

**A PASSAGEM DO TREM PELA PARAÍBA: DAS TRAMAS POLÍTICAS AO
“RESGATE DE ALMAS”, FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX.**

JÉSSICA NAIARA SILVA
UFCG/CFP
Jessica.ufcg@gmail.com

ORIENTADOR: DR. RODRIGO CEBALLOS
UFCG
rcovruski@gmail.com.br

RESUMO

O trem ao percorrer o território paraibano conduziu consigo uma simbologia de modernização, bem como, o incentivo de capital estrangeiro que foi essencial para esse feito. Todavia, o problema dessa produção resultante de trabalho de conclusão de curso tecido na UFCG, Cajazeiras – PB reside nos argumentos presentes na historiografia elaborados para adquirir-se uma ferrovia no final do século XIX e início do XX. Desenhados por uma elite parlamentar local, detentora de grandes produções agrárias, os discursos elegeram a seca como alegoria que puxava seus interesses. Portanto, será que de fato o problema era da falta de água? Seriam resgatadas ou usadas essas almas (sujeitos)? José Octávio (2002) acresce que o problema decorria-se de um setor fundiário intocável e não propriamente dito a falta de água, além de servirem de mão-de-obra: crianças, adultos e velhos para estruturação de ferrovias e açudes no decorrer do território. Nesse sentido nos pautaremos em obras e autores como: a “Bagaceira”, de José Américo (1928); Aranha (2001); Bernan (2007), dentre tantos outros, importantes para problematizar esse cenário emblemático.

Palavras-chaves: Trem; Paraíba; Literatura; Seca.

INTRODUÇÃO

Edificar uma estação ferroviária no território paraibano dependeu, antes de tudo, da entonação dos discursos de políticos articulados. Estes sujeitos, para alcançarem seus objetivos, não mediram esforços, para isso, foi-se necessário elencar algumas massas de manobra, com o intuito de legitimar o traçado de uma ferrovia nas terras paraibanas, sobretudo sertanejas.

Os caminhos de ferro foram marcados, paralelamente, ao discurso da seca, usufruto de suas almas, construção de barragens, algodão, e por fim, mesclados a falsas necessidades. Quando na verdade, vislumbraram interesses de uma elite parlamentar local.

Para tanto, as aspirações almejadas pelo interesse sobre os trilhos, só foram possíveis, em grande medida, graças ao capital das companhias estrangeiras. É nesse sentido, que desenharemos nesse artigo como deram-se as articulações políticas, aliados aos interesses e vantagens ingleses para os finais do século XIX e início do XX.

Nesse íterim, personagens foram construtores de enredos. Famílias que dependeram diretamente, ou indiretamente, da construção de uma ferrovia, principalmente pelo sertão paraibano. Como forma de realçá-los tratamo-nos de apresentá-los sobre a ótica da literatura, um importante meio, que sob a caneta do historiador, propicia um diálogo bastante profícuo.

O uso da literatura nos faz tratar da produção histórica como fruto de uma dança ritmada cotidianamente. Os espaços urbanos, de trabalho, de discursos, de máscaras e por fim de verdades estampadas, é dado vida pelos sujeitos e suas respectivas narrativas, boas ou trágicas.

Esse percurso, do lapidar e tratar das temáticas, só foi possível pelo trabalho de historiadores como Chartier, o que resultou no surgimento de uma “história cultural” (Navarrete, 2011, p. 24). A literatura, desse modo começou a ter holofotes sobre ela. Acerca disso discorre Navarrete (2011):

A literatura, da perspectiva de Chartier, trava, nesse sentido, uma *negociação* com o mundo social. Não se trava, como acontecia com as abordagens reducionistas, de uma determinação causal, mas de uma troca, de um intercâmbio entre, de um lado, criador e, de outro, instituições e práticas da sociedade [...] E é somente através daquela troca que uma obra se torna pensável, comunicável e compreensível (NAVARRETE, 2011, p. 33)

Ao perpassar o universo social, podemos compreender na citação, que a literatura não tem, como antes, seu espaço reduzido, mas um lócus marcado por uma troca. Ela fornece ao criador, podemos afirmar, o historiador, arcabouços de uma sociedade que descortina múltiplos sentidos, que são importantíssimos para compreensão de uma época.

