

AS ESTAÇÕES DE TREM NO NORTE BRASILEIRO: REDESENHO DA PAISAGEM URBANA (1860-1930)

Gervácio Batista Aranha*

O objetivo deste trabalho é demonstrar que as estações de trem do Norte do Brasil, na transição do século XIX para o XX, provocaram novas conformações urbanas, levando a uma espécie de redesenho da paisagem circundante. Trata-se de demonstrar que elas tornaram-se espaços para onde foram convergindo, na maioria das localidades, interesses de toda ordem, em particular na esfera comercial, cuja consequência imediata foi a emergência de uma nova cartografia urbana, não mais se reconhecendo a cidade que existia antes de sua edificação. Sustento a hipótese de que, a despeito de não ter existido, na região estudada, qualquer planejamento prévio visando o surgimento de novas cidades a partir de uma estrada de ferro dada, tal como no Sul do país, não foi menor o impacto desse meio de transporte no tocante à emergência de novas conformações urbanas.

Certa postura assumida por Ademar Benévolo é digna de nota. Ele chama a atenção para o surgimento de inúmeras cidades, pelo Brasil afora, cuja origem está associada a uma estação de trem, isto é, cidades que só “começaram a existir depois de inaugurado o tráfego ferroviário”. No caso, “a estação foi célula primeira, o núcleo central, e em torno dele, e sob sua dependência, vieram se agregar os outros elementos de vida, para formarem aos poucos o arraial, a vila, a cidade, a cabeça de comarca”¹.

O autor fica na generalização, não descendo a nenhuma cidade em particular. Já Claude Levi-Strauss, ao refletir sobre o que chama de “formas mais modernas de colonização interna”, é mais explícito a respeito, relatando experiências dessa natureza no Norte do Paraná. Em esclarecedor depoimento, mostra que ao chegar ao Brasil, em 1935, estava em andamento, na mencionada região paranaense, uma política de ocupação do solo que funcionava nos seguintes termos: uma empresa inglesa, detentora da concessão de um milhão e meio de hectares, vendia pequenos lotes de terra a colonos estrangeiros, venda condicionada ao avanço da estrada ferro, a ela pertencente, no âmbito da referida área. Em 1935, por exemplo, a estrada já avançara significativamente floresta adentro: “50 quilômetros no início de 1930, 125 no fim do mesmo ano, 200 em 1932, 250 em 1936”. Avanço com pretensões urbanísticas, já que “aproximadamente de 15 em 15 quilômetros implantava-se uma estação na orla de uma zona desbastada com um quilômetro quadrado que se destinava a tornar-se uma cidade”. Por sinal uma meta alcançada com sucesso, pois

* O autor é professor de história da Universidade Federal de Campina Grande

¹Cf. Idem.

aos poucos cada área demarcada em torno dessas estações foram povoadas, emergindo, ao longo dos anos, cidades como Londrina, Nova Dantzig, Rolândia, etc.².

Sem dúvida um projeto pretensioso, marcado por uma forte carga simbólica, que se expressava na crença de que a locomotiva era o grande veículo do progresso, sem o qual não se poderia pensar na edificação de novas cidades, com tudo que elas podiam conter de *vida civilizada*, em áreas de floresta ainda virgem. Mas se a ferrovia aqui não tinha qualquer coisa de *fantasma*, conforme significado atribuído àquela construída em plena selva amazônica (a Madeira-Mamoré), que, décadas antes, se constituía enquanto uma das “caravanas ferroviárias do nada a lugar nenhum”³; ou seja, se ela cumpria minimamente com o planejado, avançando floresta adentro para fins de contribuir, em cada um dos espaços demarcados em torno de uma estação, para a construção de uma nova cidade, há a considerar que essas cidades não se constituíram exatamente conforme o desejo e as decisões de financistas e engenheiros.

Assim, se é certo que “nesses quadriláteros escavados arbitrariamente no coração da floresta, as ruas em ângulo reto são inicialmente todas iguais”(…), não é menos certo que “a vontade secreta e teimosa que se manifestava na implantação das casas, na especialização das artérias, no estilo nascente dos quarteirões, parecia tanto mais significativa quanto mais evidente era o fato de contrariar, ao mesmo tempo que prolongava, o capricho que tinha originado a iniciativa”⁴. Significa dizer, essas cidades, saídas como que das pranchetas dos engenheiros, assumiram significados não condizentes com os traçados ali esboçados. Aliás, significados totalmente imprevisíveis, que apontavam na direção oposta à uniformização inicialmente pretendida.

