



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

**O TREM PASSOU MAS SÓ VESTÍGIO FICOU: IMPACTOS URBANÍSTICOS
CAUSADOS APÓS A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA EM SANTA CRUZ-PB**

SABRINA DA SILVA PEREIRA

CAJAZEIRAS- PB

2014

SABRINA DA SILVA PEREIRA

**O TREM PASSOU MAS SÓ VESTÍGIO FICOU: IMPACTOS URBANÍSTICOS
CAUSADOS APÓS A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA EM SANTA CRUZ-PB**

Monografia apresentada ao curso de História da
Universidade Federal de Campina Grande como
requisito para obtenção de nota na disciplina de
Trabalho de Conclusão de Curso.

Orientador: Prof. Ms. Isamar Gonçalves Lôbo

CAJAZEIRAS- PB

2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
André Domingos da Silva - Bibliotecário CRB/15-730
Cajazeiras - Paraíba

P436t Pereira, Sabrina da Silva
O trem passou mas só vestígio ficou: impactos urbanísticos causados após a
implantação da ferrovia em Santa Cruz - PB. / Sabrina da Silva
Pereira. Cajazeiras, 2015.

59f. :il.

Bibliografia.

Orientador (a): Ms. Isamarc Gonçalves Lôbo.
Monografia (Graduação) - UFCG/CFP

1. História – Santa Cruz - PB. 2. Ferrovia – Santa Cruz - PB. 3. Formação
de cidades brasileira - Historiografia. I. Lôbo, Isamarc Gonçalves. II.
Título.

UFCG/CFP/BS

CDU –94:625.165(813.3)

Foi difícil, mas Deus sempre esteve comigo no fim eu venci.
Padre Marcelo Rossi

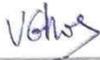
SABRINA DA SILVA PEREIRA

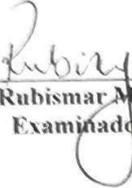
**O TREM PASSOU MAS SÓ VESTÍGIO FICOU: IMPACTOS URBANÍSTICOS
CAUSADOS APÓS A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA EM SANTA CRUZ-PB**

Aprovado em: 16 / 03 / 2015

Orientador


Prof. Ms. Isamafe Gonçalves Lôbo


Prof.ª Dr. Viviane Gomes de Ceballos
Examinadora 1


Prof. Esp. Rubismar Marques Galvão
Examinador 2

AGRADECIMENTOS

Louvo a Deus primeiramente por esta conquista. Segundo ao meu pai Francisco Pereira dos Anjos e irmãos Fernanda, Carina e Felipe pela força que deram no decorrer da caminhada. Também agradeço aos demais familiares.

A minha mãe Maria da Silva (IN MEMORIAN) guardo comigo seus ensinamentos. Obrigado por tudo.

Agradeço aos anjos que chamo de amigos que conheci no curso de História que Deus me deu de presente, em especial a Andressa Silva, Francisco Benedito, Erivaneide Alves e Cilmara Pessoa que me ajudaram significativamente para que eu pudesse concluir este curso. E também a todos aos meus amigos que torceram por mim.

Agradeço também a todos os santa-cruzenses que me ajudaram a conseguir fontes para que eu desenvolvesse esta pesquisa. A todos meu muito obrigado.

Obrigado ao corpo docente e aos funcionários da Universidade Federal de Campina Grande (Campus de Cajazeiras) pelos auxílios durante o curso.

Sou muito grata ao meu orientador Isamar Gonçalves Lôbo que sempre acreditou que eu seria capaz, pois ele sempre acredita na capacidade do aluno.

A todos meus agradecimentos de coração.

RESUMO

Esta pesquisa monográfica procura mostrar os impactos urbanos que ocorreram em Santa Cruz após a implantação da ferrovia no ano de 1951. A implantação do trecho férreo se deu através do ramal que ligou a cidade de Mossoró no Rio Grande do Norte a Sousa na Paraíba. No meio do caminho estava Santa Cruz cidade pequena e interiorana, distante 450 km da capital João Pessoa, até hoje possui essa “marca histórica” que pouco se falou ou se fala. Objetivamos analisar o valor cultural da construção ferroviária neste pequeno espaço urbano. Para chegarmos a determinados fins desenvolvemos a pesquisa mediante a produção historiográfica, discorremos também sobre a chegada da ferrovia no Nordeste e sobre a História da formação das cidades brasileiras. São focalizados na pesquisa alguns projetos solicitados pela Câmara de Vereadores do município com o objetivo de urbanizar Santa Cruz, no qual foram realizados alguns dos projetos e outros abdicados, o que nos possibilitou saber que as transformações ocorridas em Santa Cruz foram desempenhadas, muitas delas, por parte do poder público. Desde modo percebemos que houve uma urbanização em alguns aspectos em Santa Cruz e em outros a urbanização não aconteceu.

Palavras-chaves: Ferrovia. História. Santa Cruz.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa localizando Santa Cruz.....	30
Figura 2: Rua João Antunes.....	33
Figura 3: Vista área parcial da cidade de Santa Cruz.....	34
Figura 4: Foto da plataforma onde se localizava a estação na Rua João Antunes.....	36
Figura 5: Foto da plataforma onde se localizava a estação na Rua João Antunes....	36
Figura 6: Projeto Ata da câmara Municipal de Santa Cruz.....	37
Figura 7: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz.....	37
Figura 8: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	38
Figura 9: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	38
Figura 10: Rua João Antunes.....	39
Figura 11: Avenida Nestor Antunes.....	40
Figura 12: Centro de Santa Cruz.....	40
Figura 13: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	42
Figura 14: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	42
Figura 15: Praça Pública de Santa Cruz.....	42
Figura 16: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	43
Figura 17: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	43
Figura 18: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	44
Figura 19: Açude do governo em Santa Cruz.....	44
Figura 20: Açude do governo em Santa Cruz.....	44
Figura 21: Prédio da estação ferroviária do distrito de São Pedro.....	45
Figura 22: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	47
Figura 23: Projeto da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	47
Figura 24: Projeto de lei da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB.....	50

Figura 25: Prédio da primeira escola de Santa Cruz.....	50
Figura 26: Prefeitura Municipal de Santa Cruz.....	51
Figura27: Escola Prof. Nestor Antunes.....	51
Figura 28:Projeto de lei da Câmara Municipalde Santa Cruz-PB.....	52
Figura 29:Projeto de lei da Câmara Municipalde Santa Cruz-PB.....	52
Figura 30:Projeto de lei da Câmara Municipalde Santa Cruz-PB.....	52
Figura 31:Projeto de lei que institucionaliza as escolas municipais.....	53
Figura 32:Projeto de lei da Câmara Municipalde Santa Cruz-PB.....	54
Figura 33:Projeto de lei da Câmara Municipalde Santa Cruz-PB.....	54

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1	13
UMA ABORDAGEM SOBRE A FERROVIA NO NORDESTE BRASILEIRO	13
1.1. O PROCESSO DE CHEGADA DA FERROVIA NO NORDESTE	13
1.2. A IMPLANTAÇÃO DO RAMAL MOSSORÓ (RN) Á SOUSA (PB): SANTA CRUZ COMO PARTE DO PERCURSO	19
1.3. FERROVIAS NO NORDESTE PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS	20
CAPITULO 2	23
CIDADE, PEQUENA HISTÓRIA E CONCEITOS	23
2.1. A FORMAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS	23
2.2. CIDADE, MODERNIDADE E SUAS RELAÇÕES.....	27
CAPÍTULO 3	32
MUDANÇAS URBANÍSTICAS EM SANTA CRUZ OCASSIONADAS APÓS A IMPLANTAÇÃO FERROVIARIA	32
3.1. SANTA CRUZ NO CAMINHO DA URBANIZAÇÃO	32
3.2 A LUZ ELÉTRICA CHEGA A SANTA CRUZ.....	46
3.3 E O DESENVOLVIMENTO EDUCACIONAL COMO ANDAVA NA ÉPOCA EM SANTA CRUZ?.....	49
CONSIDERAÇÕES FINAIS	56
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	57

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como objetivo analisar os impactos urbanos no município de Santa Cruz após a implantação da ferrovia no ano de 1951. Quando menina, via um vagão a percorrer os trilhos do hoje extinto ramal, e me perguntava de onde vem e para onde vai este carro de ferro? O trem vem e vai e o que fica?

Lendo Josemir Camilo de Melo “Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)” observei que transformações ocorreram relativas à implantação dos trilhos férreos. Afirma Josemir Camilo de Melo (2007) que as ferrovias causaram mudanças no espaço urbano por onde passaram, engenhos viraram vilas, vilas cidades. Então também me questionava, e em Santa Cruz os trilhos foram santos? Os trilhos começaram a desaparecer, o que aconteceu? Para mim este é o momento de responder estas questões.

Estas indagações me levaram a averiguar através de trabalhos acadêmicos e documentos diversos a relevância da implantação da ferrovia e sua respectiva estação no desenvolvimento urbano no município.

A urbanização e modernização de algumas cidades esta atrelada a implantação de trilhos férreos. A ferrovia surgiu a partir da Revolução Industrial possibilitando, as sociedades que usufruíam deste invento, um conforto em relação a deslocamento de uma localidade a outra, contribuiu para ampliar e melhorar o transporte de carga. Este desenvolvimento urbano e modernizador proporcionado pela ferrovia esta aliado a melhorias em relação à infraestrutura, a exemplos de pavimentação de ruas, instalação de luz elétrica, água encanada, estas tentativas de urbanização aconteceram de inicio na Europa. Segundo Ronald Raminelli (1997, p. 271):

O caos urbano, favorecido pela Revolução Industrial, incentivou as primeiras tentativas de planejamento urbano e de construção de uma cidade ideal. Os governantes europeus tiveram a tarefa de ordenar, higienizar e pensar em soluções possíveis para a vida urbana.