No nosso caso penetramos no universo da literatura para compreender o lugar social dos flagelados da seca. O que só foi possível, através dos meios que os literatos nos apresentaram inúmeras histórias, para que nós pudéssemos compreender o que houve e quem, por trás da aquisição de uma ferrovia.

Destacamos uma dança de ações pelas companhias, à medida que os sujeitos eram usados em suas terras, o estrangeiro, tomou logo de locar seu lugar. Ao longo do prolongamento das ferrovias, não só uma companhia fez-se presente nesse arsenal

maquinário, de conquistas, vantagens e usos, de espaços e sujeitos, que foi a passagem do trem.

De todo modo, entre “vivos e feridos” o trem, principalmente para as localidades sertanejas, teve seu mérito. Moveu-se pessoas e bagagens, economias e linguagens, isso porque, como na cidade de Sousa, existiram três ramais, interligando a cidade ao Recife, Mossoró e Fortaleza.

ENTRE POLÍTICAS, CAPITAIS E ALMAS: O TREM PELA PARAÍBA

As estradas de ferro em nome de um progresso serviram de frentes de trabalho contra a seca, com aquisição de mão-de-obra em troca de cestas básicas, sinônimo de sobrevivência de muitos sertanejos. Afinal, foi-se necessário, nas vozes dos políticos as construções das linhas foram grandiosas, com ligações extensas entre a capital da província e o sertão o que representou sinônimo de progresso.

Era comum um cenário penoso, relevo de grande miséria e retratado na literatura em forma de denúncia. Em meio a personagens fictícios somos transportados a uma realidade comum não só em nossa província. No romance *A Bagaceira*, de José Américo de Almeida (2004), tomamos por nota a história de almas sem corpos, retirantes que fugiam aflitos em busca de salvação, encontrando longe de sua terra, abrigo.

Sujeitos à autoridade do senhor de engenho foram marcados por um cotidiano de relações humanas conflituosas, contrastes sociais, bem como abusos em todos os seus aspectos. Estas pessoas em desalento, foram aproveitadas por senhores de engenho que transformaram-nas em mão-de-obra, ao mesmo tempo, por meio da seca, tiveram sua safra, valorizada. O pagamento era pouco, às vezes nada, bastava-lhes um teto e um prato de comida, para a subsistência própria e da família (ALMEIDA, 2004).

A partir da obra destacamos até que ponto os efeitos da seca marcaram a vida desses sujeitos, onde o próprio corpo tornava-se mercadoria. Enquanto os produtos de consumo de subsistência eram exorbitantes, o valor do corpo era de baixo preço; meninas sujeitavam-se a vender sua virgindade em troca de “um bacalhau ou um brote duro”. Levadas a um fundo da bodega representavam a dignidade sertaneja adormecida, um patrimônio que nas palavras de Almeida (2004), naufragava.

Esse cenário, de acontecimentos como o descrito acima, nem de longe associa-se os discursos políticos, porém, nunca deixaram de ser usados. Todavia, visualizamos a seca,

presente nos discursos políticos como justificava para aquisição de uma ferrovia, como também versaram sobre interesses próprios.

Com suas fazendas, engenhos e produção agrícola, os políticos empenhavam-se em alcançar seus objetivos. Observamos também, o desejo dessa junta parlamentar em tornar-se moderno. A seca era uma das vias para consolidação dos seus desejos. Neste âmbito, Rezende (1997, p. 89) nos demonstra que os desejos decorrentes dessa modernidade não está alheio aos homens, estes traçam seus percursos e caminham, entre verdade e invenções.

A modernidade traça, portanto, os caminhos de seus labirintos a partir de pontos diversos, difíceis de serem distinguidos, como paisagem na neblina. Mas a modernidade não traça seus destinos acima das vontades dos homens, como processo independente. Existem os que conhecem a arquitetura que definiu os desenhos que tomam conta, como paisagem das paredes dos labirintos. A modernidade sendo apresentada como um destino único, praticamente violento a capacidade de reinventar trilhos e territórios tão presentes na história.