Também em São Paulo ocorreu algo parecido, embora sem o nível de racionalização da experiência norte-riograndense. Refiro-me ao surgimento de inúmeros povoados (depois cidades) que se originaram a partir de estações de trem construídas ao longo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Definida como “estrada de penetração”, sua construção teve início em 1905, na cidade de Bauru, para ser concluída em 1914, quando de sua chegada a Porto Esperança, no Mato Grosso (parte sul). Só em território paulista, por exemplo, nada menos que dez povoados surgiram no curto espaço de tempo em que a ferrovia foi construída⁵.

Conforme vemos em Nilson Ghirardello, citado acima, havia inúmeros interesses em jogo em torno das novas “estações-povoado”. Para começar, há que chamar a atenção para o empenho da companhia ferroviária em questão na “transformação rápida de estações em núcleos urbanos”, empenho explicado, dentre outros fatores, pelo fato de que tanto esses núcleos urbanos transformar-

²Cf. LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes trópicos*. Lisboa: Edições 70, S/D. p. 109.

³Cf. HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 198.

⁴Cf. LÉVI-STRAUSS, Claude. Op. Cit., pp. 110-111 e 113.

⁵ Cf. GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2002, p. 12.

se-iam em polos de escoamento da produção agrícola, com destaque para o café, quanto garantiriam a preservação do seu patrimônio, constantemente ameaçado pelos índios caingangues que, vítimas da dizimação e da ocupação de suas terras, atacavam os trilhos estações e armazéns que iam sendo edificadas⁶.

Também há que chamar a atenção para o interesse dos grandes proprietários rurais, para quem “a formação de povoados significava a valorização das áreas apossadas, espaço social para o exercício do mando coronelista e, sobretudo, a viabilização de parcelamentos rurais”⁷. É que, com as novas “estações-povoado”, os latifúndios ao redor foram transformados em negócios altamente rentáveis, cujos proprietários, durante os anos iniciais de construção da ferrovia, ao invés de destinar essas terras à produção agrícola, preferiam subdividi-las em fazendas e sítios para fins meramente especulativos⁸.

Relativamente à região em estudo, parece não ter existido qualquer experiência nos moldes da ocupação do Norte do Paraná ou nos moldes do Noroeste paulista, em que cidades e mais cidades surgiram da noite para o dia e cuja origem estava associada a uma estação de trem. Entretanto, há casos, na região estudada, de pequenas povoações, mais rurais que urbanas, que cresceram rapidamente com a chegada do trem de ferro, tornando-se, em poucos anos, cidades reconhecidamente prósperas.

O fato é que as estações de trem provocaram, na maioria das localidades, a intensificação da vida no sentido mais amplo do termo. É que elas tornaram-se, em cada localidade, espécies de portas abertas para o mundo. Com isto, novas atividades econômicas ou de serviços foram sendo incrementadas em torno delas, com a conseqüente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros, foram algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade.

Na construção de certa ferrovia inglesa, ligando o subúrbio ao centro de Londres, certas imagens literárias contidas em Charles Dickens, mais precisamente no “*Dombey and San*”, dão o que falar: “o primeiro choque de um grande terremoto tinha, justamente nessa época, rasgado todo o bairro, até o centro. Havia sinais de sua trajetória por toda parte. Casas estavam sendo derrubadas; ruas interrompidas; buracos e valas profundas escavadas no chão; enormes montes de terra e lama acumulados; prédios abalados, trêmulos, apoiados em grandes vigas de madeira”⁹. Como se ver, trata-se de uma imagem que transmite a idéia de caos, como se toda uma parte da cidade tivesse simplesmente ficado de pernas para o ar quando da instalação dos trilhos.

⁶ Cf. Idem, pp. 12-13.

⁷ Cf. Idem, p. 13.

⁸ Cf. Idem.

⁹ Citado em WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, pp. 224-225.

