



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS I  
CENTRO DE EDUCAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

**JOSÉ WELITOM GOMES MENEZES**

**A INFLUÊNCIA DO TREM NO DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO DE  
GALANTE.**

**CAMPINA GRANDE - PB  
2016**

**JOSÉ WELITOM GOMES MENEZES**

**A INFLUÊNCIA DO TREM NO DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO DE GALANTE.**

**Trabalho de conclusão de Curso em forma de Artigo apresentado ao Curso de História da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, como requisito parcial a obtenção do título de Licenciado em História.**

**Orientadora: Maria de Lourdes Lôpo Ramos**

**CAMPINA GRANDE – PB**

**2016**

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

M541i Menezes, Jose Welitom Gomes.  
A influência do trem no desenvolvimento de Galante  
[manuscrito] / Jose Welitom Gomes Menezes. - 2016.  
29 p. : il. colorido.  
Digitado.  
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2019.  
"Orientação : Profa. Ma. Maria de Lourdes Lôpo Ramos, Departamento de História - CEDUC."  
1. História da Paraíba. 2. Galante. 3. História ferroviária. I.  
Título  
21. ed. CDD 981.33

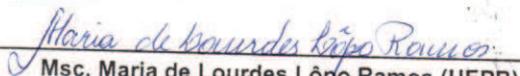
JOSÉ WELITOM GOMES MENEZES

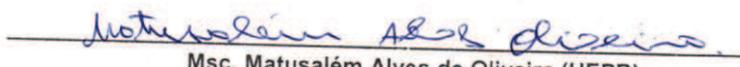
A INFLUÊNCIA DO TREM NO DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO DE GALANTE.

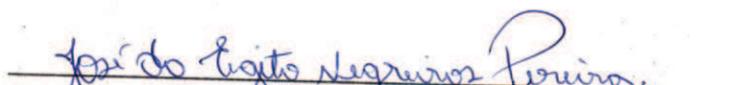
Trabalho de conclusão de Curso em forma de Artigo apresentado ao Curso de História da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, como requisito parcial a obtenção do título de Licenciado(a) em História.

APROVADO (A) EM: 15/06/2016

BANCA EXAMINADORA:

  
Msc. Maria de Lourdes Lôpo Ramos (UEPB)  
Orientadora

  
Msc. Matusalém Alves de Oliveira (UEPB)  
Examinador

  
Msc. José do Egito Negreiros Pereira (UEPB)  
Examinador

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho a minha família, amigos e conhecidos do Distrito de Galante e ao prazer de resgatar a história do meu lugar.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus e a Nietzsche  
por ser crente e desconfiado.  
E a minha mãe e meu pai  
por terem me educado.

Agradeço aos professores  
Que me ensinaram os caminhos  
Aos meus filhos e companheira  
Que não me deixam sozinho

Amigos e irmãos no tempo e no espaço  
Sem vocês eu não me faço.  
A minha prática de professor

Que me fez ser quem eu sou  
E aquilo que me dá alegria  
Meu verso, minha poesia.

José Welitom Gomes Menezes

Deve-se abominar o ensino que não vivifica e o saber que esmorece a atividade. O homem deve aprender a viver e só deve utilizar a história quando estiver a serviço da vida.

**Friedrich Nietzsche**

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>CAPITULO I: HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA E INSERÇÃO DO TREM NA PARAÍBA.....</b>	<b>9</b>
<b>1.1 A trajetória do trem: da Inglaterra para o Brasil.....</b>	<b>9</b>
<b>1.2. A ferrovia chega ao Nordeste.....</b>	<b>11</b>
<b>CAPITULO II: CHEGADA DO TREM EM GALANTE.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. O Surgimento de Galante.....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO III: A EVOLUÇÃO DO DISTRITO DE GALANTE E AS INFLUÊNCIAS DO TREM.....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Galante.....</b>	<b>16</b>
<b>3.2. Galante Hoje.....</b>	<b>21</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>23</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS.....</b>	<b>25</b>
<b>FONTES.....</b>	<b>26</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>27</b>

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar os primórdios da história ferroviária do surgimento do trem até a sua chegada no Brasil e no nordeste Brasileiro, e a chegada do que Aranha chamou de signos do moderno, que paulatinamente chegou à comunidade e transformou no distrito que hoje é. Em um período que vai de 1907 a 2015, em seguida analisamos como o surgimento do distrito de Galante está interligado com a chegada do trem em 1907 originando sua formação como núcleo urbano. Em um terceiro momento nos detemos a analisar a chegada dos símbolos do moderno em Galante e que contribuíram para a evolução do Distrito chegando até as festividades juninas e de novo o trem (agora do forró) vem se entrelaçando com a história do Distrito de Galante que já tem todas as condições legais para se emancipar de Campina Grande.

Palavras-Chaves: História do trem, Distrito de Galante, Modernidades.

## INTRODUÇÃO

Tranquila e imponente descansa a velha estação Álvaro Machado (depois Galante) sabendo que é um prédio histórico, uma certidão de nascimento de um Distrito e quiçá de um município, testemunho de um tempo em que a máquina férrea trazia passageiros, notícias, e aqui se via chegar mercadorias e todas as histórias de vida que iam e vinham pela estação, testemunha do desenvolvimento de um lugar, de uma vila e de um Distrito com potencial para município.

É esse ambiente que aqui se retrata a partir destas linhas (a do trem e a do antigo) que surgiu a escolha do tema e da problemática, tema este que já tinha sido pesquisado e transformado num cordel para dar vida a história do Distrito de Galante.

Neste trabalho lançaremos um olhar sobre o Distrito de Galante e a relação e influência deste grande símbolo do moderno que é o trem.

