogos com outras obras e depoentes as sociabilidades que ocorriam na estação ferroviária e entorno. É importante frisar que o nosso objetivo não foi fornecer uma visão de apenas dois personagens, mas relacionar seus depoimentos com outras obras realizando uma análise que se tentou verossímil e comprometida com o método e o rigor historiográfico.

CAPÍTULO I:
HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA, DISCURSOS REDENTORES E
INSERÇÃO DO TREM NA PARAÍBA

1.1. A Trajetória do Trem: Da Inglaterra para o Brasil

Se olharmos para a nossa vida cotidiana praticamente não mais percebemos a figura do trem, meio de transporte tão emblemático e que durante muito tempo marcou a história do Brasil de forma dinâmica e concreta. Esse meio de transporte está diretamente ligado à Segunda Revolução Industrial, que veio a contribuir de forma decisiva para o aprimoramento das técnicas de construção e de aproveitamento do ferro, sua matéria prima essencial. Esse período que tem seu apogeu em meados do século XVIII foi o responsável por inúmeros inventos e/ou melhoramentos na dinâmica fabril e de transportes, dentre eles a locomotiva a vapor desempenha um papel crucial, primeiro dentro da própria Inglaterra e depois em várias partes do mundo onde gradativamente foi sendo inserido e ganhando status e conotação de moderno e arrojado, capaz de transformar espaços e criar fortunas.

Desde meados do século XVII na Inglaterra já se usava uma forma rudimentar de locomotiva e trilhos, ambos de madeira, esse equipamento era usado essencialmente para fazer o transporte do carvão mineral, componente essencial para os aprimoramentos industriais que o país começava a experimentar e que seria um dos fatores que fariam a Inglaterra se tornar um poderoso império, com dimensões continentais. De uma locomotiva feita de madeira e puxada por animais para uma locomotiva feita de ferro e à vapor passaram-se mais de meio século até que

O aumento do volume da produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las, com rapidez, para os mercados consumidores, fizeram com que empresários ingleses dessem apoio a George Stephenson (1781 – 1848), que apresentou a sua primeira locomotiva em 1814. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas, dando início à era das ferrovias. Stephenson, engenheiro inglês, construiu a “locomotion”, que, em 1825 tracionou uma composição ferroviária trafegando entre Stockton e Darlington, num percurso de 15 quilômetros, a velocidade próxima dos 20 quilômetros horários. Em associação com seu filho, Robert Stephenson, fundou a primeira fábrica de Locomotiva do mundo. Foi ele considerado, então, o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro¹.

¹ A invenção da locomotiva – histórico –DENIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

Desde a década de 20 do século XIX, o Brasil, Império recém-formado, já inicia as suas ideias de importação da locomotiva Inglesa, essa iniciativa deixa o campo das intenções e passa a vida prática através da lei José Clemente, promulgada em 1828². Esse incentivo inicial à construção não foi imediatamente posto em prática, passaram-se mais alguns anos até que o empresário Irineu Evangelista de Souza, que futuramente viria a ser agraciado com o título de Barão de Mauá, construiu os primeiros quilômetros de estrada de ferro no país.

O transporte ferroviário no Brasil ao longo de sua evolução histórica teve como característica marcante o fato de que ora a iniciativa de construir foi privada ora foi feita por parte do governo.

No período das regências foi lançada pelo regente Diogo Antônio Feijó a Lei nº 101³, que estimulava através de privilégios a construção de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro aos estados mais prósperos, como Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Já remonta dessa época a ligação histórica entre ferrovias e o capital inglês, pois nesse período houve uma tentativa frustrada de construção da tal ferrovia por um grupo de empresários ingleses e brasileiros. A chegada da tão esperada ferrovia na visão do homem de negócios brasileiro do século XIX resolveria o problema do transporte de sua principal riqueza, o café, uma vez que:

É importante destacar que, até a chegada das ferrovias no Brasil, o transporte de mercadorias se processava no lombo dos burros em estradas carroçáveis. Naquela época, os portos fluminenses de Parati e Angra dos Reis exportavam cerca de 100 mil sacas de café, provenientes do vale do Paraíba. Em São Paulo, anualmente chegavam ao porto de Santos cerca de 200 mil bestas carregadas com café e outros produtos agrícolas⁴.

Apesar de todos os incentivos concedidos pelo governo imperial desde o Primeiro Reinado a primeira estrada de ferro foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, grande entusiasta dos transportes ele impulsionou vários desses segmentos no país, essa primeira estrada foi construída para ligar o Rio de Janeiro à região serrana de Petrópolis, incluindo ainda uma interligação com outro

² Lei que versava sobre a construção de portos e o regime de concessões, construções e exploração de aterros. Esse decreto (lei) autorizava o governo “a conceder privilégio para a construção de uma estrada de ferro ligando a capital do Império às províncias que representavam” (ANAIS do Império. Tomo III In: Associação Brasileira da Indústria Ferroviária). Acessado em 23 de Novembro de 2014.

⁴ A invenção da locomotiva – histórico –DENIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

empreendimento de Mauá, o serviço de barcos que ligava a Praça XV ao fundo da Baía de Guanabara, configurando modalidade mista de transportes, aquaviário e ferroviário. A partir desse primeiro empreendimento realizado na sede do império outros irão “aparecer” em variados espaços do país trazendo consigo a ideia já bem conhecida de modernidade através de trilhos e também os conflitos inevitáveis que tal empreendimento trouxe:

No Norte, por exemplo, eram visíveis certos interesses individuais e/ou classistas voltados para as cobiçadas estradas de ferro: dos exportadores de açúcar e/ou algodão, que esperavam ver barateado o custo do transporte visando o aumento da margem de lucro; de proprietários rurais, que vislumbravam a valorização de suas terras ou uma vultosa indenização por parte dos contratantes das ferrovias; das companhias ferroviárias ou dos próprios empreiteiros que orçavam ou contratavam o custo quilométrico por um preço, quando, na verdade, sabiam que podiam ser realizados por preço bem inferior; de certos políticos, que tiravam proveito eleitoral ao se apresentarem como realizadores do “benefício”; dos concessionários, que ganhavam prestígio na qualidade de idealizadores dos projetos ferroviários, e faturavam vultosas quantias ao venderem os direitos de suas respectivas concessões aos capitalistas interessados; dos partidos políticos, que transformavam as estradas de ferro, conforme o gabinete de plantão, em cabides de emprego etc. (ARANHA, 2006, p.131)

1.2. A ferrovia chega ao Nordeste Brasileiro: jogos de interesses presentes nos discursos redentores.

Não obstante todos os jogos políticos e interesses de classe ou mesmo personalistas de políticos muito influentes, a segunda linha férrea do Brasil foi inaugurada em 08 de Fevereiro de 1852, com traçado original planejado para ligar Recife à Vila do Cabo e posteriormente ao Rio São Francisco, objetivo que nunca foi alcançado. A The Recife-São Francisco Railway, ou simplesmente RSF, “surgiu das mãos de ingleses radicados no Recife, o que denota que a presença de uma comunidade britânica no nordeste significou a semente de uma nova classe social, a classe dos homens de negócios, a Burguesia” (MELO,2008,P.105). Esse empreendimento inglês, um dos tantos que foram realizados no século XIX no Brasil, teve o “incentivo” mais que vantajoso por parte do governo imperial, juros de 7% sob o capital investido cotado

em ouro na praça londrina, como forma de atrair os capitais e capitalistas estrangeiros, esse incentivo, porém em longo prazo mostrou-se uma política desastrosa, uma vez que as companhias em sua maioria não trouxeram consigo os lucros previstos, onerando ainda mais o estado que deveria cumprir o pagamento da dívida contraída com os ingleses.

A presença de ferrovia no Recife trouxe consigo mudanças estruturais e no aspecto comportamental e social da cidade e posteriormente da região com o alargamento de suas fronteiras em direção à Paraíba, Alagoas, Ceará e o Rio Grande do Norte, outro campo onde as ferrovias tiveram uma importante intervenção foi o da escravidão:

Quando o Estado Imperial lançou a lei ferroviária de 1852, ele não pretendia sobrecarregar mais ainda a oligarquia dos latifúndios canavieiros, além do golpe no tráfico africano. Por isto, praticou uma espécie de divisão social do trabalho, bastante peculiar, ao manter o escravo na agricultura, permitindo só ao homem livre o trabalho nas obras e operação das ferrovias. Por outro lado, era assim que esperava atrair capitais ingleses, como uma consequência direta do Bill Aberdeen, e uma prova de interesse em entrar no concerto das nações em desenvolvimento capitalista, com o trabalho assalariado (MELO,2008, p. 49).

Outro aspecto que as nascentes ferrovias trouxeram consigo foi uma mudança nos investimentos feitos pela burguesia ascendente e pela nobreza tradicional representada pelos antigos senhores de engenho e seus descendentes, poderosas oligarquias como os Cavalcanti de Albuquerque, Souza Leão e Rego Barros, essas poderosas famílias a partir de então passaram a investir significativas quantias nas ações da RSF, modernizando e dinamizando suas atividades produtivas, impulsionados pelas excelentes garantias estatais. (IDEM, P. 49) mostra ainda que em outras províncias quando da instalação de ferrovias houve um bom número de investidores “nobres” e burgueses, é o caso da Paraíba, com a companhia The Conde D’Eu Railway, que atraiu para seus quadros de acionistas o Barão do Abiaí, um ex-presidente da Província da Paraíba e do Rio Grande do Norte, e Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, que ocupou diversos cargos e legislaturas, como deputado, senador e ministro.

Em Alagoas através da Alagoas Railway a nobreza e oligarquia também se fizeram representar com o Visconde de Sanibu, o Barão de Jaraguá, o de Maceió, de Anadia e o de Benfica e no Ceará onde o Barão de Aquiraz o Barão de Ibiapaba e o inglês Henry Brocklenhust instalaram a EF de Baturité. De maneira geral a classe

dominante dos citados estados soube de maneira muito profícua aproveitar os “ventos de modernidade” trazidos pela implantação das ferrovias não só como forma de lograr êxito econômico, o que era praticamente certo tendo em vista as garantias dadas pelo governo, mas também como forma de mostrar o prestígio político de determinada figura ou partido.

São notórias nesse sentido as tramas e entraves que se escondiam nos bastidores da implantação de uma ferrovia, jogos de interesses, querelas políticas, traçados impossíveis do ponto de vista técnico e econômico, mas que se tronaram possível “graças” ao empenho de políticos influentes que deixavam de lado a viabilidade financeira de um dado empreendimento em detrimento de suas vontades expressas sob a forma de determinado traçado. Nesse sentido entrou em cena um magnífico jogo de palavras proferidas pelos deputados das províncias do Norte, como era conhecido o Nordeste à época se colocando contra ou a favor deste ou daquele traçado

Uma dessas inteligentes peças de retórica é de autoria do deputado norte-riograndense Bezerra Cavalcanti. Em 1882, discursando na Câmara, o parlamentar pintou um quadro tão dantesco da Estrada de ferro Natal-Nova Cruz, sequer inaugurada naquele memento, 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 de Ceará-Mirim, não estavam contempladas com o antigo traçado. O resultado não poderia ser outro deficits e mais deficits. Mas a ferrovia ainda poderia ser “salva”, bastando para tal, que fosse autorizada a construção dos prolongamentos necessários. Um desses prolongamentos, o do Ceará-Mirim, era tão promissor que a companhia ferroviária aceitava construí-lo mesmo sem a garantia de juros. O parlamentar tinha a certeza de que o referido ramal daria “renda superior ao Custeio”. (ARANHA, 2006, P. 57)

Essa “inteligente peça de retórica”, no dizer de ARANHA, (2006) é um dos emblemáticos exemplos do quão importante era a definição de uma linha férrea no bojo da discussão da implantação das ferrovias no nordeste brasileiro (Norte) em meados do século XIX, munidos do discurso redentorista de modernidade através dos trilhos os deputados se digladiavam em batalhas retóricas incríveis defendendo seus interesses, usando para tanto os mais diversos artifícios e jogos que vão desde a “simples” viabilidade ou inviabilidade econômica até o conhecidíssimo discurso sobre as condições climáticas adversas da região, a seca como é mais conhecido o problema transformava-se no discurso dos deputados numa chaga incurável em todos os aspectos e a ferrovia figurava então como caminho possível não para a cura, mas como o

“socorro” aos flagelados, conterrâneos que sofriam as intempéries de uma região tão desgraçada,

são incontestáveis as vantagens que as províncias flagelladas encontram nas vias férreas, que as protegem contra o flagelo; 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” (VASCONCELOS, apud, ARANHA, 2008, P. 95).