Desse caminhar, ressaltamos o espetáculo que foi a chegada do progresso por meio do trem, na Paraíba. Em 15 de dezembro de 1871 a princesa Isabel assinou o decreto nº 4.838, disponibilizando aos conselheiros Diogo Velho, deputado Anísio Salatiel e André Rebolças a permissão da construção da via férrea na Paraíba. Dessa autorização nasceu a estrada de ferro do período imperial: *conde D'Eu Rei* que ligava a sede da província a vila de Alagoa Grande, com ramais para Ingá e Independência, antigo nome da cidade de Guarabira.

O mapa abaixo elaborado no século XX representa um panorama da extensão ferroviária no Brasil em 1890 abarcando a cidade da Paraíba e as outras localidades citadas. Ao observá-lo minuciosamente percebemos que desde essa época o trem de Natal-RN, linha denominada *The Imperial Brazilian Natal Nova Cruz* passando por Sousa-PB, era um traçado almejado vindo a ocorrer apenas na metade do século XX.

Mapa 1– Ferrovia no Brasil. Plano de comissão de 1890 (autor desconhecido)



Disponível em: <<http://vfcobrazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Para aquisição de uma ferrovia, tendo em vista o benefício de elites nortistas, eram articuladas falas no senado. O intuito era conseguir cada representante do seu estado ou província, apoio dos deputados. Cita Camargo (2015) que em alguns casos os diretores das companhias ferroviárias eram na verdade; fazendeiros, coronéis, senadores e deputados. Este fator facilitou muitos empreendimentos nesse setor, sem planejamento adequado, malha mais cara que o normal, ao mesmo tempo viáveis. Aranha (2001) descreve em suas pesquisas que os gastos com a implantação de ferrovias eram exorbitantes, fruto das causas acima.

Ainda na perspectiva de Aranha (2001), havia também engenheiros que não maquiavam os números, a realidade dos fatos, mas sim, ressaltavam, sem exageros, que a economia paraibana teria rendimentos promissores. Baseavam-se no potencial de cada região como as vilas do sertão.

Não seria, assim, apenas um “favor” vindo do então presidente Epitácio Pessoa (1919-1922), mas de fato uma vantajosa empreitada. Existia de fato característica propícia para o prolongamento das estradas de ferro de: Soledade, Santa Luzia, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras, vilas que se apresentavam como incluídas no crescimento econômico por meio do algodão e da agricultura.

Como acréscimo de argumentos, elegeu-se a seca como uma grande figura a ser combatida. Sertanejos, flagelados pela ação dela precisavam de salvação, o trem nesse caso, era a imagem da salvação ao apontar no sertão.

(...) Fome e epidemia formavam uma dobradinha perfeita enquanto mote para justificar a necessidade do transporte ferroviário na região. De modo que tinham pouca importância, aqui, razões de ordem econômica, voltadas para o incremento da atividade agrícola e/ou comercial. O que importava era a capacidade de engatilhar um discurso que sensibilizasse que implicasse, na liberação de recursos. (ARANHA apud SILVA, 2011, p. 46).

Observamos na citação que o discurso era o mais importante ator desse cenário, como ele, na voz dos seus oradores, os parlamentares, ajudou-os em suas conquistas. E mais uma vez, não importava-se a quem ou a que se referia o assunto em pauta. Com isso tornou-se visível a construção de ferrovias, mas como observamos, o que deveria ter sido ressaltado eram concepções econômicas, em virtude da atividade agrícola existente.

Entretanto, o que foi engatilhado, no ano de 1918 pelo presidente da República, o paraibano Eptácio Pessoa as estradas de ferro no seu projeto de obras contra secas. De todo modo, com esse impulso na edificação das ferrovias, a Paraíba destacou-se como a maior produtora de algodão, exportando fardos ao mercado internacional.

Dentro desse processo de modernização, na Paraíba, as únicas cidades que encaixavam-se nesse contexto eram: Areia e Mamanguape. Possuíam um sistema de pavimentação, escolas, igrejas, imprensa e boticas. Em contra partida, a capital sentiu uma queda negativa no número populacional nos períodos de 1872 e 1890.