E, no entanto, passada a “confusão geral”, parece ter valido a pena, aos habitantes das áreas atingidas por aquele “grande terremoto”, submeter-se, durante algum tempo, aos transtornos descritos. Com a ferrovia, toda aquela área teria ficado irreconhecível, haja vista ter sido marcada por radical transformação. Dentre outras coisas, porque até “o lamentável terreno baldio, onde antigamente o lixo era despejado, foi engolido e desapareceu; e em lugar daquela sujeira, viam-se fileiras de armazéns, cheios de produtos nobres e mercadorias dispendiosas”. E tome a cidade a crescer no compasso da locomotiva: “os esqueletos de casas e inícios de novas avenidas haviam brotado ao longo da ferrovia, com a velocidade do vapor e disparavam em direção ao campo, num trem monstruoso”¹⁰.

Eram visíveis as mudanças provocadas pelo novo meio de transporte. Acompanhemos a narrativa: “quanto ao bairro que de início relutara em aceitar a ferrovia, ele (...) agora gabava-se daquela sua parenta próspera e poderosa. Havia (...) periódicos ferroviários nos jornaleiros. Havia hotéis, escritórios, pensões ferroviárias; plantas, mapas, vistas, papéis de embrulho, garrafas, caixas de sanduíches e tabelas de horário da ferrovia; pontos de carruagem de aluguel perto da estação ferroviária; ônibus, ruas e prédios para servir a estação ferroviária; freqüentadores e parasitas da ferrovia, bem como bajuladores de todos os tipos”¹¹.

O impacto provocado pela ferrovia, tal como a que acabamos de ver relativamente à Londres de Dickens, teria sido percebida em diferentes lugares e em diferentes momentos pelo mundo afora, não sendo poucas as imagens ou relatos produzidos a respeito, conforme os que passo a demonstrar relativamente à região em estudo.

Em certa vila baiana dos anos 1860, por exemplo, teria sido tal o impacto provocado pelo trem de ferro, isto de acordo com certo relato produzido duas décadas depois, que a maioria de seus habitantes migrou para as proximidades da estação, construída a uma distância de três quilômetros dali, edificando, em torno desta última, uma nova povoação, deixando pois o antigo núcleo habitacional praticamente abandonado. Os comerciantes, por exemplo, não só mudaram suas lojas para a nova praça de comércio, como também suas residências, alguns deixando para trás “bons sobrados” e “magníficos sítios”. Ergueu-se em pouco tempo uma nova cidade, “que rapidamente floresceu e transformou-se na grande cidade de Alagoinhas, anualmente prosperando, tanto em edificação como em população (...)”. Enquanto isso, a antiga vila, “Alagoinhas Velha”, achava-se, no momento em que o relato foi produzido (1888), “injustamente quase desabitada”¹².

Décadas depois, no sertão de Pernambuco, teria ocorrido algo parecido com Lagoa de Baixo. É que “a cidade transformara-se por encanto, depois da chegada do trem de ferro, em 1933”.

¹⁰Citado em Willians, Raymond. Idem. 225.

¹¹Citado em WILLIANS, Raymond. Idem.

¹²Cf. AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições e práticas da província da Bahia*. 2.^a ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979. pp. 93-94 (A primeira edição é de 1888).

Ocorre que a chegada do trem de ferro, teria provocado, também nesse caso, a construção de ruas e ruas formando a “cidade nova”, sendo visível o contraste com a “rua velha” ou “antiga urbe”. Só que, ao contrário do exemplo baiano, os antigos moradores, “na maioria filhos da terra”, não arredaram pé do lugar, olhando “para os estranhos, chegados há pouco, como se fossem inimigos à vista”. Até porque, “aquilo era uma casa de maribondos. Ninguém com ela mexesse! Falar, por exemplo, na mudança da feira para a ‘cidade nova’, seria provocar um grito de guerra”¹³.

A rigor, não existiu duas Lagoas de Baixo. Existiu, isto sim, uma cidade que se transformou radicalmente com a chegada do trem de ferro, cujas novas artérias, construídas nas proximidades da estação, com seu movimento característico, sugerem a idéia de que ali foi erguida uma nova cidade, em contraposição ao antigo perímetro urbano, que se manteve com a fisionomia já conhecida de todos.

