

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES DA PRAIA
Setor de Doc. e História Regional
CAMPINA GRANDE - PB.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA

A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA EM CAMPINA GRANDE: MITOS E VERSÕES

por

GERVÁCIO BATISTA ARANHA

Campina Grande - Paraíba

1 9 8 5

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA

A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA EM CAMPINA GRANDE: MITOS E VERSÕES

por

GERVÁCIO BATISTA ARANHA

Monografia que apresenta à Banca Examinadora composta pelos Professores JOSEMIR CAMILO (Orientador), GENNY DA COSTA E SILVA e MARLY DE ALMEIDA VIANNA. Indicado pela comissão coordenadora da disciplina Projeto e Elaboração de Monografia do Curso de História, em atendimento às exigências de Conclusão de Curso.

Campina Grande - Paraíba

1 9 8 5



Biblioteca Setorial do CDSA. Dezembro de 2022.

Sumé - PB

S U M Á R I O

INTRODUÇÃO	03
1 - A FERROVIA E A IDÉIA DE PROGRESSO	06
NOTAS.....	14
2 - CONTROVÉRSIAS ACERCA DO RAMAL FERROVIÁRIO ITABAIANA - CAMPINA GRANDE	16
NOTAS	25
3 - PONTA DE TRILHO E EMPÓRIO COMERCIAL	27
NOTAS	35
CONCLUSÃO.....	37
BIBLIOGRAFIA	38

INTRODUÇÃO

Pensávamos, inicialmente, em desenvolver uma abordagem de maior "fôlego"; de maior envergadura. Enfim, uma abordagem que envolvesse maior espaço redacional. No entanto, devido a exiguidade do tempo (dispúnhamos de apenas 30 dias) e a falta de condições objetivas, como, por exemplo, a insuficiência de dados empíricos, gradativamente fomos recuando em relação às proposições metodológicas que anteriormente formuláramos. As reformulações foram tantas, que afetaram desde o título originalmente escolhido até o esboço esquemático previamente traçado contendo capítulos e subtítulos.

O tema originalmente escolhido denomina-se "O Impacto da Great Western Railway no Comércio Campinense (1900-1910)". Desenvolver esse tema implicava incluir aprofundados estudos focalizando o citado comércio. Temíamos ser impossível a concretização desse objetivo, pois, se de um lado a insuficiência de fontes primárias nos desinstrumentalizava para a realização da árdua tarefa de reconstruir e interpretar criticamente o passado, de outro, receiávamos não oferecer nenhuma contribuição original à historiografia campinense, sobretudo após terem sido elaboradas as dissertações de mestrado das professoras Josefa Gomes de Almeida e Silva e Marly de Almeida Gomes Vianna, cujos temas são, respectivamente, os seguintes: "O Latifúndio e o Algodão em Campina Grande: Modernização e Miséria e "Distribuição de Terras no Município de Campina (1850-1905).

Além disso, constatávamos que a palavra "impacto" soava de massadamente "forte", o que obrigava-nos a buscar uma exagerada influência da ferrovia em Campina.

Mudando, pois, as perspectivas de abordagem, resolvemos escolher um tema que permitisse discussões mais amudadas e específicas acerca desse meio de transporte. Com a denominação de "A Implantação da Ferrovia em Campina Grande: Mitos e Versões", o novo título é trabalhado com base na seguinte proposta metodológica: apresentar as versões contidas na documentação consultada, fazendo emergir as verdades e/ou mitos que encerram.

O trabalho é composto de três capítulos. O primeiro, ao abordar a associação entre a ferrovia e a idéia de progresso, pretende demonstrar os equívocos presentes ao nível do discurso domi-

nante na historiografia "tradicional", conquanto esse discurso encara essa associação como uma relação puramente causal, negando, deste modo, que a História é um todo orgânico, possuindo um caráter de processo. Para contrapor considerações a esse discurso dominante, far-se-á uso de um discurso crítico, não "equivocado" de proposições mitificadoras.

Outra conotação metodológica ainda inerente ao primeiro capítulo é a de que será feita uma gama de generalizações; isto porque as informações analisadas visam traçar um quadro bastante heterogêneo, ora fazendo referências a um continente, ora a um país, região ou cidade. Assim, os questionamentos levantados na parte inicial do trabalho não focalizam uma ferrovia em particular, mas a ferrovia enquanto fenômeno global. Saliente, contudo, que não deixaremos de estabelecer o necessário liame entre o geral e o particular, ou seja, Campina Grande será contemplada como parte integrante daquele fenômeno global.

O segundo capítulo, mais específico, trata dos controvertidos interesses relacionados com a construção de um ramal ferroviário para Campina Grande. Enquanto alguns pretendiam uma ligação ferroviária Itabaiana - Campina, outros reivindicavam uma ligação entre esta última e Alagoa Grande. Trata-se, para uma melhor elucidação do problema, de transmitir uma "visão de dentro" contrapondo-se a uma "visão de fora". Ocorre que os partidários da ligação ferroviária com Itabaiana eram primordialmente os poderosos grupos econômicos radicados em Campina. Eram estes que, ao exporem seus argumentos, manifestavam uma "visão de dentro", isto é, uma visão que expressava os interesses dos grupos dominantes situados no próprio bojo da cidade que reivindicava o benefício ferroviário.

Já os que saíam em defesa da ligação com Alagoa Grande, entre os quais se destacavam os comerciantes pessoenses, manifestavam uma "visão de fora" ou, para usar de maior objetividade, uma visão contrária aos interesses de Campina.

Além disso, as controvérsias acerca daquelas ligações ferroviárias são analisadas como partes integrantes de um conflito de maior envergadura e historicamente reconhecido. Referimo-nos ao secular conflito Paraíba - Pernambuco.

O terceiro capítulo, com o título de "Ponta de Trilho e Empório Comercial", tem como ponto nevrálgico a chegada da ferrovia

em 1907. A partir deste dado concreto faz-se um rápido esboço comparativo entre os períodos "anti" e "pós" ferrovia, possibilitando, assim, identificar a posição hegemônica ocupada por Campina no contexto da Paraíba. Posição hegemônica que se deveu precipuamente à íntima ligação entre a ferrovia e o algodão.

Por último, são tecidas algumas considerações sobre as relações sociais de produção vigentes no seio da estrutura fundiária do município, permitindo, por exemplo, a constatação de que a riqueza produzida não era revertida em função da totalidade social. Este fato relaciona-se diretamente com as questões seguintes: quem ficava com os lucros oriundos do próspero comércio campinense? A quem realmente a ferrovia beneficiava? Ou então: progresso para todos?

1 - A FERROVIA E A IDÉIA DE PROGRESSO

A ferrovia significou um importante meio de transporte na história dos povos. No Brasil, sobretudo durante o Segundo Reinado e a República Velha, "os caminhos de ferro constituíram a forma predominante, quase exclusiva, que tomaram os investimentos públicos de caráter reprodutivo, de modo que sua existência representava um sinal mais visível de favor governamental do que, por exemplo, a imigração estrangeira, os engenhos centrais ou o crédito à grande lavoura!"¹ É sabido, no entanto, que a política do Governo Imperial era negligente² em relação às províncias do Nordeste³, pois, com a redivisão nacional do trabalho, operada a partir das últimas décadas do século XIX, "o centro de interesses do capital internacional, até então situado no território do Nordeste, desloca-se para o Sudeste, onde a região cafeeira está se configurando!"⁴ Com isto, as articulações das autoridades governamentais com o capital financeiro (inglês) traduziam, na prática, a pujança com que se desenvolvia o negócio cafeeiro. Significa dizer: os investimentos diretos e/ou indiretos destinados ao incremento do transporte ferroviário no Brasil, eram, em sua maior parte, canalizados para o Sudeste cafeeiro.

Assim, era sintomático o reduzido empenho governamental para dotar o Nordeste de um bem equipado traçado ferroviário. Em outras palavras: "ao ruir o regime monárquico de 1899, não havia província do Norte que não tivesse agravos a contabilizar contra o que considerava 'interesses vitais negligenciados' pela política de 'melhoramentos materiais' da Corte!"⁵

Por em evidência a real existência das disparidades regionais é algo imprescindível. Todavia, é importante ressaltar que tais disparidades não configuram a existência de "dois ou mais brasis". O problema não é, pois, o de identificar isoladamente essa ou aquela região, mas de constatar como os diferenciados espaços regionais se articulam uns aos outros para a organização e reprodução capitalistas no Brasil. Portanto, as considerações sobre a forma diferenciada com que foram instalados os traçados ferroviários do Sudeste e Nordeste têm uma significação toda especial. Oportunamente, ainda neste trabalho, (re)abordaremos o problema, o que se fará o mais sucintamente possível. Isto porque

uma abordagem mais aprofundada demandaria demasiado espaço. Além disso, se se leva em consideração que nosso objetivo é outro, então justifica-se o curto tratamento que damos à questão.

Nosso objetivo, inicialmente, é o de tecer comentários sobre a ferrovia e a idéia de progresso.