Campina Grande nesse momento não passava de um “desarrumado de casario”. Mas os papéis se inverteram com a aliança trem-telégrafo. Sem a presença deste meio de comunicação e locomoção, Areia e Mamanguape decresceram e tornaram-se cidades desfalecidas. (MELO, 2002).

Em grande medida a elite não mediu esforços para adquirir um transporte ferroviário, movido pelo ideal de lucratividade. As localidades que participaram são envolvidas em um processo de busca de mudanças em seu território. Crítica Berman (2007) que essas mudanças em outro momento darão espaço a outras, substituído-as ou cessado-as de vez, tendo como fio condutor a busca sempre dessa lucratividade. Acrescenta Berman (2007, p. 123):

[...] Tudo que é sólido das roupas sobre nossos corpos [...] as casas, os bairros onde vivem os trabalhadores, as firmas e corporações que os exploram, às vilas e

idades, regiões inteiras...tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado...a fim que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte, sempre adiante, talvez para sempre, sobe formas cada vez mais lucrativas [...].

Como dito anteriormente, as obras contra as secas e a economia algodoeira na Paraíba, serviram de entonação no discurso para obtenção de uma ferrovia. Desse contexto emergiu em sua maioria, do sertão, uma mão-de-obra barata que sustentou os trabalhos com os trilhos. Desse modo, estas pessoas ao labutarem de forma temporária não ofereciam perigo de apoderassem de um pedaço de terra.

De acordo com José Octávio (2002), o problema não estava em si, na seca, mas, atrelado a “uma estrutura fundiária intocável”. As mazelas do Nordeste, conforme a fala do autor eram decorrentes da relação com a terra, visto que, suas extensões eram muitas vezes inutilizáveis porém, não eram doadas aos flagelados.

Ferreira (1989) demonstra por meio dos relatórios da Rede Viação Cearense que ao todo morreram 200.000 “almas” para a seca no final do século XIX e início do XX. Para a solução do problema o governo buscou desenvolver medidas.

A ideia era a construção de obras públicas, destarte empregar-se-ia os flagelados, entre eles idosos e crianças, minimizando os efeitos das secas futuras. O momento então abordado era do prolongamento da Estrada de Baturité próximo a capital Cearense, sentido Sul da localidade. Nessa proporção, a intenção foi a concatenação da linha com as proximidades do rio São Francisco. Para isso, a medida que paulatinamente atravessou-se o Ceará, adentrou também nos anos de 1920 o espaço paraibano.

Portanto, ademais dos fatores econômicos, políticos e administrativos o fator climático teve grande peso, na perspectiva de Ferreira (1989), sobre esse contexto ferroviário. A seca afetou diretamente esse setor, visível na mensagem encontrada nos relatórios, intuía-se “tirar vantagem da desgraça, empregando tantos braços ociosos” (FERREIRA, 1989, p. 51).

Mesmo com o problema da seca e sua inconstância, o Nordeste possui solo cultivável, diferente por exemplo, de uma parte da África que é árida e composta por vale e deserto, (ALMEIDA, 1981). A solução da falta de água no Nordeste ficava a mercê do desenvolvimento econômico de uma região, ou seja, as observações só voltavam-se para a questão se houvesse envolvido uma circulação de riqueza.

Durval Muniz (2008) explana que na Constituição de 1881, em seu artigo 5, já constava a obrigação da União ao destinar verba para o socorro das áreas. Por outro lado,

Almeida (1981) ao discorrer sobre isso, afirma que o D.N.O.C.S não detinha recursos para concretização das obras: faltava material. Outro argumento era a dificuldade em transporte: “em muitas obras são usados caminhões de aluguel”, desta forma necessitava a construção e melhoramento das ferrovias, visto que, em uma construção de açude era requerido um transporte que aguentasse o peso das cargas.