O discurso é claro: a ferrovia será a redenção do flagelado pelas secas inclementes, o socorro do homem que diante da natureza nada pode fazer. O deputado faz alusão ainda à rapidez com que se poderão socorrer as vítimas da fome e os emigrantes que queiram dela fugir.

O governo imperial no tocante ao trabalho e a implantação das ferrovias no nordeste brasileiro operou no sentido de “incentivar” o uso de mão-de-obra livre em detrimento ao trabalho escravo, principalmente através da lei de 1852, que proibia o uso de trabalho escravo nas ferrovias.

Com a implementação dessa lei o governo imperial lançava as bases de uma futura mão-de-obra livre com relação às ferrovias, uma vez que facultava o trabalho escravo ao mundo agrícola, ficando reservado ao trabalho especializado nas ferrovias o trabalhador estrangeiro, notadamente já se observava a presença maciça de engenheiros estrangeiros nas ferrovias, com essa lei a os cargos que exigiam pouca qualificação técnica também foram naturalmente delegados aos trabalhadores de fora do país em sua maioria.

Com a proibição do trabalho escravo nas ferrovias estrangeiras, embora elas utilizassem desse artifício principalmente no pesado trabalho de colocação dos trilhos, abriu-se caminho para a formação do que seria a gênese do trabalho livre no nordeste brasileiro, estes trabalhadores deveriam ter suas obrigações quitadas para com o serviço militar. Essa prática acabou por cristalizar cada setor da economia: os escravos em sua maioria seriam mantidos no trabalho da agricultura, prática que agradava aos grandes latifundiários e em paralelo surgia uma mão-de-obra livre, composta de nacionais e estrangeiros.

As ferrovias inauguraram uma nova forma de relacionamento com os trabalhadores, havia em Pernambuco, em meados do século XIX diferentes formas de trabalho, o trabalho escravo, os trabalhadores que usavam a terra e em troca davam

parte de sua produção, os trabalhadores que recebiam diárias no campo, os trabalhadores privados, das fábricas e comércios e os funcionários públicos, com baixos salários e suscetíveis a demissões já que haveria pessoal em grande número para substituí-los, dessa forma com as ferrovias inaugura-se o trabalho exclusivamente assalariado. Havia, entretanto, diferenciações, compunham por assim dizer a elite dos trabalhadores os feitores ingleses, trabalhadores especializados vinham logo abaixo, havia ainda os vigias, pessoal da cocheira, oleiros, carpinteiros, ferreiros, cavaleiros e abaixo destes o pessoal da terraplanagem e da abertura de caminhos muitas vezes empregados como diaristas (MELO, 2008).

A implantação das ferrovias trouxe consigo mudanças muito significativas, de maneira bem notável o mundo do trabalho, onde a relação com os escravos começaria a mudar uma vez que esta mão-de-obra tornara-se demasiadamente cara em detrimento aos baixos salários que se praticava então, o surgimento ainda que embrionário de uma classe trabalhadora livre e também uma mudança estrutural no que diz respeito à criação de novas empresas, bem como o melhoramento que se processou em cidades como o Recife.

As transformações que se processaram na região nordeste remetem também na formação de uma embrionária experiência de luta de classe, uma vez que nem mesmo um parâmetro de salários esses trabalhadores tinham, haja vista que estavam imersos numa lógica de trabalho baseado no trabalho escravo ou na melhor das hipóteses o recebimento de uma diária. A partir do contato com os trabalhadores estrangeiros essas pessoas puderam fazer parâmetros de salários e despertar para a questão salarial, levando-se em conta que em quase 100% das vezes os trabalhadores estrangeiros tinham lucros muito maiores do que a mão-de-obra nacional.

Outro reflexo das ferrovias e seus desdobramentos na região nordeste foram às primeiras experiências de greves, a primeira delas foi deflagrada pelos trabalhadores belgas não especializados, em 1858, lutando pelo pagamento de salários anteriormente fixados. A segunda greve ocorreu em razão de um maquinista ter acidentalmente matado uma mulher, após ser preso houve uma grande mobilização dos outros maquinistas e funcionários que mesmo sob ameaça de prisão e demissão não desistiram, conseguindo a soltura do citado maquinista. A partir dessas duas greves podemos fazer uma breve análise do impacto de cada uma, se por um lado os trabalhadores (mesmo sendo belgas) poderiam facilmente ser substituídos os maquinistas por sua vez não, pois constituíam um ramo especializado do trabalho

ferroviário, difícil de ser formado já que os trabalhadores estrangeiros desse ramo vinham ao Brasil formavam novos condutores e retornavam à Europa e por isso mesmo a greve impetrada por eles tinha mais chances de ter sucesso como de fato houve no exemplo acima citado.

Os trabalhadores europeus não buscavam o Norte brasileiro para se instalarem. Isso se dava por vários motivos entre eles está à questão de que

os europeus, em geral preferiam um clima similar ao de São Paulo, além das possibilidades que a cultura de café poderia ofertar. *A plantation* açucareira não permitia qualquer alternativa para outras atividades econômicas. Havia ainda denúncias de humilhação, como a Legação Britânica relatava, de que colonos sofriam diante dos tribunais brasileiros, que eram vistos como venais e sempre inclinados contra as reivindicações dos estrangeiros devido a fragilidade da lei de 1837, sobre a lei do trabalho (MELO, 2008, p. 68).

Não obstante os desafios vistos pelos britânicos como a falta de um tratamento igualitário entre estes e os nacionais e a dificuldade de adaptação a um clima totalmente diferente do habitual já nessa época havia uma pequena comunidade de pessoas desse país instalada no Recife.

1.3. A inserção da Paraíba no contexto das ferrovias

O nordeste (norte) do Brasil foi a segunda região do Império a implementar o transporte ferroviário através da Ferrovia RSF – Recife São Francisco Railway, inaugurada em 08 de Fevereiro de 1858. A Paraíba, província vizinha a de Pernambuco não ficou de fora dessa “nuvem de progresso” que era a locomotiva e todo o seu universo em meados do século XIX, porém nessa última província os problemas enfrentados para a implantação de tal empreendimento parecem ter sido bem maiores.

Inicialmente é importante frisar que a chegada do trem na Província da Paraíba também o foi carregada de tramas e jogos políticos que não se diferenciaram muito do que se vinha praticando em outras províncias, em especial nas do norte. O mote era o mesmo: discursos emblemáticos, carregados de metáforas e exageros retóricos que postulavam a necessidade eminente de serem implantados os trilhos do progresso em solo paraibano. É exemplificador o discurso do então deputado provinciano Anísio Salatiel Carneiro da Cunha, proferido em 31 de Julho de 1882:

Dai-nos estradas de ferro que rasguem aquelas nossas florestas, ainda virgens e embalsamadas; que serpenteiam os nossos valles frescos e ubérrimos, 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 choupana. (CUNHA, apud, ARANHA, 2006, P. 69)

É importante frisar o quão parecido é esse discurso do deputado paraibano Carneiro da Cunha em comparação com o discurso do também deputado noroeste-riograndense Bezerra Cavalcanti, o tema central é o mesmo: a importância da ferrovia na resolução dos problemas da região, que tem suas potencialidades, é fértil, e segundo o nosso Carneiro da Cunha, mediante a implantação da tão falada ferrovia a face do Brasil estaria mudada, demonstrando o quanto a estrada de ferro representava nesse momento no que se refere à modernidade e possibilidade de crescimento.

O projeto de trazer a Ferrovia para a Paraíba é antigo e remonta ao fim do Segundo Reinado. A primeira concessão de construção foi dada ao então deputado Anísio Salatiel Carneiro da Cunha, com a participação de Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, também deputado e presidente de província por mais de uma vez e do Engenheiro André Rebouças, grande entusiasta e construtor de estradas de ferro. Essa concessão foi dada aos referidos personagens pela própria Princesa Isabel e remonta de 15 de Dezembro de 1871, a ferrovia deveria chamar-se Conde D'Eu, em homenagem ao esposo da própria princesa Isabel.

A concessão versava sobre a construção de uma ferrovia que ligasse a capital da Província à Vila de Alagoa Grande de onde partiriam duas ramificações: uma em direção ao brejo Paraibano com destino à antiga Vila de Independência (hoje Guarabira) e outra com direção ao agreste paraibano com destino à Vila do Ingá, tal traçado jamais chegou a ser construído “atrasando” a chegada do transporte ferroviário na Província da Paraíba em dez anos. No ano de 1881 essa mesma concessão, com a denominação de Conde D'Eu foi levada a cabo, porém, com destino diverso do inicial, um pequeno trecho foi construído ligando a Cidade de Parahyba do Norte à localidade de Entroncamento, no município de Sapé.

Seguindo com a ideia de interiorizar o acesso a ferrovia foram construídos novos trechos partindo do ramal inicial Parahyba do Norte - Entroncamento, já sob a

batuta da GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY, empresa criada em Londres com a finalidade exclusiva de construir ferrovias no Brasil aproveitando as excelentes condições dadas pelo governo imperial e pelo interesse incontestado de muitos e importantes grupos na construção das mesmas, a primeira bifurcação foi feita com direção à Mulungu, em 1882, dois anos mais tarde o brejo paraibano ganharia mais um trecho ferroviário desta vez com direção à Independência (Guarabira). Ao sul a ferrovia expandiu-se apenas até a Vila do Pilar em 1883, onde estagnou por muito tempo.

A Great Western figurou como a maior concessionária construtora e/ou arrendatária de ferrovias no nordeste, antigo Norte do Brasil. A cada novo palmo de trilho que surgia, uma nova dinâmica se instaurava e trazia consigo conseqüências muitas das vezes desastrosas para algumas localidades. No caso de determinada localidade “ganhar” uma estação a dinâmica local mudaria de forma ampla e abrangente, o comércio revigorava-se, as trocas culturais tornavam-se mais frequentes, o contato com o resto do mundo configurar-se-ia de maneira nunca vista, sem falar que ganhava-se mais um local de possibilidades de lazer. A própria estação figurava como espaço do novo e moderno, esse foi o caso de cidades como Pilar, Alagoa Grande, Itabaiana. É importante frisar que o desenvolvimento, a pujança econômica e cultural só era mais visivelmente perceptível quando a localidade configurava-se como ponta de trilho, uma vez alargado o trecho, praticamente ia-se com ele o furor e a riqueza de outrora.

O trecho inicial que visava chegar à Alagoa Grande e depois alcançar Independência (Guarabira) e depois a Vila do Ingá foi descartado e outra configuração se impôs na dinâmica da penetração do transporte ferroviário na Província da Parahyba do Norte. Descartado esse primeiro traçado e estagnado o processo inicial outro processo iniciou-se outra frente de expansão do transporte ferroviário.

Essa nova fase de expansão do transporte ferroviário foi mais uma vez marcada por disputas políticas, de influência e de discursos

O traçado existente até 1884 era bastante exíguo e estendê-lo mais para o interior da província tornara-se o ponto alto das reivindicações em torno do que se convencionou chamar, à época, “melhoramentos materiais” para a Paraíba. Alguns desses discursos, bastante eloquentes, apresentavam como motivo da reivindicação o fato de que a cidade era já um entreposto de trocas (nas décadas de 1880 e 1890) de grande movimentação na “estrada tronco” (estrada carroçável que atravessava a Paraíba de um extremo a outro no sentido leste-oeste) e que estaria, caso alcançasse a almejada aspiração de ter uma estrada de ferro, a se tronar um empório comercial de amplitude regional.

