



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE HUMANIDADES – CAMPUS III  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
COORDENAÇÃO DO CURSO DE HISTÓRIA**

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DUAS ESTRADAS: O DESENVOLVIMENTO  
COMERCIAL E O *GLAMOUR* NO INTERIOR DA PARAÍBA**

**JÁRIO AUCIDÉSIO DA COSTA FILHO**

**GUARABIRA/PB  
ABRIL/2014**

**JÁRIO AUCIDÉSIO DA COSTA FILHO**

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DUAS ESTRADAS: O DESENVOLVIMENTO  
COMERCIAL E O *GLAMOUR* NO INTERIOR DA PARAÍBA**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC/Artigo) apresentado a Coordenação do Curso de História, da UEPB, Campus de Guarabira, em cumprimento ao requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em História, sob a orientação do Prof. Dr. Waldeci Ferreira Chagas.

**GUARABIRA/PB  
ABRIL/2014**

C834e

Costa Filho, Jário Aucidésio da

A estação ferroviária de duas estradas: o desenvolvimento comercial e glamour no interior da Paraíba / Jário Aucidésio da Costa Filho. – Guarabira: UEPB, 2013.

25 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História)  
Universidade Estadual da Paraíba.

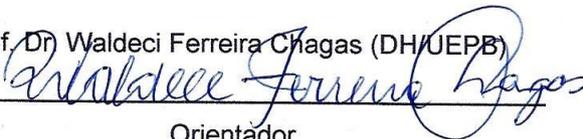
Orientação Prof. Dr. Waldeci Ferreira Chagas.

1. História da Paraíba. 2. Estação ferroviária 3. Memória.  
I. Título.

22. ed. CDD 981.33

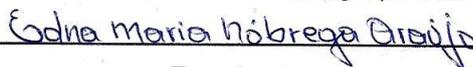
**BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Waldeci Ferreira Chagas (DH/UEPB)



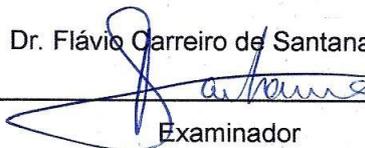
Orientador

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Edna Maria Nobrega (DH/UEPB)



Examinadora

Prof. Dr. Flávio Carreiro de Santana (UEPB/PB)



Examinador

## SUMÁRIO

Resumo.....	06
Introdução.....	7/8
A instalação da ferrovia em Duas Estradas e seus benefícios.....	9/20
A Estação Ferroviária nos dias atuais.....	21/22
Considerações Finais.....	23
Referências.....	24/25
Anexos.....	26/27/28

## LISTA DE IMAGENS

Foto 1: Localização do município de Duas Estradas no mapa da Paraíba.....	12
Foto 2: Linha Norte –1950.....	13
Foto 3: A estação em 1985; aparentemente estão sendo retiradas as linhas de desvios da estação.....	14
Foto 4: Vista dos trilhos e da Igreja Matriz de Duas Estradas.....	15
Foto 5: Foto atual do casarão da família Costa, fundadora de Duas Estradas.....	16
Foto6: Loja de tecidos Imperatriz de propriedade do Sr. Antônio Costa Neto.....	17
Foto 7: Armazém da Estação Ferroviária de Duas estradas.....	19
Foto 8: A Estação em dias atuais.....	22

## **RESUMO**

Neste trabalho analisamos a implementação da ferrovia em Duas Estradas-PB e atentamos para o desenvolvimento dessa cidade nos aspectos econômicos, sociais, culturais e demográficos, uma vez que com esse serviço essa cidade passou a ser um atrativo para a população da região. Privilegiamos o período de apogeu pelo qual Duas Estradas passou, as mudanças na vida cotidiana e a decadência da ferrovia, assim como o abandono do patrimônio. Para realização do trabalho recorreremos às fontes bibliográficas, a exemplo de obras publicadas e outras divulgadas na internet, assim como a memória de idosos residentes na cidade. Ao longo da pesquisa discutimos a estação ferroviária como patrimônio relevante a compreensão da história da cidade. Logo, o seu abandono representa o descaso com a história.

**Palavras-Chave:** cidade, estação ferroviária, memória, história.

## INTRODUÇÃO

Este artigo tem como **objetivo** tratar do período em que foi instalada a estação ferroviária na cidade de Duas Estradas no início do século XX e a transformação social e econômica que este serviço trouxe não somente para essa cidade, mas para toda a região do agreste paraibano em especial os municípios de Serra da Raiz, Lagoa de Dentro e Caiçara. Visto que na época o comércio se expandiu e o capital antes preso às propriedades rurais pode ser aplicado em toda a região. Nesse sentido, traçamos uma linha cronológica do tempo que se inicia com a implementação da ferrovia na cidade de Duas Estradas em 1904, passa pelo seu crescimento urbano e comercial e que foi gerado pela implantação da ferrovia, alcança as mudanças no cotidiano da cidade e dos seus moradores e termina com a decadência e o abandono do transporte ferroviário na região do agreste paraibano.

O prédio da **estação ferroviária** é um patrimônio que corre o risco de se extinguir e junto com ele uma fatia do legado histórico e cultural da cidade de Duas Estradas e de toda região em que está inserido. Caso não haja uma atitude por parte do poder municipal ou de algum órgão do poder público estadual e federal responsável pela preservação e conservação do patrimônio histórico existente na Paraíba, a estação ferroviária de Duas Estradas desaparecerá.