Encarando o caminho de ferro como portador de uma "missão civilizadora" e associando-o à idéia de progresso, José Américo de Almeida chegou a afirmar: "cumpre levar, deserto em fora, a civilização no limpa-trilhos". E continua: "esse instrumento (...) é destinado a expandir a cultura e a riqueza pelos mais remotos ermos".⁶ Aquele político e escritor paraibano estabelecia, portanto, uma simples relação de causa e efeito entre a ferrovia e a possibilidade de progresso: sem aquela, este último era algo irrealizável. Aquele conhecido "homem público" atribuía tanta importância à ferrovia que, no seu discurso, considerava o problema das distâncias como a causa precípua do atraso econômico da Paraíba.⁷ Neste sentido, dá para entender o seguinte: mesmo que a Paraíba fosse um vasto deserto, sem qualquer indício de povoamento, bastaria o trem singrar seu território para ser envolvida pela presença de um "sopro civilizador".

Numa clara alusão ao problema das distâncias na Paraíba, o referido escritor assevera: "se essa faixa de terra ainda estivesse ínvia e despovoada, deveria, a exemplo do que se pratica alhures, ser violada pela maravilhosa influência da locomotiva, pois que, assim, se incorporaria à civilização brasileira".⁸ Porém, como o momento histórico retratado por José Américo refere-se a uma região já bastante povoada e portadora de inúmeras atividades econômicas (produção e exportação algodoeira, pecuária extensiva etc), esses fatores representavam "motivo de sobra" para a instalação do almejado traçado ferroviário paraibano.

Outros estudiosos também veiculam a ferrovia à idéia de progresso. Charles Gide, no seu curso de Economia Política, na edição de 1920, identifica o caminho de ferro como portador de uma "tendência civilizadora". Diz o autor: "a via férrea (...) é um dos mais possantes instrumentos da colonização. Não se emprega, como nos velhos países, para completar uma já existente rede de estradas terrestres e para ligar centros de população já instalados, mas para os criar. O trilho avança e penetra diretamente através

do matagal ou da mata virgem e sobre suas linhas vê-se logo, como, criadoramente, surgem (...) rotas e (...) cidades".⁹ A presente assertiva representa mais uma demonstração da demasiada "crença" no papel "redentor" da via férrea e/ou nas vantagens de sua "tendência civilizadora".

Horácio de Almeida, conhecido cronista paraibano, é outro a veicular a ferrovia à idéia de progresso. Em uma de suas obras, assegura: "o progresso entrou na Paraíba pela linha de ferro. Por onde apitava o trem uma emoção nova nascia, a do desenvolvimento econômico. Mas foi coisa de pouca monta, porque a área beneficiada era demasiadamente exigua".¹⁰ Emerge desse discurso, a nosso ver, um forte apelo à necessidade do caminho de ferro. Este representava, para o já citado cronista, uma condição *sine qua non* ao desenvolvimento da região, sobretudo quando assim se pronuncia: "o apitar do trem dava a sensação de progresso no velho e abandonado Nordeste".¹¹

Tomando como ponto de partida a Revolução Industrial, afirmou-se que o "caminho de ferro foi uma de suas maiores conquistas, e tão grande, pela sua importância e suas repercussões, na vida social, econômica, política e militar, que o século XIX se pode considerar o século do caminho de ferro".¹²

Essa importância é inteiramente ratificada pelas palavras seguintes: "dilatando o comércio (...), atraindo para os grandes centros a maior parte das indústrias (...), a estrada de ferro influiu como criadora das metrópoles, pois (...) tornou-se (...) o instrumento mais ativo do povoamento urbano...".¹³ A qui está nitidamente configurada a associação entre a ferrovia e a idéia de progresso. É como se a ferrovia tivesse um "poder mágico", bastando tocar o solo de uma região para que esta imediatamente assegurasse um prodigioso progresso. Vemos, assim, que ao nível do discurso dominante, a ferrovia e o progresso são apresentados como uma simples relação de causa e efeito.

José da Costa Machado, inspetor da Tesouraria da província da Paraíba, ao se reportar, por exemplo, às causas do fraco comércio desta província, não teve dúvida em afirmar que a falta de transportes era um dos principais fatores dessa fragilidade comercial.¹⁴ A esse respeito, inúmeros relatórios dos presidentes da referida província fazem alusões à necessidade da via férrea como condição indispensável ao progresso local.

A ênfase com que era defendida a estrada de ferro está presente em diversas fontes, bibliográfica ou de outra natureza. Em relação ao Estado da Paraíba, vê-se, com frequência, a ferrovia ser associada à idéia de progresso. Dessa forma, busca-se explicar o atraso econômico do referido Estado com afirmações do seguinte tipo: "não fosse a curta penetração dos trilhos e o próprio traçado da ferrovia, maior teria sido a área de influência e mais amplo o surto de desenvolvimento".¹⁵

Em relação a Campina Grande, em fins do século passado, um dos chefes políticos locais acreditava veementemente no "progressismo" ferroviário, porquanto fez a seguinte afirmação: "o comércio comparado com o das outras cidades do centro deste Estado, é activo, devido isto a ser a cidade colocada na desembocadura de três grandes estradas do centro; está porém, ^{LONGE} do ponto a que infalivelmente tem de chegar se como esperamos a estrada de ferro for prolongada até aqui". E com mais otimismo ainda, continua: "com a estrada de ferro até aqui acreditamos que (...) Campina Grande (...) há de ser no futuro o império comercial deste Estado".¹⁶ Aquele chefe político, de nome Cristiano Lauritzen, depositava, portanto, imensa confiança na perspectiva de progresso trazida por essas "varas de condão" feitas de ferro, chamadas trilhos.

Associar a ferrovia à idéia de progresso não constitui, a nosso ver, nenhuma incoerência. A incoerência reside na forma única com que é feita essa associação e no fato de que é estabelecida uma mera relação de causa e efeito entre aqueles dois elementos.

Negar que a ferrovia significou o encurtamento das distâncias; negar que ela representou um fator a mais no conjunto do desenvolvimento das forças produtivas materiais, seria negar a própria dinâmica do processo histórico. Seria assumir uma postura deveras incoerente. Contudo, é imprescindível a constatação de que privilegiar em demasia aquela idéia de progresso significa, na verdade, uma postura que pode escamotear as contradições contidas no bojo de interesses vinculados ao negócio ferroviário.

É importante, por esse motivo, fazer-se indagações do tipo: a estrada de ferro resolvia concretamente o "problema das distâncias"? Que implicações trazia? E em outro nível: a quem a estrada de ferro realmente beneficiava? Ou, em outras palavras:

progresso para quem? Responder a tais indagações constitui preocupação maior dos que têm compromissos com a verdade e objetividade históricas. Ademais, induz a uma tentativa de desmitificação do "progressismo" ferroviário.

Sabemos que "os brasileiros (melhor seria afirmar: os setores sociais dominantes) foram atacados cedo pela febre de assentar trilhos (...) através do país, e os portadores desta infecção foram (...) os empresários britânicos"¹⁷. Aliás, não só seus portadores, mas seus principais beneficiários. É sabido o quanto era intensa a especulação financeira em torno do negócio ferroviário, em que os capitalistas ingleses efetuavam inversões e mais inversões de capitais objetivando a construção desse moderno meio de transporte.

Para sua efetivação, exigiam uma gama de concessões governamentais, que englobava desde a garantia de juros da ordem de 7% até as isenções fiscais para a maquinaria importada.¹⁸

E foi observando a especulação financeira no setor ferroviário, que um autor anônimo do século XIX alertou contra a presença inglesa na província da Paraíba. A esse respeito assim se pronunciou: "olhe que os tais senhores ingleses não se contentam com pouco; querem logo tudo; são de uma voracidade insaciável".¹⁹ O mesmo autor anônimo não se iludia com o "progressismo" ferroviário e, dando a entender que a especulação financeira era um mecanismo bastante usado pela burguesia britânica, afirmou: "as primeiras estradas de ferro que se construíram na Inglaterra deram magníficos dividendos aos seus acionistas; e compreendeu-se que era um dos melhores e mais lucrativos empregos de capitais".²⁰

Os capitais empregados na construção das vias férreas do país tiveram um duplo caráter: os investimentos eram feitos direta ou indiretamente. Os investimentos diretos, os mais largamente utilizados, tinham a garantia do governo. Este fazia inúmeras concessões aos investidores ingleses e, dentre elas, figurava a citada taxa de juros de 7%. Com isto, a aplicação de capitais na construção de tais vias férreas revelava-se um ótimo empreendimento para aqueles investidores.

No que se refere aos investimentos indiretos, isto é, os que se efetuavam através de empréstimos, a burguesia financeira britânica também operava com grandes margens de lucros.

Um e outro caso traziam sérias implicações. Em relação aos investimentos diretos, uma dessas implicações era o fato de que, "protegidas pela garantia de juros, as empresas ferroviárias não tinham qualquer incentivo para rever as tarifas, de maneira a atrair e controlar uma maior parte do tráfego e a estimular seu crescimento; bastava-lhes manter-se nesta situação privilegiada e lucrativa, embora sobradamente contrária aos interesses da lavoura, das províncias (ou dos Estados) e do próprio governo (do Império ou da República)".²¹ Isto porque o não barateamento do transporte constituía um sério entrave aos interesses dos produtores e, mais ainda, dos consumidores.