Desde modo, a vida moderna e urbanizada vai se estabelecendo, com praticas que acarretassem um desenvolvimento do lugar.

A ferrovia logo que chega ao Brasil causa semelhantes efeitos além de colaborar com o desenvolvimento econômico e industrial do país também possibilita a conexão entre regiões.

A modernização ocasionada pela Revolução Industrial traz mudanças de diversos aspectos, assim como os benefícios ocasionados após o surgimento da ferrovia. Segundo Raymond William (2011, p. 274-275):

Os esqueletos de casas e inícios de novas avenidas haviam brotado ao longo da ferrovia, com a velocidade do vapor, e disparavam em direção ao campo, num trem monstruoso. [...] hotéis, escritórios, pensões ferroviárias [...] ônibus, ruas e prédios para servir a estação ferroviária.

Assim, a pesquisa desenvolvida transcorre por este universo do trem de ferro e suas contribuições no desenvolvimento das cidades, especialmente em Santa Cruz-PB. De tal modo o trabalho está estruturado em três capítulos.

O primeiro capítulo aborda as façanhas que ocasionaram a vinda do trem de ferro para o Brasil, conseqüentemente para a região Nordeste até sua chegada a Santa Cruz. Ainda discorro sobre mudanças que aconteceram em algumas cidades do nordeste a partir da chegada da ferrovia.

No segundo capítulo desenvolvo uma discussão sobre a formação de algumas cidades brasileiras entre o norte e sul do país e a idealização de modernidade nas cidades a partir de meados do século XIX e início do XX. Incluindo também a historiografia da fundação de Santa Cruz.

No terceiro e último capítulo faço um levantamento de alguns impactos causados após a implantação do ramal ferroviário no município de Santa Cruz, acreditando que o resgate histórico dos fragmentos desta construção socioeconômica traga para a população local uma identidade perdida.

Portanto a pesquisa procura mostrar aspectos do moderno e urbanizadores introduzidos em Santa Cruz a partir da inauguração da ferrovia neste espaço. Acreditamos que este trabalho colabore com estudos sobre urbanização e modernidade no nordeste brasileiro.

CAPÍTULO 1

UMA ABORDAGEM SOBRE A FERROVIA NO NORDESTE BRASILEIRO

1.1. O PROCESSO DE CHEGADA DA FERROVIA NO NORDESTE

O império do Brasil procurando na época, acompanhar o processo industrial que acontecia na Europa não tarda e logo busca fazer aquisições ferroviárias para o território, mesmo existindo dúvidas sobre a eficiência das ferrovias. Afirma Odilon Nogueira de Matos (1974, p.47), em estudo sobre as vias de comunicação na época do império brasileiro, que:

Apenas decorrido um lustro desde o estabelecimento definitivo da estrada de ferro no mundo, cuidou o Brasil da introdução de tão importante melhoramento. As dificuldades a vencer eram, ainda, inúmeras, não sendo das menores a falta de confiança no novo invento, o qual, mesmo na Europa, não vencera ainda a resistência daqueles que nele não acreditavam.

Segundo Hobsbawm, em seu livro a “Era das Revoluções” em capítulo dedicado a Revolução Industrial (1977, p. 61), “[...] mal tinha as ferrovias provado, ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental.” Nesta mesma época, o governo Imperial brasileiro dava início aos estudos para o seu desenvolvimento ferroviário.

Nos primeiros cinquenta anos do século XIX, começaram a ser elaborados os projetos e esboços, objetivando a implantação de redes férreas no território brasileiro. A partir da segunda metade do século, é que de fato deu-se início a implantação férrea em terras tupiniquins. Assim, informa-nos Odilon Nogueira de Matos (1974, p. 50) que, “[...] em 1852 encerra a fase inicial, o período das tentativas e dos ensaios precursores, e abre a era em que efetivamente começa a construção de linhas férreas no país.”

O governo imperial ao implantar ferrovias no país, almejava se equiparar economicamente aos países europeus. Visando este desígnio a administração do império brasileiro deu o consentimento a Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá), para fazer,

através de uma ferrovia “[...] a ligação do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba [...] Este primeiro trecho compreendia pouco mais de quatorze quilômetros, de Mauá até a estação de Fragoso.” (MATOS,1974, p.51). Ainda comenta Nogueira de Matos (1974, p.51, p. 127) que no discurso de inauguração dos trilhos férreos o Visconde de Mauá proferiu fala afirmando que a ferrovia serviria para “[...] ser transportada ao grande mercado da Corte, a enorme massa de produção [...]”(ApudMAUA, S/D, p. 127). Desde modo a construção deste trecho férreo objetivava beneficiar as produções primárias em relação à exportação destes produtos.

Contudo na década de 1870, ocorre uma inclinação mundial nos preços dos gêneros alimentícios. Segundo Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 115) isto se deu por um:

[...] acelerado desenvolvimento por que passara nos anos cinquenta e sessenta o sistema mundial de transportes, principalmente os caminhos de ferro e a navegação a vapor, o qual, ao permitir comunicações mais eficientes, rápidas e baratas entre as regiões especializadas na produção de alimentos e de matérias-primas e os mercados consumidores dos grandes centros urbanos e industriais da Europa Ocidental e dos Estados Unidos, levou a uma deflação persistente que, ao cabo de vinte anos, reduziria em cerca de 1/3 o nível geral de preços, repercutindo também na baixa das taxas de lucros e de juros.

Esta crise econômica também afeta a agricultura do nordeste brasileiro. Afirma MELLO (1999, p. 115) que as:

[...] reivindicações de crédito da grande lavoura nortista intensificaram-se nos anos setenta, quando sobreveio a ‘grande depressão’ (1873-1896) que provocou uma deterioração acentuada dos preços internacionais do açúcar e do algodão. As dificuldades estruturais que a nível de produção e de mercado externo limitaram o desempenho de ambos os produtos durante o século XIX agravaram-se seriamente no momento em que a crise mundial interrompeu o longo período de expansão capitalista iniciado em torno de 1850.

O sudeste cafeeiro igualmente foi atingido por esta crise econômica, porém como estava mais bem organizado se saiu melhor desta situação. Comenta MELLO (1999, p. 116) que o:

[...] setor dominante da grande lavoura brasileira, o cafeeiro, sofreu também os efeitos da reversão de 1873 mas estava melhor preparado para enfrentá-los, não só em decorrência da sua posição privilegiada no conjunto da produção mundial de café mas também do desempenho dos seus preços, que duplicaram no período 1868 – 1873.

Igualmente outro fator que colaborou para que o café brasileiro no período da crise econômica estivesse em melhor situação que o açúcar e o algodão nortista foi a diferença em relação a cobranças de impostos entre as duas regiões. Pois o norte pagava mais juros pelos seus produtos a corte, do que a região sul pelo seu café. Afirma MELLO (1999, p. 104) que ao:

[...] contrário da lavoura cafeeira, a dificuldade fundamental enfrentada pelo açúcar e pelo algodão residia na carestia do crédito, como sugerem as disparidades das taxas de juros no norte e no sul. Enquanto nas províncias cafeeiras elas não iam além de 10 e 12% ao ano, no norte agrário o agricultor pagava normalmente entre 18 e 24%.

Logo esta desigualdade nas cobranças dos impostos entre as regiões, ajudou o sul a acumular mais capital para superar a crise e assim acabou dificultando a agricultura nortista em seu desenvolvimento, pelo menos era o discurso proferido pelos parlamentares da Corte Imperial.

De certa forma, a crise econômica e essa diferença em relação ao desenvolvimento no setor agrícola norte e sul, contribuíram, para que se firmasse o discurso em prol de construções ferroviárias no nordeste do Brasil. A fala seria de que elas viriam como auxílio a lavoura “[...] para salvar a posição do seu açúcar e do seu algodão no mercado internacional”(MELLO, 1999, p.192). Desde modo, subentende-se que as lavouras do açúcar e do algodão do norte brasileiro, necessitavam de meios de transportes, para a condução rápida destes produtos para as zonas portuárias de exportações. “As ferrovias vêm participar exatamente desta organização produtiva interior-portos-exterior”(VENCOVSKY, 2006,p.18).

Segundo Mello (1999 p.192), “[...] quando em 1871 inicio-se o grande surto ferroviário do ministério Rio Branco, o Brasil dispunha de 820 quilômetros de ferrovias, das quais 33% correspondiam às estradas nortistas.” Entretanto na mesma época, na região Sul, os

investimentos eram bem mais consideráveis. Segundo afirma Cabral de Mello (1999, p.192-193):

[...] a posição das províncias do norte no desenvolvimento ferroviário, teria sido ainda mais modesta, não fosse a grande seca de 1878, que compeliu o ministério Sinimbu a construir, por conta do Governo, as ferrovias de Baturitée de Sobral, no Ceará, e de Paulo Afonso, ligando o médio e o baixo São Francisco.

Assim, um problema climático influenciou, para que o número de construções ferroviárias aumentasse no nordeste brasileiro, se não deste episódio o número de construções férreas na região norte do Brasil teria sido menor.

Contudo, o baixo índice de implantações de redes férreas no nordeste não se deu exclusivamente pela atuação econômica desigual da região sul, e sim igualmente por um mínimo interesse do governo Imperial. Como comenta Evaldo Cabral de Mello (1999, p.193):

Não se conclua linearmente que esta desigualdade crescente resultava das diferenças de desempenho econômico entre a pujança da lavoura cafeeira, de um lado, e a estagnação, quando não declínio, da lavoura açucareira e algodoeira, de outro, pois ela tinha a ver primordialmente com a ação do Governo Imperial, que influenciou decisivamente com o nosso desenvolvimento ferroviário [...].