Os símbolos do moderno, segundo Gervácio Batista Aranha:

Refiro-me a certos equipamentos urbanos, de uso coletivo, que se dão como a última palavra em termo de novidades produzidas ou adotadas no estrangeiro: novidades que se materializam, por exemplo, nos transportes e comunicações (sistema telegráfico, telefônico, ferroviário etc.). Na adoção de equipamentos de higiene e/ou conforto (sistema de água encanada e/ou esgoto. sistema de iluminação pública e privado etc.). Na construção de prédios ou logradouros públicos destinados ao lazer (parques. Praças ou passeio públicos. Dentre outros.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> (Aranha .2006 pg. 79)

Como mostra Gervásio Batista Aranha, para muitas cidades, na Parahyba do Norte o trem de ferro significou uma grande conquista material e simbólica, facilitando a comunicação e o transporte de pessoas e de mercadorias. Em 1907 um sentimento de euforia e surpresa tomava conta dos moradores de Campina Grande com a notícia de que chegaria a estação ferroviária Great Western o primeiro trem que atenderia a população campinense, o trecho da linha de Itabaiana com destino a Campina Grande, passando pelo Distrito de Galante.

Dessa forma podemos afirmar que a fundação de Galante está diretamente ligada à chegada do ter, que nesse caso não funcionou como um instrumento modernizante de imediato do local e sem favorecer a formação de mais um núcleo urbano que paulatinamente sim teve influência do trem no Distrito de Galante.

Na tentativa de ampliar este fato dialogamos com Gervásio Batista Aranha. Segundo este autor, “a passagem do trem por determinadas localidades mesmo chegando isoladamente, servia como termômetro para avaliar qual cidade seria mais ou menos civilizada”. (Aranha, 2006, pág. 88).

Começamos o trabalho mostrando a origem e evolução da história do trem numa viagem da Inglaterra o seu berço tecnológico até sua vinda para o Brasil para transportar café e algodão. A sua chegada no Nordeste brasileiro, Paraíba e Campina Grande, para contarmos a iniciação do Distrito de Galante, pois como dizia o poeta popular.

Escolheram Itabaiana  
Para a linha passear  
E nesta escolha  
Galante veio a se beneficiar  
Pois o traçado pra Campina  
Por Galante ia passar.<sup>2</sup>

Ainda segundo Martinho Ramalho de Melo, as ferrovias iriam acelerar o transporte de mercadorias, encurtar as distâncias e integrar as regiões, desenvolvendo a economia e o progresso das regiões pra onde o trem passasse.

Com Maria José Silva Oliveira vimos à história de Cristiano Lauritzen e os embates e tramas da política da época para que o trem pudesse vir para Campina Grande como também relatos do Diário de Pernambuco mostrando a demora e o desconforto da primeira viagem e sua passagem por algum lugar de onde surgiria o Distrito de Galante.

---

<sup>2</sup> Ver: MENEZES, José Weliton Gomes. A Historia de Galante em versos, 2003.

## **CAPITULO I: HISTORIOGRAFIA FERROVIÁRIA E INSERÇÃO DO TREM NA PARAÍBA**

### **1.1 A trajetória do trem: da Inglaterra para o Brasil**

Durante séculos os europeus praticaram o colonialismo, a política de ocupação de territórios e de formação de colônias, com grandes latifúndios agrícolas de monoculturas voltadas para a exportação.

A expansão comercial e a ampliação da economia de mercado permitiram que a Europa acumulasse capital, que foi empregado em investimentos, e na mecanização da produção. A utilização de carvão, das máquinas e dos transportes a vapor impulsionou as indústrias, têxtil, naval e siderúrgicas, conhecida como a primeira revolução industrial ou tecnológicas, que ocorreu entre meados do século XVIII e meados do século XIX, a Inglaterra tomou a dianteira, pois contava com a estabilidade política equipamentos e capital.

“Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para a sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental (HOBSBAWM, 1981, p. 61).

Com a construção dos trens a vapor e de estradas de ferro, era possível ir muito mais longe, transportando mais mercadorias em tempo menor e desde o século XVIII que a Inglaterra já usava locomotivas de madeira em trilhos puxados a tração animal para transporte de carvão mineral, fazendo da Inglaterra um poderoso império.

Daí vimos que:

O aumento do volume da produção de mercadoria e a necessidade de transportá-las, com rapidez para os mercados consumidores, fizeram com que empresários ingleses dessem apoio a GeogeStephenson (1781-1848), que apresentou a sua primeira locomotiva em 1814. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotiva. Dando início a era das ferrovias. Stephenson, engenheiro inglês, construiu a “Locomotion”, que, em 1825 tradicionalizou 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 Stephnsen, fundou a primeira fábrica de locomotiva do

mundo. Foi ele considerado, então, o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro.<sup>3</sup>

No Brasil império, na década de 20 do século XIX, já existia a intensão de importação da locomotiva inglesa, se concretizando a partir da lei José Clemente promulgada em 1828.

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 privilégios para a construção de uma estrada de ferro ligando à capital do império as províncias que representavam”<sup>4</sup>. Mas só posta efetivamente em prática em 1854 com o empresário Irineu Evangelista de Souza, que viria a ser agraciado com o título de Barão de Mauá, construindo o rio Petrópolis em 1854, e, 35 anos depois, em 1889 já existiam mais de 9.500km de linhas férreas. A maioria da infraestrutura ferroviária foi construída no centro-sul do país.

O transporte ferroviário no Brasil teve o seu desenvolvimento diretamente ligado à cafeeicultura. O período de maior expansão situou-se entre 1870 e 1920 quando a extensão das ferrovias passou de 745 quilômetros para 28.535 quilômetros resolvendo o problema do transporte do café, uma vez que:

É importante destacar que, até a chegada das ferrovias no Brasil, o transporte terrestre 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 agrícolas.