Por outro lado, ao desembolsar todos os anos cifras correspondentes à garantia de juros de até 7%, sem que o trem significasse, na prática, a probabilidade de retorno do investimento, o governo - primeiro, o Imperial; posteriormente, o Republicano - cada vez mais se individava. No Império, por exemplo, muitos homens públicos se persuadiram de que a crise financeira que envolveu o país na década de oitenta do século passado, deveu-se ao programa ferroviário.²²

A partir de então houve um certo arrefecimento no dito programa: tornou-se patente o fato de que os principais beneficiários do sistema ferroviário eram as companhias inglesas e os especuladores de toda espécie. Neste sentido, calha bem a afirmativa de Evaldo Cabral de Melo: "o último decênio do regime monárquico assistiu (...) à maré vazante da mística ferroviária que (...) vinha-se propondo ingenuamente a desenvolver o país pela multiplicação dos trilhos. O desencanto tornou-se visível (...) entre os que (...) haviam acreditado (...) nas virtudes redentoras dos caminhos de ferro".²³

Outra grave implicação decorria da dificuldade de se resgatar os empréstimos. Isto acontecia sobretudo devido à baixa das taxas cambiais. Ao desvalorizar-se a moeda brasileira, o que efetivava-se frequentemente, os tomadores de empréstimos em moeda forte ficavam em maus lençóis, porquanto, com a desvalorização, tornava-se deveras dispendioso saldar os débitos para com os credores internacionais.²⁴ Constata-se, deste modo, que a burguesia financeira inglesa era realmente a principal beneficiária do programa ferroviário brasileiro.

Todavia, não se pode tomar os privilégios ingleses em ter-

mos absolutos. É que o programa ferroviário também beneficiava grupos econômicos internos, especialmente os que estavam vinculados à próspera economia cafeeira, pois que, organizadas pelo próprio capital cafeeiro, inúmeras companhias ferroviárias tinham, como principais acionistas, os grandes fazendeiros ligados ao setor. Significa afirmar: mesmo que os especuladores ingleses estivessem presentes, conquanto financiaram grandes companhias para explorar o lucrativo comércio cafeeiro, outros também eram detentores de privilégios.

Falando do estreito vínculo entre o café e a ferrovia, Sérgio Silva assim se expressa: "o desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro. As antigas tropas de mulas não podiam escoar uma grande produção espalhada por milhares de quilômetros. Com as estradas de ferro as distâncias deixaram de ser um obstáculo importante". E mais enfaticamente ainda, continua: "as plantações não seriam mais esmagadas sob o peso de colheitas impossíveis de escoar".²⁵ Acrescente-se que além de ter contribuído para a redução dos custos de transporte, a ferrovia contribuía também para a elevação da produtividade econômica do café, resultante do fato de que os riscos com extravio e/ou deterioração do produto diminuían bastante em função da maior agilização para seu escoamento até os portos de embarque.²⁶

Se os caminhos de ferro implantados no Sudeste contribuíram para que a distância deixasse de ser um obstáculo, o mesmo não no Nordeste. Não obstante alguns grupos econômicos tenham se beneficiado com o novo meio de transporte, o problema das distâncias continuou a ser um entrave ao incremento das atividades econômicas. Além de exiguo, o traçado ferroviário do Nordeste criou situações incompatíveis com o frágil potencial econômico da região. Uma dessas situações, por exemplo, diz respeito aos imensos déficits que envolviam inúmeras ferrovias nordestinas. Esses déficits resultavam basicamente de um único fator, a saber, "as elevadas tarifas destinadas à remuneração do capital estrangeiro e a cobrir os desperdícios verificados na construção e operação das linhas".²⁷ Tal situação fazia com que as companhias elevassem os preços tarifários, desestimulando enormemente a demanda pelos serviços que prestavam. E, por isto mesmo, não lograram eliminar o transporte por animais, passando a coexistir com eles.

No que concerne à Great Western, por exemplo, a Sociedade 'Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco fez, em 1882, a seguinte alegação: "dos próprios gêneros de exportação, que são os mais favorecidos pela tarifa (inerentes aos fretes), só lucram com o transporte na via férrea os produzidos nas proximidades das estações; pois em distância superior a 15 quilômetros das mesmas, o frete do interior para elas, somado com o da via férrea, iguala, quando ^{NÃO} excede ao pedido pelos almocreves". E acrescenta: ao lado dos trens, não pouca vezes vazios, sobem e descem pela estrada de rodagem, um sem-número de (...) animais de carga".²⁸

Constata-se, por todos esses motivos, que a ferrovia significava um importante "melhoramento material" às economias regionais. Entretanto, sua implantação não se traduzia em termos de reais benefícios ao conjunto da população, visto que seus principais beneficiários eram, como já frizamos, os financistas ingleses e toda sorte de especuladores que gravitava em torno do setor. Dessa forma, invalida-se o mito, tantas vezes sustentado, de que a estrada de ferro era portadora de uma "missão civilizadora".

N O T A S

- 1- Evaldo Cabral de Melo. O Norte Agrário e o Império. Ed. Nova Fronteira, Brasília, 1984, p. 191
- 2- A "política negligente" a que se refere o texto se perpetuou na fase republicana. Horácio de Almeida, ao se reportar ao traçado ferroviário instalado na Paraíba, advertiu que em onze anos de regime republicano construiu-se apenas 25 quilômetros de trilhos.
- 3- Cf. Evaldo Cabral de Melo. Op. cit., p 191
- 4- Eliete de Queiroz Gurjão Silva. O Poder Oligárquico na Paraíba: Descontinuidade e Recriação (1889-1945). (Dissertação de mestrado, UFPB - CAMPUS II -, 1985, mimeografado) p. 22
- 5- Evaldo Cabral de Melo. Op. cit., p. 191 (grifos nossos)
- 6- José Américo de Almeida. A Paraíba e Seus Problemas. 3 edição (revista), editado pela Secretaria de Educação e Cultura - PB, João Pessoa, p. 341.
- 7- Cf. Id. Ibid., p. 343
- 8- Id. Ibid., p. 343
- 9- Citado por José Américo de Almeida. Id. Ibid., p. 342
- 10- Horácio de Almeida. História da Paraíba - vol. 2. 2 edição, ed. Universitária-UFPB, João Pessoa, 1978, p. 169
- 11- Id. Ibid., p. 171
- 12- Fernando de Azevedo. Um Trem Corre para o Oeste. 2 edição, edi - Melhoramentos, São Paulo, p. 18
- 13- Id. Ibid., p. 20
- 14- Cf. Marly de Almeida Gomes Vianna. A ^{A Estrutura de} Distribuição de Terra no município de Campina Grande (1850-1905). (Dissertação de mestrado, UFPB - CAMPUS II, 1985, mimeografado) p. 148
- 15- Bernardo Issler (coord.). Atlas Geográfico da Paraíba - UFPB, s/d p. 68
- 16- José Joffily. Entre a Monarquia e a República - Idéias e Lutas de Irineu Joffily. Em apêndice, o Relatório de Cristiano Lauritzen. Rio de Janeiro, livraria Kosmos, 1982, PP. 179-180

- 17-Richard Grahan. A Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil(1850-1914).Tradução de Roberto Machado de Almeida,São Paulo,1973,p. 59
- 18-Estevão Pinto.História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste . José Olympio Editora,Rio de Janeiro,1949,p. 55
- 19-Citado por Josemir Camilo.Velhas Cartas sobre a Paraíba: O Documento de um Autor Anônimo sobre a Economia da Província.A União,João Pessoa,08 de julho de 1984
- 20-Citado por Josemir Camilo.Idem ibidem..
- 21-Evaldo Cabral de Melo.Op. cit., p. 214
- 22-Id. Ibid., 201
- 23-Id. Ibid., p. 201
- 24-Cf. Richard Grahan. Op. cit., p. 63
- 25-Sérgio Silva.Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. 5 edição,Alfa-Omega,São Paulo,1981, p. 56
- 26-Cf. Cheywa Spindel.Homens e Máquina na Transição de uma Economia Cafeeira.Paz e Terra,Rio de Janeiro,1979, p 42
- 27-Evaldo Cabral de Melo.Op. cit., p. 212
- 28-Id. Ibid., p. 212

2 - CONTROVÉRSIAS ACERCA DO RAMAL FERROVIÁRIO ITABAIANA - CAMPINA GRANDE

A estrada de ferro chegou a Campina Grande no ano de 1907. Construída para atender interesses vinculados ao próspero comércio campinense, sobretudo no setor algodoeiro, esse meio de transporte constituiu um importante mecanismo para a modernização e incremento do referido comércio.

Situando-se, desde a primeira década do século XX, como a cidade de maior desenvolvimento do interior da Paraíba,¹ Campina Grande transformava-se gradativamente num arrojado entreposto comercial. Sua importante feira de gado e seu intenso comércio algodoeiro colocavam-na como principal eixo fornecedor destes gêneros para as capitais da Paraíba e Pernambuco.

Esse potencial econômico capacitava os coronéis-comerciantes² locais, organizados em facções políticas, a lutarem para trazer o benefício da estrada de ferro até Campina Grande.

Uma dessas facções, com o coronel Cristiano Lauritzen à frente, empenhou-se com afinco na aquisição daquele benefício. À frente de uma facção da nascente oligarquia algodoeira, Lauritzen encarava a estrada de ferro ^{como um} fator de suma importância para o crescimento do município ou, em outras palavras, como um empreendimento sem o qual Campina Grande não progrediria. Assim, não mediu esforços para a concretização desse empreendimento, o que foi conseguido através de argumentação junto às autoridades estaduais e federais e dos estímulos oferecidos a Great Western Railway, porquanto, em função dos subsídios e favores mantidos pelo governo, essa companhia estrangeira sentia-se a cavaleiro para reproduzir seu capital investindo-o no lucrativo negócio da construção de traçados ferroviários.