Como medida governamental foi criado o IOCS em 1909, no decreto de número 7.619, e passando a ser intitulado IFOCS no decreto de nº 13.687, de 1919 (FERREIRA, 1989). Nesse momento a RVC passa a ser subordinada administrativamente a esse órgão para a construção de enormes barragens, designadas ao abrigo de água para irrigação. Fundamentava-se que, fazia-se “necessário dar-se maior liberdade de ação a inspetoria, quanto a providências relativas ao tráfego necessário as suas atividades na região” (FERREIRA,1989, p.65). Manteve-se até 1923 em virtude da finalização da “caixa especial das obras de irrigação de terras cultiváveis no nordeste brasileiro” (FERREIRA,1989, p.65).

Para o investimento nesse cenário, ingleses seduzidos pelo decreto de 1852, lei de Nº 641 contribuíram notando condições propícias na construção da segunda Estrada de Ferro no Brasil implantada em 1858, em Pernambuco. Sendo assim, a *The Great Western of Brazil Railway Company* (GWBR) realizou essa construção e, na metade do século XX respondeu por 1,6 mil km o que correspondeu a 30% da malha Nordeste, (CAMARGO, 2015). Acerca da relação ferroviária, seca e mão-de-obra, o historiador Josemir Camilo (2008) acrescenta:

[...] Primeiramente o estado faz aumentar o tráfego de passageiros, pagando para que o povo atingido pela seca pudesse ser conduzido para capital ou para cidade mais próxima, fornecendo assim, força de trabalho mais baratas para construção das ferrovias, secundariamente, o Estado empregou estes homens em obras públicas, que resultavam em inputs para as ferrovias, como as estradas para as estações da linha. (MELO, 2008, p. 94).

Essa força de trabalho, descrita pelo autor, funcionava também como controle social, visto que, acreditava-se que ao estarem trabalhando, as vítimas da seca não representavam risco à sociedade, e ociosos envolver-se-iam com a bebida e roubo. Chalhoub (2008, p. 70) apresenta-nos que “o trabalho é o elemento ordenador da sociedade, a sua lei suprema, o cidadão recebe tudo do estado, pois garante segurança, a liberdade, o trabalho é uma forma de retribuir”.

Na construção da Estrada de Baturité, citada anteriormente, em janeiro de 1920 foram socorridos 6.200 flagelados; no mês de fevereiro foram 12.850 sujeitos. Estes números foram revertidos em novos contratos de emprego, uma vez que o ministro autorizou essa ação e, indicou-se que a contratação deveria atingir o máximo possível de pessoas.

DANÇA DOS RITMOS: ALGODÃO E COMPANHIAS FERROVIÁRIAS

Em outro viés na Paraíba temos no século XIX a produção de algodão destinada ao comércio exterior. Este fator aparece nos Relatórios dos presidentes de Província da Parahyba no Norte. Consta neles a quantidade desse gênero e valor obtido. Em 1860 foram colhidos 26:000 sacas com o valor de 1:191:728\$615 reis, o transporte era feito por navios em número de 72 navios em destaque, todos estrangeiros. O “ouro branco” representava uma riqueza à província com uma contribuição estimada de 50% das arrecadações da receita.

Ao tratar do algodão, como verificamos nos Relatórios de Província, surge nele mais uma preocupação; a questão do transporte, o trem penetrando o sertão. No tocante ao ano de 1923 o Relatório de Província aponta essa preocupação, o destino do sucesso agrícola dependia do trem, isso porque, nos registros o setor encontrava-se “atrofiado”, já que, os preços dos fretes eram exorbitantes. Com as estradas de penetração ligar-se-ia toda a Paraíba melhorando os serviços. No que concerne, nas terras do sertão eram produzidos o algodão, carne, queijos, fibras têxteis, cereais e peles, dados que aparecem no relatório de 1923, (LUCENA, 1923).

Ressalta-se ainda no documento esse âmbito ser uma questão de intervenção federal. Era importante a tomada de medidas, uma vez que no setor agrícola a província estava em segundo lugar no cultivo extensivo, perdendo apenas para o Rio de Janeiro. O que não se deixa expor no referido Relatório é que no mesmo ano a locomotiva entra no sertão paraibano pelo Ceará, mas imprime o contentamento de terem-se mil quilômetros de estrada de rodagem com obras irregulares (LUCENA, 1923).