Logo, podemos constatar que o regime monárquico, tinha seus meios para que fossem implantadas ferrovias, em uma região do Brasil e para desviar sua construção de outras províncias. No período da monarquia, eram os parlamentares que preparavam as solicitações buscando adquirir um quinhão ferroviário, para sua comarca. Comenta Gervacio Batista Aranha (2006 p. 44) que “[...] esses oligarcas tinham maioria absoluta nas bancadas paraibanas com assento no Congresso Nacional, em sucessivas legislaturas [...].” Assim, haveria um interesse possivelmente pessoal por parte dessas elites, em adquirirem concessões ferroviárias. Pois essas oligarquias eram as grandes famílias produtoras de açúcar ou de

algodão no nordeste brasileiro que pretendiam se beneficiar com o auxílio que a ferrovia lhes trariam. Assim afirma Batista Aranha (2006, p. 52):

[...] as estradas de ferro, na parte do norte do Brasil a que hoje chamamos nordeste, foram marcadas por interesses privados de toda ordem, interesses que ficaram a mercêdo então jogo político praticados pelas elites provinciais ou estaduais [...].

O parlamentar que buscava adquirir para sua região uma concessão ferroviária usaria de sua astúcia e dos jogos de favores. Para conseguirem aprovação das construções ferroviárias, os políticos do nordeste precisavam ajudar seus colegas de parlamento sulistas também em suas reivindicações, e vice-versa. Esta seria uma manobra das casas parlamentares para que todos fossem atendidos em suas demandas. Um político deveria votar a favor de um determinado projeto, que outro político estivesse defendendo, igualmente um ajudava o outro. Desde modo afirma Cabral de Mello (1999, p.195):

Se a Bahia, Pernambuco e as províncias satélites puderam obter recursos para suas ferrovias é que, graças ao jogo parlamentar, suas bancadas souberam arrancá-los como contrapartida de empreendimentos ferroviários de que o Governo imperial desejava dotar as províncias do sul e para os quais necessitava o apoio das deputações nortistas ou das lideranças partidárias da região.

Quando não usavam desta “estratégia” de favores recíprocos para conseguirem concessões objetivando construções ferroviárias os parlamentares nortistas recorriam ao discurso da seca periódica, que ocorria no norte do Brasil. “Acima dos interesses do comércio e da agricultura, estava o ‘espectro’ da seca” (ARANHA, 2006 p.102). Esta oração apelativa, sobre a seca cruel, que castigava o norte, impregnou nas falas dos políticos parlamentares, até meados do século XX, e nos anos que não houvesse seca o discurso também não mudava. Destarte comenta ARANHA (2006,p. 104):

[...] quando a época não era de seca, a exemplos dos anos 1883 e 1884, os políticos e letrados vaticinavam sua ocorrência no futuro, mas não abandonavam a idéia de que a cura para essa “doença” que de tempo em tempos perseguia o sertanejo residia na construção de ferrovias.

Assim, os discursos expostos nos projetos, em prol de implantações ferroviárias no norte do Brasil, giravam em torno destas ideias. De que a mesma viria como auxílio para economia local, facilidade no deslocamento de pessoas, mercadorias e apoio para amenizar os efeitos causados pela seca, simbolicamente denominada, por Raimundo Jucier Sousa de Assis (2011, p.55), de “*trem da seca*”.

Logo, as solicitações dos projetos para obtenção de ferrovias no nordeste brasileiro, “[...] estiveram marcados por esses discursos e essa razão organicista/funcionalista de encurtar o tempo de viagens, ligar distintas localizações [...] e das vontades de se fazer circular de uma só viagem a carga que levaria imensos tempo e dispêndio sobre os lombos dos burros, os carros de boi e os barcos nos rios” (ASSIS, 2011, p.44).

Do mesmo modo, como em outras regiões do “nordeste”, o processo de chegada das linhas férreas na Paraíba, não foi diferente, pois a implantação de ferrovias nesta região também estava atrelada a economia e a possibilidade de ligar uma localidade a outras. Igualmente, explica Cabral de Mello (1999, p.227) que na “[...] Paraíba o caminho de ferro habilitou a capital a inserir-se nas relações entre os núcleos comerciais do interior e o entreposto regional.” Desde modo, as redes férreas ao ligarem o interior às províncias, ocasionaram um aumento significativo de circulação de mercadorias, possibilitando uma ligação com os grandes centros comerciais.

Estas ligações entre capital e interior, lugares desabitados e grandes cidades, através dos trilhos férreos foi uma constante em muitas regiões do Brasil em fins do século XIX e início do XX. Igualmente foi a interligação entre os estados brasileiros a partir da implantação das redes ferroviárias, como veremos um exemplo a seguir.

1.2. A IMPLANTAÇÃO DO RAMAL MOSSORÓ (RN) Á SOUSA (PB): SANTA CRUZ COMO PARTE DO PERCURSO

Foi no começo do século XX que iniciou a construção da estrada de ferro ramal Mossoró-RN á Sousa-PB a mesma ligaria o Rio Grande do Norte ao estado da Paraíba. Destarte comenta Manoel Tavares de Oliveira em sua obra “Estrada de Ferro Mossoró - Sousa um sonho, uma realidade, uma saudade...”, alguns acontecimentos que envolvem a implantação deste ramal. Segundo Tavares de Oliveira (2005, p. 13):

Em 1912, teve início os trabalhos da Companhia Estrada de Ferro de Mossoró [...] para fazerem o tráfego dos passageiros e das cargas iniciando daí o melhoramento da região, pois a estrada tinha sido projetada para ir até Sousa, na Paraíba, com escoamento de sal principal fonte de renda da região [...].

Desde modo a implantação do ramal ferroviário Mossoró-Sousa teria como foco o escoamento de sal buscando alcançar um desenvolvimento econômico para a localidade abarcada pela ferrovia. Porém três décadas após o começo da construção do ramal as obras não progrediam e ficam paralisadas. Afirma Oliveira (2005, p.13) que de “[...] 1941 a 1948 o trem só viajava até Mumbaça, quando a 02 de janeiro de 1948, foi reiniciado o prolongamento até a cidade de Sousa [...].” Como é possível observar a obra férrea deste ramal levou décadas para ser concluída sendo iniciada no começo do século XX paralisada e iniciada sua execução quase em meados do mesmo período.

Este trecho ferroviário abrangeu diversas localidades com seu percurso, entre elas estão, segundo Oliveira (2005, p. 16-17 e seguintes) “Porto-Franco, Mossoró, Governador Dix-Sept Rosado, Estação do 101, Caraúbas, Jordão, Patu, Almino Afonso, Mumbaça, Demetrio Lemos, Ulrich Graf, Alexandria, Santa Cruz, São Pedro e Sousa.” Segundo informações presentes no Relatório do Ministério da Viação e Obras Publica, na época o (BRASIL,1951, p. 17):

Departamento Nacional de Estradas de ferro tem em construção 1.839 km de linhas, havendo inaugurado e entregue ao tráfego, em 29 de dezembro, o trecho de 53 km, de Mumbaça (Alexandria) a Souza, o que veio ligar a Estrada de Ferro Mossoró á Rede de Viação Cearense.

Logo a obra férrea do ramal Mossoró á Sousa, lograra realização em vinte e nove de dezembro de mil novecentos e cinquenta e um. Onde além de unir através dos trilhos férreos a Paraíba ao Rio Grande do Norte interligou também estes dois estados ao Ceará. Pois a cidade de Sousa também foi cortada pela rede ferroviária de viação Cearense. Assim nos informa Akalyany de Almeida Abrantes em seu trabalho sobre a ferrovia em Pombal como patrimônio histórico (2014, p. 21) a “[...] Rede de Viação Cearense [...] havia chegado à Paraíba no ano de 1922. Tendo sido implantados os trilhos inicialmente em Cajazeiras, a Oeste do Estado, as linhas só foram ativadas em 1923. Três anos depois, os trilhos chegaram à cidade de Sousa.” Destarte suponhamos que a união, por meio dos trilhos férreos, entre cidades e estados diferentes ocasionou mudanças no cotidiano das sociedades cortadas pela ferrovia.

Logo, as ferrovias ao serem construídas, provocaram “[...] transformações, até então inexistentes, nas noções de espaço e tempo, a exemplo da agilidade que legou ao transporte de mercadorias, pessoas, correspondências e informações” (FERNANDES, 2008, p. 98).

Portanto os trilhos férreos geraram nesta ou naquela região do nordeste brasileiro, um processo de transformações nas sociedades como um todo e no espaço que receberam este invento. É dando sequência a esta ideia das possibilidades vindas com a construção das ferrovias que entraremos na próxima discussão.

1.3. FERROVIAS NO NORDESTE PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS

As redes férreas foram causadoras de várias transformações no nordeste brasileiro em meados do século XIX e início do XX. Assim, relata Josemir Camilo de Melo (2007, p. 41), que “[...] as ferrovias inglesas, ao serem construídas no Nordeste do Brasil, provocaram mudanças no meio ambiente, produziram mudanças sociais, bem como provocaram atitudes políticas, tais como alianças com a classe dominante [...]”. Deste modo, as construções férreas foram transformando os espaços por onde seus trilhos faiscavam. Igualmente permitiram uma maior facilidade no deslocamento de pessoas de um lugar á outro, e do mesmo modo ocasionou ligações políticas, entre as elites que tinham interesses em obter um quinhão ferroviário para sua região como visto acima.