A construção da ferrovia em Duas Estradas nos remete ao período de origem, crescimento comercial e populacional dessa cidade. É, portanto, o retrato da época de expansão da malha ferroviária no nordeste brasileiro.

A **metodologia** de pesquisa adotada para compor este artigo constitui-se tanto na utilização de fontes escritas (livros, monografias), fontes virtuais (diversos sites com propósitos históricos e de preservação do patrimônio), fotografias e principalmente a utilização de fontes orais (entrevistas, depoimentos com moradores da cidade de Duas Estradas, que viveram a época da estação ferroviária). De posse do corpus documental trazemos à tona a importância da estação ferroviária e os inúmeros benefícios que dela partiu e se refletiram na sociedade de Duas Estradas e do interior paraibano; que na época engatinhava em passos lentos.

Devido à instalação da ferrovia, Duas Estradas pode se erguer e caminhar com passos firmes rumo a um progresso que hoje é lembrado com intensa nostalgia pelos que viveram e desfrutaram daqueles anos em que a estação estava a funcionar. A estação Ferroviária e toda a revolução que ela proporcionou a cidade de Duas Estradas na primeira metade do século XX hoje pertencem a memória coletiva, ou seja, estão no imaginário popular que nos vem à tona quando observamos o prédio abandonado da estação e a malha ferroviária que cruza toda a cidade. Castigada pelo abandono, ao longo dos tempos a estação ferroviária de Duas Estradas não fora vista pelos gestores municipais como importante para a história dessa cidade e de seus moradores, visto que a maioria nunca lhe deu importância alguma.

A memória é a porta de entrada para nos remeter a uma determinada época, para um determinado fato ou acontecimento seja ele coletivo ou individual. Através da preservação da memória, os moradores de um determinado local podem ter contato com suas origens enquanto sociedade, por isso a importância de cada objeto ou monumento à sua volta que lhe transmita essa ligação com o certo período. Quando não preservarmos a memória, corremos o risco de perder o chão sob os nossos pés, de perdemos o sentido da vida, pois a vida é regada de reminiscências que fazem com que as coisas encontrem seu sentido.

Toda sociedade só se constitui evoluída quando consegue conhecer e preservar a sua história. Uma sociedade que não valoriza o seu patrimônio histórico é uma sociedade sem memória. O patrimônio histórico pode ser definido como um bem material, natural ou imóvel, que possui significado e importância artística, cultural, religiosa, documental ou estética para uma determinada sociedade. Os patrimônios históricos de que dispomos foram construídos ou produzidos pelas sociedades passadas, por isso representam uma importante fonte de pesquisa e preservação cultural. Assim como nos possibilitam entender as sociedades de outrora e as relações que elas estabeleceram. Vemos em todo o mundo a crescente necessidade de preservação através de leis de proteção e restaurações, que possibilitam a manutenção das características originais de tudo àquilo que foi construído ao longo de muitas e muitas gerações (BRAGA, 2011).

## **A INSTALAÇÃO DA FERROVIA EM DUAS ESTRADAS E SEUS BENEFÍCIOS**

Conforme nos ensina a historiografia, a análise dos estudos de determinado tema é salutar à compreensão da produção do conhecimento histórico. Por isso, neste tópico, propomo-nos a analisar de forma breve alguns trabalhos que tem a ferrovia como tema e depois nos atemos ao período da instalação da rede ferroviária em Duas Estradas e os benefícios que ela trouxe para essa cidade e as circunvizinhas.

Refletir a história local, no momento atual das produções e discussões historiográficas, nos remete necessariamente a uma interseção com a micro-história, aqui abordada através da análise do cotidiano de uma cidade do interior da Paraíba. Nesta perspectiva pretende-se construir narrativas que tem ocupação de descrever a realidade do comportamento humano como um todo. Podemos considerar a abordagem sob o recorte da história local um campo privilegiado de investigação para os diversos níveis em que se trançam e constituem as relações de poder entre indivíduos, grupos e instituições. Campo privilegiado para a análise dos imbricados processos de sedimentação das identidades sociais e culturais de determinada localidade (REZNIK,2011).

O discurso de que a chegada da modernidade trouxe benefícios e mudanças no cotidiano de algumas cidades e regiões está estritamente ligada em parte à implantação das ferrovias em finais do século XIX e início do século XX. O trem traz o progresso e promove a expansão do capitalismo por onde passa, resultando em mudanças nas regiões que passam da condição rural ao surgimento de cidades com uma dinâmica atividade econômica.<sup>1</sup>

Em seu artigo “O trem e a cidade: o discurso do progresso em Ipu (1890-1930)”, (F. FILHO & SILVEIRA, 2008) enfatizam a chegada do progresso na pequena cidade de Ipu (estado do Ceará) através da instalação da ferrovia. Estes pesquisadores enfatizam que a ferrovia contribuiu para transformar a

---

<sup>1</sup> A ferrovia não apenas faz surgir novos núcleos de povoamento, mas também novas ruas, novos traçados, novos bairros. Muitas cidades no Brasil surgiram em torno de estações ferroviárias e não só cresceram em espaço físico, mas também, fundamentalmente, em desenvolvimento econômico e social.

cidade em um polo de atração de toda a produção econômica das regiões circunvizinhas a Ipu.