Esse tipo de argumentação, aliado ao que costumo denominar brincando um pouco com a situação de discursos do *coitadinho*, numa referencia clara ao quadro pungente com que era pintado o *flagelo* da seca, rendeu finalmente um ramal ferroviário para a cidade, construído em nome da política de combate a miséria na região. No caso, a estrada de ferro como uma medida *regeneradora* dos “sofrimentos” que as secas periódicas provocavam na região. (ARANHA, 2006, P. 229)

Percebe-se que no tocante a expansão das linhas férreas Paraíba adentro dois discursos, aliás, bastante usados foram largamente utilizados: o primeiro versava sobre a urgência da implantação dos trilhos como forma de amenizar o flagelo das secas que periodicamente assolava os sertões do Norte (hoje Nordeste) e que uma vez implantados serviria de meio de transporte de viventes em busca de melhores condições e de víveres para os que permanecessem, é o “discurso do fraco”, do desamparado pelo governo central e que precisa deste para amenizar as conseqüências da seca embora esta seja um fenômeno natural.

A outra linha de discurso é a progressista que mostrava a necessidade de trazer para determinadas regiões os “ventos do Progresso”, integrando-as com o resto do mundo, proporcionando um escoamento de produtos mais eficiente, onde o comércio ganharia em volume e rendimentos e também as trocas culturais que decorreriam certamente, mediante a implantação da estrada de ferro.

Em Campina Grande, importante entreposto comercial que ligava os sertões da Paraíba, Ceará e Piauí ao litoral a luta pela chegada da linha de ferro foi encabeçada pelo “gringo” Cristiano Lauritzen⁵, ele foi o responsável pela luta junto ao governo federal, onde foi ter por duas ocasiões em visita a cidade do Rio de Janeiro contando com a ajuda do “conterrâneo” paraibano o General José de Almeida Barreto, um dos homens que contribuíram para a implantação da República e que gozava de prestígio na Capital Federal, á época o Rio de Janeiro.

Cristiano foi seguramente o responsável pela chegada do trem de ferro em nossa cidade. Defendeu o traçado da estrada partindo de Itabaiana em contraposição aos comerciantes da capital do Estado, que defendiam o prolongamento partindo de Alagoa Grande. Embora o

⁵ Cristiano Lauritzen era um dinamarquês nascido na cidade de Thy a 11 de Novembro de 1847 e aqui tendo chegado em 1882, aproximadamente. Chamavam-no “gringo” e desde logo se integrou a vida política da cidade. Era comerciante abastado, negociando ouro, vindo a se tornar grande proprietário de terras. Dotado de visão progressista. Cristiano iniciou-se na vida política integrando o partido dos conservadores.

trecho de Alagoa Grande a Campina fosse mais curto, exigia obras mais dispendiosas. Enquanto o traçado de Alagoa Grande atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, o de Itabaiana atravessava os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes. (SOUSA, 2007, p. 53. Maria Fumaça: O sonho de Cristiano In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Rodrigues e José Edmilson Rodrigues (orgs). – Campina Grande: Editora Agenda, 2007).

A luta de Cristiano pelo traçado via Itabaiana-Campina em contraposição ao traçado Alagoa Grande Campina Grande explica-se em razão da luta dos comerciantes da capital da Paraíba em ter o controle do escoamento dos produtos através da Praça de Parahyba do Norte ao invés de tal fato se concretizar, como de fato se concretizou através da Praça do Recife através do entroncamento com Itabaiana. Lauritzen tinha a seu favor o fator natural: embora o traçado Itabaiana-Campina Grande precisasse transpor uma subida considerável na altura do lugar Galante, o traçado Alagoa Grande-Campina também precisava transpor uma subida talvez mais considerável, e elevação onde se localizava a Cidade de Serra Redonda. Não obstante o traçado via Itabaiana trazia consigo a vantagem de englobar a região de Ingá, que era um importante centro produtor de Algodão. Engajado em sua luta o “gringo” não vacilou em seu intento. Por mais de uma vez foi a capital federal com recursos próprios e em uma das vezes nem mesmo cargo político ocupava, entretanto seus esforços tiveram efeito, pois

em 26 de Julho de 1904 os trabalhos de construção foram iniciados. O governo da União havia ratificado o contrato com a The Great Western of Brazil Railway Company Limited – GWRB, pelo decreto n 5.237, de 26 de junho de 1904, realizando Cristiano uma festa celebrativa de caráter público. (...) Em 2 de outubro de 1907, em meio a grande festa, enfeitado de bandeirolas e ramagens, chegava a Campina Grande o primeiro trem da Great Western do Brasil, segundo Ronaldo Dinoá, a máquina n 3, conduzida pelo maquinista José Araújo de Lima e o foguista José Ferreira, nele trazendo figuras ilustres da cidade”. (SOUSA, 2007, p. 52. Maria Fumaça: O sonho de Cristiano In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Rodrigues e José Edmilson Rodrigues (orgs). – Campina Grande: Editora Agenda, 2007).

Com efeito, a visão empreendedora de Lauritzen estava por demais certa. A partir da chegada do trem às terras campinenses a cidade cresceu a um ritmo sem precedente em sua história. Até o ano de 1907, Campina pouco cresceu, embora desde sua origem já demonstrasse uma vocação comercial considerável como importante entreposto comercial, a distância da Capital, proporcionando certo isolamento parece ter

impedido o pleno desenvolvimento de suas potencialidades comerciais, porém, com a chegada do trem o cenário muda substancialmente. Campina Grande “em 1907 tinha apenas 731 casas, passaria a 1.216, em 1913, um crescimento de 66%, o que daria uma média de quase 70 casas por ano” (MELO, 2007, p. 21. O trem e o crescimento de Campina Grande In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). Campina Grande: Editora Agenda, 2007).

O trem também proporciona um aumento no número de indústrias de beneficiamento e transformação, de bens de consumo doméstico, bem como manufaturas e oficinas mecânicas. Nas décadas seguintes o crescimento seria exponencial, a cada ano, novas e modernas indústrias se instalavam na fértil cidade de Campina Grande impulsionada pelo seu maior atrativo: um meio de transporte “rápido” e com ligação direta com a maior praça de comércio á época, a cidade do Recife. Mesmo sendo o motor inicial do rápido desenvolvimento de Campina Grande e de outras cidades o trem trazia consigo particularidades determinantes na configuração de crescimento dos locais por onde passava

O trem só desenvolveu Campina Grande, porque fez parada terminal nesta cidade, por longos 50 anos. Do contrário, teria amargado o mesmo destino de Itabaiana e Pilar ao sul e Guarabira e Mulungu ao norte da Paraíba, bem como cidades pernambucanas que foram temporariamente pontas de trilho como Cabo, Palmares, Garanhuns, Caruaru, Timbaúba e Limoeiro. Portanto, é o fenômeno conhecido como cidade ponta de trilhos (muito conhecido na Inglaterra – the hailhead cities) que se deve o crescimento econômico e urbano de Campina Grande. (MELO, 2007, p. 28. O trem e o crescimento de Campina Grande In: Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). Campina Grande: Editora Agenda, 2007)

Modernidade e atraso, opulência e declínio, parecem ter sido essas as dinâmicas operadas através da chegada do trem em território paraibano a partir da década de 1880, com o ramal inicial da Conde D’Eu, se a cidade temporariamente fosse ponta de trilho havia uma euforia sem precedentes e localidades que se mostravam como simples agrupamentos humanos absorviam rapidamente a ideia de crescimento e modernidade, viam-se surgir lojas, casas comerciais, indústrias “vestindo” a cidade de signos próprios da modernidade, foi o caso de Itabaiana, no interior da província da Paraíba até o ano de 1907.

Porém, com o prolongamento deste ramal até Campina Grande a cidade passa a viver um significativo processo de declínio, tirando-lhe o posto de terceira cidade que mais arrecadava impostos e decretando sua ruína econômica. O trem representou isso, um fenômeno imbuído de significados, não somente econômicos, a sociabilidade advinda das chegadas e partidas nas diversas estações, o traçado urbano que modificou-se significativamente, a proximidade com os centros de maior expressão através de jornais e do incessante “vai-e-vem” dos transeuntes mudaram drasticamente as Vilas e cidades por onde passou essa “maravilha da mecânica moderna”.

CAPÍTULO II:
INGÁ: HISTORIAGRAFIA E INSERÇÃO DA FERROVIA.

2.1. Ingá: Particularidades de sua História

Cercada de montanhas e vigiada por um belo cruzeiro floresceu Ingá do Bacamarte⁶ encravada no agreste o lugar é o ponto de partida para a subida da serra da Borborema, ao longo dos anos mudou de denominação algumas vezes, oficialmente quando foi reconhecida como vila recebeu a alcunha de Vila do Imperador, porém, Vila do Ingá era o nome corrente entre a população e mesmo em documentos oficiais da época.

Sua história começou em meados do século XVII, como várias e outras mais vilas do interior do Brasil. Ingá surgiu a partir de uma pequena povoação que cresceu e transformou-se em vila e depois em cidade, e como era comum no interior a criação de gado para o corte e o município está encravado na zona do agreste, propícia para tal cultura, o lugar foi crescendo a base das pequenas propriedades e da criação de gado, assim como Areia e Campina Grande o Ingá passou a ser um entreposto para tropeiros que afluíam aos “sertões” na busca de fazer a catequese e comerciar. O curso do rio passou a figurar como caminho primitivo da penetração do homem branco esse processo ganhou corpo

em meados do século XVIII (...) onde já se encontravam instalados na região de Ingá alguns pequenos sitiantes e grandes criadores de gado. Apesar de, nessa área, a criação de bovina ter sido realizada em fazendas bem menos extensas que as do sertão, sendo inclusive, utilizadas cercas para prender o gado, surgiram grandes propriedades, em função do sistema de sesmarias adotado pelo Governo colonial. A partir de 1776, podem ser encontradas cartas de sesmarias referindo-se a acidentes geográficos do atual município de Ingá, embora se saiba que o maior desses sesmeiros não chegaram a fixar residência ou mesmo instalar fazendas em suas terras. Exceções parecem ter sido Francisco de Arruda Câmara, Gaspar Gouveia, Cósma Tavares Leitão (viúva do sertanista Teodósio de Oliveira Lêdo) e Manuel da Costa Travassos que fixou residência na região (1787), tendo construído em sua propriedade uma capela dedicada a Nossa Senhora da Conceição⁷, em torno da qual se formou um povoado que teve progresso. Também há referências sobre a instalação, em 1776, e uma fazenda de gado às margens do Rio Cairaré (hoje Surrão) de propriedade de um tal Manoel Francisco. (SORRENTINO, 1993, P. 26).

Não obstante a pequena controvérsia em torno da formação do Ingá o certo é que os sesmeiros aqui se instalaram e levaram a cabo suas atividades econômicas a

⁶ Muitos moradores antigos se referem ao Ingá como sendo “do Bacamarte” em razão do principal rio que cruza o município receber este nome.

⁷ Sobre essa informação o historiador ingaense Alexandre Ferreira em recente publicação faz uma contestação acerca da efetiva construção da capela nos primórdios da cidade, segundo ele tal recinto parece já ter surgido em forma de igreja em fins do século XIX. Ver FERREIRA, Alexandre. Ingá – Retalhos de histórias...resquícios de memória. Campina Grande: cópias & papéis, 2012.

partir do segundo quartel do século XVII especialmente. A povoação teve um rápido e contínuo crescimento e sua característica de entreposto foi decisivo para isso, esse elemento, aliás, é lembrado pela maioria das pessoas que se propuseram a trabalhar a historiografia local, o Ingá como uma pequena povoação surgida de um aglomerado de casas em torno de um elemento aglutinador, no caso do Brasil colônia esse elemento não poderia ser outro se não a igreja católica.