Antes da chegada da ferrovia, “[...] até a segunda metade do século XIX, o transporte de mercadorias e de pessoas, era realizado a pé, em carro de boi, ou, a cavalo” nos lembra Ocione do Nascimento Fernandes (2008, p.100). Logo a locação da ferrovia traz para a sociedade a possibilidade de viagens mais rápidas e confortáveis. Este tipo de transporte ainda

ampliou a capacidade de deslocamento de grandes volumes de mercadorias. Segundo Vitor Pires Vencovsky (2006, p. 10) além “[...] de transportar bens materiais e imateriais, as ferrovias contribuem diretamente, também, para a difusão da técnica a todos os lugares servidos pelas linhas ferroviárias”. Destarte, a ferrovia vinha trazendo consigo toda uma bagagem tecnológica por quem à havia planejado através dos técnicos e engenheiros responsáveis pelos estudos preliminares que indicariam os lugares por onde se passaria o caminho de ferro.

Quando se implantava uma ferrovia sempre vinha ligada á ela o telegrafo; este por sua vez, possibilitou uma comunicação mais rápida entre os lugares. Assim, afirma Nascimento Fernandes (2008, p. 102) que “[...] as cidades beneficiadas com estação de trem também recebiam um posto telegráfico, o que certamente lhes aumentava o raio de influencia econômica e social em relação às que não detinham as referidas inovações.” Neste sentido, o trem de ferro trouxe consigo mudanças para a sociedade que o recebe, pois contribuiu para uma ampliação da comunicação social e agilizou as trocas econômica entre as pontas da rede férrea.

“As regiões servidas pelas ferrovias são valorizadas duplamente, uma vez pela própria possibilidade de acesso a outros mercados, de escoamento de produtos, por exemplo, e a segunda pelo próprio acesso a novas técnicas que trafegam pela ferrovia.” (VENCOSKY, 2006, p.10). Assim, essa inovação tecnológica, que foi a ferrovia no século XIX, veio ocasionar muitas ligações comerciais e sociais.

Os caminhos de ferros “[...] causaram certo crescimento espacial e urbano, não só nas capitais, mas principalmente no interior, onde engenhos viraram vilas e depois cidades” (MELO, 2007, p.42). De tal modo, o trem de ferro, passou a transformar o meio rural, pois onde antes só havia mata passou após a implantação de redes férreas, a localidade bem habitada em alguns casos vilas se transformaram rapidamente em cidades, trazendo assim a ferrovia, certo desenvolvimento urbano, para lugares antes desabitados.

Já cidades com certo desenvolvimento social e econômico ganharam ares de cidade importante “[...] podemos dizer, portanto, que o advento da estrada de ferro passou a mudar a paisagem das cidades [...]”(FERNANDES, 2008, p. 103). Como foi o caso de Campina Grande – PB que a após a implantação de trilhos férreos ganha ares de metrópole desenvolvida economicamente.

Assim, nos afirma Regina Célia na obra “A questão urbana na Paraíba”, onde a mesma discorre sobre o desenvolvimento urbano de algumas cidades da Paraíba. A partir de 1907, com a implantação do ramal da Great Western of Brazil Railway Company Ltda., a cidade de Campina Grande viu reforçada a sua “vocação” comercial (Regina Celia Gonçalves, 1999, p. 34). Desde modo além do desenvolvimento físico muitas cidades do nordeste brasileiro após receberem o benefício dos trilhos férreos, e suas respectivas estações, como ponto de chegada e saída, também se desenvolveram economicamente.

Se alguns lugares no século XIX desenvolveram-se economicamente, graças às linhas férreas, outras localidades perderam seu status de lugar avançado por não ter ganho trilhos férreos. Segundo Ocione Nascimento Fernandes (2008, p.106):

Se na primeira metade do século XIX, as cidades de Mamanguape e de Areia detinham a supremacia econômica na Província da Parahyba do Norte, a partir da década de oitenta do mesmo século, portanto, a situação mudou devido à instalação das estações de trem em Mulungu (1883) e em Guarabira (1884). Esta última cidade, que até então não possuía atividade econômica expressiva, ascendeu em função da produção que passou a coligir das cidades vizinhas e a enviar para a capital da Província da Parahyba do Norte, tornando-se um importante p lo econ mico, até então inexistente, e que viria a se consolidar no século seguinte, com outras cidades beneficiadas por uma estação de trem, a exemplo de Campina Grande.

Portanto, podemos constatar a partir do exposto, que as ferrovias, assim como trouxeram mudanças positivas, para os lugares cortados pelos trilhos levaram outros espaços as sombras do desenvolvimento econ mico por sua ausência. As redes férreas ainda colaboraram para uma maior socialização, entre as pessoas e contribuiu com ligações entre as capitais e o interior do nordeste brasileiro.

Assim, quando falamos em transformações incididas a partir de implantações ferroviárias, poderemos imaginar grandes mudanças no espaço, levando em consideração, o espaço estudado, ou seja, o nordeste brasileiro a partir do século XIX e início do XX.

CAPITULO 2

CIDADE, PEQUENA HISTÓRIA E CONCEITOS

2.1. A FORMAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS

No período da colonização brasileira no século XVI deu-se início à formação de pequenos povoados no litoral. Bruna Pasetti Dornelles em seu texto “A cidade colonial brasileira na União Ibérica: Base da expansão territorial e lugar de defesa” discorre sobre a tradição urbana européia e como se firmou o alicerce das cidades colônias Ibérica no território brasileiro. A autora afirma que o “[...] estabelecimento de feitorias no litoral brasileiro [...] e a exploração do pau-brasil por particulares foram as iniciativas exploratórias empreendidas nos trinta primeiros anos” (DORNELLES 2011, p. 89). Destarte só muitos anos depois do reino de Portugal ter firmado colônias no litoral brasileiro é que tem interesse em explorar o sertão.

O sistema de donatária criado a partir das capitânicas hereditárias foi um método colonizador adotado pelos portugueses, que de principio atingia apenas o litoral das colônias. Declara Raymundo Faoro (2001 p. 170) que o “[...] povoamento e a colonização deveriam estar ao alcance dos instrumentos de controle e de repressão da metrópole, de seus navios e das suas forças obedientes na colônia.” Desde modo, a metrópole portuguesa tinha a necessidade de saber o que acontecia nas colônias brasileiras para poder controlá-las. Por isso preferiram povoar de início somente as costas marítimas do Brasil. Assim afiança Dornelles (2011, p. 94) que a “[...] preocupação em ocupar a costa, deixando a exploração do interior em segundo plano foi igualmente uma marca deste primeiro século de colonização.”

Ainda segundo Dornelles (2011, p. 91) as “[...] capitânicas que obtiveram sucesso – São Vicente e Pernambuco – o fizeram a partir do plantio de cana-de-açúcar, do estabelecimento de engenhos [...].” Assim sendo a cultura do açúcar foi se estabelecendo e deste modo começaram a se formar em torno dos engenhos pequenos povoados compostos por trabalhadores ligados aos senhores proprietários desses estabelecimentos. Tendo assim a cultura açucareira papel relevante na questão de povoamento, já que muitas vezes cidades se desenvolvem a partir dos povoados. Comenta Dornelles que (2011, p. 92) apesar do “[...] pouco êxito obtido pelas capitânicas hereditárias enquanto única frente de colonização, a implantação das lavouras de cana-de-açúcar e dos engenhos teve papel fundamental no que veio a ser o Brasil colonial”.

Existiam apenas poucos povoados no início do Brasil colônia, mas após o estabelecimento e formação organizacional das colônias foi se desenvolvendo algumas pequenas cidades. Afirma Raymundo Faoro, (2001 p. 172) que os “[...] primeiros municípios fundados no Brasil, com o nome de vilas — São Vicente e Piratininga, de onde saíram São Paulo e Santos - precederam ao povoamento.”

A edificação das cidades brasileiras pelos portugueses foi feita em cima de “[...] sítios mais acidentados do litoral, cujas cidades cresceram sem planta prévia, com ruas estreitas e íngremes, dificultando a comunicação” (TORRÃO FILHO, 2003, p. 53). O que ocasionou uma desordem arquitetônica e de alinhamento na constituição das coloniais portuguesas no Brasil. Por exemplo, “Sorocaba, [...] observada de perto à cidade é muito feia. As ‘ruas não são calçadas e, sendo em declive, apresentam sulcos profundos cavados pela água das chuvas’ (Saint-Hilaire, *apud*, TORRÃO FILHO, 2003, p. 59). Há igualmente o caso da cidade da Paraíba que apresentava também na época uma desordem urbana. Como afirma Kaline Abrantes Guedes em seu estudo sobre a colaboração da cultura algodoeira na modernização urbana na cidade da Paraíba em fins do Império e início da República. Comenta Guedes (2006, p.67-68) que na:

[...] cidade da Parahyba [...] da velha Colônia e do Império [...] a maior parte de suas ruas ainda não eram calçadas, ao contrário, eram sujas e sem qualquer revestimento ou tratamento, o que as tornava ora empoeiradas ora enlameadas e esburacadas, nos períodos de estiagem e de inverno, respectivamente.

Desde modo, podemos perceber que ao irem erguendo as cidades coloniais não havia uma preocupação em relação ao alinhamento e pavimento, assim foram se formando as ruas e cidades desorganizadas. Segundo Torrão Filho (2003, p. 61) não “[...] é apenas nos edifícios públicos que se mostra a pobreza e a desordem das cidades brasileiras, mas também nas casas particulares, mesmo daqueles mais ricos.” Esta afirmativa é corrente entre alguns autores de que muitas cidades colônias brasileiras eram desordenadas. Embora afirme Dornelles (2011, p. 97) que existam autores que argumentem que a falta de ordem nas ruas das cidades colônias portuguesa no Brasil, “[...] não se tratava de falta de visão ou preocupação com a ordenação em um plano regular, mas sim da aplicação da própria tradição urbana portuguesa, com o modelo da cidade medieval tendo preponderância.”