(...) entender como a ferrovia foi importante para algumas transformações significativas no âmbito local e para as pessoas que nela viviam. Transformações de ordem, sobretudo socioeconômicas e culturais. Para parte da população, em especial para sua elite política e econômica, o progresso e a modernidade chegaram ao município dentro daquele espírito da “inserção compulsória do Brasil na *Belle Époque*”. No plano simbólico e das representações sociais era essa a “realidade” (F. FILHO & SILVEIRA, 2008:32)

A ideia do progresso tão evidenciada no artigo se baseia na mentalidade da elite local e dos agentes do poder público da época. Para os detentores do poder local a cidade estava “civilizando-se”, “modernizando-se” através da chegada do trem.

Segundo estes autores, a ferrovia significou na época o grande símbolo do progresso e isso esteve claro nas grandes mudanças e transformações que este serviço trouxe as diversas esferas do cotidiano dos Ipuenses. De 1894 até 1930 houve uma grande transformação urbana, socioeconômica e cultural em Ipu devido a chegada da ferrovia. Esse período foi o início de uma fase de expansão comercial e também urbana, visto que surgiram na cidade novos bairros, novas ruas foram abertas e outros traçados urbanos projetados, o eixo central da cidade se deslocou da igreja do velho povoado para os arredores da Estação Ferroviária. Para os cidadãos de Ipu a ferrovia se traduzia na materialização do progresso local e com o progresso, as possibilidades de se conseguir trabalho aumentaram. Enfim, o capitalismo estava chegando aos “sertões” do Ceará, conforme enunciado no trecho abaixo:

(...) a ferrovia passou a representar não só o progresso, mas também trabalho, um dos fatores de produção, na visão marxista (...) pode-se imaginar o fascínio da população local com a chegada dos trilhos. Seu *sibilo* deve ter enchido de orgulho e esperança a aristocracia rural e os comerciantes, visto que, certamente, representava a possibilidade de novos e grandes negócios. A chegada da ferrovia e do telégrafo que a acompanhava, foi vistos pela elite local como o início do progresso da cidade. “Progresso” que traz

trabalho. O progresso que traz o trabalho e o trabalho que traz o progresso. (Ibdem, 2008:35)

A chegada do progresso através da ferrovia não fez com que muitas cidades perdessem seu aspecto rural, mesmo que o cotidiano e o crescimento urbano e comercial fossem evidentes, muitas cidades continuavam com sua economia baseada na produção agrícola como era o caso de Duas Estradas, que tinha como forte a exportação de algodão. E esse fato também se evidencia em outros lugares, como na cidade de Jacobina, localizada no estado da Bahia, como vamos ver no artigo “O episódio ferroviário e o desenvolvimento da cidade de Jacobina (1920-1945)”.

Jacobina apesar dos anseios de progresso e riqueza para a região, por parte das elites locais, continuava sendo uma cidade rural, onde a base da economia estava na produção agrícola, sendo na década de 1930, os produtos de maior comercialização na região, a mamona e o algodão. (SILVA, 2007: 04)

Ainda em seu artigo, SILVA vai mostrar como o cotidiano de uma cidade muda com a chegada do trem, bastava-se soar o apito da locomotiva para que a cidade já ficasse em polvorosa, inaugurando uma nova forma de se lidar com o tempo. Onde a chegada do trem sinalizada pelo seu apito fazia com que nos determinados períodos em que o trem adentrava a cidade, houvesse toda uma mudança no cotidiano envolvendo pessoas das mais diversas camadas sociais.

A instalação da linha férrea modificou o cotidiano dos moradores da cidade de Jacobina, com a agitação da chegada e saída dos trens. O tempo passou a ser regido de acordo com o apito dos trens. o cotidiano de uma pacata cidade do interior foi modificado pela buzina do trem, inaugurando novas maneiras de se lidar com o tempo e impondo-lhe um novo ritmo. Era só o trem apontar nas serras de Jacobina, que o povo se agitava e alvoroçava, marcando os horários cotidianos da população. (Ibdem, 2007:8)

No artigo de SILVA referente a chegada do trem na cidade de Jacobina, nota-se um sentimento de saudosismo daquele tempo em que existia o trem para trazer animação para a cidade. Ao se referir ao alvoroço e agitação

do povo jacobinense quando o trem apita, o autor está também fazendo referência às mudanças e rebuliço, que o mesmo trazia para a cidade e sua população, nos aspectos econômicos e sociais. Esse saudosismo também se evidencia nas pessoas que viveram o período ferroviário na cidade de Duas Estradas, onde em seus relatos podemos ver uma inquietação misturada com o sentimento de nostalgia quando as mesmas falam sobre o tempo em que o trem circulava na cidade.

Localizada na microrregião de Guarabira-PB, Duas Estradas no início do século XX foi um importante ponto para o progresso via os transportes ferroviário.