A cidade povoação cresce no ritmo peculiar do interior do nordeste: lento e constante, valendo-se de sua posição estratégica no sopé da serra da Borborema o local vai aos poucos adquirindo um aspecto mais desenvolvido desembocando na criação da Vila “Em 3 de Novembro de 1840, no governo do presidente Francisco Xavier Monteiro da França, através da Lei nº 06 a povoação de Ingá foi elevada á categoria de Vila com o nome de “Vila do Imperador” (SORRENTINO, 1993, p. 19). O nome da povoação identificado como “Vila do Imperador” jamais chegou a “pegar” entre os locais quando queriam se referir ao lugar sempre o faziam como sendo Vila “do Ingá” e não do Imperador, nem mesmo seus intelectuais e tão pouco as pessoas mais simples adotaram o nome oficial.

Dessa forma depois de um processo cheio de atropelos que questionavam a criação da Vila, revogando a criação da mesma (1841) e voltando a lhe dar tal status (1843) o nome passa definitivamente a atender a tradição e costume local e passa definitivamente a se chamar “Vila do Ingá” em 23 de Maio de 1846 (SORRENTINO, 1993, p. 26-27). Pouco tempo depois a Vila do Ingá estará envolvida em revoltas que sacudiram o norte do país na segunda metade do século XIX, a primeira delas o Ronco da Abelha⁸ e a segunda o movimento conhecido como Quebra-Quilos⁹.

Logo após a sua efetivação como Vila o Ingá irá começar a introduzir a cultura algodoeira em suas terras, terras férteis que se abriram a tal cultura de forma extraordinária fazendo com que o município alcançasse dentro de poucas décadas o posto de grande produtor da fibra tão apreciada pela indústria em fase de franca

⁸ Movimento sedicioso que envolveu várias províncias do norte brasileiro. Em 1851 o governo imperial através do decreto nº 797 a contagem da população num censo geral e do decreto nº 798 que estabelece o registro civil, a população pobre interpretou tais decretos como uma forma de escravizá-los e explorá-los ainda mais, levando-os a incendiar cartórios e espaços públicos, fazendo com que o governo revogasse tais decretos.

⁹ O Quebra-Quilos como ficou conhecido foi um movimento também de cunho popular que começou na povoação de Fagundes, comarca de Campina Grande. Os revoltosos não aceitaram a troca dos antigos sistemas de medição como vara, jarda, libra e cuia pelo sistema métrico francês que utilizava litro, quilo, metro. Várias cadeias foram invadidas e incendiadas todos os pesos e medidas encontrados quebrados, correios, coletorias, arquivos e cartórios também foram incendiados.

expansão. De tal forma os habitantes de Ingá beneficiaram-se e enriqueceram a base da cultura algodoeira o que se configuraria mais tarde na chamada fase do “ouro branco”, porém, esses habitantes têm que ser lidos como “habitantes”, as aspas são indispensáveis, pois a riqueza trazida com a cultura do algodão jamais chegou às bocas mais necessitadas dos habitantes do lugar, pelo contrário, enriqueceram e fartaram as mesas e bolsos de uma seleta elite de forma excepcional.

O século XX confirmaria essa vocação algodoeira das terras ingaenses uma vez que o município passou a ser um dos principais locais de produção da fibra, atraindo e fazendo crescer extraordinariamente a população, fato que já se verificava desde meados do século XIX. Além do aumento do contingente populacional o algodão trouxe também muita riqueza e fartura, pois “a partir da primeira metade do século XX, o Ingá viveria uma época de ouro. O município passa a ser reconhecido na região como cidade paraibana que produz o melhor algodão do agreste; isso por dispor de técnicas avançadas pra época” (FERREIRA, 2012, P. 52).

Com um produto de aceitabilidade comprovado no mercado internacional a cidade do Ingá vai aos poucos se fixando como um importante pólo da cultura algodoeira e em consequência de tal fausto econômico e técnico relacionado ao plantio do algodão o local recebeu um melhoramento de grande importância para o futuro da produção e da manutenção do algodão como base da economia local: uma descaroçadeira, “foi devido à prosperidade que o município vinha obtendo com a produção de algodão, que se instala no Ingá a Anderson Clayton em 1936.

Essa empresa além de contratar um homem de sua confiança para comprar para ela o algodão produzido na região, ainda fazia a compra deste produto na folha” (FERREIRA, 2012, P. 56). Animado com a chegada de tal empreendimento “estrangeiro” no dizer local o Ingá, especialmente as elites, cresceram significativamente, não à toa que a década de 40 e parte da década de 50 são lembradas como um período de intenso burburinho comercial e cultural na vida da cidade e que teve desdobramentos em várias conjunturas do lugar.

A característica de grandiloquência que a sociedade ingaense assumiu em face à cultura algodoeira é perceptível pela maneira como se mostrava a sociedade no áureo tempo dos vários “vapores” e da própria Anderson Clayton, a sociedade começou a gradativamente absorver os hábitos próprios da burguesia como se vestir na última moda, freqüentar e se associar a clubes de recreação, freqüentar com mais assiduidade, que já havia no Ingá desde o fim da década de 20 e por fim pelas características de

modernidade que a cidade assumiu em razão de sua superioridade técnica no trato com o algodão, pois na cidade havia uma expurgo¹⁰ que engrandecia e diferenciava sua produção o que teve desdobramentos na aquisição de empréstimos aos produtores do lugar.

Ingá foi aos poucos mudando sua face, cabarés, armazéns, times de futebol, clubes, além de “praças, hotéis drogaria, lojas e padarias foram inauguradas para atender as exigências e as novas necessidades de consumo e lazer da população que não mais se contentava com lazeres tais como banhos de rios, conversas na calçada...” (FERREIRA, 2012, P. 77), Ingá parecia não mais ser o mesmo, o aspecto enchia os olhos de quem visitasse a vila, o comércio era bom e barulhento, as casas de excelente feitura, bem aquinhoadas e construídas de alvenaria formavam um bom quadro, moderno e crescente.

As mulheres e também os homens passaram a se vestir de acordo com a moda elegante à maneira do Recife, uma vez que instalaram-se ateliês para realizar os sonhos modais da nova elite do “ouro branco”, porém como tudo muda e a história nos mostra que os movimentos cíclicos preponderam sobre a imobilidade, seja ela benéfica ou não, a cidade do Ingá logo entraria em uma fase de declínio concernente ao algodão e suas riquezas e progressos agregados. É importante frisar que o *boom* algodoeiro ingaense jamais conseguiu abarcar de forma satisfatória toda a comunidade, aliás, apenas uma pequena e seleta elite se beneficiou dele, porém, de forma geral as pessoas se identificavam com a riqueza que trouxe o algodão a esse lugar, o “ouro branco” era o orgulho do ingá e de seus filhos.

2.2. O trem que vai á Campina passa por Ingá.

O Norte brasileiro passou por profundas mudanças entre o final do século XIX e o início do século XX. A cana-de-açúcar havia sido a principal fonte de riqueza das elites nordestinas por séculos especialmente a dos estados de Pernambuco, Paraíba e Alagoas, produzido na zona litorânea e na Zona úmida dos brejos nessas mesmas províncias. Porém, tal cultivo já se encontrava em processo de decadência no século XIX e outro produto começou a entrar em cena na vida da região: o algodão. Esse

¹⁰ Local onde as sementes são analisadas a fim de que o seu poder germinativo seja observado antes e depois da colheita. O expurgo ingaense foi o responsável em grande medida pela qualidade do seu algodão.

produto era largamente trabalhado pelos estadunidenses onde o principal comprador era a Inglaterra, a essa altura já em franca expansão industrial e, portanto, necessitando de matéria-prima para poder suprir sua principal demanda que era a indústria têxtil. Nesse mesmo período, entretanto, a Guerra de Secessão¹¹ assolou o país e também as produções algodoeiras, desse modo a Inglaterra deixava de contar com esta significativa parcela de sua fonte de matéria-prima abrindo espaço para que outros locais pudessem emergir como fornecedores da mesma é nesse contexto que o norte brasileiro vai adentrar no cenário da cotonicultura, cultura aproveitando a demanda deixada pela produção estadunidense.

A produção de algodão rapidamente mostrou-se favorável de ser cultivado na região norte do Brasil, especialmente pelo clima favorável, pelo fato de já se ter no local espécie nativa, como o tipo Mocó ou Seridó¹², espécie de alto valor comercial pela espessura e qualidade de sua fibra e também pela proximidade dos portos que o levariam as terras bretãs à época o principal mercado do produto. Dessa maneira o algodão condignamente vai se tornar o principal produto trabalhado nas zonas do agreste e sertão de boa parte das províncias do Norte brasileiro, com destaque mais uma vez pra Pernambuco e em especial a Paraíba, que tinha em Campina Grande o principal ponto de convergência da produção das cidades e vilas adjacentes.

Com o algodão transformando a paisagem e a economia local, logo surgiu uma nova elite composta de proprietários de empórios e armazéns destinados ao comércio da fibra que vinha do sertão e do agreste, esses comerciantes paulatinamente foram ampliando seus negócios a ponto de não ser mais possível fazer o transporte do produto a não ser pela via férrea, melhoramento que transformaria como de fato transformou a relação com a economia e também, e não secundariamente, com a vida das pessoas de forma ampla.

Esse movimento proporcionado pelo advento da cultura algodoeira foi de fundamental importância para que a estrada de ferro em terras paraibanas e, por conseguinte ingaenses deixasse de ser uma aspiração e passasse a ser uma realidade, principalmente a partir da ação dos campinenses, interessados em obter esse melhoramento e poder escoar de maneira mais rápida o algodão. Nessa empreitada

¹¹ Guerra civil Estadunidense ocorrida em ? que colocou em oposição o norte industrializado e contra o sul agrícola e escravocrata, a região sul dos Estados Unidos era à época uma das maiores produtoras de algodão do mundo.

¹² Variação de algodão de fibras longas, resistentes e rentáveis e que tem a vantagem de não precisar ser replantado a cada nova colheita.

“houve empenho de Cristiano Lauritzen em conseguir a concessão de uma estrada de ferro para Campina Grande, esta foi concedida mediante todo um comprometimento político” (ARANHA, 2006, p.232). Empenhado em trazer um ramal ferroviário para Campina Grande o “gringo” como era chamado esteve várias vezes na capital do Império articulando a vinda do tão esperado trem.

Ingá teve sorte. O primeiro traçado que fora esboçado para alcançar Campina Grande partiria da cidade brejeira de Alagoa Grande, esta recebeu o trem em 1901, alguns fatores contribuíram para que o traçado a partir Alagoa Grande tivesse mais adeptos, o principal e maior de todos era o medo que os comerciantes paraibanos, da capital, tinham em relação a tal ramal, isso se explica pelo fato de que tal traçado deixaria a capital da província virtualmente isolada, pois o agreste, a partir de Itabaiana se ligaria com as capitais de Pernambuco e Rio Grande do Norte, enfraquecendo ainda mais o já frágil comércio do interior da Paraíba com a sua capital.

Tal disputa gerou muitas controvérsias políticas “a opção pelo ramal de Campina Grande a partir de Itabaiana, aparentemente sem maiores problemas, gerou muita confusão e gerou muita confusão exatamente porque feria interesses ligados aos que defendiam seu ponto de vista a partir de Alagoa Grande” (IDEM, 2006, P 235). Venceu Cristiano e o seu traçado via Itabaiana, iniciados os trabalhos em 1904, apenas três anos depois, em 2 de Outubro de 1907 o trem fazia sua viagem inaugural entre Itabaiana e Campina Grande, segundo os cronistas da época o povo esperou muito até que seus olhos pudessem mirar a “máquina” em seu furor modernista, verdadeira personificação de todas as aspirações de crescimento e fartura vindouras, sonho de décadas de trabalho e esforço que agora materializava-se sob os olhares atônitos do povo na estação, houve festa, soltaram-se fogos de artifício e bandas efetuaram músicas em comemoração a grande realização.