Assim, foi o caso de Salvador na Bahia que segundo Dornelles (2011, p. 104) localizada “[...] na costa, tendo um porto natural disponível, Salvador atendia às recomendações reais.” Ao que parece Salvador foi arquitetada desregulamente de propósito, pois apresentava território favorável para que os portugueses edificassem a cidade de acordo com os moldes medievais. Le Goff nos apresenta estes modelos de cidades no período medieval. Segundo Le Goff (1992, p. 12) “[...] a cidade medieval permanece mesclada ao campo, deixando fora de suas muralhas subúrbios e um arrabalde plantados no campo [...].” Le Goff (1992, p. 22) ainda acrescenta que o “[...] centro das cidades é por vezes tortuoso. É um dédalo de ruelas. Essa desordem provém da marca feudal muitas vezes impressa no solo urbano.” Assim sendo, podemos afirmar que estas características que descrevem as cidades medievais européias foram empregadas igualmente na formação das cidades brasileiras no início da colonização.

Com relação ao desbravamento do interior do Brasil, boa parte dele, vem ocorrer por meio dos bandeirantes. Afirma Raymond Faoro (2001 p. 183) que os “[...] sertões do sul e os sertões do norte se abriram ao império e ao furor das armas desses duros conquistadores, [...] no século XVII, [...]”. Mas segundo Sérgio Buarque de Holanda, no capítulo “O Semeador e o Ladrilhador de Raízes do Brasil”, os bandeirantes (1995, p. 102) “[...] antes do descobrimento das minas, não realizaram obra colonizadora, salvo esporadicamente.” Destarte os bandeirantes raras vezes formaram pequenas localidades por onde foram passando, pois seu objetivo era na verdade à descoberta de metais preciosos. Porém por algumas vezes em seus caminhos acabavam formando povoados.

É a partir do momento que se encontram metais preciosos no interior do Brasil, que os portugueses têm interesse significativo em povoar outras regiões além do litoral. Assim relata Holanda (1995, p. 102) no “[...] terceiro século do domínio português é que temos um afluxo maior de emigrantes para além da faixa litorânea, com o descobrimento do ouro das Gerais [...]”. Desde modo foi que a colonização do sertão se iniciou com os povoados e vilas.

Este modelo de povoamento do interior a partir da descoberta dos metais preciosos é uma perspectiva das regiões sulistas do Brasil. No entanto algumas localidades do interior da região norte do país foram povoadas através da criação de gado. Foi assim o caso de Princesa Izabel, segundo afirma Serioja Rodrigues Cordeiro Mariano (1999, p. 19), em seu estudo sobre o novo e o tradicional na cidade paraibana. “O município teve suas origens no início do século XVIII, quando se chamava Lagoa da Perdição, local onde D. Nathália do Espírito Santo edificou a primeira fazenda de criação de gado [...].”

Ainda segundo Mariano (1999, p. 20) “[...] os vaqueiros e os agricultores tiveram uma importância muito grande na formação de núcleos nos sertões.” Outros povoamentos se formaram por meio da escravidão e aldeamento de índios pelos bandeirantes. Como assegura Regina Célia Gonçalves sobre a conquista da Paraíba (2007, p. 104-105):

Garantida a vitória na praia, os olhos dos conquistadores voltaram-se para a Copacoba, onde a concentração de aldeias Potiguares havia aumentado bastante, tanto em função da perseguição dos portugueses quanto pelo fato de que o corte do pau-brasil cada vez mais se interiorizava [...]

O desbravamento e povoação do interior norte brasileiro foram cometidos através da agropecuária, da caça ao nativo com intuito de escravizá-lo para benefício próprio do colono, extração de pau-brasil e por meio da agricultura. Assim pouco a pouco foram se formando as primeiras cidades coloniais no interior do Brasil.

No entanto estas cidades não tinham muita feição que as denominasse como urbe, uma das causas era a pouca aglomeração de pessoas no local. Segundo Torrão Filho (2003, p. 54-55) confirma-se “[...] aqui o caráter secundário, e mesmo parasitário da cidade colonial, fornecedora do “supérfluo”, que vivia apenas em função da população que habitava os engenhos onde se produzia a verdadeira riqueza do ‘país’.” Destarte as colônias portuguesas tinham como foco apenas a produção de açúcar, por isso não havia movimentação alguma de muitos transeuntes, somente daqueles que habitavam o lugar. Embora tivessem recebido à denominação de cidade as mesmas não possuíam aspectos que as denominassem como tal, pois, “[...] as cidades coloniais são também a imagem do vazio: são vazias de atividade, movimento, economia, construções e povo” (Torrão Filho, 2003, p. 58).

George Alexandre Ferreira Dantas (2009, p. 100) complementa ao afirmar que “[...] é importante registrar as mudanças, os melhoramentos propiciados pela abertura dos portos e cidades como caminho para o progresso [...]” no território brasileiro durante o período colonial. Pois a formação destes portos e das cidades brasileiras na fase de povoamento contribuiu para um início de desenvolvimento das terras tupiniquim.

Muitas décadas após sua formação algumas cidades chegam a receber de sua administração alguns “melhoramentos matérias” como denominou Evaldo Cabral de Mello (1984), sobre os benefícios conquistados pelo Norte brasileiro na época do Império. Tendo esses melhoramentos matérias passado a ser considerados elementos de modernização de muitas cidades.

2.2. CIDADE, MODERNIDADE E SUAS RELAÇÕES

A irregularidade na arquitetura das cidades coloniais brasileiras e a falta de higiene nas ruas levaram a alguns governantes já no século XIX a pensarem em transformar suas cidades em lugares higienizados buscando assim ares de progresso. De tal modo nos explica George Alexandre Ferreira Dantas (2009, p. 109) em seu trabalho sobre as representações da cidade colonial:

[...] a crítica à morfologia das cidades coloniais foi fortemente derivada do viés inicialmente higienista e, em consequência que a superação dessa morfologia foi tomada como metonímia da superação dos obstáculos à modernização do país.

Desde modo pensou-se de início a questão urbana como uma maneira de higienizar as cidades. Logo esta ideia se transformou então em uma possível prática de desenvolvimento em busca de modernização das cidades ainda no século XIX. Afirma Dantas (2009, p. 114-115) que as:

[...] ações de cunho higienista para as cidades brasileiras nas décadas seguintes – principalmente, a partir da década de 1850 [...] levou ao direcionamento dos investimentos privados para obras de melhoramentos, construção de ferrovias, estabelecimento de serviços públicos, etc.

A primeira província brasileira a modificar a estrutura física de sua cidade em busca de higienização e modernidade de suas ruas foi o Rio de Janeiro, isso por ter sido, segundo Dantas (2009, p. 119):

Capital da colônia desde o último quartel do século XVIII e cabeça do Reino de Portugal, Algarves e Brasil, com a vinda da corte e, depois cabeça do Império, a cidade do Rio de Janeiro demandou esforços crescentes e contínuos para transformar a antiga ordem colonial. [...] Contudo, o Rio de Janeiro, pela sua condição na estrutura geopolítica e administrativa do Atlântico sul, foi o “epicentro” do [...].

processo das transformações urbanas, no qual trouxeram inovações para suas cidades. Transformações essas por quão passaram algumas poucas cidades do Brasil na mesma época, a exemplo de Recife localizada no nordeste do país. Assim, comenta Gervácio Batista Aranha em seu trabalho a respeito das experiências modernas na Parahyba do Norte entre os anos de 1880 á 1925 (2003 p. 87-88):

O fato de o Recife ser a primeira cidade a celebrar, em sua vasta área de influencia, os decantados elementos da vida moderna, faz com que facilmente se incorpore ao imaginário urbano nortista como a mais cosmopolita das cidades a nível regional.

Neste mesmo período grandes metrópoles européias como Londres e Paris, sofriam uma ação de intensa atualização de suas urbes. Porém este procedimento ocorreu com menor intensidade no Brasil. Assim afirma Aranha (2003, p. 81) “[...] a experiência moderna [...] em estudo não se expressa em termos de vida metropolitana, a exemplo do que ocorre pioneiramente nas duas maiores cidades do século XIX, Londres e Paris.”

Assim, sendo esta experiência moderna que o autor fala, não acontece no Brasil por meio da grande aglomeração de pessoas nos centros das cidades como ocorrera nas urbes européias, foi mais por meio de alguns benefícios implantados em obras públicas. Ainda segundo Aranha (2003, p. 87) trata-se:

[...] de considerar que a ideia de modernidade, no espaço regional em apreço, se configura menos por cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas com seu rush característico, e mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, a exemplo das que remetem a idéia de conforto e/ ou rapidez [...].

Portanto estas novidades urbanas estariam relacionadas a melhoramentos que beneficiaria a sociedade como, por exemplo, luz elétrica, pavimentação de ruas, construções de praças e ferrovias e etc.

Entretanto, é no início do século XX que ocorre no Brasil um grande programa em relação à modernidade urbana como nos afirma Wylinna Carlos Lima Vidal em seu trabalho, sobre o processo de modernização urbana em João Pessoa. Segundo Vidal (2004, p.17) o “[...] século XX anunciava para o Brasil o início de uma nova história que deveria ser escrita com as tintas e aspirações da modernidade e do progresso.” Desde modo a pretensão por ter uma cidade civilizada e organizada falou mais alto no Brasil nas primeiras décadas do século XX.

No caso da cidade da Paraíba, atual João Pessoa, as “[...] primeiras melhorias [...] viriam a ser introduzidas a partir dos anos de 1910 com a implantação do serviço de abastecimento d’ água e o fornecimento de energia elétrica” (VIDAL, 2004, p.18). Assim, dava-se início as primeiras modificações urbanas na cidade da Paraíba. Ainda segundo Vidal (2004, p. 24):

Entre 1935 e 1940 foi implementado um extenso programa de melhorias urbanas na capital. O poder público investiu no alargamento de diversas ruas e modernizou o sistema de bondes – com aquisição de novos veículos, a duplicação dos trilhos nas principais vias e a extensão de algumas linhas até bairros mais distantes como cruz das Armas.