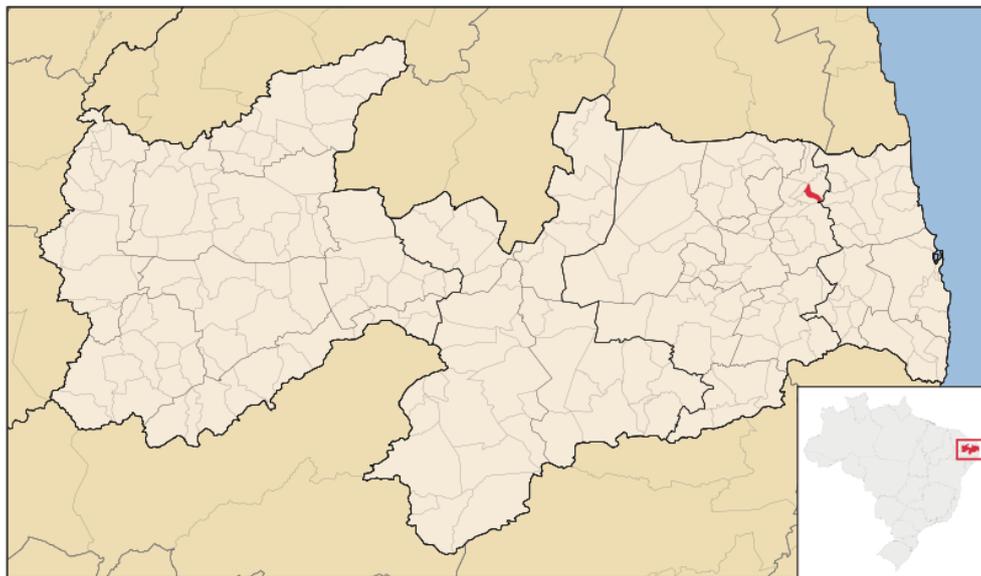


Foto 1: Localização do município de Duas estradas no mapa da Paraíba  
Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Duas\\_estradas](http://pt.wikipedia.org/wiki/Duas_estradas)

No ano de 1904 foi inaugurada pela companhia Great Western do Brasil a estação ferroviária da cidade de Duas Estradas num terreno cedido pela família Costa. Esta família tem sua história ligada às origens da cidade, visto que os Costa são considerados os pioneiros, ou seja, os fundadores da cidade de Duas Estradas.

Logo, a estação ferroviária foi um marco para a cidade de Duas Estradas, pois enfatizou e impulsionou a economia local, visto que possibilitou a entrada e saída de produtos agrícolas e de outros gêneros. O trecho

ferroviário que passava por Duas Estradas ligava à cidade de Guarabira a Nova Cruz, no Rio Grande do Norte. O intuito maior era fazer a ligação entre os estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte.

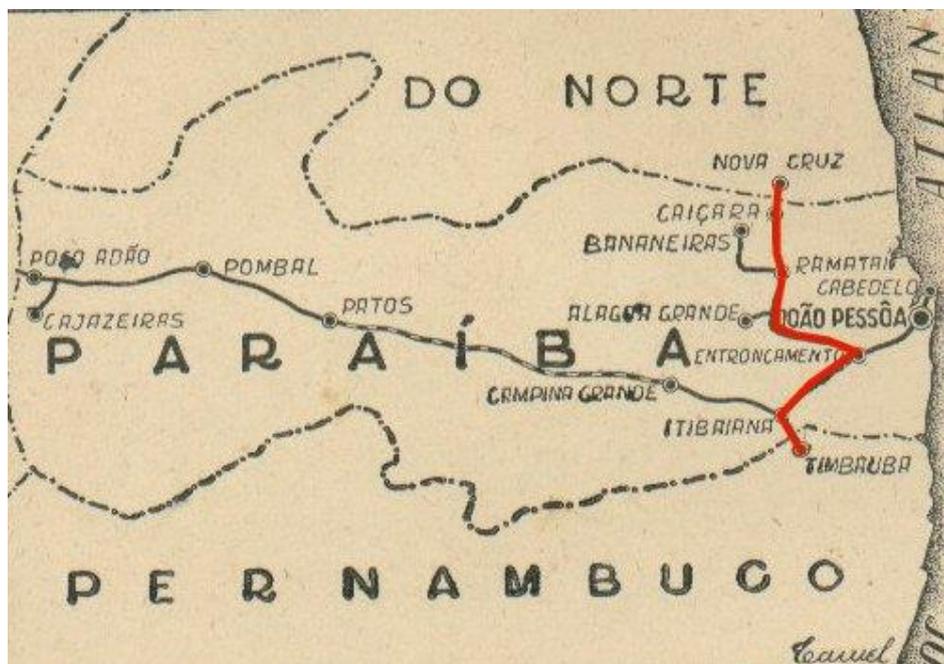


Foto 2: Linha Norte – 1950

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/duasestradas.htm>

Inicialmente o local onde a estação ferroviária iria ser construída pertencia à cidade de Serra da Raiz, mas precisamente nas terras da Fazenda Tatu de propriedade do Senhor Pedro Madruga, contudo após um acordo entre a Companhia Ferroviária Great Western e a família Costa foram exigidas pelo líder dessa família que a estação ferroviária fosse construída em suas propriedades, visto que o maior trecho da linha ferroviária iria passar pelas terras da família Costa. Isso os colocaria numa posição de destaque e também lhes trariam muitos benefícios, principalmente no que diz respeito às atividades econômicas.

Caso a companhia ferroviária não aceitasse a exigência, a família Costa iria cobrar uma quantia exorbitante pela venda das terras, o que dificultaria os planos de instalação da ferrovia na região. Evidenciamos essa questão na entrevista cedida pelo antigo morador o Senhor Manuel Frutuoso Neto, homem que há muito pesquisa sobre a história de Duas Estradas.

{...} essa passagem do trem pelas propriedades uns donos de terra aceitavam, outros não. Uns faziam questão de ceder a

terra, outros faziam questão de receber o dinheiro pela passagem, pela ocupação da estrada e às vezes causou algumas polêmicas por aí a fora principalmente com a família Costa. A família Costa era uma família muito interesseira e gostava de brigar, fazia questão por tudo e chegaram a impor essa passagem pelas propriedades deles e a maior parte do município era da propriedade deles, dos Costa. Mas chegou um acordo e essa estação não era para ser aqui em Duas Estradas, essa estação era pra ser na fazenda Tatu que nesse tempo pertencia (...) a Serra da Raiz. De maneira que eles cederam a terra em troca (...) nós só cedemos a terra se esta estação for construída aqui, na nossa terra (dos Costa). Então a companhia concordou e tirou de lá (fazenda Tatu) e construiu aqui por que os Costa iam cobrar caro, iam fazer confusão e o trabalho ia demorar então resolveram (a companhia) atender em troca disso.<sup>2</sup>

Resolvido o impasse sobre o lugar onde seria construída a estação ferroviária e após a conclusão da mesma, chegara a hora dos trens percorrerem o então novo território.