E não era para menos, visto que, além de obter do governo brasileiro a garantia de juros de até 7%, os contratos firmados para a construção de estradas de ferro se pautavam no oferecimento de mais concessões, tais como: "(a) a gratuidade dos terrenos devolutos nacionais, (b) o uso das madeiras existentes nos mesmos terrenos, (c) a isenção dos direitos de importação sobre trilhos, maquinismos e instrumentos destinados à construção da via férrea(...)",³ dentre outras. Estas concessões constituíam, in -

dubitavelmente, verdadeiros atrativos à Great Western Railway.

Organizada em Londres, em 1872, a Great Western açambarcou a maior parte dos empreendimentos ferroviários do Nordeste. No entanto, o fato de que o ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande foi construído sob a égide dessa companhia inglesa, não implica que o mesmo tenha acontecido com os demais trilhos instalados na Paraíba. Na verdade, só a partir de 1902 é que a Great Western adquire o controle sobre a ferrovia paraibana, pois, nas décadas anteriores, tal havia sido exercido pela Conde D'eu Railway.

Tudo remonta ao início da década de setenta do século passado, quando, em 1871, através do Decreto nº 4838, o governo Imperial concede a Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, Anizio Salatiel Carneiro da Cunha e André Rebouças autorização para construir um caminho de ferro ligando Alagoa Grande à capital da Paraíba. Já no ano seguinte, a Lei provincial 453 garante 7% de juros sobre o capital de 5.000:000\$000 Rs (cinco mil contos de réis) para a construção do referido caminho de ferro. Posteriormente, através do Decreto nº 5974, o capital foi elevado para 6.000:000\$000 Rs (seis mil contos de réis). Porém, constantes prorrogações de prazos adiaram a construção daquele caminho de ferro, que só foi concretizado muitos anos depois.

Entretanto, empreendeu-se a construção de caminhos de ferro em outras localidades da província da Paraíba. Em 1875, por exemplo, os concessionários que haviam recebido, anos antes, autorização para construir a primeira estrada de ferro paraibana, passam os direitos de que dispunham para a companhia Conde D'eu Railway, organizada em Londres nesse mesmo ano. Com isto, há uma maior agilização do programa ferroviário. Já em 1876, sob o Decreto nº 6243, estudos e plantas foram aprovados pela Princesa Isabel. Mas, só a partir de 1880 é que efetivamente tem início o trabalho de construção das linhas férreas paraibanas. Um ano após foi inaugurado o trecho ligando a capital ao lugar chamado Entroncamento, daí bifurcando-se em dois ramais: um na direção sul, até Pilar (inaugurado em 1883); outro na direção norte, até Guarabira (inaugurado em 1884).⁴

Quando anos depois (1901) são inaugurados os trechos Munlangu-Alagoa Grande e Pilar-Itabaiana, o governo já efetuara o res-

gate da estrada de ferro Conde D'eu, entregando-a, sob arrendamento, a Great Western Railway. Quando, no início de 1902, esta companhia toma posse da Conde D'eu, passa a exercer total controle sobre o programa ferroviário paraibano.

Os caminhos de ferro chagados a Itabaiana e Alagoa Grande formaram, nessas cidades, duas pontas de trilhos. Assim, para que se efetuassem a continuidade do traçado ferroviário paraibano, tinha que partir de uma dessas pontas até Campina Grande.

Em torno dessa questão tem início acentuadas controvérsias. De um lado, a elite proprietária de Campina Grande reivindicava um ramal oriundo de Itabaiana; de outro, a elite da capital do Estado pretendia um ramal que partisse de Alagoa Grande.

O interesse de alguns grupos econômicos paraibanos na ligação ferroviária Alagoa Grande - Campina Grande tinha um porquê: o temor na derrocada do comércio da capital do Estado e de algumas localidades da sub-região do Brejo. Aqueles grupos (formados especialmente por comerciantes pessoenses) pretendiam exercer o controle da circulação comercial em todo o Estado, tendo, como principal objetivo, evitar que as mercadorias do interior paraibano fossem canalizadas para a praça do Recife. Canalização essa que se processava há bastante tempo.

Constata-se, pois, que a reivindicação da ligação ferroviária Alagoa Grande - Campina Grande tinha uma razão de ser: fazer com que as mercadorias da praça de Campina fossem transportadas por Alagoa Grande até a capital, beneficiando o comércio desta última. Temia-se que a construção de um ramal Itabaiana - Campina Grande fosse prejudicial à capital, porque estabeleceria um intercâmbio comercial quase total entre o interior paraibano e a praça do Recife.

Assumindo uma postura veementemente contra a ligação com Itabaiana, José Américo de Almeida manifesta o seguinte posicionamento: "(...) esse traçado não teria a virtude, requerida, antes de tudo, pela solução do problema da seca, de ligar as zonas flageladas a um centro produtor. Demais, viria agravar, mortalmente, a situação da capital, encaminhando as energias de mais da metade do Estado para a praça do Recife".⁶

A mesma preocupação é manifestada quando José Américo propõe a construção de uma estrada de ferro central que, partindo

de Alagoa Grande a Cajazeiras, englobasse os seguintes municípios: Areia, Remígio, Esperança, Pocinhos, Soledade, Santa Luzia, São Mamede, Patos, Pombal e Sousa.⁷ Vemos, portanto, que essa proposta de uma estrada central excluía Campina Grande. Este fato constituía, sem dúvida, uma forma deliberada de temor em relação ao crescimento de Campina em função de sua articulação com a capital pernambucana.

Fazendo alusão a essas controvérsias, Elpídio de Almeida afirma: "entraram em jogo os interesses de grupo, de classes, de lugares. O comércio da capital, temendo a concorrência do Recife, fechou a questão em favor do avanço por Alagoa Grande, sem levar em conta as despesas, a natureza do terreno, a exigência das obras de arte".⁸ E é levando em consideração esses fatores que o grupo Lauritzen argumentava contra aquele fechamento de questão.

Estabelecendo dados comparativos inerentes à probabilidade de construção de um e outro ramal, Lauritzen afirmou: "é tal a diferença que, sendo orçado o quilômetro no traçado de Alagoa Grande em sessenta contos, calcula-se o de Itabaiana em trinta". E faz outras comparações: "se o traçado de Alagoa Grande atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, por sua vez o de Itabaiana atravessa os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes; se no de Itabaiana se tem de construir uma ponte sobre o rio Paraíba, no de Alagoa Grande se tem de construir um túnel ou um viaduto(...)"⁹

O mesmo Cristiano Lauritzen, quando de sua segunda viagem ao Rio de Janeiro, em 1903, para tratar da estrada de ferro, envia, antes de sua partida, um memorial ao então Presidente Rodrigues Alves no qual alega: "o signatário destas linhas (...) precisa expor algumas considerações sobre os motivos que levam a respeitável corporação comercial da capital da Paraíba a hostilizar o prolongamento (do ramal ferroviário) que tem seu ponto de partida em Itabaiana...". Continuando sua exposição de motivos, Cristiano faz "rasgados" elogios ao potencial econômico de Campina Grande, especialmente quando utiliza a seguinte assertiva: "(...) pela sua posição geográfica, excepcionalmente vantajosa, está de há muitos anos indicada para ser o ponto terminal de uma via férrea na Paraíba do Norte (...), porque já é um entreposto

natural para a permuta de mercadorias, gados e outros produtos"¹⁰. Aqui aparece implícita a idéia de que com o prolongamento da estrada de ferro até Campina, esta transformar-se-ia no empório comercial do Estado.

Por outro lado, como faz referências explícitas ao conflito com a capital do Estado, dar a entender que Campina não precisava escoar suas mercadorias para o porto da Paraíba. Isto os grupos econômicos campinenses achavam mais vantajoso manter seus negócios articulados ao comércio do Recife. Explica-se, assim, o porquê de tanta ênfase a favor do ramal ferroviário oriundo de Itabaiana. É que esse ramal beneficiaria os comerciantes campinenses comprometidos com os interesses mercantis vinculados a um grande porto de exportação; no caso, o do Recife.

Mas havia opiniões totalmente contrárias as de Lauritzen. Como a do engenheiro fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo¹¹, que apresenta argumentos a favor de uma ligação ferroviária Mulungu - Campina, via Alagoa Grande. Para a concretização deste projeto o engenheiro destaca três momentos: o primeiro compreende a construção do ramal Mulungu - Alagoa Grande, com uma extensão de 22 quilômetros e 250 metros; o segundo diz respeito à ligação Alagoa Grande - Alagoa Nova, perfazendo 18 quilômetros; o terceiro concerne ao prolongamento Alagoa Nova - Campina, totalizando 42 quilômetros.

Para cada uma dessas ligações ferroviárias, Antônio Gonçalves enfatizava vantagens orçamentárias inerentes ao custo da obra e, mais enfaticamente ainda, quantificava a população a ser beneficiada. Ademais, faz inúmeras alusões ao potencial produtivo das áreas a serem singradas pelo projeto ferroviário que defendia.