Em 1814 na Grã-Bretanha foi construída a primeira locomotiva movida a vapor e os primeiros caminhos ferroviários foram construídos em 1880. A Inglaterra já tinha 11 companhias de estradas de ferro, 15 anos mais tarde já havia 25.

Em 1880 foi criada a ‘Great Western Railway Company Limited’ com as mesmas garantias de 7% do capital empregado. Esta companhia construiu a ligação Recife-Limoeiro com 84 km e o ramal Campina-Timbaúba. Em 1901 esse ramal atingiu a Paraíba, atualmente João Pessoa (in: Sebastião Barreto Campelo, Nordeste quatro séculos de exploração, Recife, 1985, p. 25)

---

<sup>3</sup> A invenção da locomotiva – histórico – DENIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte)

<sup>4</sup>Anais do Império. Tomo III in: Associação Brasileira da Indústria Ferroviária. Acessado em 23 de novembro de 2014.

Em 1883 foi inaugurado a primeira via férrea no Brasil denominando estrada de ferro Conde DIéu com 166km, que foi arrendada a companhia Great Western of Brazil Rail Way, inclusive o ramal de Alagoa Grande. O primeiro ramal ferroviário da Paraíba ligando a capital do povoado do Mulungú foi inaugurado no dia 7 de setembro de 1883.

Durante o período da Primeira República (1889-1930), no governo Eptácio Pessoa (1919-1922), houve tentativa de se prolongar as estradas de ferro no sertão ligando-as ao litoral via Alagoa Grande. Esta intensão constou de mensagem presidencial onde fazia-se menção do

“... ramal de Lavras a S. João e Souza, caminhos de Pombal, aonde virá ter a estrada de Alagoa Grande, já contratada a Great Western e a construção do trecho da estrada de ferro de Souza a Patos, para encontrar a linha que vem de Alagoa Grande “e por assim em comunicação direta e rápida o litoral abundante e o sertão semi-árido”<sup>5</sup>.

## 1.2. A ferrovia chega ao Nordeste

Vigorava no nordeste brasileiro no final do século XIX a política das oligarquias e os discursos em prol de que os traçados passassem por suas regiões, eram vários os jogos de interesses políticos e econômicos, o empenho dos deputados em cair discursos favoráveis a vinda do trem se multiplicaram e criaram peças de retóricas esplêndidas como o do deputado Anísio Salatiel Carneiro da Cunha, proferido em 31 de junho de 1882.

Dai-nos estradas de ferro que rasguem aquelas nossas florestas, ainda virgens e embalsamadas; que serpenteiam os nossos vales frescos e ubérrimos, e em pouco tempo estará mudada a face do Brasil; os nossos desertos se converterão em povoações, os nossos campos em abundantes searas, em que sibilos das locomotivas irão se confundir com essas canções populares que os camponeses e lavradores, alegres e satisfeitos, entoam no recolher-se do trabalho em suas modestas choupanas (Cunha, apud, Aranha, 2006, p. 69)

A vinda do trem para Campina Grande foi uma grande luta vitoriosa do “gringo” Cristiano Lauritzen<sup>6</sup> concretizada em 1907, mas antes por duas vezes foi até a cidade do

---

<sup>5</sup> Ver: Eptácio Pessoa. Obras completas, pp. 351, 549

<sup>6</sup> 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 tornam grande proprietários de

Rio de Janeiro em busca do paraibano o general José de Almeida Barreto, que tinha contribuído para implantação da república e tinha prestígio perante os políticos na capital, a 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 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 atravessa os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes<sup>7</sup>.

Vejam que o traçado para Campina a principio foi planejado para passar em Mogeiro, Ingá e Fagundes, mas como o chefe político e dono de terras em Fagundes o Sr. Gustavo de Farias Leite negou que passasse os trilhos em suas terras, o trecho foi transferido para o lugar Galante. O que iria beneficiar toda aquela região.

A luta do “gringo” no Rio de Janeiro para trazer o trem até Campina Grande tinha além dos fatores econômicos e sociais a vantagem do trecho, pois o caminho Alagoa Grande – Campina precisava transpor uma subida bem considerada, enquanto que o trecho Itabaiana – Campina Grande no lugar Galante também tinha uma subida, mas era bem menor do que o de Alagoa Grande, e ainda passava pelo Ingá grande produtor de algodão que era o que interessava para os ingleses.

Deve-se a Cristiano Lauritzen a chegada do trem  
 O que desenvolvia toda a nossa economia.  
 É nesse momento também que Galante nasceria.  
 Grande controvérsia existia aquela época  
 Por onde o trem de Pernambuco iria passar,  
 Se por Alagoa Grande ou de por Itabaiana Ele iria atravessar,  
 Escolheram Itabaiana. Galante veio a se beneficiar  
 Pois o trecho pra Campina por Galante ia passar.<sup>8</sup>

---

terras dotados de visão progressista. Cristiano iniciou-se na vida política integrando o partido dos conservadores.

<sup>7</sup> Ver: SOUZA. 2007 p. 53. Maria Fumaça: o sonho de Cristiano IN: OLIVEIRA, Maria José / RODRIGUES, José Edmilson (Org). Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem Maria Fumaça. Campina Grande: editora Agenda, 2007.

<sup>8</sup>*Op cit.*

Segundo Dona Laura o seu avô o Sr. João Correia de Menezes, doou a Great Western o trecho de terras para a construção da estrada de ferro que passaria por aquele lugar que hoje é distrito de Galante.

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 os Brazil Railway Company Limited – GWBR, pelo decreto n 5.237, de 26 de junho de 1904, realizando Cristiano uma grande festa celebrativa de caráter público (...) Em 2 de outubro de 1907, em meio a grande festa enfeitado de bandeiras 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.)