Foto 3: A estação em 1985; aparentemente estão sendo retiradas as linhas de desvios da estação.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/duasestradas.htm>

Os trens que passavam pela estação de Duas Estradas vinham sempre do Recife e iam à Natal e vice-versa; eram trens cargueiros que conduziam diversos produtos e provisões, dentre os mais comuns e corriqueiros destaca-se o cimento, sal de maçal, milho, algodão, arroz, feijão,

---

<sup>2</sup> Entrevista concedida em 13/12/2012

charque, bacalhau em barricas de madeira e tantos outros que embarcavam e desembarcavam em cada estação ferroviária.

Foi nesse período nos primeiros anos do século XX que a família Costa começou a produzir algodão em suas terras, algo que já tinham em mente há algum tempo. Logo o algodão se tornou o principal produto agrícola do município e principal fonte de renda para a pequena cidade que ainda vivia de modo rural.

Com o advento da ferrovia passaram a exportar esse produto para as capitais como João Pessoa, Recife e Natal. A máquina de beneficiamento de algodão ficava localizada no terreno próximo onde hoje se encontra a Igreja Sagrado Coração de Jesus, e no seu entorno começaram a ser construídas habitações tanto das pessoas que trabalhavam no beneficiamento de algodão quanto de outras que se instalaram na cidade devido às facilidades e vantagens que a ferrovia trouxe para a região.

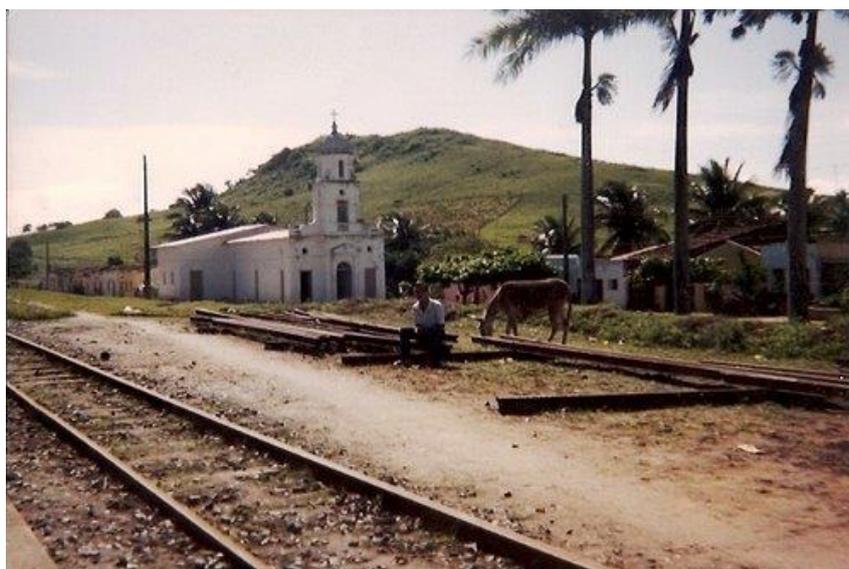


Foto 4: Vista dos trilhos e da Igreja Matriz de Duas Estradas  
Fonte: <http://www.cidade-brasil.com.br/municipio-duas-estradas.html>

Esse período que nos remete a primeira metade do século XX foi de grande importância para a expansão comercial e populacional da cidade, visto que houve um relativo crescimento no que diz respeito à abertura de novas casas destinadas a comercialização de produtos e a fixação de novos habitantes que vinham tanto da zona rural quanto de outras cidades para

usufruir dos benefícios trazidos pela ferrovia. Ainda nas palavras do Senhor Manuel Frutuoso Neto:

{...} essa ferrovia foi tudo para o movimento daqui e através dessa ferrovia criou-se aqui uma feira e a feira daqui era ótima, uma boa feira... Só podia ser melhor a feira de Guarabira; não tinha Jacaraú, não tinha Lagoa de Dentro, não tinha Serra da Raiz, não tinha feira nesses lugares e se existia em Jacaraú era uma feirinha, mas aqui era o centro mesmo, vinha muita gente de Nova Cruz quando esse trem chegava aqui descia gente (...) a firma de Rosil Costa (um armazém de estiva) que no tempo era a mais suficiente e comprava muito em João Pessoa, Recife, Natal e distribuía aqui, em Lagoa de Dentro, em Caiçara, Serra da Raiz... em redor aqui era a melhor...<sup>3</sup>

A primeira metade do século XX marcou o apogeu tanto da cidade de Duas Estradas no que diz respeito ao comércio e ao número de habitações construídas quanto da própria família Costa, e isso se evidencia nos casarões construídos na época pela referida família. Os casarões eram constituídos de grandiosos espaços físicos e riquíssimas arquiteturas que nos remetem a uma época de *glamour* trazida pela ferrovia a Duas Estradas. Os casarões e o estilo arquitetônico em que foram construídos também evidenciam o poder político e econômico que a família Costa gozava na época.