O ramal ferroviário Mulungu - Alagoa Grande, orçamentado 1.035:436\$630 Rs (um mil e trinta e cinco contos, quatrocentos e trinta e seis mil e seiscentos e trinta réis), com capital adicional de 306:025\$875 Rs (trezentos e seis contos, vinte e cinco mil e oitocentos e setenta e cinco réis) para material rodante, serviços de oficina e almoxarife, beneficiaria, segundo aquele engenheiro, uma população de aproximadamente 60.000 pessoas, além de facilitar o escoamento de uma imensa produção agrícola. O município de Areia, por exemplo, seria um dos principais beneficia-

dos pelo citado ramal. Possuindo 119 engenhos, com capacidade para produzir 9.000 toneladas de açúcar, a falta de transportes fazia com que essa capacidade não fosse operacionada. Ao invés do açúcar, tais engenhos fabricavam tão-somente aguardente e rapadura.

O ramal Alagoa Grande via Alagoa Nova, orçamentado em 1.980: 000\$800 (um mil novecentos e oitenta contos e oitocentos réis), beneficiaria uma população superior a 70.000 pessoas. Além do mais, esse ramal atravessaria uma área de "fertilidade espantosa"; uma área propícia, inclusive, à lavoura cafeeira. Com toda essa argumentação, Antônio Gonçalves era contra a extensão do ramal Itabaiana-Campina. Alegava a inviabilidade dessa ligação por reconhecer que os terrenos eram pedregosos e secos e, por esse motivo, sem préstimo algum.

Pelo exposto, fica patenteado o seguinte: as controvérsias acerca do ramal ferroviário Itabaiana - Campina se inseriam no bojo de um secular conflito, a saber, a superioridade econômica do Estado de Pernambuco em relação aos Estados menores situados em sua vizinhança, incluindo o da Paraíba.

Inúmeras fontes fazem alusão ao problema da dependência do comércio da Paraíba para o vizinho Estado de Pernambuco. Ambrósio Leitão da Cunha, Presidente daquela província dependente, expede, em 20 de março de 1860, um relatório, em que afirma: "esta praça não faz propriamente comércio direto. Um ou outro navio, que nos traz de longe em longe algum carregamento (...), não vem diretamente do porto estrangeiro, mas ordinariamente de Pernambuco, onde toca e recebe ordens, sendo que a maior parte desses raros carregamentos, são aqui vendidos por conta e risco do importador daquela província. Da mesma sorte os compradores de gêneros do país não são os negociantes que aqui os exportam para o estrangeiro e sim, os de Pernambuco, a quem aqueles os vendem ou venderão, como acontece comumente".¹² A situação de dependência que envolvia a Paraíba se perpetuou até o século XX. Em 1912, por exemplo, a tonelagem de navios entrados no porto de Pernambuco era infinitamente maior que

no da Paraíba. Enquanto Pernambuco recebeu 50,59% da tonelagem de navios entrados nos portos de cinco Estados (PE, AL, CE, PB e RN), a Paraíba recebeu apenas 9,73% inerentes aos mesmos portos.¹³

Contudo, o conflito entre os dois Estados não ficava adstrito a área do porto, pois contendiam pelos produtos do sertão oriente central".¹⁴ Emerge, desse conflito, uma posição bastante clara dos comerciantes da capital paraibana: são veementemente contra a ligação ferroviária do interior do Estado com a capital pernambucana. Em contrapartida, os "políticos pernambucanos tentavam expandir a influência econômica do Estado estendendo as linhas de ferro até a fronteira (...) da Paraíba".¹⁵

Reportando-se a esse conflito, um estudioso do assunto reconhece ter havido práticas violentas, principalmente quando documenta o seguinte exemplo: "em 1903, supostamente incitados pelos comerciantes paraibanos, bandos de homens cortaram os trilhos de uma nova ferrovia de Pernambuco à Paraíba, a fim de impedir as temidas incursões pernambucanas no comércio local".¹⁶

Erroneamente, porém, tentou-se relacionar tais práticas violentas com movimentos grevistas eclodidos à época. Em 1902, para fazer uso de mais exemplo, os ferroviários da Great Western entraram em greve, exigindo os seguintes benefícios: "50% de aumento nos salários, passe gratuito nos trens (inclusive nos dias de folga) e a garantia de que não seriam despedidos sem a anuência do Centro Protetor dos Operários".¹⁷

Com sede no Recife, o Centro Protetor dos Operários foi presença marcante em movimentos dessa natureza. Uma prova de sua atuação e da "ameaça" que representava para certos setores sociais dominantes, pode ser encontrada numa entrevista que o próprio superintendente da Great Western concedeu ao Diário de Pernambuco. Declinou o Sr. Knox Little: "o Centro Protetor dos Operários é uma força que deve ser combatida". E interrogado acerca dos "fins políticos" da greve, respondeu: "a política não interveio neste negócio; nem mesmo os operários. Trata-se do socialismo que o Centro procura implantar".¹⁸

Mesmo sem a consecução de resultados positivos, não há nenhum indício de que os ferroviários tenham feito uso de práticas violentas para pressionar os dirigentes da Great Western.

Neste caso, fica descaracterizada a assertiva de que uma segunda greve, eclodida ainda na gestão do administrador inglês Knox Little, teria efetuado depredações num trecho da linha férrea perto de Pilar, com trilhos arrancados e pontes danificadas. É certo que essas depredações ocorreram; é certo que bandos de homens efetuaram danos em alguns trechos ferroviários. É provável mesmo que isto tenha acontecido em função da providência da Great Western em estabelecer tráfego diário de trens entre Natal e Recife, o que teria feito com que "os trens em questão, arrecadando as bagagens e os viajantes das estações do interior, sem a sua costumeira passagem pela capital da Paraíba(...)"¹⁹, estivessem prejudicando negociantes dessa capital. Esses negociantes poderiam, em tal situação, induzir determinadas pessoas ou grupos àquelas práticas depredadoras. No entanto, nem de longe isto configuraria um movimento grevista. Significa, pois, que Estevão Pinto incorreu em erro ao confundir aqueles atos violentos com manifestação grevista. Se o movimento de 1902, sob a orientação do Centro Protetor Operário, configurou uma verdadeira greve (e aqui o Sr. Estevão Pinto usou a nomenclatura correta), o mesmo não pode ser dito em se tratando do desmantelamento do trecho ferroviário do Pilar.

Saliente-se, todavia, o seguinte: se a ligação ferroviária entre Recife e algumas localidades da Paraíba prejudicava os comerciantes da capital deste Estado, dar-se justamente o contrário com a maior parte dos comerciantes radicados em tais localidades, que preferiam a aproximação com o Estado vizinho. Alegavam que este oferecia melhores preços para os seus produtos, isto para não falar nos preços mais baixos pagos bens manufaturados importados.

Quem compreendeu e analisou o conflito Paraíba - Pernambuco com bastante acuidade foi o historiador Irineu Joffily. Num de seus escritos ele argumenta: "a atração que exerce o mercado do Recife sobre todos os produtos de exportação das 'indústrias' paraibanas (melhor seria substituir o termo indústria pelo termo comércio) é sentida desde o princípio do século passado (aqui o autor alude ao século XVIII); e mais ou menos dali datam as reclamações

ções de medidas administrativas que fação paralisar essa corrente, desviando-a para a capital. Mas até hoje tudo tem sido em vão; as leis fiscais (visando proteger o comércio da capital paraibana) têm sido impotentes diante de uma lei econômica (...) e é debalde que se invoca os sentimentos de patriotismo da população; o capital não tem coração, guia-se por uma lei social (...).²⁰

A nosso ver, o citado autor compreendeu que o monopólio exercido pelo Recife sobre o comércio de inúmeras localidades paraibanas, resultava da própria organização do espaço regional nordestino. Formara-se, no contexto da divisão nacional e regional do trabalho, todo um encadeamento de relações econômicas (e outras) entre as partes diferenciadas integrantes daquelas divisões. Significa dizer: se um setor subordina outro; se uma localidade subordina outra, tal fenômeno foi forjado no próprio bojo do processo histórico, configurando, muitas vezes, a constatação de que o atraso de uma região é condição sine qua non ao desenvolvimento de outra.

Voltando ao problema do ramal ferroviário Itabaiana - Campina, é fácil entender o porquê do grupo Lauritzen ter se empenhado de forma tão ferrenha na sua construção. Esse grupo sabia que com a estrada de ferro Campina transformar-se-ia num grande entreposto comercial, tornando-se receptora da produção algodoeira (e outros gêneros) do sertão da Paraíba e Estados vizinhos. Vemos, por esse motivo, que eram muitos os interesses econômicos veiculados à construção daquele ramal. Concretizado e inaugurado em 1907, o caminho de ferro chegado à Campina "fora uma conquista de comerciantes comprometidos com os interesses mercantis da praça do Recife".²¹