João Duarte Filho, em obra lançada nos anos 1930, lança mão de inúmeros exemplos de cidades que se transformaram quando passaram a contar com o seu “centro da vida”. Dentre esses exemplos, lá está Lagoa de Baixo, no sertão de Pernambuco. O que se viu ali, com a chegada do trem de ferro, é uma cidade que nasceu “de um dia para o outro”. Eis os motivos: “centenas de casas com as paredes ainda nuas e o arcabouço nu dos telhados desafiando os céus; ruas novas que abriam em todas as direções; bolandeiras para descarregar algodão, fábricas, casas de comércio e uma população adventícia de centenas de pessoas pescadas pela linha com a promessa da civilização que chegava. E Alagoas de Baixo em dois anos triplicou ou quadruplicou a sua vida pelo efeito da linha de ferro”¹⁴.

Decantação à parte, conquanto o autor parece transmitir ao leitor a idéia de que o trem de ferro era dotado de uma força “milagrosa”, o exemplo é pertinente porque possibilita filtrar a idéia de que uma povoação, vila ou cidade não ficavam incólumes à chegada do novo meio de transporte, cujas vidas cotidianas mudavam significativamente, seja porque adquiriam outro ritmo, seja porque seus habitantes eram marcados por novas sociabilidades.

E em Campina Grande, no interior da Paraíba, um certo historiador–cronista, escrevendo nos anos 1940, sugere que a cidade sem o trem era uma coisa, com o trem era outra totalmente diferente. Isto porque, ao ser inaugurado ali em 1907, o novo transporte teria provocado o surgimento, direta ou indiretamente, de uma série de serviços antes inexistentes, a exemplo de espaços dedicados ao lazer (clubes dançantes e cinemas),¹⁵ ao comércio (armazéns de “mercadorias

¹³Cf. ALBUQUERQUE, Ulysses Lins de. *Um sertanejo e o sertão* (memórias). Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1957, pp. 224-225.

¹⁴Cf. FILHO, João Duarte. *O sertão e o centro*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1938, pp. 197-198.

¹⁵Coincidência ou não, o fato é que não se tem conhecimento de qualquer exibição cinematográfica, mesmo do tipo itinerante, antes do trem ter ali chegado. Assim, não deixa de ser sintomático constatar-se que o cinema Brasil, o primeiro da cidade, tenha sido instalado em março de 1909 (Cf. CÂMARA, Epaminondas. *Datas campinenses*. 2ª ed. – Campina Grande: Edições Caravelas, 1998, p. 82), exatamente 1 ano e 5 meses após os campinenses passarem a contar com o novo meio de transporte.

em trânsito” e de “estivas por atacado”, além de “algodão em pluma”) etc. Também devido ao trem teria surgido, igualmente, um novo bairro, o Açude Velho, o que faz supor que a área era desabitada quando da instalação dessa estação. Assim, a dilatação do comércio até o local, teria contribuído para a criação de novas artérias, levando à formação do citado bairro¹⁶.

Alguns dos exemplos acima mencionados viriam de encontro à reflexão de Ademar Benévolo sobre a importância de construir-se essa ou aquela estação de trem fora do centro da cidade, que ele teria constatado ser uma coisa corriqueira no Brasil. Com a estação fora do centro da cidade, “sua influência toda poderosa ia atraindo a construção das casas, formando-se assim o ‘bairro da estação’, orientando-se a abertura de ruas pelas necessidades da ferrovia(...)”¹⁷.

E na vila paraibana de Alagoa Nova, em 1922, tudo parecia mudado com a preparação, a partir da vizinha cidade de Alagoa Grande, do terreno onde seriam instalados os trilhos que rumavam em sua direção. Se a vila se manteve por muito tempo esquecida, como se não passasse de um verdadeiro “calcanhar de Judas”, finalmente foi lembrada e, “em boa hora, veio a estrada de penetração¹⁸. E eis que tudo (...) cheira a progresso: faltavam só escoadouro seguro para os productos locais, fácil acesso aos estranhos que julgam talvez Alagoa Nova uma meia dúzia de casas velhas, arruinadas e imprestáveis”. Com o advento da estrada de ferro, “o comércio se reanima” e “novas construções se esboçam”¹⁹.