O sonho de Cristiano Lauritzen tornava-se realidade, o trem chegara até Campina Grande e no meio do caminho, tinha uma estação que seria o embrião econômico e social do que hoje é o distrito de Galante. O trem que nascera no berço do progresso capitalista a Inglaterra, finalmente tinha chegado até Campina Grande, trazendo toda uma mística de progresso que de imediato e no início respingou em Galante.

## **CAPITULO II: CHEGADA DO TREM EM GALANTE**

Surge naquela época,  
A ideia da construção  
De uma estrada de ferro  
Pra transportar algodão  
Grande produto comercial do século que passou.  
Foi a partir do trem do algodão que Galante começou. (MENEZES, 2008, p. 8).

Todos têm um registro de nascimento, a carta de Pero Vaz de Caminha para o rei de Portugal é um registro de nascimento, a construção de fazendas ou igrejas no nordeste brasileiro foi o registro de muitas cidades paraibanas, a construção de uma estrada de ferro e de uma estação também foi o registro de nascimento de muitas cidades ou está associado ao surgimento e engrandecimento de muitas comunidades, como é o caso de Galante.

Hoje, distrito de Campina Grande, mas em 1907 era apenas um ponto de apoio para a locomotiva se abastecer de água com poucas casas e algumas fazendas.

Os trens que apontam 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 meios dos quais essas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todo interesse da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos etc. (ARANHA, 2006, pág. 88)

A fundação de Galante esta diretamente ligada à construção da estrada de ferro na primeira década do século XX pela companhia inglesa Great Western para o escoamento da produção de algodão que era o principal produto de exportação da região, ocorrido em 1907 para acelerar o processo de modernização da cidade e região favorecendo sua articulação com o resto do país principalmente Recife, grande centro comercial e de exportação para a Europa:

O trem de ferro teve um grande significado matéria e simbólico para as cidades nordestinas, visto que, além de facilitar o transporte e a comunicação ele era recepcionado pelas cidades por onde passava com o representante da modernidade e da civilização. (ARANHA 2006. P 132).

Campina Grande em 1907 tinha um prefeito de origem Dinamarquesa Sr. Cristiano Lauritzen, muito bem relacionado com as oligarquias locais e via o trem como um fator que impulsionava o desenvolvimento da economia campinense o que realmente aconteceu com a chegada de novos habitantes, novos investimentos e novas oportunidades para a população.

Quando chegou a Campina Grande pela primeira vez, no dia 2 de outubro de 1907, o trem foi recebido com uma grande festa pela população. Essa alegria não era percebida apenas na estação, mas também ao longo do caminho percorrido, pelo trem como destaca Laura Menezes Amorim “o povo ficou a margem da estrada de ferro para ver a passagem do trem dando vias, atirando flores, levantando os braços gritando de alegria”<sup>9</sup>.

Segundo Lauro Muller, reportes do diário de Pernambuco<sup>10</sup> que fez a viagem inaugural do ramal para Campina Grande, teve a impressão da abertura desse tráfego como a pior possível, pois o trem não tinha as acomodações nem luxo, puxada por uma marchinha velha que atrasou para chegar até Campina, saindo de Itabaiana de 03h20min da tarde já com atraso de 40 minutos. Passando por uma ponte sobre o Rio Paraíba

---

<sup>9</sup> Documento escrito por Laura Menezes de Amorim.

<sup>10</sup> Diário de Pernambuco de 1907

depois por Mogeiro até o Ingá, tendo como próxima parada Galante, onde bem antes os passageiros ficaram assustados com os boatos do cangaceiro Antônio Silvino boato sem fundamento. Chegando a Galante onde já a noite “as escuras não quisemos abandonar o cargo como fizemos nas demais estações, chegando a Campina as 8 e 30 minutos da noite com atraso de 3 horas, mas tinha chegado”<sup>11</sup>.

Não só a locomotiva e seus passageiros, mas a esperança que aquela máquina moderna trazia também o progresso para Campina Grande e toda a região entre elas Galante.

## 2.1. O Surgimento de Galante

Segundo a professora Laura Menezes Amorim no local onde se formou o distrito de Galante havia uma propriedade denominada Pau Caneta pertencente ao SR. João Correia de Menezes recebido como herança de seu pai. Por possuir uma grande propriedade de terra e uma boa conduta moral João Correia de Menezes era muito respeitado na região apesar de não saber ler nem escrever até porque escolas eram raras, nessa região, esse homem se relacionava muito bem com os políticos de Campina Grande chegando a receber do desembargador Antônio Limeira Trindade título de Major. “Esses títulos era conferidos a pessoas de caráter moral e também possuidoras de condições financeiras, eram as parentes: Major, Coronel, Tenente e Capitão da Guarda municipal”<sup>12</sup>.

O engenheiro Tomaz Mindela responsável pela construção do trecho da estrada de ferro que ligava a cidade de Campina Grande a Itabaiana teve que solicitar ao coronel Gustavo de Farias Leite um proprietário de terra, do município de Fagundes, a permissão para que a estrada de ferro passasse por suas terras, o que foi recusado pelo coronel alegando que a estrada prejudicaria sua propriedade.<sup>13</sup>

Como ressalta Regina Coelli Gomes Nascimento, o trem foi motivo de muitas reclamações por parte dos criadores de gado localizados no percurso Campina Grande – Ingá, que se sentiam prejudicados com a morte de suas reses na linha férrea, chegando a exigirem que a área de criação que ficava no percurso fosse cercada para evitar acidentes.(COELLI, 2006,p 16).

Então o Engenheiro da Great Western Tomaz Mindela, juntamente com seu advogado, o Dr. José de Melo, se dirigiu ao coronel João Correia de Menezes, que

---

<sup>11</sup> Documento (Fundação de Galante) Escrito por Laura Menezes de Amorim,13 de setembro de 1983

<sup>12</sup> idem

<sup>13</sup> idem

cedeu sem demora o território requisitado para a construção da estrada de ferro e da estação.