N O T A S

- 1- Josefa Gomes de Almeida e Silva. O Latifúndio e o Algodão em Campina Grande: Modernização e Miséria (dissertação de mestrado na UFPE, 1985, mimeografado). p. 134
- 2- Acerca do coronel-comerciante diz José Joffily: "nem todo fazendeiro era comerciante, mas seguramente todo comerciante era senhor de terras".
- 3- Estevão Pinto. História de uma Estrada de Ferro do Nordeste. José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1949, p. 83
- 4- Cf. Horácio de Almeida. História da Paraíba. 2 edição, Ed. Universitária-UFPB, João Pessoa, 1978, p. 170
- 5- As informações veiculadas ao pequeno histórico que fizemos sobre a Conde D'eu foram colhidas nos manuscritos em mãos do professor Josemir Camilo, material que utiliza para a elaboração da sua tese de doutoramento (os referidos manuscritos nos foram gentilmente cedidos pelo já citado professor)
- 6- José Américo de Almeida. A Paraíba e Seus Problemas. 3 edição (revista), editado pela Secretaria de Educação e Cultura-PB, João Pessoa, p. 354
- 7- Cf. Id. Ibid., p. 354
- 8- Elpídio de Almeida. História de Campina Grande. 2 edição, Ed. Universitária-UFPB, João Pessoa, 1979, p. 341
- 9- Citado por José Américo de Almeida. Op. cit., p. 345
- 10- Citado por Elpídio de Almeida. Op. cit., pp. 345-346
- 11- Relatório enviado ao governador Venâncio Neiva em 17 de janeiro de 1890. Arquivo Público Augusto dos Anjos, João Pessoa PB, cx 19 (manuscritos gentilmente cedidos por Josemir Camilo).
- 12- Citado por José Joffily. Op. cit., pp. 30-31
- 13- Cf. Robert Levine. Pernambuco e a Federação Brasileira. In: O Brasil Republicano - vol. III, História Geral da Civilização Brasileira. 2 edição, Difel, São Paulo, 1977, p. 132
- 14- Robert Levine. Id. Ibid., p. 133

- 15- Robert Levine. Id. Ibid., p. 133
- 16- Robert Levine. Id. Ibid., pp. 133-134
- 17- Estevão Pinto. Op. cit., p. 134
- 18- Citado por José Joffily. Op. cit., p. 134
- 19- Estevão Pinto. Op. cit., p. 134
- 20- Irineu Joffily. Notas Sobre a Paraíba. Thesaurus Editora, Brasília, pp. 228-229
- 21- Josefa Gomes de Almeida e Silva. Op. cit., p. 136

3 - PONTA DE TRILHO E EMPÓRIO COMERCIAL

Antes mesmo de vitoriosas as propostas do grupo Lauritzen, em que a estrada de ferro era vislumbrada como fator de imenso progresso, constata-se o fato de que Campina há muito tornara-se um arrojado entreposto comercial. Situada à entrada do semi-árido, esta cidade era o escoadouro para onde convergia uma parte significativa da produção dos sertões e cariris, especialmente em relação ao setor pecuário-algodoeiro, do qual tornara-se a praça que oferecia as melhores oportunidades de negócios. A feira de gado e, sobretudo, o comércio algodoeiro, transformaram-se nos principais condicionantes do enriquecimento e modernização do município de Campina Grande.

Mas, em que pese a situação de entreposto comercial de intensa movimentação, a cidade exigia o melhoramento dos meios de transportes. Uma prova disto é que os Presidentes de província, segundo o testemunho de Marly Viana¹, reconheciam a necessidade de dotar Campina de um eficiente meio de transporte. E, àquele momento, este só poderia ser o transporte ferroviário.

De fato, durante muito tempo o comércio campinense ressentiu-se da falta de um moderno meio de transporte que agilizasse o processo de escoamento da produção. Essa dificuldade resultava do seguinte fator: as mercadorias saíam desta praça via utilização da tração animal, meio de transporte insuficiente ao incremento do lucrativo comércio algodoeiro. Portanto, se é levado em consideração que os caminhos de ferro são um meio de transporte mais econômico que o de tração animal, exceto, é óbvio, em se tratando das despesas com a construção daqueles caminhos, então "concebe-se com facilidade que, quando a massa dos objetos que se devem transportar passa de um certo limite, pode-se tornar vantajoso gastar-se mais para construir a via de comunicação, a fim de poupar-se nas despesas de tração, e isto é o que acontece quando se trata de ligar com um (...) grande porto de exportação".² Essas considerações se aplicam ao caso de Campina Grande, tendo em vista que a nítida associação entre a ferrovia e o algodão permitiu uma comunicação direta com o porto do Recife, de que Campina, segundo a ótica de Epitácio Pessoa e José Américo, ficou como escalão avançado.³ Com efeito, foi como grande

entrepósito algodoeiro que Campina Grande definiu sua condição de "cidade polo de vasta área animada por verdadeiro cosmopolitismo regional".⁴

A íntima ligação entre a ferrovia e o algodão, a que já fizemos alusão, constitui prova de que a ferrovia foi menos a causa do que um produto do próspero comércio campinense.

Mesmo que tenha chegado um pouco tarde (1907), esse meio de transporte só foi construído porque o potencial econômico do município comportava os vultosos investimentos necessários à sua concretização. Se a via férrea foi um importante melhoramento para a economia do município, não se pode omitir que seu incremento se deveu a uma preexistente situação de prosperidade.

Em sentido contrário, inúmeras são unânimes em assegurar que a prosperidade comercial resultava exclusivamente da via férrea. Os que assim se posicionam, estabelecem uma mera relação de causa e efeito entre ponta de trilho e empório comercial. Manifestando uma dessas opiniões, o autor de "História da Paraíba" diz que, beneficiada pela estrada de ferro, "Campina Grande sacudiu o marasmo que a intibiava e surgiu como o maior centro comercial do interior da Paraíba".⁵ A mesma relação de causa e efeito aparece nas palavras seguintes: "a estrada de ferro onde fazia ponta de linha dava vida ao lugar. Se passava adiante levava consigo o progresso". E citando exemplos: "Itabaiana cresceu quando o trem ali chegou. Estacionou, senão decresceu, quando os trilhos se prolongaram até Campina Grande".⁶

O citado autor dar a entender, portanto, que bastava uma cidade situar-se como ponto terminal de um caminho de ferro para se transformar num empório comercial.

Postura idêntica é assumida pelo autor de "A Paraíba e seus Problemas", pois, ao se reportar à posição de destaque ocupada por Campina no comércio paraibano, deixa implícito que isto só foi possível porque a cidade desfrutava "a situação de ponto terminal de linha(...)".⁷

É sabido que a estrada ferro deu novo impulso ao comércio de Campina; é sabido que esse meio de transporte contribuiu para uma maior agilização do escoamento das mercadorias canalizadas para esta praça. Porém, o vínculo entre ponta de trilho e empório

comercial só foi possível porque Campina tirou proveito da própria exiguidade do traçado ferroviário da Paraíba. O fato de que muitas áreas não foram alcançadas por esse traçado fez com que Campina tirasse proveito de sua posição, porquanto, "colocada no planalto, entre a ferrovia e o sertão, conseguiu trazer para si toda comercialização de além trilhos (...)"⁸, funcionando como verdadeiro empório comercial. Neste sentido, ao tornar-se "ponto terminal de trens, para ela foram convergindo todos os tropeiros e boiadeiros do interior".⁹

Não obstante, nossa opinião é que não foi a ferrovia o principal mecanismo responsável pela modernização do município.¹⁰ Se a ferrovia, adicionada "a vantagem posicional específica de 'ponta de trilho', (...) contribuiu para que se expandisse em importante empório comercial"¹¹, convém considerá-la tão somente um dos muitos fatores que deram tal contribuição.

Numa clara alusão a esse respeito, Eliete de Queiroz afirma que o dinamismo de Campina Grande "deve ser creditado principalmente à sua função comercial, que por sua vez está relacionada à estrutura de produção do agreste e à sua posição geográfica privilegiada (...)"¹²

Constituindo um "exemplo típico de cidade contato", visto que situava-se como ponto de convergência das estradas oriundas do litoral, brejo e cariris, Campina beneficiava-se de sua ótima posição geográfica. Ademais, o fato de situar-se na região do agreste constituiu um importante fator para a dinâmica de seu comércio. Isto porque a estrutura de produção agrestina, organizada com base numa reduzida concentração fundiária (note-se que a concentração existia), favoreceu a existência de pequenas e médias propriedades. Com isto, "grande número de pequenos proprietários, além de cultivarem a lavoura, fabricavam a farinha de mandioca, sendo, muitos deles, também artesãos. A produção fazia-se, assim, mais diversificada, o que (...) dinamizava o comércio".¹³

Entretanto, mesmo que a diversificação da produção tenha sido algo constante no bojo da estrutura fundiária do agreste, devido o espaço agrário comportar um significativo número de pequenas e médias propriedades, é impossível omitir a presença do latifúndio. Em Campina Grande, por exemplo, os lucros obtidos com a produção e comercialização do algodão permitiram aos grandes proprietários a aquisição de mais terras. Assim, frequentemente

te, pequenos e médios proprietários cediam diante das pressões do latifúndio.

O mecanismo mais utilizado para tomar a terra do pequeno proprietário era o empréstimo hipotecário. Os grandes proprietários, "dando uma de agente financeiro", emprestavam dinheiro aos pequenos e médios produtores. Mas, em troca, impunham certas condições, figurando, dentre estas, a terra como garantia hipotecária. Quer dizer, se o devedor não saldasse sua dívida no prazo estabelecido, ele perdia a terra dada em garantia. Com tal mecanismo, não há equívoco em afirmar que o latifúndio tendeu a ser um fator predominante no conjunto da formação econômica do município de Campina Grande.