Foto 5: Foto atual do casarão da família Costa, fundadora de Duas Estradas.  
Fonte: <http://martinhoalves.blogspot.com.br/2010/06/o-tumulo-solitario-nas-cidades.html>

---

<sup>3</sup> Entrevista concedida em 13/12/2012

Além dos trens de carga, havia também os trens de passageiros, com restaurante e vagões de duas classes: a 1ª classe, com passagens caras e poltronas acolchoadas eram destinadas as pessoas de melhores condições economicas, e a 2ª classe: era o local onde viajavam os indivíduos mais humildes. Nesse espaços bancos eram de madeiras e ficavam nos últimos vagões do comboio.

A passagem do trem pela cidade de Duas Estradas fora algo aguardado pelos cidadãos que habitavam a região e se constituia de um grande acontecimento importante, como bem nos relata Lima (2005: 23):

A passagem dos trens pela cidade era motivo de festa e expectativa para a juventude local. As mocinhas se arrumavam e iam para a estação ferroviária flertar com os rapazes do trem, algumas até arrumaram casamento; a cidade se movimentava com a saída e a chegada dos passageiros. Quando os trens paravam na estação apareciam sempre meninos vendendo tapioca, amendoim, roletes de cana-de-açúcar, cocada, bolinhos de goma (raiva) e água em quartinhas de barro.

A própria feira municipal localizada bem em frente a estação ferroviária, assim como a rua principal com todo os tipos de comércios eram sempre abastecidos com a chegada dos produtos que vinham transportados no trem. O comércio era constituído por padarias, mercearias, lojas de tecidos, armazém de estivas e tantos outros que começavam a aparecer devido a 'dádiva' da estação ferroviária.

As elites atentas à moda e aos novos modos de viver da capital, tidos como "civilizados" e "modernos", ditavam as novas formas de vestir, de calçar, de se divertir e comportar, que iam sendo incorporados pela população de Duas Estradas. Chapéus, gravatas, paletós e novos artigos de luxo passam a fazer parte do vestuário da população,



Foto6:Loja de tecidos Imperatriz de propriedade do Sr. Antônio Costa Neto  
Fonte:<http://duasestradas-pb.blogspot.com/2011/07/fotos-antigas-loja-de-tecidos.html>

Na segunda metade do século XX com o surgimento das rodovias e o aparecimento de alguns veículos rodoviários na região passou a ser comum na cidade os vários veículos, sobretudo, a espera da chegada do trem para assim transportar as pessoas que chegavam de trem a suas respectivas moradias na zona rural.

Em frente da (...) (estação) tinha a padaria de Zé Santino, tinha a Merceria de Sena, Seu Basto animava as novenas da noite, sua casa era repleta de flores. Seu Joca, Dão João, Zezinho, Severino, Toroca, dona Licinha, eram as pessoas populares da cidade.

(...) na estação, muitos carros a espera do trem para levar os passageiros para os sítios. (...) na hora do trem tinha um manobrador com a bandeira ou um farolete (tipo semáforo) para sinalizar na chegada do trem. A feira era em frente da estação, então antes do trem chegar era aquela animação de gente, aguardando a chegada. No São João era muito animação, fogos, fogueiras, paus-de-sebõs, corridas. (Luiz Antônio F. Coutinho para o Blog de Duas estradas)

O trem de passageiros ficou conhecido pela alcunha de “PN” (sic) e além de cumprir o seu itinerário de transportar pessoas, também trazia as novidades e notícias das grandes capitais do Brasil através de revistas e jornais que eram rapidamente adquiridas pelos moradores da região que sabiam ler, entre os periódicos se destacavam a “Revista Cruzeiro”, o jornal “O Gazeteiro” entre outras tantas publicações voltadas para a moda, futebol etc.

Outro trem que transportava os passageiros na parte da noite acabou recebendo a alcunha de “bacurau” (sic) por parte dos moradores da região.

Além do prédio da estação ferroviária, também foi construído no local um enorme armazém para que os produtos que fossem encomendados ficassem devidamente guardados e protegidos até a chegada dos comerciantes e distribuidores que haviam feito o pedido.



Foto7: Armazém da Estação Ferroviária de Duas estradas  
Fonte: <http://duasestradas-pb.blogspot.com/>

O armazém também servia para guardar as ferramentas dos trabalhadores, muitos dos trabalhadores responsáveis pela manutenção da linha e conservação dos trilhos eram da cidade de Duas Estradas. Além do trem, um trole era usado para deslocar os trabalhadores até determinado ponto da linha.

Acerca dessa questão o Senhor José de Oliveira, residente em Duas Estradas e um dos trabalhadores responsáveis pela manutenção da linha nos contou um pouco como era a rotina diária do seu trabalho ao longo da linha férrea:

{...} tinha um, chamava-se bandeira né? Botava aquela bandeira vermelha na frente por que se o trem viesse, via a bandeira e ficava buzinando e aí dava tempo da gente tirar o trole e depois do trem passar, colocava de volta e ia para o local de trabalho, agente ia trabalhar e aí tomava café embaixo

de uma árvore e voltava pra trabalhar de novo, tinha um pessoal que ficava tomando conta do almoço, na época cada um levava um pouquinho de arroz, um pouquinho de feijão, de carne e pegava no trabalho até às quatro da tarde (...) o trabalho era roçar mato, tinha foice, tinha pá, botava aqueles dormentes quando um se estragava tinha que colocar outro (...) esse era o trabalho do dia a dia...<sup>4</sup>

Na década de 1970 com o advento das rodovias e a chegada dos transportes rodoviários na região, os trens pararam de transportar passageiros no trecho que passava pela cidade de Duas Estradas porque para os habitantes da região era bem mais vantajoso viajar de ônibus ou caminhão fugindo assim daquele itinerário pré-estabelecido pelo transporte ferroviário, isso foi acontecendo gradualmente até se tornar uma realidade, os trens passaram então a transportar apenas cargas comerciais.