Depois de concluída a estação denominada inicialmente de Álvaro Machado, que recebe este nome por seu o “presidente” (hoje governador) da Paraíba, sendo nomeado por Floriano Peixoto, após a deposição de Venâncio Neiva em 1892.

Álvaro Machado, portanto era o nome da estação ferroviária de Galante, e quem estava no Ingá que vinha para a próxima estação ia para estação Álvaro Machado, mas com o passar do tempo as pessoas diziam “vamos para a fazenda Galante”, “vamos pegar o trem lá em Galante”, nome da fazenda do Major João Correia, portanto como nos diz o poeta:

Álvaro Machado  
 Presidente da Paraíba  
 Em Galante foi homenageado  
 Com sue nome na estação do trem  
 Quem vinha do Ingá era pra Álvaro Machado  
 Mas depois de Galante foi chamado.

Portanto, tendo em vista o que era Galante, e o que passou a ser depois da passagem do trem podemos afirmar que a construção da estação e linha férrea tem toda uma relação com o desenvolvimento desta comunidade.

Refiro-me ao fato de que a vida cotidiana nessa ou naquela comunidade. Conforme vemos em um sem-número de representações imaginários. É marcada por novos ritmos quando passa a conviver com o tempo produtivo do trem. Tempo que contrasta com o tempo local anterior a chegada do equipamento moderno. (ARANHA, 2006, 103).

“Galante e o trem  
 O trem e Galante  
 Desde a fundação  
 Que a história segue avante  
 Num constante vai e vem  
 Galante, sua história e o trem.<sup>14</sup>

## **CAPÍTULO III: A EVOLUÇÃO DO DISTRITO DE GALANTE E AS INFLUÊNCIAS DO TREM.**

### **3.1 Galante**

---

<sup>14</sup>Ver: MENEZES, José Welitom Gomes. A história de Galante em verso.

O surgimento do distrito de Galante tem na construção da estrada de ferro de Itabaiana para Campina Grande o seu marco inicial.

A rigor pode-se falar que o trem de ferro ao chegar em determinada comunidade, se faz presente nos vários âmbitos da vida. Da prática da medicina a prostituição, do roubo dos jogos de azar, das novidades da moda a propagação de novos ideais. Tudo aí chega pela primeira vez ou é levado a efeito num ritmo antes nunca visto (ARANHA, 2006, 102)

O ramal ferroviário entre Campina Grande e Itabaiana deslocou a hegemonia econômica de Alagoa Grande para Campina Grande.

O sonho real vivido por Alagoa Grande começou a virar pesadelo, quando começou a ser construído o ramal Itabaiana-Campina Grande, com 82km “construído em virtude do contrato aprovado pelo Decreto nº 5257, de 26 de julho de 1904, e inaugurado em 2 de outubro de 1907. (ALMEIDA, 1994, p. 348).

Tinha o ramal 82 km de trilhos na direção Itabaiana-Campina Grande e era administrado pelo Great Western empresa inglesa responsável pelo ramal, o trem inaugural chamado de “Maria Fumaça” tinha 4000 mil passageiros que ao chegar ao lugar que posteriormente se chamaria Galante:

Estivemos parados nesse ponto seguramente 15 minutos, saindo o comboio com a marcha melhor para chegar a Galante, onde já noite, as escuras, não quisemos abandonar carro, como fizemos nas demais estações. Parece incrível!... Uma hora marcada de relógio, estivemos nessa estação, pois a estragada marchinha necessitava de mais água. Estávamos em pleno campo, pois o Galante não tem povoado: apenas servem em frente à estação duas casinhas.<sup>15</sup>

A estação tem como característica, um prédio em pavimento térreo em planta retangular, com sala de espera, sala de agente, armazém e bilheteria, e banheiro. O prédio foi construído no sistema de alvenaria, bem estruturado. A cobertura da estação apresenta duas inclinações, com a cumeeira paralela a fachada longitudinal a estrutura é toda em madeira e coberta com telha cerâmica canal. A plataforma de embarque é coberta e do prédio, apoiada sobre longarinas em madeira, o piso da estação e da plataforma de embarque são em cimento.

---

<sup>15</sup>OLIVEIRA, Maria José Silva / RODRIGUES, José Edmilson (orgs). Memória da modernidade Campinense: 100 anos do trem Maria fumaça/. - Campina Grande:editora agenda 2007.

O prédio fica no centro de galante e foi o marco zero para a evolução do distrito de galante.

“Como naquela época só havia estradas de barro, escorregadias e intransitáveis durante os invernos mais rigorosos. A estrada de ferro era a única garantia de ligação com o resto do mundo. O trem trazia notícias, o jornal, o político, o visitante, o comerciante e suas mercadorias, o estudante em gozo de férias (...)” isto para não falar que “marcada à hora de dormir para os garotos e acordava cada madrugada meio mundo. (APUD, SILVA, 1997, p. 36-37)

Depois de concluída a estação inicialmente chamada de Álvaro Machado, começou as construções na área que se localizava próxima a ela.

Em 1910 foi construído o mercado público pelo Major João Correia que devido à doação das 50 braças de terra para a construção da estrada de ferro e do terreno para construção de um povoado, já era conhecido como o fundador de galante, segundo Laura Menezes Amorim, o primeiro mercado construído era simples e rústico.

Um casarão de taipa aberto com tarimbas para açougues e pequenos quartos para hotéis e salão ficava para os bancos de feira com miudezas, sapatos, fazenda etc. Após a construção a estação e do mercado publico, outros comerciantes, passaram a se estabelecer nas imediações como lembra ouvia falar ser outra pessoa.

HOBBSAWN Eric J. A era das revoluções: Europa 1789-1848; tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. 3ª Ed. Rio de Janeiro. Paz e terra 1981.