A estrada de ferro representou, como já afirmamos, um importante melhoramento material para a economia campinense. Sua vinculação com o comércio algodoeiro permitiu um rápido incremento do negócio e, por esse motivo, de importante posto de trocas Campina assume a posição de verdadeiro empório comercial. Mesmo que a implantação da ferrovia não tenha eliminado o tradicional transporte por tração animal, "numa contradição de velocidade e peso entre o trem e o lombo do burro(...)"¹⁴, é sintomático o quanto essa via de comunicação contribuiu para acelerar o escoamento das mercadorias chegadas à cidade. Por outro lado, "facilitou a penetração de máquinas e aparelhagens(...) direcionadas para o beneficiamento do algodão".¹⁵ Confirma-se, pelo exposto, que a íntima ligação entre a ferrovia e o algodão permitiu não só a ascensão deste produto como elemento de alto valor comercial, mas estimou o comércio do município como um todo.

Alguns dados estatísticos dão prova do crescimento do município a partir da implantação da estrada de ferro. Situando-os comparativamente, pode-se confrontar os períodos imediatamente anterior e posterior àquela implantação. Enquanto em 1904, por exemplo, Campina ocupava o sexto lugar entre as cidades possuidoras de maior renda na Paraíba, porquanto sua arrecadação representava apenas 2,8% do total do Estado, em 1908 (um ano após a chegada da via férrea) esse quadro havia se alterado. Se a renda do município, em 1904, era de 38:346\$000 Rs (trinta e oito contos e trezentos e quarenta e seis mil réis), sendo superada pela capital do Estado (784:638\$000 Rs - setecentos e oitenta e quatro contos e seiscentos e trinta e oito mil réis), Itabaiana (189:306\$000 Rs - cento e oitenta e nove contos e trezentos e seis mil

réis), Mamanguape (82:104\$000 Rs - oitenta e dois contos e cento e quatro mil réis), Alagoa Grande (77:718\$000 Rs - setenta e sete contos e setecentos e dezoito mil réis) e Guarabira (47:710 \$ 000 Rs - quarenta e sete contos e setecentos e dez mil réis), no ano de 1908 essa renda havia se elevado a 64:597\$000 Rs (sessenta e quatro contos e quinhentos e noventa e sete mil réis), sendo superada apenas pela capital (1.126:450\$000 Rs - um mil e cento e vinte e seis contos e quatrocentos e cinquenta mil réis) e Itabaiana (207:911\$000 Rs - duzentos e sete contos e novecentos e onze mil réis).¹⁷

Com o tempo, esse quadro tendeu a modificar-se mais ainda, visto que já em 1910 o interior da Paraíba "tinha seu maior movimento em Campina, com uma grande feira de cereais e outra de gado (...), posto dos negócios desses gêneros entre as capitais de Paraíba e Pernambuco, os brejos e sertões".¹⁸ De fato, é nessa época que Campina adquire a hegemonia comercial do interior do Estado, pois que, contando com 881 e aproximadamente 100 (cem) estabelecimentos comerciais, já se situava, excetuando a capital, como o maior núcleo urbano da Paraíba.¹⁹

Mas não tardou o dia em que Campina tornou-se rival da própria capital, operando a comercialização de um considerável volume de produtos para o porto do Recife. Isto motivou represálias por parte dos ^{saíam} em defesa da estadualização do comércio da Paraíba e, particularmente, da capital. Basta lembrar que em 1917, "no orçamento estadual para esse ano, a cidade de Campina figurou com uma tabela especial de 'indústria e profissão' em que foi tributada sob bases muito mais elevadas do que as demais cidades paraibanas. Esta resolução orientada pelo presidente Camilo (...), levou o comércio campinense, por unanimidade (...), a protestar e -nergicamente, embora sem resultado prático".²⁰

A taxaço "extra" para Campina, naquele momento, tinha um porquê: o fato desta cidade constituir o principal entrave à estadualização do comércio paraibano. Ela tornou-se, com a ferrovia, "um centro de irradiação para o interior do Estado"²¹, assumindo, em função de sua ligação ferroviária com o porto do Recife, o papel de recambiar para este último a maior parte da produção agropecuária da região que polarizava. É potencial que a configurava como uma rival da própria capital paraibana.

Alguns dados estatísticos permitem rápido esboço acerca do

crescimento de Campina e de sua rivalidade com a capital. Se em 1906, ainda no período "anti-ferrovia", o núcleo urbano campinense contava com apenas 600 (seiscentas) casas, esse número tendeu a crescer aceleradamente no período "pós-ferrovia." Se em 1913 aquele número havia duplicado (1.216 casas), em 1925 praticamente sextuplicara (2.981 casas).²² E continuando a crescer, anos após Campina superou, em muitos aspectos, a capital do Estado. Se em 1920, pelo Recenseamento Geral da República, sua população atinge a soma de 70.806 habitantes, a da capital atinge tão-somente 58.374. E se vinte anos depois, em 1940, a população campinense se eleva a 127.397 habitantes, a da capital não chega a 100.000.²³

Embora os dados veiculados pela presente abordagem não sejam suficientes para um "fechamento" de questão em torno do assunto, pelo menos eles são indicativos de que a implantação da estrada de ferro em Campina pode ser tomada como parâmetro para relacionar dois períodos: o "anti" e o "pós" ferrovia. A íntima ligação entre a ferrovia e o algodão, como vimos, representou um importante fator para o crescimento do município, o que se deu sobretudo no período "pós-ferrovia". Este período marca, pois, um momento de acentuada pujança do comércio campinense.

No entanto, não comungamos com a idéia de que a ferrovia tudo se renovou em Campina. Nem tampouco compartilhamos da opinião de que esse meio de transporte "influiu sobretudo para integrar sua gente e suas cousas a um sentido (...) menos antigo".²⁴

Mesmo constituindo um fator necessário à modernização do município, a ferrovia favoreceu tão-somente minorias portadoras de privilégios. Há, portanto, um equívoco em afirmar que a ferrovia contribuiu para integrar o povo e as coisas a uma vida mais moderna.

Se assim questionamos o problema, é porque estamos preocupados em responder perguntas como as que já foram formuladas no primeiro capítulo deste trabalho. Quem eram os reais beneficiários do negócio ferroviário? Progresso para quem?

Em primeiro lugar, é preciso por em evidência que a implantação da estrada de ferro em Campina implicou numa gama de articulações com o capital inglês, além da seguinte constatação: conseguindo uma maior proximidade com o porto do Recife, isto fez que a maior parte do lucro oriundo da comercialização do "ouro bran-

co"²⁵ fosse canalizada para aquela cidade, gerando, de um lado, o enriquecimento das casas exportadoras inglesas; de outro, os acionistas da Great Western. Deste modo, os rendimentos gerados pelo comércio algodoeiro e a ferrovia não foram suficientemente benéficos a Campina Grande: primeiro, porque o progresso ferroviário se efetuava em função de uma extrema especulação financeira, incrementada especialmente pelos capitalistas ingleses; segundo, porque o lucro do comércio algodoeiro era revertido em sua maior parte para fora desta praça; terceiro, porque o progresso campinense não era mais que o progresso de seus setores sociais dominantes.

No que concerne à parte do lucro canalizada para fora de Campina, inúmeras opiniões são unânimes em assegurar que ela ficava na região do porto, conquanto estabelecia-se, neste, "uma circulação do tipo empório comercial: a corrente exportadora trazia ao porto matéria-prima semi-manufaturada, como o algodão em fardos (...) e, no retorno, operava a redistribuição de bens de consumo e manufaturados dos portos europeus e americanos".²⁶

No caso de Campina Grande, esses manufaturados eram consumidos principalmente pelos potentados locais. Usando luxuosa indumentária, exibindo jóias e esbanjando vinhos franceses²⁷, esses potentados formavam um grupo realmente contrastante com a miséria que vitimava a imensa população trabalhadora.

Por último, cabe destacar o seguinte: se o crescimento da economia campinense beneficiava sobretudo os capitalistas ingleses, os exportadores recifenses (em sua maioria também ingleses) e os coronéis-comerciantes locais, fica patenteado uma coisa: não havia uma justa distribuição do produto social. É que as relações sociais de produção se travavam no contexto de uma estrutura fundiária assentada no "latifúndio pecuarista, no qual se inseriu a cultura do algodão".²⁸ O coronel ou o coronel-comerciante, personagem situada no topo da hierarquia social, mantinha o latifúndio e os que nele trabalhavam como a base de sustentação de seu poder. Assim, mesmo que a maior parte do lucro do algodão não reproduzisse a economia do município, o latifundiário e/ou comerciante tinha(m) seu prestígio assegurado. Isto porque sua condição de grande proprietário permitia a espoliação do trabalhador direto. Este, fosse ele morador, parceiro ou agregado, estava subordinado ao poder do latifúndio e, por isso mesmo, era obrigado a

entregar a seu proprietário a renda da terra, podendo ser na forma de um sobre-produto, um sobre-trabalho ou qualquer outra forma de relação social de produção pré-estabelecida.

Na verdade, essa relação de subordinação tanto mais acen- tuava-se quanto mais intensamente se efetuasse a mediação do ca- pital na economia local, haja vista que ao subordinar o pequeno' trabalhador rural, subordinava também o próprio coronel-comer- ciante. Este dependia daquela mediação em se tratando dos inves- timentos necessários às melhorias do negócio algodoeiro .

Nesta situação, o pequeno trabalhador não possuía qualquer vínculo estável com a terra²⁹. Sua dependência para o latifundiá- rio era completa. Desfrutava de um único "direito": o de trabalhar de sol a sol durante o ano inteiro.