Um empreendimento de tal envergadura certamente agitaria qualquer localidade, certamente toda a população, ou boa parte dela, afluiriam ao local de passagem do trem àquela época o melhor e mais significativo elemento exemplificador do furor moderno. Felizmente, para nosso interesse, misturados aos outros passageiros e participantes dos mesmos incômodos de uma viagem inaugural, com seus inevitáveis percalços e atropelos, como atrasos e desajustes técnicos vinha um repórter do Diário de Pernambuco que estando em Floresta dos Leões foi incumbido de fazer o trajeto inaugural relatando as impressões de viagem e aspectos dos lugares por onde passasse o referido trem. Após descrever as inconveniências pelas quais estavam passando todos os

partícipes daquele trecho inaugural, tais quais, máquina velha, vagões mal cuidados e em número insuficiente, atrasos, etc., o jornalista comenta talvez com certa galhofa a grande quantidade de “matutos” a esperar um “vapor da terra”, como chamavam o trem. Passadas as estações de Itabaiana, a parada de Lauro Muller e Mogeiro partiu a composição

saindo em direção ao Ingá. Uma outra parada, estação da villa parahybana que lhe deu o nome. Não podemos descrever a Villa, atrás de uma pequena serra, à vanguarda da estação e a distância de 2 kilometros. Mesmo assim na passagem do trem avistamos o seu casario, destacando-se claramente um bonito cruzeiro. Ainda o movimento das duas primeiras: grupos e mais grupos de pessoas em admiração ao trem. Uma certa demora, tivemos, motivada pela descida de uma força federal, do 14º Batalhão que para ali se dirigia, sob o comando do 2º tenente Francisco Barretto de Menezes. Um cavalheiro, que nos disse chamar-se Joaquim de Lima e ser 1º Tabelião no Ingá procurava nos fornecer algumas notas da cidade, mas o chefe da estação, o Sr. Arcelino de Lima Pontes, dava o trem como prompto e ao apito do conductor, acenando da plata-forma e sua clássica bandeirola azul, deixamos sua estação toda a procura do Galante.¹³

A partir de 1907 o trem passou a paulatinamente fazer parte do cotidiano de cidade como Itabaiana, Mogeiro, Ingá e Campina Grande, a partir do prolongamento inaugurado em Outubro de 1907. Como elemento modificador da paisagem intrinsecamente o trem já era um elemento emblemático por si só, as composições, o apito, os horários fixos, que, diga-se de passagem, nem era tão fixo assim, o barulho da sineta ao dar aviso de chegadas e partidas mudaram a configuração dos locais onde foram implantadas de forma geral as cidades “rasgadas” pelos trilhos redentores nunca mais seriam as mesmas, mudanças econômicas, comportamentais e sociais inseriram-se no ambiente das estações e seus arredores.

¹³ Fac-símile da reportagem da chegada do trem em Campina Grande. Diário de Pernambuco – Domingo, 6 de Outubro de 1907 IN Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). – Campina Grande: Editora Agenda, 2007.

CAPÍTULO III:

**AO TOQUE DA SINETA À SOMBRA DA ESTAÇÃO: SOCIABILIDADES NA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.**

3.1. História Oral e Memória: Métodos e Caracterização

Importante frisar antes de começar a discussão do terceiro capítulo acerca dos métodos e direcionamentos que guiarão nosso trabalho a partir daqui. Como esta pesquisa se ancorou grandemente em depoimentos de personagens que vivenciaram de maneira contundente o cenário dos acontecimentos aqui pormenorizados cabe-nos introduzir uma breve discussão sobre a problemática da história oral, suas possibilidades e usos e os métodos aqui utilizados.

Uma das maiores ou talvez a maior autoridade na questão da história oral no Brasil é sem dúvida alguma Verena Alberti que através de vários livros e ensaios traz-nos contribuições sem igual no trato com os entrevistados, no trabalho pós-entrevista, na confecção dos textos advindos do material inicial e também na definição do próprio conceito de história oral, fornecendo dessa forma um aporte teórico sem o qual o trabalho ficaria desprovido da chancela universitária, elemento fundamental na constituição de qualquer trabalho que se pretenda sério e comprometido com a verossimilhança, dessa forma "a história oral pode ser empregada em diversas disciplinas das ciências humanas e tem relação estrita com categorias como biografias, tradição oral, memória, linguagem falada, métodos qualitativos, etc". (ALBERTI, 2005, P. 17).

É essa relação com a memória acerca da ferrovia, o trem, a estação e as sociabilidades que os mesmos proporcionavam que nos interessam nas falas dos nossos entrevistados, fazendo com que suas memórias afluam não como simples sustentáculo das prerrogativas postas por outros autores, mas como fonte mesmo, pois a história oral "dependendo da orientação do trabalho, pode ser definida como *método* de investigação científica, como *fonte* de pesquisa, ou ainda como técnica de produção e tratamento de depoimentos gravados" (IBID, 2005, p. 17).

Portanto, na presente pesquisa tratamos a história oral, e, por conseguinte, os depoimentos dos entrevistados não como aporte, como "testemunha" de fatos pretéritos, mas efetivamente como uma fonte de pesquisa histórica como outra qualquer, escrita, material, enfim, um personagem que vivenciou os aspectos e aqui tiveram requisitadas suas lembranças, suas emoções. O objetivo não é tomar os depoimentos como verdade

absoluta do que realmente ocorreu, mas como foi apreendido, como é visto pelo depoente.

Outro aspecto a destacar é a questão da memória. O trabalho realizado através de história oral pressupõe a questão da memória, e nessa questão nos valem das contribuições mais que valiosas de Maurice Halbwachs e Ecléa Bosi, ambos trazem excelentes contributos à construção do presente trabalho.

O trato que aqui se deu com as entrevistas foi parecido com o que Ecléa Bosi trabalhou em seu excelente livro *Memória e Sociedade – Lembranças de velhos*, onde a problemática foi trabalhar as memórias como sendo um registro pessoal, e por isso mesmo contém em seu bojo omissões, contradições próprias da fala descompromissada de quem já viveu os acontecimentos e tem com relação a eles um distanciamento temporal considerável, de maneira que “nosso interesse está no que foi lembrado, no que foi escolhido para perpetuar-se na história de sua vida” (BOSI, 2004, p. 37) que, por conseguinte é também “uma memória social, familiar e grupal” (IBID, 2004, p. 37)

Memória social atrelada à memória pessoal de nossos entrevistados, esse é o mote pelo qual este capítulo se rege procurando fazer um diálogo baseado nos fragmentos de memórias, que, aliás, não são fragmentos, mas verdadeiros testemunhos de atores que vivenciaram de maneira contundente os acontecimentos relacionados à estação, vetusto local cheio de histórias a revelar.

Em Maurice Halbwachs a noção de memória é muito complexa e de difícil compreensão, porém é muito salutar incluí-la em nosso cabedal explicativo, pois contribui enormemente principalmente no tocante ao binômio memória coletiva - memória individual, onde o mesmo admite “que as lembranças pudessem se organizar de duas maneiras: tanto se agrupando em torno de uma determinada pessoa, que as vê de um ponto de vista, com se distribuindo dentro de uma sociedade grande ou pequena, da qual são imagens parciais” (HALBWACHS, 2006, P. 70)

Esse excerto de Halbwachs é pontual para que possamos ver um pouco a questão de memória coletiva e memória individual. Categorias que muito se aplicam ao presente trabalho, pois, ao longo do texto a principal fonte são os depoimentos, tanto os colhidos nas entrevistas quanto os contidos em outras obras, de forma que nos mesmos aparece a representação da memória do indivíduo que fala e os pontos onde suas falas convergem com uma lógica maior que compõe a sociedade na qual está inserido. Assim

“suas lembranças teriam um lugar no contexto no contexto de sua personalidade ou de sua vida pessoal – as mesmas que lhe são comuns com outras só

seriam vistas por ele apenas no aspecto que o interessa enquanto se distingue dos outros. Por outro lado, em certos momentos, ele seria capaz de se comportar simplesmente como um membro de um grupo que contribui pra evocar lembranças impessoais, na medida em que estas interessam ao grupo” (IDEM, 2006, P.70). Esse posicionamento a respeito da memória nos interessa bastante, em particular pelo teor das entrevistas colhidos, onde sensibilidade de perceber o limiar entre o coletivo e o particular é perceptível de forma bem contundente.

3.2. A Estação Pululante: signo de um novo tempo limiar de novas sociabilidades

O prédio da Estação ferroviária de Ingá foi inaugurado no mesmo dia que o de Campina Grande, 2 de Outubro de 1907, ela distancia-se do centro da cidade cerca de 2 Km o que não impediu que a população aflorasse em massa para o local do tão esperado acontecimento, provavelmente o maior acontecimento da cidade na primeira metade do século XX. A Estação apresenta as seguintes características, prédio em pavimento térreo em planta retangular, com sala de espera, sala do agente, armazém e bilheteria, o banheiro constitui-se de uma pequena estrutura de formato quadrado localizada a poucos metros da estação. O prédio foi construído no sistema de alvenaria, bem estruturado. A cobertura da estação apresenta duas inclinações, com a cumeeira paralela á fachada longitudinal a estrutura é toda em madeira e cobertura com telha cerâmica canal. A plataforma de embarque é coberta e acoplada á estrutura que cobre o restante do prédio, apoiada sobre longarinas em madeira, o piso da estação e da plataforma de embarque são em cimentado.

O prédio fica localizado no bairro da Estação, que fazendo jus ao nome tem uma ligação umbilical com o período áureo do transporte ferroviário na cidade de Ingá. O bairro como já foi dito distancia-se cerca de 2 Km da sede do município, o acesso se dá por meio de estrada vicinal asfaltada e uma parte do percurso é feito através de estrada estruturada em paralelepípedos, tal caracterização corresponde aos dias atuais, no período em que se encaixa o nosso trabalho o acesso era feito pelo mesmo trajeto mas em estrada de barro. O lugar é pequeno e as casas na sua maioria são simples no formato e no tamanho, no passado eram construídas em sua maioria em estrutura de madeira amarradas com cipós entrelaçados e “rebocadas” com barro, sendo conhecida

popularmente como casas de taipa, de alvenaria mesmo havia o prédio da estação, a Igreja de São José e o Prédio da Anderson Clayton, além de algumas outras casas e comércios do lugar.

A inserção do transporte ferroviário no agreste paraibano se fez quase que exclusivamente em função do algodão e o Ingá foi beneficiado com a implantação de uma descaroadadeira de que ficava localizado a poucos metros da estação ferroviária justamente com a intenção de facilitar o embarque do produto ao porto do Recife e depois levá-lo à Inglaterra, principal destino do produto. A instalação de tal melhoramento significou um avanço sem precedentes numa cidade pobre tal qual o Ingá de meados do século XX.

O algodão de ingá era de excelente qualidade, reconhecida nacionalmente, o melhor da região agreste da Paraíba, superior ao de Campina Grande, que, aliás, não produzia quase nada, apenas comprava e beneficiava o algodão das regiões adjacentes, é nesse contexto de euforia e crescimento proporcionado pela cultura algodoeira que o bairro da estação, o trem e a própria estação ferroviária do Ingá passaram a figurar como espaço cada vez mais freqüentado, visitado, descoberto pela população que atraídos pelo intenso burburinho comercial afluíam ao local em busca de realizar as mais variadas aspirações.

Apesar de ficar a 2 quilômetros de distância do centro da cidade a estação ferroviária figurou durante 78 anos como um local extremamente visitado, turbas de passageiros afluíam à estação, ponto final e de partida de histórias banais e extraordinárias um vez que

os trens que aportavam nessas estações – trazendo ou levando pessoas e objetos, além de boas ou más notícias, ou simplesmente notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos – tornam-se canais por meio dos quais essas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para ela praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos etc.(ARANHA, 2003, p.88 In: A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural. – João Pessoa: Ideia, 2003).