No mesmo século, só que em menores proporções, outras cidades do estado paraibano também buscaram receber melhoramentos para que estes trouxessem benefícios para as cidades. No interior da Paraíba, mais precisamente em Santa Cruz, estes “*símbolos do moderno*” como denomina Gervácio Batista Aranha, chegam ao ano de 1951, quando, segundo consta no histórico do município, foi implantado o ramal ferroviário ligando Mossoró (RN) a Sousa (PB).

O município foi fundado na década de 1920 no auge da instituição desses melhoramentos matérias que ocorriam no Brasil. Santa Cruz cidade interiorana da Paraíba está situada na microrregião da depressão do Alto Piranhas. A cidade limita-se ao Norte com os municípios de Alexandria e Tenente Ananias (RN), ao Leste com o município de Lagoa e Bom Sucesso (PB), ao oeste com o de Lastro (PB) e ao Sul com Pombal, São Francisco e Sousa (PB). Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística o município possui uma área de 210 km² e uma população, segundo dados de 2010 do mesmo instituto, de 6. 471 habitantes.

A historiografia local constata que Santa Cruz só começa a se desenvolver no início do século XX, após investimentos de um filho da terra chamado Nestor Antunes de Oliveira professor de ofício. O mesmo em 1923 faz a doação de um terreno a Igreja católica, com objetivo de construir no local, onde antes havia um cruzeiro, uma capela, passando assim a escritura Publica oficializando o nome do lugar de Santa Cruz. Anos antes Nestor Antunes projetou e criou uma feira para proporcionar aos habitantes da localidade um comércio que ficasse mais próximo da população. Logo Santa Cruz começa a crescer e em 1949 passa de vila para a condição de distrito do município de Sousa-PB. Em dezembro de 1961 o município alcançou sua independência política através da lei de nº 2.707.



Figura. 1:Mapa localizando o município de Santa Cruz. Fonte: WWW.google.com

O primeiro educandário da cidade foi o ginásio Paulo VI, pertencente ao Centro Paroquial, o mesmo foi fundado em 18 de agosto de 1964, entrando em funcionamento no ano seguinte. Santa Cruz atualmente possui ainda dez instituições escolares. Sendo oito municipais e duas estaduais.

A principal atividade econômica do município é a lavoura, destacando-se as plantações de milho, feijão, tomate, fumo e cana-de-açúcar. Os excedentes destas produções são exportados para o município de Sousa e municípios do Rio Grande do Norte. Atualmente esses excedentes são transportados pela Rodovia Estadual PB-359, sentido sul que liga Santa Cruz ao município de São Francisco em um percurso de 14 km e simultaneamente é ligada também a Aparecida percorrendo 36 km. Ao norte esta mesma via liga Santa Cruz á Alexandria (RN) em um trajeto de 6 km.

Antes da chegada da ferrovia e dos veículos automotores, os excedentes de produção do município eram transportados por carros com tração animal, em estradas de terras. Com as novas técnicas de produção e máquinas a vapor, desenvolvidas no século XIX, no período da Revolução Industrial, surgiram novos meios de transportes como a ferrovia. Apesar de a ferrovia ter sido implantada, no norte brasileiro nos anos de 1870, ela só vai chegar ao sertão muitos anos depois em meados do século XX.

Segundo o Relatório de Viação e Obra Publica as redes férreas só chegam a Santa Cruz (PB) em 1951, quando será concluído o ramal ferroviário Mossoró (RN) a Sousa (PB), como dito acima. “Esta rota para o Rio Grande do Norte cruzava justamente o município de Santa Cruz, sendo a única estrada de ferro a cortar o sertão paraibano no sentido vertical [...]” (DANILA FERREIRA ALVES, 2010, p. 29).

No capítulo seguinte buscamos pensar os impactos deste ramal ferroviário no desenvolvimento urbano do município de Santa Cruz.

CAPÍTULO 3

MUDANÇAS URBANÍSTICAS EM SANTA CRUZ OCASIONADAS APÓS A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA

Neste capítulo apresento algumas transformações que ocorreram no cenário urbano em Santa Cruz após a implantação dos trilhos férreos. A documentação para o desenvolvimento da pesquisa foi escassa o que dificultou o trabalho.

O resultado obtido foi graças à memória de várias pessoas que de uma forma ou de outra registraram a passagem do trem no município. Lembro aqui Dona Toinha moradora do Bairro da Estação desde 1955, conversei com a mesma no ano de 2013 sobre a estrada de ferro que adentrou Santa Cruz, infelizmente ela veio a falecer no ano seguinte.

3.1. SANTA CRUZ NO CAMINHO DA URBANIZAÇÃO

Santa Cruz cidade do sertão paraibano, distante 450 km, da capital João Pessoa foi cortada pela ferrovia através do ramal Mossoró (RN) a Sousa (PB). No ano de 1951 foram inaugurados os prédios das estações férreas nas localidades do Rio Grande do Norte e algumas na Paraíba incluindo a de Santa Cruz, finalizando assim a obra deste ramal, como foi mencionado no capítulo 1 deste trabalho. Neste mesmo ano, segundo a historiografia da cidade, Santa Cruz ainda era um distrito, uma década depois da implantação do referido ramal o lugar foi emancipado politicamente através da Lei de nº 2.707 de 29 de dezembro de 1961.

A emancipação política de Santa Cruz veio uma década após a implantação da ferrovia, desde modo podemos considerar que a chegada dos trilhos férreos no município colaborou com a emancipação do lugar, tornando-se assim Santa Cruz uma cidade já que no ato de inauguração Santa Cruz era distrito de Sousa-PB.

O registro fotográfico a seguir é da Rua João Antunes onde se localizava o prédio da extinta estação ferroviária de Santa Cruz. De início podemos observar que no ano que foi tirada a foto o prédio da estação ainda existia (ver prédio branco com telhado em V invertido entre os dois pés de Algaroba). Em fins da década de 1970 a estação ferroviária de Santa Cruz foi desativada e duas décadas depois o prédio foi demolido. Assim afirma Manoel Tavares de

Oliveira (2005, p. 34) que “[...] a estação de Santa Cruz foi desativada no final da década de 70, depois demolida, restando apenas o lugar”.



Figura. 2:Foto possivelmente tirada entre os anos de 1968 a 1971 da Rua João Antunes na cidade de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

Na figura 2 podemos perceber também uma aglomeração de casas considerável do lado direito. Esta rua teve um aumento relevante como podemos ver na imagem seguinte, entretanto se formou nas costas do prédio da estação, pois os trilhos férreos passavam do lado esquerdo da estação como se posiciona na foto.

Na imagem 3 a partir do ponto vermelho e seguindo em direção ao lado norte era o local onde ficava o prédio da estação e por onde passavam os trilhos ferroviários que traziam o trem que vinha de cidades do Rio Grande do Norte, adentrava em Santa Cruz e seguia para Sousa.



Figura. 3: Vista área parcial da cidade de Santa Cruz capturada em 05/11/2014. **Fonte:** WWW.googleeant.com

Indo para o lado direito na imagem nas primeiras casas é a Rua João Antunes. O número de casas e pontos comerciais cresceu neste espaço e atualmente engloba o Bairro São Francisco, Conjunto Mauricio Gomes e o Alto Bela Vista. Já em frente à estação só tinha uma fileira de casas e atualmente permanece igual como podemos ver na imagem 3 acima.

Em conversa com Dona Toinha moradora da “Rua da Estação” desde 1955, ela disse “não só tinha a minha e a de (e disse que havia mais cinco pessoas que moravam ali) mais num estante começaram a fazer casa aqui.” Partimos do pressuposto, a partir deste testemunho, que o número de casas naquele local tendeu a crescer depois de 1955. Igualmente podemos associar o aumento de habitações do local à implantação da ferrovia já que seis anos depois o distrito se emancipa como dito acima.

Este ajuntamento de casas próximas umas das outras afasta a imagem de rural do ambiente e caracteriza um aspecto urbano do espaço, pois estamos levando em conta que urbanização se caracteriza por um crescimento das cidades. Há o exemplo da Inglaterra que na época da Revolução Industrial leva para próximo das fabricas um grande número de pessoas para residirem ali formando assim um núcleo urbano e posteriormente as cidades. Comenta Raymond William, em seu livro sobre “O campo e a cidade”, que (2011, p. 362):

[...] tais cidades haviam sido construídas para servir como lugares de trabalho: fisicamente, eram dominadas pelas fábricas e máquinas, os prédios enegrecidos pela fumaça e os rios enegrecidos pelos despejos industriais; socialmente, caracterizavam-se pela disposição das residências ao redor dos lugares de trabalho [...]

Desde modo o autor faz uma comparação entre a vida no campo e na cidade a partir de poemas escritos nos séculos XVI e XVII buscando assim descrever as transformações ocorridas no meio rural e a formação das cidades que tiveram influência direta da industrialização e no cotidiano das pessoas.

Ainda observando a imagem 2 a rua não tem pavimentação permanecendo nesta situação até o ano de 2013. Houve, porém segundo boletim informativo da Câmara Municipal em 29 de outubro do ano de 1990 um requerimento solicitando a construção do esgoto da Rua João Antunes ou “Rua da Estação”. Destarte além de não ter sido pavimentada anteriormente a Rua João Antunes até os anos 1990 também possuía esgoto a céu aberto. O que nos indica que a ferrovia não colaborou para que houvesse impacto urbanizador para esta rua pelo menos neste aspecto.