Os primeiros comerciantes de galante, segundo contou meu pai, foi João Firmino, que fez aquela casa onde hoje é o correio de galante, Manoel Simplicio, que tinha uma casa ali perto da estação, e Vicente Firmino que fez aquela que é hoje biblioteca, que passou a ser de Gumercindo Dunda e depois de Dona Laura. Aí depois que estes três homens chegaram, chegou outro rapaz, vou ver se me lembro o nome dele... to lembrando não, mas chegou Pimentel, que é o pai de Toinho, chegou Inacinho, aí veio Antônio de Melo, veio Mané Chico, que é comerciante, né. Aí depois veio Suelino, ai pegou a vim o povo<sup>16</sup>.

Passado dez anos de construção do mercado foi construída uma capela para Santo Antônio, o santo de devoção da família Correia, entretanto, a família não tinha uma imagem desse santo para colocar no altar da capela, possuindo apenas uma imagem

---

<sup>16</sup> Depoimento do Senhor Rosalvo Correia de Menezes concedido a Mieb Oliveira, em 13 de setembro de 2009.

de nossa senhora da Conceição, que ficou com a vaga de Santo Antônio, se tornando a padroeira de galante. As primeiras missas foram celebradas pelo vigário Monsenhor Salles<sup>17</sup> de Campina Grande, que chegava a galante de cavalo.

Com as novas construções, a chegada dos comerciantes e a montagem de um motor para descaroçar algodões pertencentes ao Sr. Francisco Barbosa Dunda. Galante foi se tornando uma pequena vila, assim descrita pelo poeta galantense.

Inicia-se galante, nesta situação  
Com comercio de tecidos e miudezas  
Com maquinas de descaroçar algodão  
E com uma feira de encher a mesa  
Com o que você pudesse necessitar  
Ia do nascer do sol, até ele se deitar  
Vinha gente de Campina  
E das redondezas do lugar.

Mesmo com um comercio promissor, um templo religioso e um eficiente meio de transporte, ainda faltava algumas instituições em galante, principalmente aquelas que cuidassem da educação e da justiça para educar os filhos das pessoas que estavam morando ou próximos a galante foi fundada uma escola elementar primária sob direção de D. Isaura Chagas que ensinava a ler e a escrever:

Em 1923 foi criada a segunda escola primaria Rudimentar que tinha como professora D. Otília Araújo Lima, paraibana residente na capital que chegando a Galante se casou com Cícero Correia de Menezes, filho do Major João Correia.<sup>18</sup>

No ano seguinte foi fundado o primeiro cartório de registro civil, que teve como escrivão o Sr. Antônio Faustino da Silva Amorim genro do Major João Correia, para juiz de Paz foi nomeado o Sr. Ludgério Dias Silveira, também foi criada uma delegacia de policia, que funcionava em uma pequena casa residencial devido a falta de prédios destinada a este fim.

Nesse período o principal produto da economia galantense era o algodão, que era plantado pelos agricultores locais, mas esse não era o único, como ressalva em verso Welitom Menezes:

De fava milho e feijão  
Era a agricultura da região

---

<sup>17</sup> Luis Francisco de Salles Pessoa nasceu no engenho Cipó em 1847, esteve presente na chegada do trem em 1907, faleceu em 15 de Agosto de 1927, aos 80 anos.

<sup>18</sup> Informações fornecidas por Laura Menezes de Amorim

Enchendo a mesa do agricultor  
Findando o ano tinha algodão  
E um dinheiro salvador  
Pra quem na agricultura labutou.

Em 1924 no dia 19 de julho, faleceu o fundador de Galante, com 82 anos de idade, cego, mas lúcido, esta sepultado no cemitério de Fagundes, nessa época Galante não possuía cemitério, sendo construído um em 1933.

Galante daí foi prosperando, até que, em 1938, passou a categoria de vila, segundo a Câmara Municipal de Campina Grande (Casa Félix Araújo), Galante, distrito de Campina Grande, acrescenta-se ao “auto das disposições, constitucionais, transitórias no seu artigo §3, Galante passa a distrito datado de dezembro de 1947. Deve-se salientar que tais conquistas materiais não se deram por influência do trem, e sim, por projetos políticos que foram implementados ao passar dos anos por suas representações políticas.

Com relação à saúde, na década de 80, Galante possuía um posto médico, onde funcionava uma mini maternidade, contava com poucos profissionais da saúde. A partir de 30 de janeiro de 1997 é inaugurada a unidade mista de Galante, um imenso hospital sem muitos atendimentos.

Já houve em Galante uma grande preocupação pela falta d'água, sendo resolvido em 04 de julho de 1983, quando é inaugurada a primeira adutora, a água era trazida da cidade de Fagundes-PB gerando muitas discussões e brigas por causa da água. Em 1997 é inaugurada a 2ª adutora sendo a água da cidade de Boqueirão, atualmente Galante tem o açude público José Rodrigues, com uma capacidade de acumular aproximadamente 22, 332, 348m<sup>2</sup> de água. Continuando, Galante recebe alguns equipamentos urbanos de uso coletivo.

Em 1922 o Sr. Aristavo Vieira monta uma empresa de ônibus para transportar os galantenses até Campina, hoje é a empresa transnacional, prestando bons serviços, graças também a uma boa ampliação do asfalto feito, recuperado agora em 2012 graças ao trem ferroviário que atrai centenas de turistas para Galante durante as festividades juninas.

Galante no tocante a energia, possuía antigamente lampiões nos postes, colocado por Francisco Dunda. Em 1988 tivemos a energia a motor de propriedade de Antônio Alves de Melo e de Antônio Alves Pimentel, depois, chegou à energia elétrica, distribuída e comercializada pela CELB e hoje pela Energisa, integrando o sistema Paulo Afonso.