A companhia ferroviária responsável pelo trecho nesse período não era mais a Great Western, mas a Rede Ferroviária do Nordeste que funcionou de 1950 a 1975. Na década de 1990 sob os comandos da RFFSA (1975-1997) os trens de carga pararam de circular na região devido ao prejuízo que a companhia estava passando por estar transportando apenas o sal que vinha de Mossoró e era distribuído na região (a maioria dos produtos comerciais nessa época era transportada através de caminhões). Não demorou para que a estação ferroviária de Duas Estradas fosse desativada, finalizando assim um período em que a cidade viveu e desfrutou ao longo de quase um século através do transporte ferroviário.

---

<sup>4</sup> Entrevista concedida em 25/02/2013

## A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOS DIAS ATUAIS

A Estação Ferroviária que foi a grande responsável pelo desenvolvimento urbano e comercial da cidade de Duas Estradas e municípios circunvizinhos se encontra no presente momento em estado de abandono. Após sua desativação na década de 1990 pela RFFSA, tanto o prédio da Estação quanto o armazém que guardava os produtos destinados ao comércio foram lacrados e os trabalhos encerraram-se de vez, pois para a companhia não adiantava prosseguir com o transporte ferroviário naquela região se a própria estava tendo prejuízos.

No ano de 2006, surgiu um projeto por parte da prefeitura municipal de Duas Estradas (que na época era administrada pelo prefeito Roberto Carlos Nunes) para que houvesse a restauração do prédio da Estação Ferroviária e do armazém, o objetivo seria criar uma biblioteca ou um museu sobre a história regional na antiga estação, além de preservar o prédio. Como bem nos relata o pesquisador Manuel Frutuoso Neto, que estava envolvido diretamente com o projeto de restauração:

Eu gosto muito de livros, idealizei uma biblioteca. Então eu falei com o prefeito, “olha a minha ideia é o seguinte, a minha ideia é de uma biblioteca municipal, um passatempo para os jovens e um local de pesquisas”. Colocamos tudo isso no projeto e enviamos a proposta para os responsáveis pela ferrovia (...) a resposta deles sempre era o silêncio.<sup>5</sup>

As obras de restauração chegaram a ser iniciadas, inclusive todo o telhado da estação já tinha sido trocado e o armazém já tinha perdido sua característica de prédio abandonado. Mas pouco tempo depois do início das obras, ela teve que ser embargada por ordem federal dos donos da malha ferroviária. Não se sabe dizer se não houve um acordo entre ambas as partes, prefeitura de Duas Estradas e Linha Ferroviária e mesmo assim o prefeito decidiu fazer a restauração, ou se houve o acordo e depois os donos da malha

---

<sup>5</sup> Entrevista concedida em 13/12/2012

ferroviária voltaram atrás e proibiram a restauração, talvez alegando alguma irregularidade no projeto.



Foto 8: A Estação em dias atuais  
Fonte: JárioAucidésio da Costa Filho

O que se sabe é que o prédio da Estação Ferroviária, tão importante para a nossa história local e regional, retrato do apogeu da expansão comercial e um dos pilares para o desenvolvimento do município de Duas estradas e municípios circunvizinhos, agoniza frente a um tempo implacável e da própria depredação do homem que não reconhece ali a importância de tal patrimônio, onde o mesmo acaba servindo de refúgio para os desabrigados, de banheiro público e de depósito para todo tipo de lixo e dejetos. O que seria fonte de conhecimento histórico para as novas e futuras gerações, provavelmente constituirá em poucos anos em um monte de entulho e sobreviverá apenas nos poucos registros disponíveis e nas lembranças dos antigos moradores que presenciaram os tempos glamorosos que a cidade viveu ao som do apito do trem.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar das dificuldades em se produzir esse artigo (pouquíssimas fontes escritas foram produzidas sobre a ferrovia em Duas Estradas e poucos moradores de época ainda são residentes do determinado município e ou estão vivos), creio que o objetivo principal que sempre tive em mente desde o início do projeto foi alcançado, não o de se produzir um trabalho científico digno de todos os méritos, mas o de alertar e trazer à luz a questão do abandono da estação ferroviária e todo o legado que se esconde sob aquelas ruínas. Um legado histórico que remonta a gênese da região e envolve os aspectos sociais e culturais de uma época que pode ser considerada o alicerce do que temos hoje em Duas estradas e municípios circo vizinhos, é evidente que se não fosse a ferrovia o retrato do que constitui hoje as cidades seria muito diferente. Então fica a pergunta, se a ferrovia foi tão importante para o desenvolvimento de toda uma região, seja em termos econômicos, sociais, culturais ou demográficos, por que a mesma se encontra em estado de abandono? Por que as autoridades ou algum órgão federal não tomam as devidas medidas para que a estação ferroviária se torne um bem protegido e reconhecido com a devida importância que tem para a história local? Infelizmente sabemos que esse não é um fato isolado e em várias regiões e municípios brasileiros o destino de outras estações ferroviárias e trens são o mesmo, ou seja, o de total abandono. Como podemos recorrer à memória histórica de um local se o elo de ligação com um determinado período está ruindo?