Ao serem expostos, os elementos nos mobilizam a compreender por quais meios discursivos as localidades ancoraram a passagem da locomotiva. O algodão é um deles, porém um mecanismo concreto de acepção. Antes da ferrovia, a carga não chegava ao seu destino completa e nem com uma qualidade desejada. No lombo de animais ao longo do

trajeto muito se perdia pelo caminho, além do custo ser caríssimo. De Campina Grande, onde acabavam os trilhos até o sertão os valores cresciam gradativamente; saindo de Sousa o valor do transporte era de 22\$000 contos de réis, Cajazeiras, 26\$000 e, variava conforme a distância da proximidade dos trilhos. (SOUSA, 2005).

Nos postos da alfândega o recolhimento de impostos era prejudicado, e dessa forma a província perdia em receita. No sertão comercializava-se com o posto mais próximo; Sousa, por exemplo, negociava com Mossoró, no Rio Grande do Norte, e o Ceará. Os lucros que arrecadavam com os produtos eram baixos, enquanto que os atravessadores, comerciantes e exportadores possuíam mais vantagens. O trem estreitou a distância entre as localidades, transportou mais cargas a um custo menor e em menos tempo, conseqüentemente aumentou a produção tendo em vista a economia feita com o traslado.

Pautado em Melo (2002), as dormentes¹⁶⁸ penetram pelo oeste paraibano justificado pelas obras contra as secas, pela intervenção da Rede Viação Cearense. Iniciado na cidade de Paiano, município, hoje, de Lavras da Mangabeira, do traçado da linha de Baturité. Os caminhos de ferro chegaram do Ceará passando pela cidade de Baixio até adentrar, em 1923, a Antenor Navarro, denominada atualmente de São João do Rio do Peixe, sob uma acirrada disputa política.

A linha estendia-se até Sousa em 1926, e no mesmo ano adentra também a vizinha cidade de Cajazeiras. Esta era a localidade onde as elites locais, coronéis, não articulavam-se para ter-se a Maria fumaça, sendo necessário, a intervenção do presidente (na época Epitácio Pessoa) para que se abrisse um ramal. A respectiva ligação com o restante da Paraíba até a capital ocorreu paulatinamente. Em 1932 foi para Pombal e em 1944 para a cidade de Patos e chegou a Campina Grande em 1958. O mapa que segue abaixo, referente ao ano de 1937 marca em linha vermelha o trecho de Pombal a Patos ainda em construção.

¹⁶⁸ Peças de madeira ou ferro colocadas transversalmente à via férrea onde são fixados os trilhos.

Mapa 2– Relatório da RVC, 1937, com destaque para o percurso de Pombal a Patos em construção



Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 05 maio 2017.

O trecho mencionado por último teve término pela Rede Ferroviária do Nordeste (RFN)¹⁶⁹, que a incorporou completando-o. É sabido que, a princípio as linhas férreas no nosso país tiveram grande incentivo de capital inglês, todavia, as concessões foram vencendo. Explica-se desse modo que trechos não só no Nordeste foram prolongados por companhias diferentes, fruto de um processo de encampação até o momento que retorna a União.

A RFN foi criada com o fim da GWBR, originada em Londres em 1872 para sedimentar estradas de ferro no Brasil. A Nordeste, como comumente era denominada, passou a responder pelos ramais da Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Alagoas.

Foi durante a jurisdição da RFN, em 1951-1958 que aconteceu o prolongamento do sertão a Campina Grande-PB, momento também em que a companhia em 1957 foi incorporada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFSSA) (CAMARGO, 2015). Preliminarmente a RFN aproximou a cidade do Recife ao São Francisco com parada

¹⁶⁹ Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1954-RFN-Rede-Ferroviaria-Nordeste-2-trechos-centrais.shtml>>. Acesso em: 05 abril 2015.

em Sousa, transportando diariamente pessoas e cargas.¹⁷⁰ Criada em 1957 através da lei 3.115, sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek, a RFSSA unificou a malha Nordeste tendo uma extensão de 2.635 quilômetros.