É interessante a maneira como o autor citado refere-se às estações como locais de intensa *sociabilidade*, de certa forma corrobora com a nossa ideia de que as estações, mesmo as mais insignificantes do ponto de vista estrutural e arquitetônico tornaram-se para os locais que as abrigaram uma extensão do ambiente social e econômico, e mais, se tronaram em alguns locais o lugar mais importante da cidade como nos fala

Sabiniano Maia em suas memórias sobre a cidade de Itabaiana do início do século XX “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, os jovens namoravam, os políticos se entendiam” (MAIA apud ARANHA, 2010, P. 140). As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolos de um novo espaço-tempo (1880-1930) In: SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa de. Cidades e experiências modernas. Campina Grande, EDUFCG, 2010). Esse depoimento de um ator do cenário das sociabilidades é rico, pois nos dá a dimensão do que representou para cidades do porte de Itabaiana a chegada do trem. Concernente ao Ingá pode-se dar a mesma dimensão, não obstante entre esta e a primeira haver uma diferença com relação à localização do prédio da estação, em Itabaiana a estação fora construída no perímetro urbano da cidade, fato que potencializou sua já elevada vocação de local a ser visitado e “consumido” pelos populares.

Do ponto de vista econômico as estações desde suas inaugurações figuraram como um local almejado e potencialmente vantajoso já que punha em contato com o mundo exterior cidades minúsculas e sem importância alguma, muitas das quais transformaram-se em importantes cidades. O caso de Campina Grande é exemplar, de uma pequena cidade com cerca de 7 mil habitantes passou a ser considerada a maior cidade do interior do nordeste, pólo econômico e educacional, “capital do trabalho” como se referem seus orgulhosos habitantes, tudo isso em grande medida pelo fato de esta cidade do interior da Paraíba ter sido ponta de trilho por 50 anos, fato que lhe proporcionou visibilidade e pujança econômica inacreditáveis.

Como testemunho ocular das histórias que se passaram na estação de trem de Ingá ao logo desse capítulo tem-se as falas de Genar Alves de Oliveira e Walter Mário Góis da Luz, o primeiro foi funcionário da rede ferroviária durante toda a vida, inclusive nasceu na dita estação da cidade de Ingá e o segundo foi usuário do trem durante muitos anos, especialmente quando criança quando usava o trem para chegar aos locais onde estudava. Nas entrevistas os mesmos deixaram transparecer em suas falas os pormenores da estação, seus momentos engraçados, os conflitos, os namoros, as paqueras, a política sempre tão presente na vida das cidades, mesmo as menores, enfim um espectro de lembranças aqui trabalhadas na perspectiva de que “a memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo “atual” das representações” (BOSI, 2004, P. 47)

Ingá participou das mesmas experiências que Campina Grande, só que em menor escala. A economia da cidade cresceu no período em que o trem e o algodão estavam em seu apogeu, cresceram também as relações com o lugar e a estação. Invariavelmente mudaram-se as relações inclusive as temporais. Vejamos um depoimento a esse respeito:

O trem de João pessoa, que trafegava pra João pessoa, tinha todos os dias esse trem, campina grande saia de lá quatro e dez, chegava a João pessoa nove e trinta, aquele tal de Maria fumaça né? Que chamava é, a viagem era vagarosa, era todos os dias, ai saia de lá de volta de treze e trinta, chegava a Campina Grande dezoito e trinta, isso era todos os dias. Agora pra Recife, tinha de Recife à Souza, na segunda, na quarta e na sexta, passava aqui de onze e trinta do dia, ai voltava na terça, quinta e sábado, passava aqui de treze e quarenta, isso era direto, todos os dias sabe? No domingo não tinha trem pra Recife, pra João Pessoa não faltava não, era diário. (OLIVEIRA, 2014).

A primeira coisa que nos vem quando da fala de Seu Genar é a questão do tempo, certamente o trem tinha algo de muito próximo com o ritmo de vida das pessoas do lugar, uma vez que era um movimento constante e contínuo, salvo os atrasos e problemas de ordem técnica nos intervalos citados o trem, invariavelmente, fazia sua aparição levando e trazendo informações e pessoas, juntando, separando, abrindo portas para novas vivências, representando para os seus usuários algo além de um simples meio de transporte a deslizar sobre suáveis trilhos numa viagem nem sempre confortável, o trem figurou durante muitos anos como o mais importante e, por vezes, único meio de transporte e comunicação das terras ingaenses com o mundo.

Esse fator integrador é citado muitas vezes nas falas dos entrevistados e parece ser de fato a questão mais importante presente em seus discursos, o papel potencialmente integrador e modernizante que aquele local e seu entorno significavam para a população ingaense. Um fato não ignorado é o burburinho que havia no lugar em função da passagem do trem, especialmente nas chegadas e partidas um sem número de pessoas afluíam à estação, carregados de experiências a adquirir e transmitir, politizar e buscar experiências, por exemplo, com o sagrado onde

no mês de Outubro, Novembro o pessoal fazia a colheita de roçado né? Ai o *enchame* de gente pra São Severino do Ramo, o trem saia lotado como diz o negócio, era muita gente que ai pra São Severino, no Sábado e voltava na segunda, eu despachava ali uma base de sessenta pessoas entrava aqui a cada trem aqui né? (OLIVEIRA, 2014).

Esse movimento de levar as pessoas a locais os mais diversos possíveis possibilitou a estação e ao transporte ferroviário *status* modernizante, o qual realmente se aplicava à medida que era através daquele espaço e meio que se processavam as mais importantes e corriqueiras ações do lugar. Paulatinamente a estação de trem do Ingá transformou-se na visão de quem a visitava e também daqueles que de alguma forma deixaram suas impressões sobre a mesma no sustentáculo das diversões, provedor inclusive dos prazeres do lugar ainda que de forma secundária. Um memorialista do Ingá de meados da década de 50 e início da década de 60 nos mostra um panorama de quão representativa era a atuação do trem em diversos aspectos da sociedade ingaense, o trem funcionava desde meio pelo qual as pessoas exerciam sua fé, até a outra ponta do iceberg, como fornecedor de “material” para as diversões dos rapazes do lugar.

Ainda na década de 1940 havia funcionado na cidade um cabaré, de propriedade de certa Dona Santa¹⁴, a tal “casa de recurso” de Dona Santa funcionou bem até que a sociedade patriarcal e moralizante do lugar juntamente com os prestimosos auxílios da igreja católica o fechou. Infelicidade momentânea, pois em 1957 um tal de Bicin tratou de abrir novamente um empreendimento similar ao de dona Santa. Como nos fala o memorialista Bacalhao¹⁵, 19/12/1941 “o cabaré de Bicin ficava mais ou menos ali perto do campo do Industrial. Na época era tudo mato. Era agave. No meio do agave ficava a casinha onde as meninas nos esperavam. O terreno era arenoso e o motel era na areia. As meninas vinham de Itabaiana. Bicin ai buscar no *trem*. O pagamento era de cinco mil réis, três mil réis, dois mil réis, dependendo do material”. Independente do caráter patriarcal e machista do excerto o interessante aqui é a sociabilidade proporcionada pela via férrea também nos assuntos do sexo.

O trecho nos dá a oportunidade de fazer algumas inferências além das mais óbvias, por exemplo, de que forma reagiam as pessoas na estação, no momento de embarques e partidas ao verem descer do trem de Itabaiana o “material” de que nos fala o memorialista Bacalhao? Certamente causava reações diversas, a sociedade da década

¹⁴ Dona era uma cafetina que tinha que tinha sua casa de comércio localizada na Rua do Rosário, por trás do mercado de seu Manoel Rodrigues (...) o cabaré de Dona Santa era um lugar estratégico que garantia a rentabilidade e o bom funcionamento de seu empreendimento. As brigas entre os clientes, a oposição das mulheres casadas e beatas, o preconceito e a exclusão acabaram por fechar a casa de Dona Santa. Além do mais ainda houve a intervenção a favor do fechamento do cabaré por parte do pároco local”. (FERREIRA, 2012, P. 98-99)

¹⁵ Membro da elite ingaense enriquecida com o algodão em entrevista cedida ao senhor Valdivon de Moraes Lima, contida no livro Ingá – Retalhos da História...resquícius de memórias. Ver (FERREIRA, 2012)

de 1940 de fato era mais rígida e menos tolerante, porém certamente havia aqueles que gostavam e talvez até esperassem ansiosos o dia de tal desembarque para deleite de seus corpos e furor de seus desejos carnavais. Bicin a fornecer “material” aos rapazes da cidade, a “matutada” a dirigir-se a São Severino dos Ramos, que fatos mais a estação de trem de Ingá teria proporcionado para as pessoas que dela se serviram durante décadas em que funcionou o trem de passageiros nesta cidade? Em busca de revelar tal problemática nos valemos mais um ver do prestimoso trabalho do Historiador Alexandre Ferreira, onde segundo o mesmo “com a presença do trem na Vila, a população passou a mudar seus hábitos de consumo e ter maior acesso a informação e as notícias que vinham da capital” (FERREIRA, 2012, P. 101).

Essa ligação política-estação ferroviária determinou muitas relações nos locais onde o trem estava instava inserido de forma muito significativa, pois, através dele as notícias corriam mais rápido e resoluções significativas eram tomadas e realizadas com muito mais eficácia, visto que o campo da política precisa dessa dinâmica tal meio de transporte também de notícias, pessoas e ideias era claramente decisivo.

Em um trecho de nossa entrevista o senhor Genar Alves de Oliveira nos dá a dimensão de como a política era ligada ao transporte ferroviário, segundo ele os telegramas eram muito escassos, sendo comuns apenas os rotineiros, que falavam de roteiros, horários, problemas técnicos próprios da Rede Ferroviária, no entanto em períodos de política “As mensagens aqui naquele tempo, agente recebia mais quando era o tempo de política sabe? Negócio pra vereador...pra prefeito naquele tempo sabe? Tinha um prefeito por nome Manoel Correia de Farias, que a família dele morava era de João Pessoa, político também sabe?” (OLIVEIRA, 2014). Segundo o Sr. Genar era comum esse tipo de ligação, o objetivo era manter atualizados os correligionários do lugar, transacionar alianças futuras e acordos políticos.

O trem e a estação ferroviária iam aos poucos configurando uma nova realidade aos ares provincianos e simplórios do município de Ingá. Notícias que “corriam” rápido, pessoas que iam e vinham, políticos que se entendiam e o aspecto social e comportamental também experimentaria mudanças, o luxo e uma maior sofisticação começaram aos poucos a fazerem suas estréias nessas paragens. A elite agrária enriquecida com a febre do “ouro branco” passou a ter a necessidade de adquirir símbolos do moderno, percebidos através de uma decoração mais luxuosa e pomposa,

chegando mesmo algumas residências se servirem de pianos para o deleite de seus moradores, muito embora provavelmente pouca gente soubesse executar tal instrumento. Além de pianos afluíram também objetos de uso doméstico, como porcelanas chinesas, vasos de prata e taças e outros objetos de cristais (FERREIRA, 2012).

O bairro da estação ia paulatinamente foi ganhando ares urbanos imbuídos de uma materialidade própria das cidades modernas da época, o furor do trem, o movimento das pessoas, o barulho da deseroçadeira da Anderson Clayton faziam com que o lugar de certa forma se diferenciasse do restante da cidade, ele agora era o lugar por excelência do novo, do efêmero travestido de moderno. Vivências experimentadas na estação dão uma ideia de quão significativo passou a ser aquele espaço, nesse sentido é exemplificador o excerto da fala do Sr. Walter Mário:

a minha experiência com o trem é uma experiência muito bonita, e válida, porque, aquele trem pra mim significa um pouco do que eu sei e do que eu adquiri com relação à cultura porque eu saia daqui, eu estudava interno em Timbaúba, quer dizer antes de Timbaúba eu estudava em João Pessoa, no arquiocesano Pio XII, tinha que sair daqui quatro horas da manhã, geralmente um auxiliar da propriedade do meu avô levava aquela minha mala pesada e nós esperávamos o trem ali na estação para chegarmos em João Pessoa entre dez e onze horas da manhã, pra estudar, logo em seguida eu fui interno, me internaram no colégio em Timbaúba dos Mocós, onde eu tinha que fazer também, sair muito cedo, até Itabaiana, fazer a baldeação, do trem que ia pra Recife e eu ficar em Timbaúba onde fui interno por um tempo, por isso que o trem significa pra mim um pouco do que eu sei, em termos didáticos. (DA LUZ, 2014).