Com o término desse artigo, espero que essas questões possam atizar o espírito de quem tiver este trabalho em mãos, e assim sendo, a chama para manter viva a memória e história local seja sempre reavivada. Não mais teremos o tempo do *glamour*, isso é lógico, mas com a devida intervenção podemos ao menos preservar algo que nos leve as nossas origens, enquanto sociedade.

## REFERÊNCIAS

BINCHI, Luiz (Coor.). **Paraíba**: enciclopédia dos municípios. João Pessoa: AB Editora. 2009.

FILHO, Antônio Vitorino F.; SILVEIRA, Edvanir Maia da. O Trem e a Cidade: o discurso do progresso em Ipu (1890-1930). In: **Revista Homem, Espaço e Tempo**. Centro de Ciências Humanas da Universidade Estadual Vale do Acaraú/UVA. Ano II, número 1, março de 2008.

LIMA, Fátima dos Santos. **Duas Estradas** – Passado e Presente, 3ª edição ampliada e atualizada. 2005. 38 p.

RODRIGUES, Janete Lins. Atlas Escolar da Paraíba. João Pessoa. Grafset, 2002.

SILVA, Fabiana Machado da. O Episódio Ferroviário e o Desenvolvimento da Cidade de Jacobina (1920-1945). In: **Anais do III Encontro Estadual de História: Poder, Cultura e Diversidade – ST 07: Diversidade e Desigualdade, Poder e Conflito Social: Leituras Dialéticas da História**.

### Fontes virtuais

ANDRADE, Martinho Alves de. **O Túmulo Solitário**. In: <http://martinhoalves.blogspot.com.br/2010/06/o-tumulo-solitario-nas-cidades.html>. Acesso em 25/04/2013.

BRAGA, Elizabeth. **Discutindo o conceito de Patrimônio Histórico**. In: <http://elizabraga.blogspot.com.br/search?q=patrim%C3%B4nio+hist%C3%B3rico>. Acesso em 09/06/2014

**Duas estradas – Paraíba – Brasil**. In: <http://duasestradas-pb.blogspot.com.br/2010/08/duas-estradas-paraiba-brasil.html>. Acesso em 22/06/2013

**Fotos Antigas (Loja de Tecidos Imperatriz)**. In: Fonte: <http://duasestradas-pb.blogspot.com/2011/07/fotos-antigas-loja-de-tecidos.html>. Acesso em 22/08/2013

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Great Western (1904-1950), Rede Ferroviária do Nordeste (1950-1975), RFFSA (1975-1997)**. In: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/duasestradas.html>. Acesso em 20/08/2013.

COUTINHO, Luiz Antônio F. **Minhas memórias sobre Duas Estradas – Parte 05.**In: <http://duasestradas-pb.blogspot.com.br/2011/02minhas-memorias-sobre-duas-estradas.html>. Acesso em 14/12/2013

**Município de Duas Estradas.** In: <http://www.cidade-brasil.com.br/municipio-duas-estradas.html>. Acesso em 15/12/2013

REZNIK, Luís. **Qual o lugar da História Local?**In: [http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/txt\\_hsg\\_artigo\\_03.pdf](http://www.historiadesaogoncalo.pro.br/txt_hsg_artigo_03.pdf). Acesso em 04/03/2014

#### Relação dos entrevistados

**José de Oliveira.** Rua Alfredo Costa, s/n. Duas Estradas – PB. 62 anos.

Entrevista realizada em 25/02/2013.

**Manuel Frutuoso Neto.** Rua do Comércio, 68, Duas Estradas – PB. 74 anos.

Entrevista realizada em 13/12/2012

# **ANEXOS**

## TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Pelo presente documento,  
eu: x José de Oliveira,

concedo entrevista ao estudante Jairo Alcidesio da Costa Filho, bem como autorizo que ele utilize parte ou a entrevista total que eu conceder na escrita do seu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) na área de História, junto a Universidade Estadual da Paraíba, Campus Guarabira. A entrevista terá fins meramente acadêmicos na escrita do trabalho sobre: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DUAS ESTRADAS: CONSERVAÇÃO E PERDA DE UM PATRIMÔNIO HISTÓRICO.

Duas Estradas, 25/02 / 2013.

x José de Oliveira

Entrevistado (a)

JAIRO ALCIDÉSIO DA COSTA FILHO

Jairo Alcidesio da Costa Filho

Entrevistador

Nome completo: JOSÉ DE OLIVEIRA

Data de Nascimento: 20/03/1952

Endereço: ALFREDO COSTA

## TERMO DE CONCESSÃO DE ENTREVISTA

Pelo Manuel Frutuoso Neto presente documento,  
eu: Manuel Frutuoso Neto,  
concedo entrevista ao estudante Jairo Alcidesio da Costa Filho, bem como autorizo que ele utilize parte ou a entrevista total que eu conceder na escrita do seu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) na área de História, junto a Universidade Estadual da Paraíba, Campus Guarabira. A entrevista terá fins meramente acadêmicos na escrita do trabalho sobre: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DUAS ESTRADAS: CONSERVAÇÃO E PERDA DE UM PATRIMÔNIO HISTÓRICO.

Duas Estradas, 13/12/2012.

Manuel Frutuoso Neto  
Entrevistado (a)

Jairo Alcidesio da Costa Filho  
Jairo Alcidesio da Costa Filho  
Entrevistador

Nome completo: MANUEL FRUTUOSO NETO  
Data de Nascimento: 05/06/1939  
Endereço: RUA DO COMÉRCIO, 68  
DUAS ESTRADAS.