Outros fatores são bastante elucidativos: a obrigação de comprar no barracão, por exemplo, tornava-o permanentemente indi- vidado para com o grande proprietário. Já a obrigação de vender' a lavoura ao grande proprietário pelo preço que este estipulas- se, tinha de ser cegamente obedecida, pois, do contrário, o traba- lhador teria sua roça invadida pelo gado. Ademais, se recebia sa- lário, este, de tão reduzido, não permitia-lhe a obtenção de um mínimo de sobrevivência condigna.³⁰

Por todos esses motivos, reafirmamos que o progresso de ' Campina era benéfico apenas para os setores sociais dominantes. Por mais que o município tenha se modernizado; por mais que te- nham se multiplicado os rendimentos inerentes ao comércio algo- doeiro, uma coisa é certa: em nenhum momento o produto social foi melhor distribuído entre os que realmente o produziam.

N O T A S

- 1- Cf. Marly de Almeida Gomes Vianna. Op. cit., p. 137
- 2- Estevão Pinto. Op. cit., pp. 27-28
- 3- Cf. José Octávio (org.). Geo-História e Formação de Cidades na Paraíba. In: José Américo e a Cultura Regional. João Pessoa, Casa de José Américo, 1983, p. 55
- 4- Id. Ibid., p. 64
- 5- Horácio de Almeida. Op. cit., p. 170
- 6- Id. Ibid., p. 170
- 7- José Américo. Op. cit., p. 359
- 8- Bernardo Issler (coord.) Op. cit., p. 68
- 9- Epaminondas Câmara. Datas Campinenses. João Pessoa, Departamento de Publicidade, 1947, p. 114
- 10- Cf. Eliete de Queiroz Gurjão Silva. Op. cit., p. 94
- 11- Mário Lacerda de Melo. O Caso de Campina Grande. In: Os Agressões - Estudo dos Espaços Nordestinos do Sistema Gado-Policultura de Uso de Recursos. Recife, UFPE, 1980 (mimeo.), p. 2
- 12- Eliete de Queiroz Gurjão Silva. Op. cit., p. 94
- 13- Id. Ibid., p. 18
- 14- Josefa Gomes de Almeida e Silva. Op. cit., p. 137
- 15- Id. Ibid., p. 137
- 16- Epaminondas Câmara. Op. cit., p. 94
- 17- Id. Ibid., p. 101
- 18- Celso Mariz. Evolução Econômica da Paraíba. 2 edição, União Editora, João Pessoa-PB, 1978, p. 35
- 19- Cf. Epaminondas Câmara. Op. cit., pp. 101 a 103
- 20- Id. Ibid., pp. 111-112
- 21- Id. Ibid., p. 182
- 22- Cf. Id. Ibid., pp. 97, 107 e 137
- 23- Cf. Id. Ibid., pp. 125 e 188

- 24- Epaminondas Câmara. Op. cit., p. 51
- 25- Designação alusiva ao lucrativo comércio algodoeiro
- 26- Bernardo Issler(coord).Op. cit., p. 68
- 27- Cf. José Joffily.Op. cit., p. 88
- 28- Josefa Gomes de Almeida e Silva.Os Coronéis e o Algodão em Campina Grande.Diário da Borborema,11 de outubro de 1984.
- 29- Cf. Marly de Almeida Gomes Vianna.Op. cit., p. 131
- 30- Cf. José Joffily.Op. cit., p. 81

CONCLUSÃO

O trabalho que ora concluímos tem uma pretenciosidade : fornecer elementos para uma discussão acerca de um objeto pouco estudado. De fato, é muito exiguo o espaço que a ferrovia ocupa no contexto da historiografia campinense. Nos livros de síntese, por exemplo, não mais que meros fragmentos fazem alusão ao problema do caminho de ferro. Ora, como a maior parte das obras sobre a História de Campina são trabalhos de síntese, explica-se o porquê do reduzido tratamento inerente a esse meio de transporte.

Nossa preocupação é, pois, a de contribuir para o enriquecimento da historiografia campinense. Neste sentido, qualquer elemento novo acrescentado pela presente abordagem constitui um passo adiante.

Mesmo que apenas consiga suscitar dúvidas, ainda assim configurar-se-ia como uma contribuição àquela historiografia, pois, não pretendendo dar a palavra final sobre o assunto, o objetivo a ser atingido é o de favorecer um clima que permita e estimule outras formulações e enfoques veiculados ao problema. E nem poderia ser diferente, porquanto, se se evidencia que todas as práticas e teorizações estão sujeitas a uma constante reavaliação e se, para reforçar essa posição, ratifica-se o fato hoje universalmente reconhecido, de que a moderna epistemologia nega a possibilidade de esgotamento de qualquer objeto de estudo - pensar contrariamente seria assumir uma postura demasiado dogmática e, como se sabe, o dogma entrava o livre desenvolvimento das ciências - , então justifica-se a proposta metodológica a que acima se fez alusão.

É comum, à guisa de conclusão, tecer-se considerações acerca do próprio conteúdo do trabalho, ocorrendo, com frequência, "fechamentos" de questões e "preenchimento" de lacunas. Não temos essa preocupação, haja vista que não pretendemos dar um ponto final à pesquisa e, por isso mesmo, nada podemos concluir ainda sobre um estudo que apenas começa a ser esboçado.

B I B L I O G R A F I A

- 1- ALMEIDA, Elpídio de. História de Campina Grande. 2 edição, Ed. U -
niversitária-UFPB, João Pessoa, 1979
- 2- AZEVEDO, Fernando de. Um Trem Corre para o Oeste. 2 edição, Melho-
ramentos, São Paulo, s/d
- 3- ALMEIDA, Horácio de. História da Paraíba. 2 edição, Ed. Universi-
tária-UFPB, João Pessoa, 1978
- 4- ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e Seus Problemas. 3 edição ,
João Pessoa, 1980
- 5- ANDRADE, Manuel Correia de. A Terra e o Homem no Nordeste. 4 edi-
ção, Ed. Ciências Humanas, São Paulo, 1980
- 6- CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. João Pessoa, Departamento
de Publicidade, 1947
- 7- ISSLER, Bernardo (coord.). Atlas Geográfico da Paraíba, UFPB, s/d
- 8- JOFFILY, Irineu. Notas Sobre a Paraíba. Thesaurus Editora, Brasília,
1977
- 9- JOFFILY, José. Entre a Monarquia e a República - Idéias e Lu-
tas de Irineu Joffily. Livraria Kosmos, Rio de Janeiro ,
1982
- 10- LEVINE, Robert. Pernambuco e a Federação Brasileira. In: O Bra-
sil Republicano-vol. III (História Geral da Civilização
Brasileira). 2 edição, Difel, São Paulo, 1977
- 11- MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. 2 edição, União E-
ditora, João Pessoa-PB, 1978
- 12- GRAHAN, Richard. A Grã-Bretanha e o Início da Modernização no
Brasil (1850-1914). Tradução de Roberto Machado de Almeida,
São Paulo, 1973
- 13- MELO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário e o Império. Ed. Nova'
Fronteira, Brasília, 1984
- 14- MELO, Josemir Camilo de. Velhas Cartas Sobre a Paraíba - O Do-
cumento de um Autor Anônimo Sobre a Economia da Província
A União, João Pessoa, edição de 08 de julho de 1984
- 15- MELO, Mário Lacerda de. O Caso de Campina Grande. In: Os Agres-
tes-Estudo dos Espaços Nordestinos do Sistema Gado-Poli-
cultura de Uso de Recursos. Recife, UFPE, 1980 (mimeo.)

- 16- MEIRELES, Manoel. Notas Sobre o Município de Campina Grande .
Edição mimeografada, 1962
- 17- OLIVEIRA, Francisco de. Elegia para uma Re(li)gião. 3 edição ,
Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1981
- 18- OCTÁVIO, José (org.). José Américo e a Cultura Regional. Funda-
ção Casa de José Américo, João Pessoa, 1983
- 19- PINTO, Estevão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste .
José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1949
- 20- SPINDEL, Cheyva. Homens e Máquinas na Transição de uma Econo-
mia Cafeeira. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1979
- 21- SILVA, Eliete de Queiroz Gurjão. O Poder Oligárquico na Parai-
ba: Descontinuidade e Recriação (1889-1945)
- 22- SILVA, Josefa Gomes de Almeida e. O Latifúndio e o Algodão em
Campina Grande: Modernização e Miséria. (dissertação de mes-
trado na UFPE, 1985, mimeografado).
- 23- _____ Os Coronéis e o Algodão em Campina Grande. Diário '
da Borborema, edição de 11 de outubro de 1984
- 24- RIOS, José Arthur (coord.). Campina Grande - Um Centro Comer-
cial do Nordeste, Serviço Social do Comércio, s/d .
- 25- VERA, Asti. Metodologia da Pesquisa Científica. 6 edição, Ed. '
Globo, Porto Alegre, 1980
- 26- VIANNA, Marly de Almeida Gomes. Distribuição de Terras no Mu-
nicípio de Campina Grande (1850-1905). (dissertação de '
mestrado na UFPB, 1985, mimeografada).
- 27- Resumo Histórico e Estatístico de Campina Grande. PMCG, Asse-
soria de Imprensa, 1964
- 28- Informe Sobre Campina Grande, publicado pela Federação das In-
dústrias do Estado da Paraíba, edição mimeografada, 1964.