A estação, no dizer de Walter Mário foi o limiar de um novo mundo para ele, à época uma criança de pouco mais de dez anos de idade. Os movimentos de chegada e partida proporcionava-lhe ao que parece experiências várias, isto fica visível quando o mesmo credita suas vivências mais significativas ao trem e a estação. O contato com o mundo foi possível graças a interação que a cidade de Ingá mantinha com o trem desde o início do século XX, ligação que desde cedo mostrou-se predominantemente econômica em face de ser o algodão o principal responsável pela própria introdução em suas terras.

Mas a relação com o trem e a cidade não era apenas econômica “é também se sociabilidade: ela comporta atores, relações sociais, personagens, grupos, classes, práticas de interação, ritos e festas, comportamentos e hábitos” (PESAVENTO, 2007, P.

14). Essas relações com o social marcaram de forma significativa a experiência da cidade de Ingá com o transporte ferroviário. Omo foi dito não apenas os aspectos econômicos fizeram com que essas terras nunca mais fossem as mesmas, o tecido social que compunha a cidade e em especial o bairro da estação nunca mais seriam os mesmos, os comportamentos mudaram, a maneira de se relacionar com o mundo mudou, agilizaram-se as comunicações, etc. Porém, se olharmos mais detalhadamente para a estação, através dos olhos de que a viveu intensamente poderemos ver nuances mais pictóricas e substancialmente particulares um verdadeira olhada pela fresta da parede como nos fala o Sr. Genar:

Eu já tinha vendido as passagens, ficava a li conversando, batendo um papo, todo mundo me conhece, mas rapaz era...era muito sufoco meu lá, porque assim quando o pessoal saía a mulher, dizia: o que danado você quer com essas moças aí, eu digo: mais rapaz o pessoal aqui, o pessoal tudo me conhece rapaz, mas você tem um bate papo com essas meninas, danado, mas eu digo: é tudo conhecida, eu nasci e me criei aqui, mas rapaz, é de lascar o cano mesmo sabe? A danada fez uma buraco na porta da residência, fez assim um buraquinho, ai ficava brechando, e quando o trem saía ela fechava lá o buraquinho, e eu não notei aquilo ali rapaz, você teve essa ideia? Eu disse a rapaz, brechando por aqui, mas não tinha nada não, o conhecimento era grande. (OLIVEIRA, 2014).

Por menores de uma estação que dava vazão a histórias várias, note-se a trivialidade do excerto acima, mas também a significação do ponto de vista do elemento que aqui se quer analisar: a sociabilidade. Qual o cenário por trás das observações feitas pela “fresta” da parede a partir da esposa do Sr. Genar? O que teria levado ela a desconfiar que o mesmo pudesse estar se relacionando com as passageiras além de simplesmente vender-lhes os bilhetes de embarque? Trivialidades que nos fazem inferir que na estação aconteciam muitas coisas além de embarques, desembarques reencontros, despedidas e transações outras.

Certeau nos mostra que independentemente da situação-tempo as pessoas partícipes de uma determinada conjuntura tendem a absorvê-la de maneira distinta uma das outras, ora se adaptando, ora rechaçando algumas práticas “as estratégias apontam para a resistência que o estabelecimento de um lugar oferece ao gasto do tempo; as táticas apontam para uma hábil utilização do tempo, das ocasiões que apresenta e também dos jogos que introduz...” (CERTEAU, 1994, p. 102). Os praticantes da estação souberam de forma muito interessante ressignificar aquele ambiente moderno e

diferente à sua maneira, configurando um espaço, mormente reservado ao econômico em um espaço diferenciado, lócus de práticas de significâncias particulares.

O ritmo de vida das populações por onde o trem passava mudava drasticamente assim como as relações com o espaço-tempo também imprimindo novas realidades na vida dos transeuntes e, no caso estudado, forjando a emergência de um novo lugar de trocas, de encontros, enfim uma nova tessitura do real.

O trem imprimia um novo ritmo de vida no cotidiano dos lugares por onde passava, em particular nas cidades, vilas ou núcleos rurais marcados pela existência de estações ferroviárias, contribuindo para que essas tenham se tornado uma espécie de passeio público ou um local extremamente atraente, um ambiente de intensa sociabilidade. (ARANHA, 2010, P. 138. As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolos de um novo espaço tempo (1880-1930) In: SOUZA, Antônio Clarindo Barbosa de. Cidades e Experiências modernas. Campina Grande, EDUFPG, 2010).

A mudança no cotidiano é um dos traços que mais se sobressaem nos estudos sobre as estações do Norte/Nordeste brasileiro, o modo como se relacionavam as pessoas dos lugares por onde passava o trem também, a força agregadora que trazia consigo um mundo de possibilidades, de trocas, de namoros, de diversões, acerca dessa potencialidade o Sr. Walter Mário afirma:

A estação era uma coisa linda, eu gostaria até que voltasse a ser como lembrança, porque a estação tinha aqueles sinos que nos avisavam que o trem estava a chegar, né? Atreves de uma sineta, já eram dotados de telégrafos né? Que se avisavam de estação pra estação, era uma coisa pra época muito organizada, muito organizada, e, inclusive, na década que eu nasci, mas não cheguei a alcançar devido a idade, aquela estação ali servia também de escoamento né? Porque o ingá foi um dos maiores produtores de algodão da região, e ali nós tínhamos um usina, a Anderson Clayton, que comportava duzentos a mais funcionários, e ali, dali, não só caminhões, como o trem, ainda hoje você pode ver dentro da usina trilhos que levam de dentro da usina até a estação, para saírem os vagões carregados de algodão. (DA LUZ, 2014).

A verdadeira emoção com que nos fala o Sr. Walter Mário é exemplificador do quanto significava as estações nas cidades pequenas para as populações que consumiam os serviços do transporte ferroviário em face de serem tais locais aconchegantes, organizados, uma “coisa linda” como nos fala o entrevistado, note-se aí que não são as grandes e opulentas estações que se versa neste texto, mas, ao contrário, pequenas e tímidas estações, o que não impediu que a população consumisse e atribuíssem conotações várias e sempre positivas, “o fato é que as pequenas estações ferroviárias

nortistas não eram acanhadas quando consideradas enquanto passeias públicos ou ambientes de intensa sociabilidade para os padrões locais” (ARANHA, 2010, p. 140-41. As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolos de um novo espaço tempo (1880-1930) In: SOUZA, Antônio Clarindo Barbosa de. Cidades e Experiências modernas. Campina Grande, EDUFPG, 2010.)

O ambiente era completado por pequenas diversões que começaram a acontecer principalmente depois que a Anderson Clayton fechou suas portas e encerrou suas atividades no município de Ingá. A referida descaroçadeira de algodão esteve ativa em terras ingaenses de 1936 até o ano de 1958, quando a cultura algodoeira já estava entrando em fase de declínio e como os americanos são extremamente pragmáticos fecharam a descaroçadeira. Em uma passagem de sua fala o Sr. Genar Alves nos dá a dimensão de como era o movimento proporcionado pela presença da Anderson Clayton, o burburinho, a correria uma vez que “o movimento era grande, era grande mesmo, movimento...aquela Anderson Clayton ela funcionava 24 horas, só folgava no Domingo, era três turmas pra trabalhar ali, que era algodão demais, chegava...a todo momento tava chegando algodão, era 24 horas, era três turmas trabalhando lá, de dia e de noite”. (OLIVEIRA, 2014).

A Anderson Clayton manteve com a estação e com o transporte ferroviário ingaense uma relação quase que umbilical, sem um não dá pra compreender o outro, o trem veio para essas terras em função do algodão, mesmo produto que fez com que os investimentos americanos fossem canalizados para cá, depois de um período áureo da sociedade ingaense proporcionado pelo fausto do algodão e seus fabulosos rendimentos a referida empresa deixou essas paragens.

Na fala de seu Genar percebe-se que quando do funcionamento da empresa a vida no bairro e na estação tinham outro ritmo, pessoas indo e vindo a todo tempo, cargas de algodão que chegavam no lombo dos burros das mais variadas direções, turmas de “matutos” a comercializarem o produto ainda em folha, funcionários embarcando e desembarcando o valioso produto rumo ao porto do Recife, tudo isso conferia à estação e ao seu entorno um frenesi jamais visto na cidade de Ingá. Além desse fatores a estação era também um local onde as diferenças sociais eram percebidas, pois, em uma época onde o traje de uma pessoas muito dizia sobre sua condição social,

a vestimenta naquelas épocas era totalmente diferentes, inclusive fácil de você distinguir um pobre de uma pessoa de classe social, financeira mais elevada porque inclusive os tecidos, não era nem o modelo, o tecido da roupa era que distinguia, a casimira, a mescla entre...certo, o linho, isso daí fazia com que já tivesse um status, uma pessoa com roupa de linho, de mescla, com uma roupa de organdi como se chama, uma coisa que deferia, o que deferia na realidade não era só o modelo era o tecido, a marca, a qualidade do tecido, isso era muito importante na época. (DA LUZ, 2014).

A marca dessas sociabilidades estão presentes, como relembra o Sr. Walter Mário até mesmo no modo de as pessoas se vestirem, distinção social e status faziam da estação efetivamente um local de desfile de um modo de vida, onde facilmente se distinguia um pobre de uma pessoa mais abastada, se o cidadão chegava a pé, certamente não era tão bem colocado socialmente falando, chegando este a cavalo ou ainda de carro de praça rapidamente era identificado com alguém mais bem posicionado, fazendeiro ou grande comerciante. O chapéu ou a falta dele também diziam muito sobre a condição social de uma pessoa, a forma como foi construída e o tecido também, infere-se, portanto, que o traje e os modos de se apresentar na estação eram uma peça cuidadosamente forjada pelas pessoas que a frequentavam

Porém com a saída dessa empresa do lugar novas formas de sociabilidades foram paulatinamente introduzidas. Nessa época começaram a acontecer os famosos forrós do bairro da estação onde

existiam bodegas que hoje nós chamamos de bares, era bodega onde podia tomar uma bicada, agora existiam pessoas conhecidas que faziam seus bailes, seus forrós nos finais de semana que eram muito conhecidos o forró na estação, tinha um baile na estação, eu frequentei muito esses bailes, e era onde poderia ter alguma confusão, mas a maioria das vezes era muito lazer e muita alegria. (DA LUZ, 2014).

Os famosos forrós da estação passaram a figurar como mostra a fala do Sr. Walter Mário em um ambiente de intensa sociabilidade para um jovem que nem ele, no início dos anos 60. Quando da saída da Anderson Clayton, no ano de 1958, a estação já estava consolidada como um local importantíssimo dentro da dinâmica de Ingá, o movimento era grande, certamente houve uma diminuição do fluxo de pessoas já que àquela empresa trabalhava com algodão vindo de diversas partes da região, como Mogeiro, Alagoa Grande, Juarez Távora, à época Água Doce, Riachão, distrito de Ingá, Serra Redonda, Cachoeira de Cebolas, hoje Itatuba, e dos sitiantes do próprio município, que como já foi dito era o segundo do estado em volume de produção, perdendo apenas para a cidade sertaneja de Patos.

Do ponto de vista social e econômico a estação ferroviária já estava consolidada. Os maiores comerciantes da época faziam suas transações via estação

O maior comerciante de Ingá, o finado José Rodrigues, agora, ô rapaz tinha outros ali, porque eu esqueci dos nomes, tinha muitos deles, mas eles viajavam, tudo pra João Pessoa, de Itatuba, aqueles...aqueles fazendeiros, vinha de lá da região de Itatuba, viajava tudo de trem, eles vinham de cavalo, aqui pra estação ai, vinha uma pessoa, um camarada mais ele, levava de volta, quando era de tardezinha ele voltava pra pega o cavalo, de volta, era um movimento grande, esse pessoal viajava tudinho de trem, era ruim pra eles vir pra cá porque quem tinha cavalo...quem não tinha vinha de pé ...por dentro da lama o trem passava, de seis horas da manhã, mas ia tudo de trem, tudinho, esses comerciantes, daqui era tudo de trem, quando ai vê os negócios em João Pessoa, Campina Grande era tudo de trem, porque o trem.(OLIVEIRA, 2014).