O primeiro telefone em Galante foi colocado na primeira gestão do Sr. Elpídio de Almeida por volta de 1950, era um telefone municipal regimentar, depois a Telemar fez um posto telefônico na década de 1980.

É importante registrar que o telefone, tanto quanto o telégrafo repercutem em todos os âmbitos da vida, das transações comerciais aos hábitos domésticos, dentre outros.

E o fato de que as primeiras linhas telefônicas, pelo Brasil afora, tenham sido instaladas, em sua maior parte, na rede telegráfica já existente, seja a rede do Telégrafo Nacional ou estradas de ferro, faz com que esses ícones quase sempre apareçam juntos. (ARANHA, 2006 pag. 108)

Podemos observar que a modernidade que o trem trouxe para Campina Grande que era ponto final do trem, não chegou até galante na mesma velocidade, mas o distrito recebeu aos poucos as novidades que vieram com o trem como meios de comunicação, energia elétrica e transportes nos períodos citados.

Mesmo quando esses signos chegam isoladamente, um de cada vez, ainda assim são decantados como prenúncio de um novo tempo. Contar com um ou outro signo da vida moderna – seja relacionado ao higienismo e/ou aos novos meios de comunicação e transporte, dentre outros – constitui uma espécie de termômetro para avaliar qual cidade seria mais ou menos civilizada. (Aranha, 2006, pag. 88).

### **3.2. Galante Hoje**

Hoje o distrito de galante esta com 100% de eletrificação urbana e rural; 100% de abastecimento de água, zona urbana; telefonia, construção da barragem José Rodrigues com 22 milhões de m<sup>3</sup>; um sonho acalentado por mais de 60 anos; e desde o ano de 1983, que Campina Grande promove 30 dias de festa no mês de junho com ótima infra-estrutura que faz do São João um mega evento que se realiza no Parque do Povo e em toda a cidade de Campina Grande, e em galante dentro da programação do São João se destaca o “expresso do forró”, um passeio de trem do evento e que levam seus passageiros da estação velha de Campina Grande, até galante, onde a animação toma conta das ruas, pavilhões, barracas e palcos, o trajeto de ida e volta é feito por uma locomotiva toda decorada e com trios de forró.

Ao chegarem a galante os passageiros encontram shows de forro, apresentações de quadrilhas juninas e outras atrações com efeito, a festa do São João do distrito de

galante, na região metropolitana de Campina Grande, vem sendo realizada há dezoito anos, demonstrando um grande potencial de incremento turístico, não apenas como uma mera expansão do São João de Campina Grande, mas como uma festividade plena de autonomia local, com uma participação efetiva, em termos socioeconômicos, do conjunto dos habitantes distritais, na recepção de mais de 70.000 turistas durante os festejos dinamizando as atividades econômicas d local.

O autor Sergio Becker (2005,pg 83) escreve que o turismo é o grande marco do século, para acelerar o desenvolvimento regional. O planejamento deste setor em cada região de acordo com as suas vantagens comparativas e adequado marketing estimula a oferta e a demanda de serviços locais criando emprego, renda, fomentando desta forma a economia regional e o seu desenvolvimento.

Portanto, podemos afirmar que a história do trem que transportava também a ideia de moderno e de redenção por onde passasse em galante se comprova, pois a história da vinda do trem para Campina e a história do desenvolvimento do distrito estão entrelaçadas. E hoje muito mais por causa do trem ferroviário que resgata o distrito e o coloca no âmbito do turismo nacional, ou como diz o ditado popular:

Estabelecer aqui a relação  
Da linha férrea, a construção  
E sua influencia na região  
O trem foi quem “pariu”  
O distrito que aqui surgiu  
Depois o trem do forro  
Tornou tudo “mais mió”  
Elevando o distrito  
A ponto turístico  
Dos festejos juninos  
Aqui eu insisto  
Que o forro de Campina, é grande  
Mas em galante, se expande  
Nisto eu invisto e registro.

O Distrito de Galante que no ano de 2007 completou 100 anos de existência é maior que 155 outros municípios do estado da Paraíba, mas por questões políticas, econômicas e principalmente por falta de esclarecimento da população, ainda permanece atrelado ao município de Campina Grande.

Municípios com menores potenciais foram criados na ultima década. Segundo dados do IBGE, 2008 a população residente é de 12.000 habitantes, localizada a 22 km de Campina Grande e amplas facilidades de comunicação. Nos últimos anos, algumas

ações desenvolvidas por administrações passadas e presentes, tanto no plano estadual como municipal, contribuíram para a mudança acentuada na estrutura do distrito tais como várias ações de turismo rural com o surgimento de cafés, restaurantes e pousadas; ampliação de várias áreas residenciais e loteamentos, como o bairro Jardim Isabel Rodrigues e consolidação da linha intermunicipal de transportes coletivos, todo isso mostrando a força que o distrito pode ter caso seja um dia emancipado.

A lei complementar  
Do século vinte  
Do ano de noventa e setembro  
Diz para bons ouvintes  
Que pra distrito ter emancipação  
Tem que ter dez mil população  
Pela emancipação de galante  
Pra que ele possa prosperar  
Tenha um futuro gigante  
Podendo assim melhorar  
E quando galante liberto for  
Que seja um lugar de paz e amor.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao final deste trabalho posso afirmar que ele foi de grande importância, não apenas por possibilitar a conclusão de mais uma etapa da minha formação, mas principalmente pelo aprendizado por ele deixado.

É comum a realização de estudos pelas diversas áreas da ciência humana, entre elas a história, acerca das grandes cidades, dando a entender que apenas elas são fontes de pesquisas e que as pequenas cidades têm a nos revelar. Esse trabalho sobre o distrito, assim como diversos outros produzidos sobre os pequenos municípios vem mostrar o contrário.