Há também na figura 2, poste que correspondem a algum tipo de iluminação que existia na época. De tal modo podemos identificar este aspecto de urbanização do lugar, após a implantação ferroviária em Santa Cruz.

Até aqui podemos dizer que o impacto depois da implantação da ferrovia sobre a Rua da Estação foi pouco relevante, pois não colaborou para que o lugar recebesse da administração local uma estrutura adequada com ruas pavimentadas e sistema de esgotos. Assim houve uma influência tímida da ferrovia no desenvolvimento deste espaço. Hoje a rua é conhecida como Bairro da Estação e é considerado o maior da cidade, porém a outra parte do Bairro que ficava em frente ao prédio da estação não aumentou sendo ainda uma área agrícola com a presença de algumas residências.

Atualmente encontramos prédios comerciais no espaço antes ocupado pelos trilhos férreos restando à plataforma da estação que também está desaparecendo, pois há prédios em sua superfície. Como mostram as imagens.



Figura. 4: Foto tirada em 2014 da plataforma onde se localizava a estação na Rua João Antunes na cidade de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva

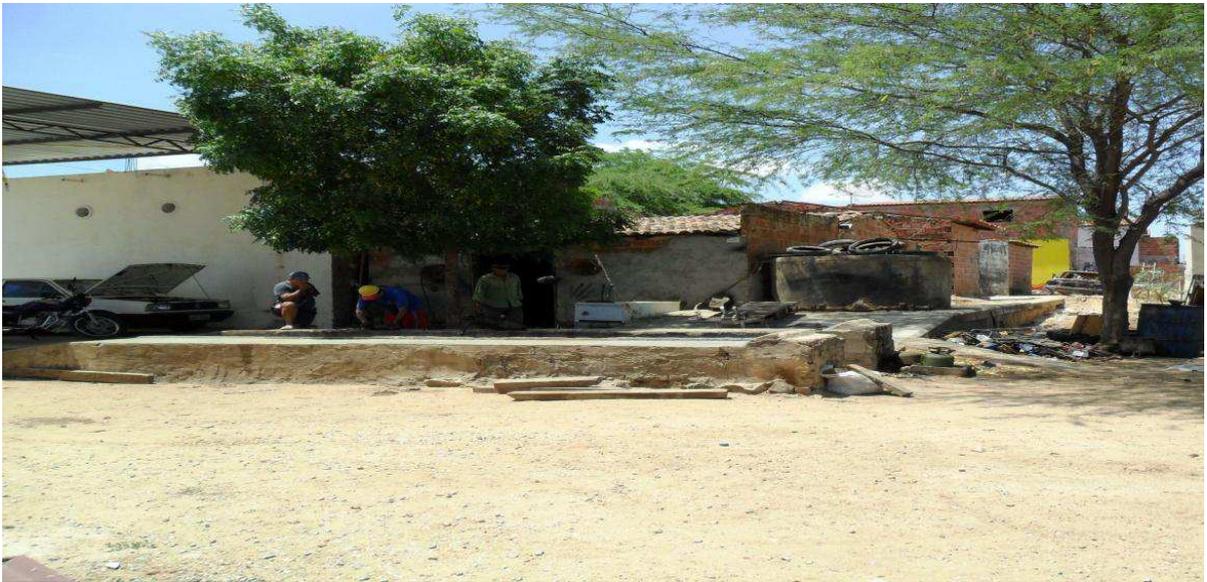


Figura. 5: Foto tirada em 2014 da plataforma onde se localizava a estação na Rua João Antunes na cidade de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

Segundo consta nos documentos da Prefeitura Municipal de Santa Cruz em 1976 o município receberia o beneficiamento de abastecimento de água por meio do trabalho da Companhia de Água e Esgoto da Paraíba. Através do projeto de lei nº 86/76 o poder municipal da época concedeu, mediante contrato a execução e exploração dos serviços

públicos de água do município, o contrato dado a esta empresa para explorar este serviço foi de 20 (vinte) anos podendo ser prorrogado mediante acordo prévio. Três anos depois, a 20 de julho de 1979, é decretada e sancionada a lei que destina recursos para a construção de um poço e ampliação da lavanderia que somariam ao abastecimento de água desta cidade.

Antes do estabelecimento desta companhia algumas petições foram feitas a Câmara de Vereadores almejando um sistema de abastecimento de água para a população santa-cruzense. Em 27 de novembro 1964 foi solicitada a câmara a compra de um motor-bomba e a construção de um chafariz para o fornecimento de água em Santa Cruz assim informa-nos a imagens da ata da Câmara de Vereadores.

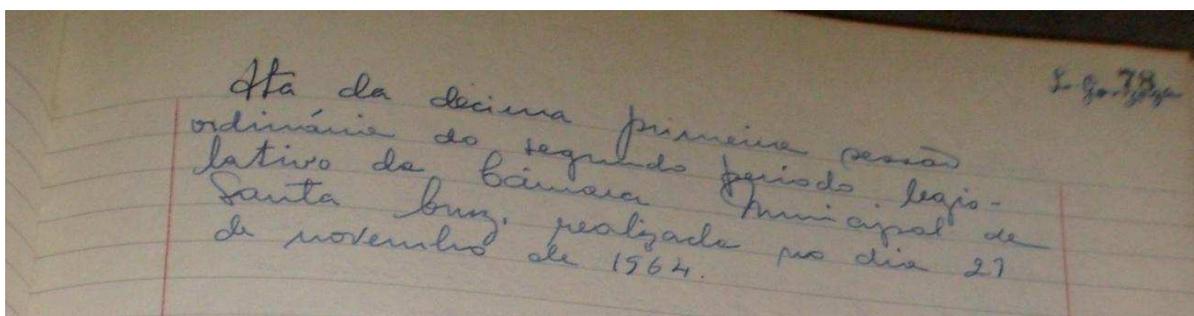


Figura. 6:Foto do projeto de 27de novembro de 1964 da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

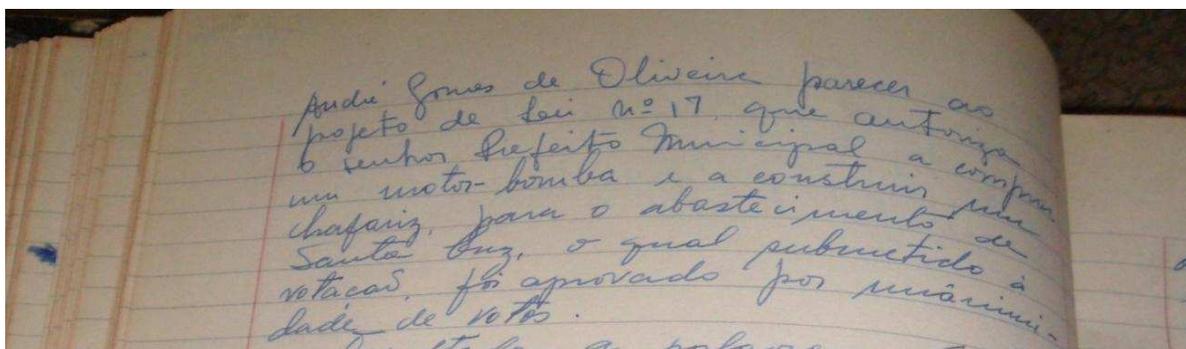


Figura. 7:Foto do projeto de 27de novembro de 1964 da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

Em 27 de junho de 1967 foi apresentada ao poder executivo mais uma solicitação, esta tinha como pedido a construção de um cacimbão com motor e uma caixa de água para o abastecimento do município, como as imagens da ata da Câmara de Vereadores nos informa.

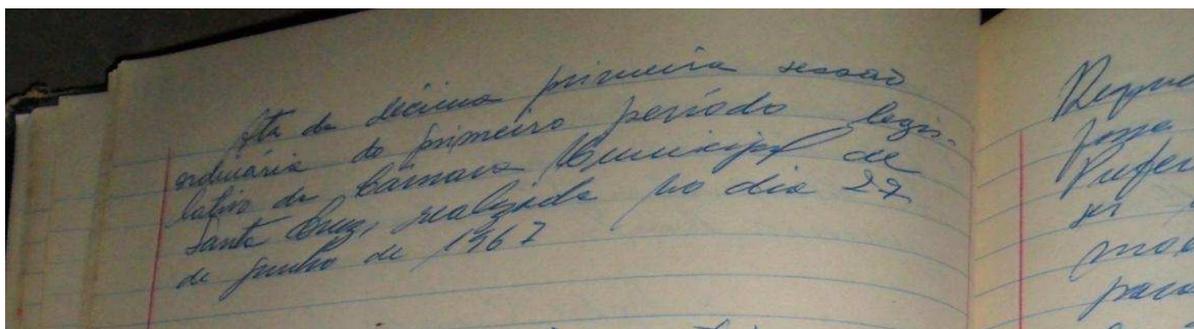


Figura. 8:Fotos do projeto de 27 de junho de 1967da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:**Acervo pessoal Sabrina da Silva.