Percebe-se que a estação no dizer de Sr. Genar funcionava de fato como motor do desenvolvimento de Ingá, mesmo depois do declínio do algodão esta ainda conferia ao local um ambiente moderno e dinâmico, onde os principais comerciantes frequentemente estavam na estação a desenvolver suas atividades cotidianas, comprando, vendendo, viajando às praças comerciais mais importantes, como Campina Grande e o Recife. Os excertos trabalhados aqui inserem-se numa forma de pensar a História,

que implica outra forma de dizer a cidade, através do som e das palavras ditas. Entram em cena assim, os recursos de uma história oral, recuperando depoimentos e relatos de memória que retraçam uma experiência do vivido e do possível de ser recuperado pela reminiscência, transmitindo no presente para aqueles que não estiveram na cidade do passado (PESAVENTO, 2007, p. 20. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias In: Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53).

Nesse movimento de dizer a cidade, o vivido e o recuperado na fala dos atores que vivenciaram os acontecimentos temos uma ideia do cenário da estação e dos entorno no período áureo e no momento em que o algodão leva consigo o fausto pelo qual passava a cidade de Ingá desde a década de 30 do século XX. O algodão foi embora a sociabilidade não, pelo contrário, transformou-se, vestiu novas cores e formas, em vez de fardos de algodão e funcionários na sua labuta diária, conversas e festas, em vez de pessoas indo e vindo de Campina em busca de novos clientes e possibilidades, futebol e namoros na/e perto da estação, assim a estação continuou como um bonito e aconchegante ambiente da cidade de Ingá, certamente a ida da fábrica deixou um vazio

difícil de ser preenchido em face o que representava, porém, novos e velhos elementos mantiveram a estação em destaque ainda por duas décadas.

Mesmo com o certo declínio deixado pela lacuna do algodão que se fora a estação e o bairro de mesmo nome mantiveram-se como importantes locais na conjuntura citadina, tanto do ponto de vista das sociabilidades como do ponto de vista econômico porque quando o trem parava se “vendia a tapioca, vendia a cocada, vendia até a própria água mineral, na época não era mineral, era numa quartinha, certo era um comércio, um comércio, mas que de qualquer maneira é...sazonal, temporário, mas que ajudava muito o pessoal da periferia, o pessoal que morava ali na região” (DA LUZ, 2014). Essa função econômica que as estações desempenharam é por demais conhecida em diversos trabalhos, funcionavam as mesmas como locais extremamente para os pequenos comerciantes dos lugares onde estavam instaladas as estações.

As décadas de 70 e 80 do século XX foram de certa forma o início do fim do processo da estação de trem do Ingá, não obstante serem as mesmas “um local que nós tínhamos aquele amor aquele carinho porque era ali que nós nos dirigíamos a outras plagas, nós embarcávamos para outros lugares” (DA LUZ, 2014). Devido à concorrência dos automóveis que passaram a figurar cada vez mais o local foi pouco a pouco perdendo a importância, sem que antes deixasse marcas que perduram até hoje na cidade de Ingá.

São vários os ex-funcionários que por lá trabalharam por quase toda a vida, como o Sr Genar Alves de Oliveira, em momentos posteriores às entrevistas ele relatou a existência de uma campo de futebol que havia defronte à estação e que servia de entretenimento aos funcionários e filhos destes nos momentos de lazer, campo construído desde a vinda do seu avô para as terras ingaenses já que o mesmo é de uma família de três gerações de ferroviários, desde a inauguração já havia membros de sua família na cidade, no distante ano de 1907. Junto com o campo veio a time, formado quase que exclusivamente por ex-funcionários e filhos destes, onde o símbolo do mesmo é um entroncamento férreo. O trem e a estação configuraram efetivamente um avanço por onde foram instalados

claro que também houve casos de cidades, vilas ou povoados contemplados com o novo meio de transporte e que parece não terem sido palco de grandes transformações, não alcançando, por assim dizer, a tão almejada prosperidade de que tanto se

falava. Mas tudo indica que tratam-se de exceções à regra. (ARANHA, 2010, p. 166. As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolos de um novo espaço-tempo (1880-1930) In: SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa de. Cidades e experiências modernas. Campina Grande, EDUFPG, 2010).

Ingá certamente figurou de acordo com a regra, ou seja, efetivamente houve mudanças no tecido econômico e social, marcas significativas foram deixadas pela passagem do trem por essas paragens, o bairro que leva o nome de estação, o time, as histórias e personagens corroboram para uma história cheia de nuances e pormenores ainda por revelar. Marca indelével de que o Ingá viveu de forma grandemente intensa o trem e a estação ferroviária como um local verdadeiramente integrador, economicamente relevante e socialmente indispensável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por tempos a história foi construída privilegiando os grandes feitos e as grandes personalidades sempre julgados como importantes o suficiente para figurarem nos livros e nos enredos, no entanto, recentemente, vêm se fazendo o movimento inverso, colocar em cena os atores de histórias mais simples e cotidianas e nem por isso menos importantes, revelar o passado através de pessoas comuns que viveram as experiências e as absorveram de maneiras singulares ganha cada vez mais corpo entre os historiadores.

Perceber a importância que o trem teve na vida das cidades por onde passou indubitavelmente passa por perceber as sociabilidades advindas de tal meio de transporte, nesse sentido ao fazer o movimento de analisar a dinâmica imprimida pelo transporte fazemos também e em paralelo a análise das sociabilidades, do ambiente social que emergiu como consequência direta da atuação e da constituição do transporte ferroviário. Dentro desse cenário a estação ferroviária tem um papel sumariamente importante como lócus de acontecimentos variados no tempo e no espaço e que dinamizaram sobremaneira os lugares onde foram instaladas.

A estação para além de um espaço de trocas comerciais significativas figurou, na maioria dos casos, como um lugar onde o ambiente social da cidade ou povoado foi alargado, transformando-se estas em verdadeiros “passeios públicos” permeados de interações com outras pessoas. Extensão da vida em sociedade neste ambiente por mais simples que pudesse ser proporcionou uma série de mudanças, a começar pela maior rapidez nas notícias, mais agilidade nos comércios, mais contato com o mundo exterior. Desde a colocação dos primeiros trilhos férreos o trem já carregava em seu bojo a potencialidade integradora de um transporte de massa apto a carregar não apenas pessoas a coisas, mas, também, histórias, sentimentos, emoções, sensibilidades e ao parar nesta ou naquela estação descarregar e abastecer de novas e incríveis histórias.

Esse foi o papel das estações especialmente no norte brasileiro, o de tirar do completo ostracismo cidades, povoações e vilas nos locais onde eram instaladas proporcionando contato com o mundo exterior. Paralelo ao crescimento econômico que o transporte ferroviário trazia houveram ainda os ganhos do ponto de vista das sociabilidades nas estações ferroviárias, funcionando as mesmas não apenas como um

ambiente de compra e venda de passagens, mas como uma opção de lazer, muitas vezes a única da cidade. A sineta tocava anunciando a chegada e a partida de um novo trem e também alertando os moradores que era o momento de flertar, conversar, namorar, politizar e desenvolver diversas outras atividades ligadas aos prédios das estações.

Ao historicizar e entrar em contato com as fontes e com os atores do cenário das estações tornou-se possível construir um entendimento que vai ao sentido de afirmar que as estações funcionaram como um ambiente socialmente atraente do ponto de vistas das relações humanas. Nosso trabalho teve como característica marcante a busca incessante pelas fontes mesmo quando elas pareciam já cansadas e indispostas ao diálogo, buscar no passado ecos de histórias que o tempo esvaiu não é fácil, aqui fica o registro de nossa felicitação aos atores desconhecidos da história que cotidianamente teceram e foram envolvidos por tramas, sentimentos e relações humanas.

FONTES E BIBLIOGRAFIAS

1. Bibliografia

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ARANHA, Gervácio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)**. Campina Grande: EDUFPG, 2006.

_____, **As estações de trem nas cidades do norte brasileiro como símbolo de um novo espaço-tempo (1880-1930)** In: SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa de. (org). *Cidades e experiências modernas*. Campina Grande: EDUFPG, 2010.

_____, **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*. João Pessoa: Ideia, 2003.

BARROS, José D'Assunção. **O projeto de pesquisa em História: da escolha do tema ao quadro teórico**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

FERREIRA, Alexandre. **Ingá: Retalhos da História...resquícios de memórias**. Campina Grande: Cópias e Papéis, 2012.

HALBWACHS, Maurice. **A memória Coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Guia Prático de história oral: para empresas, universidades, comunidades, famílias**. São Paulo: Contexto, 2011.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste**. Campina Grande: EDUFPG, 2007.

Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem – Maria Fumaça. / Maria José Silva Oliveira e José Edmilson Rodrigues (orgs). – Campina Grande: Editora Agenda, 2007.

SORRENTINO, Rossana de Souza, (coord). **Uma História do Ingá**. João Pessoa: Editora Universitária, 1993.

2. Fontes Orais

DA LUZ, Walter Mário Góis. **Entrevista concedida a Marcelo Bezerra do Nascimento Alexandre**. Ingá. 12 de Ago. de 2014.

OLIVEIRA, Genar Alves de. **Entrevista concedida a Marcelo Bezerra do Nascimento Alexandre**. Ingá. 6 de Jun. de 2014.

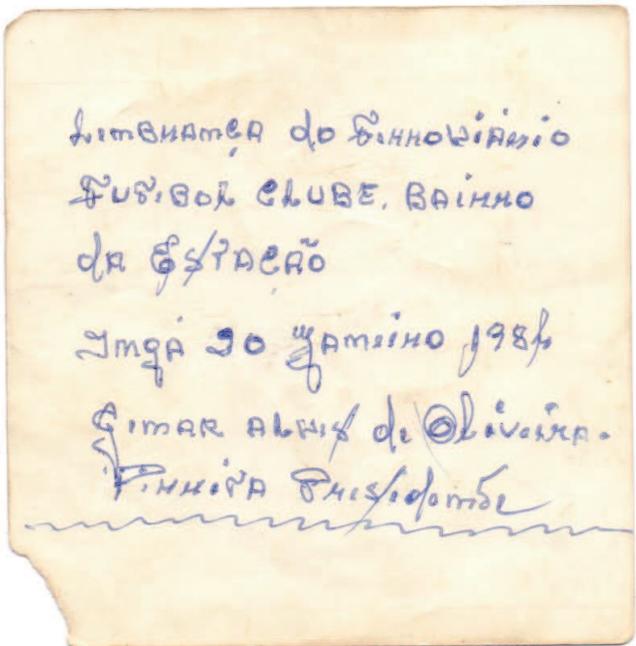
ANEXOS



Familiares do senhor Genar Alves de Oliveira no Interior de uma composição no ano de 1984.
Fonte: Acervo Particular Genar Alves de Oliveira



O jovem Genar Alves de Oliveira em fotografia do ano de 1957.
Fonte: Acervo Particular Genar Alves de Oliveira



Fotografia do ano de 1984 que mostra o time do Ferrovário Futebol Clube, do bairro da estação. O time era composto quase que exclusivamente por funcionários, ex-funcionários e filhos destes.
Fonte: Acervo Particular de Genar Alves de Oliveira



Vista parcial do prédio da estação ferroviária de Ingá - PB, destaque pra plataforma de embarque.
Fonte: O Autor.



Capela de São José, localizada em frente a estação ferroviária de Ingá - PB
Fonte: O Autor.



Antiga Usina de descaroçar algodão da Anderson Clayton, inaugurada em 1936 e fechada em 1958.
Fonte: O Autor



Vista Parcial da estação ferroviária de Ingá - PB com destaque para o antigo banheiro dos funcionários.
Fonte: O Autor.