E, no entanto, esse trecho ferroviário tornou-se um dos inúmeros ramais *fantasmas* de que se tem notícia na região. Sim, pois nenhum trem de ferro jamais chegou à cidade, embora se tenha criado toda uma expectativa a esse respeito. Se o ramal Alagoa Grande–Alagoa Nova é do tipo “que não leva a lugar nenhum”, a exemplo de certo ramal perdido na vastidão do Pantanal Matogrossense, “registro patético dessas ferrovias fantasmas que palmilham a história econômica do país (...)”²⁰, não há que negar a perspectiva aludida, embora frustrada quando se descobriu que não havia qualquer rastro do trem de ferro.

O fato é que o ramal ferroviário Alagoa Grande-Alagoa Nova jamais foi concluído. Entretanto, a simples abertura dos trabalhos, com a construção de “de túneis, cortes, aterros e pontes

¹⁶Cf. Idem. pp. 89-90 e 103-104.

¹⁷Cf. BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953, p. 441.

¹⁸Referência à Estrada de Ferro que, partindo da cidade de Alagoa Grande, no brejo paraibano, deveria atravessar Alagoa Nova, Esperança, Pocinhos, seguindo em direção ao sertão paraibano, devendo encontrar os trilhos que, vindos na direção contrária, interligariam Ceará e Paraíba. (Cf. ALMEIDA, José Américo de. *A Paraíba e seus problemas*. 3ª ed. – João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, 1987, pp. 354-355).

¹⁹Cf. Um alagoanovense. “Alagoa Nova”. In *A Imprensa – Bi – Semanário Católico*. Parahyba, 14 de junho de 1922. p. 2.

²⁰O motivo pelo qual o trem não chegou à vila de Alagoa Nova, nos anos 1920, é o mesmo pelo qual não chegou a inúmeras outras vilas ou cidades, a suspensão das **obras contra as secas** por decisão do Presidente da República (Arthur Bernardes), que tomou tal decisão baseado em relatório da comissão Rondon (Cf. carta do ex-presidente Epitácio Pessoa ao senador paraibano Octacílio de Albuquerque, publicada em dois jornais cariocas em 05 de agosto de 1923: *Gazeta de Notícias e Jornal do Comércio*. In *Anais da Câmara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, tomo 5. pp. 351 e seq. Ver ainda TRIGUEIRO, Oswaldo. *A Paraíba na Primeira República*: João Pessoa: A União Editora, 1982. p. 68).

exigiam a presença de engenheiros, técnicos especializados e médico para a prestação de assistência a numerosos operários de mão-de-obra não especializada, conhecidos por cassacos”. Com isto, o comércio local se beneficiou indiretamente com a construção da estrada: “a circulação monetária injetada na economia da vila determinava grande afluência às feiras dos domingos, havendo abundância de mercadoria exposta”²¹.

Quer dizer, a vida cotidiana local mudou substancialmente enquanto foram mantidos os trabalhos de preparação do leito da ferrovia, mesmo que distantes da vila. Com tanta gente nova aí circulando e com tanto dinheiro novo na praça, não causa admiração o entusiasmo daquele “*alagoanovense*”. Assim, se é certo que os trilhos da Great Western jamais tenham aí chegado, não é menos certo que a vila parecia estar de cara nova enquanto não vinha a frustração geral.

Para finalizar, um exemplo marcante é a cidade de Palmares, na Mata Sul de Pernambuco, que em meados do século XIX, ainda com nome de Una, era tão-somente uma pequena povoação “que vivia na dependência do engenho Trombeta”. No entanto, tudo mudou ali com o advento da estrada de ferro Recife ao São Francisco, uma vez que a povoação, crescendo em torno da recém instalada estação ferroviária (1862), tornou-se “maior do que a sede do próprio município e comarca – Água Preta”²². E a tal ponto teria sido esse crescimento que, muitos anos depois, Mário Lacerda de Melo, comparando as duas cidades, opina que Palmares, perto de Água Preta, “*é quase uma capital*”²³.

²¹Cf. SALES, José Borges. *Alagoa Nova: notícias para sua história*. Fortaleza: Editora R. Esteves Tipogresso, 1990. p. 131.

²² Apud. Idem. pp. 70-71.

²³ Cf. PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro no Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949, p. 70.