O Distrito de Galante, ao contrário do que muitos imaginam, não é um simples reflexo da cidade de Campina Grande e onde as pessoas imitam o modo de vida dos campinenses, nem tão pouco uma vila rural afastada da cidade e que só ganha vida no mês de julho com as comemorações juninas. Galante tem uma história que vale a pena ser contada.

Se para a maioria das cidades da Paraíba, como foi o exemplo de Campina Grande, o trem de ferro representou a modernidade e a civilização, sendo recebido com grande alegria e espanto por parte da população, em Galante isto foi diminuindo aos pouquíssimos moradores de um lugar que iria surgir e crescer a partir da passagem e da construção da estação e que dão origem às primeiras construções que formaram o povoado.

Perceber a importância e a correlação que o trem teve e tem com o distrito, indubitavelmente passa por perceber as transformações socioeconômicas advindas de tal meio de transporte, dentro deste cenário vimos à história do trem desde a sua origem na Inglaterra até a sua instalação no Brasil e no Nordeste brasileiro e os frutos que esta máquina produziu por onde passou e ficou na história daqueles que foram transpassados por esta história Galante.

Ao término dessa pesquisa uma afirmação que eu posso fazer sem medo de errar e que esse estudo de forma alguma esgota as possibilidades de estudo acerca das mudanças ocorridas no distrito. Pelo contrário, ainda há muito a ser pesquisado. Além disso, as conclusões históricas nunca são definitivas, pois o historiador trabalha para o seu tempo e não para a eternidade.

## **ABSTRACT**

This study aims to analyze the changes in the urban core and the arrival of Aranha. Called the modern signs that gradually came to the community and turned in the district today is, in a period from 1907 to 2015, it was initially made a history of the emergence of the train to their arrival in Brazil, then we analyze how the rise to Galante district is connected with the arrival of the train in 1907 leading to its information as na urban core, in a third step we pause to analyze the arrival oh the modern symbols in Galante and contributed to the evolution of the district coming up to the June festivities and now the new train forró has been intertwined with the history of Galante district who already have all the legal conditions for the emancipation.  
Campina Grande

Key Words = History of train, District Galante, Modernities

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Elpidio de. Historia de Campina Grande. Edições da Livraria Pedrosa:1962.
- ARANHA, Gervácio Batista. Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicos (1880-1925), Campina Grande: EDUFPG, 2006.
- \_\_\_\_\_, 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
- ALENCAR, Francisco et al. História da sociedade brasileira 2º grau. 2º. Ed. Rio de Janeiro, p. 1985.
- HOBBSBORN Eric J. A era das revoluções: Europa 1789-1848. 3ª Ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra 1981.
- MENEZES FILHO, Rosalvo (coordenanças). Diagnóstico Sócio-Econômico e uma visão estrutural. Vol. I, II, III. Campina Grande, Galante 2008.
- NASCIMENTO, Regina Coelli Gomes. Campina Grande: cenário de sedução. In. DANTAS Eugênia e BURITTY; Ranilson (org.) Cidade e Região: múltiplas histórias. João Pessoa: ideia 2005.
- MELO, Martinho Ramalho de. O Trem de Alagoa Grande: nos trilhos da Great Western. João Pessoa. Idéia, 2005. 93 p.
- OLIVEIRA, Maria José Silva/ RODRIGUES, José Edmilson (org). Memórias da Modernidade Campinense: 100 anos do trem. Campina Grande: editora agenda, 2007.

## FONTES

### Fontes Escritas

Documento intitulado Fundação de Galante, escrito por Laura Menezes Amorim no dia 13 de setembro de 1983.

Conjunto de poesias intitulado A História de Galante em verso, elaborado por José Welitom Gomes Menezes, em janeiro de 2003.

### Fontes Oraís

Depoimento: Rosalvo de Correia Menezes.

Depoimento concedido a Mieb Oliveira de Araújo no dia 9 de setembro de 2009.

Depoimento de Misael Gabriel Sobral 70 anos concedido ao autor em 24 de agosto de 2002.

**ANEXOS:**

Estação Álvaro Machado (Galante)

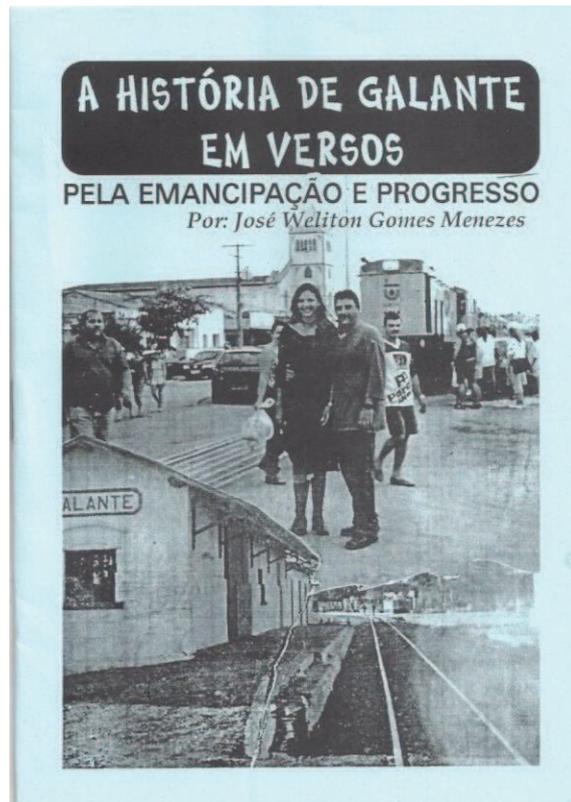


Mercado Público de Galante ( Em Arte Decor)





Igreja Nª Senhora da Conceição



Resumo do Artigo em Cordel