CONCLUSÃO

Percebemos nas linhas traçadas que a aquisição da ferrovia na Paraíba, não foi por si só, algo simples. Destacamos nisso, que os parlamentares responsáveis para esse feito, fizeram e desfizeram de seus poderes, ou seja, uns até legitimaram o crescimento econômico do sertão por meio do algodão, outros, simplesmente maquiaram e inventaram traçados “mirabolantes”.

Para essas invenções tornarem-se reais, o que na verdade versaram, também, sobre interesses próprios. Imaginemos, o trilho passando na porta de uma produção agrícola? O quão vantajoso para um coronel.

A seca não representou de todo modo o problema maior como colocado, na verdade, o latifúndio mal utilizado representou a “chave” de toda a questão. Faltaram políticas públicas a respeito, um modo de empregar mão-de-obra, bem como, aproveitamento da terra, mesmo com suas problemáticas.

Aqui buscamos nos enveredar, não propriamente dito pelos caminhos de ferro, mas julgamos importante compreender como se deu as articulações nesse meio político, para obtenção de uma ferrovia.

O que observamos na verdade, foi, sobretudo, um jogo de interesses e aproveitamento das ações momentâneas. E muitas vezes, as pessoas ficaram como telespectadoras e massa de manobra de interesses, subvertidas ao pouco, que desse, para sua sobrevivência. As almas, sujeitos a quem nos referimos, não foram salvos, foram usados. Tentou-se na verdade, solucionar toda a problemática da seca, mas ao mesmo tempo, usou desta, visto que, essas almas foram flagelados agredidos por longos períodos de seca.

¹⁷⁰ Disponível em: <http://estacoesferroviariaspb.blogspot.com.br/2010_08_01_archive.html>. Acesso em: 05 abril 2015.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz de. **Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional**. Recife: Bagaço, 2008.
- ALMEIDA, José Américo de. **A bagaceira**. Introdução: M. Cavalcante Proença. 9. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2004.
- _____. **As secas do Nordeste**. Mossoró-RN: Fundação Casa de José Américo e da Fundação Guimarães Duque, 1981.
- _____. **A Paraíba e seus problemas**. João Pessoa: A União. 2. ed. 1980.
- ARANHA, Gervácio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas. (1880-1925)**. Tese de doutorado. Campinas-SP: UNICAMP, 2001.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2007.
- BORBOREMA, Diário da. **A construção da ferrovia Campina Grande–Patos na Paraíba: o cotidiano dos “cassacos”**. Encontro 2012. Disponível em: <historiaoral.org.BR>. Acesso em: 13 dez. 2016.
- CAMARGO, Paula. **A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2015.
- FERRAZ, Augusto. **Além do rio: Uma fotografia da Paisagem urbana**. Sousa-PB: Agt, 2004.
- FERREIRA, Benedito Genésio. **A estrada de ferro de Baturité 1870-1930**. Fortaleza: Núcleo de documentação cultural, de Projeto história do Ceará, UFC, 1989.
- MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias inglesas e mobilidade social no nordeste (1850-1900)**. Campina Grande: EDUFCG (Editora da Universidade Federal de Campina Grande), 2008.
- MELO, José Octávio de Arruda. **História da Paraíba**. 19 ed. João Pessoa: A União, 2002.
- NAVARRETE, Eduardo. Roger Chartier e a Literatura. **Revista**, tempo, espaço e linguagem, v 2, n°3. Ponta Grossa: UEPG, 2011
- OLIVEIRA, Francisca Maria. **A economia algodoeira de Sousa-PB na segunda metade do século XX**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2014.
- PEREIRA, Daniela Márcia Medina. **A próxima Estação: Trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia**. Dissertação de mestrado. Fortaleza-CE: Universidade Federal do Ceará, 2004.

QUEIROZ, Rachel de. **O Quinze**. 44. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1990.

RÊGO, J.; ANDRADE, D.; VILLAÇA, C. **Menino de engenho**. 80. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2001.

REZENDE, Antônio Paulo. **A cultura e a construção dos espelhos**. São Paulo, 1993.
Disponível em: < https://www.ufpe.br/ppgfilosofia/images/pdf/pf4e5_artigo20001.pdf >
Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. **Desencantos Modernos: Histórias da cidade do Recife na década de XX**. Recife: Fundarpe, 1997.