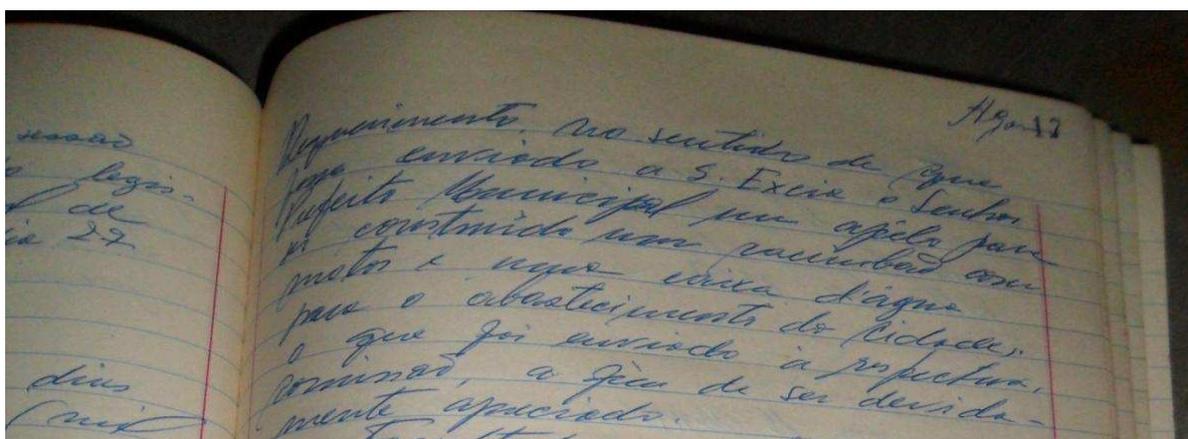


Figura. 9:Fotos do projeto de 27 de junho de 1967da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:**Acervo pessoal Sabrina da Silva.

Igualmente em julho de 1967 teve uma proposta de construção de uma praça pública para Santa Cruz. Estes serviços de infra-estrutura como o fornecimento de água, eletricidade e construção de praça pública, são transformações que buscam melhorar a localidade para capacitar a sociedade de um melhor conforto, vão dando aspectos inovadores para a cidade deixando de lado a imagem rural. Neste sentido acreditamos que houve em Santa Cruz um impacto urbano por influencia da ferrovia em alguns aspectos favorável, a administração local buscava um desenvolvimento para o município, já que estes melhoramentos são instalados na cidade após a implantação dos trilhos férreos.

A imagem seguinte é uma continuação, mais precisamente do lado esquerdo da rua exposta na foto 2. A avenida recebeu a denominação de Bairro da Estação e até hoje é conhecida assim.

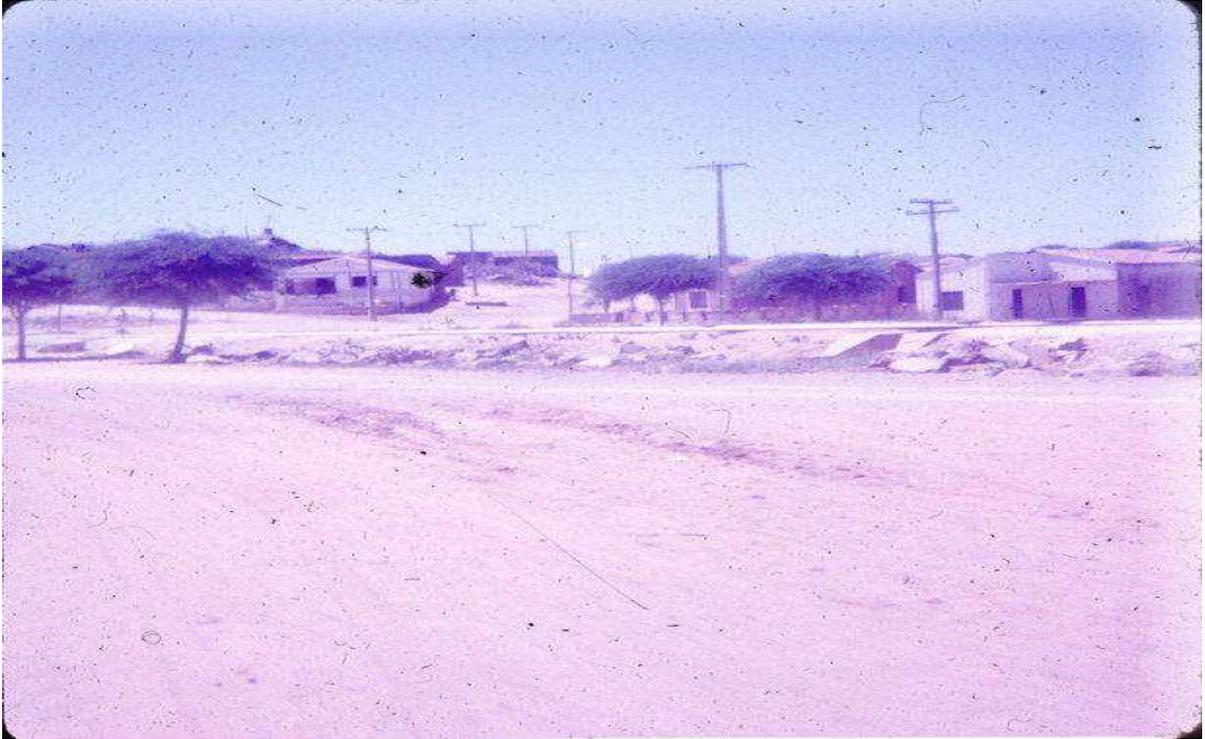


Figura. 10: Foto possivelmente tirada entre os anos de 1968 a 1971 da Rua João Antunes na cidade de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

No centro da fotografia 10 observamos um trecho da linha férrea do ramal Mossoró-Sousa que adentrou por Santa Cruz. Podemos notar também uma presença maior de postes de iluminação pública e a presença de mais algumas poucas casas. Aqui também não aparecem, na continuação da rua, indícios de pavimentação. Do lado esquerdo notamos uma casa na subida da ladeira, após esta subida já se encontra outra rua que nos leva direto ao centro da

cidade como veremos nas imagens seguintes.



Figura. 11: Foto tirada entre os anos de 1968 a 1971, avenida Nestor Antunes. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

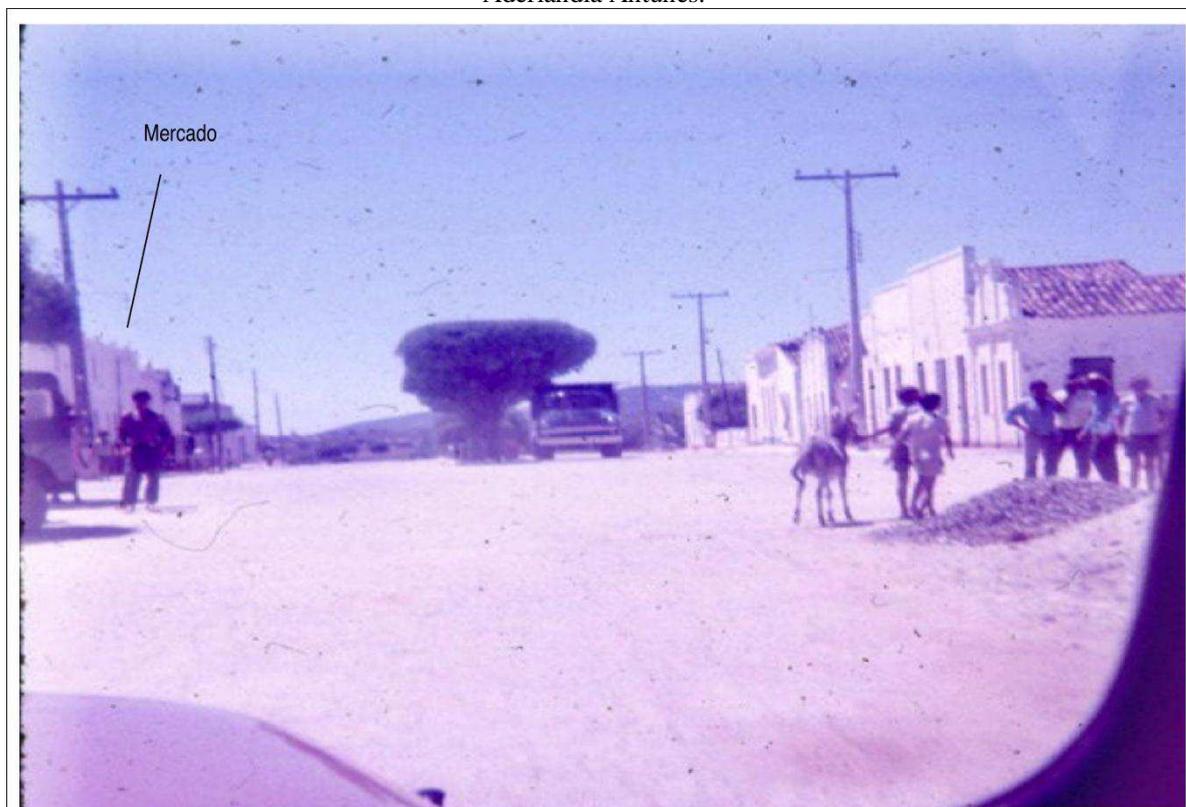


Figura. 12: Fotografia tirada entre os anos de 1968 a 1971, avenida Nestor Antunes, Centro. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

As imagens descrevem que toda a continuação do caminho percorrido é de barro. Na figura 10 e 11 do lado esquerdo há presença de grandes formações rochosas que com o passar do tempo foram demolidas e construídas casas no lugar. Na figura 11 há um maior número de residências provavelmente pela localização, ou seja, no centro da cidade. Já na figura 12 onde já mostra o centro, notamos uma movimentação de pessoas na rua. Do lado oblíquo da foto se localiza o mercado público planejado por Nestor Antunes fundador de Santa Cruz. À direita temos mais residências provavelmente casas de pessoas com uma melhor condição financeira já que estamos falando do coração da cidade.

Observamos também a presença de uma árvore que aparece muito nas quatro imagens e que até hoje encontramos em Santa Cruz, esta árvore tem como nome comum Algaroba, mas é conhecida cientificamente como *Prosopisjuliflora*. O Algaroba foi inserido no Brasil para o cultivo de madeira e forragem. Afirma Jorge Ribaski(et al) em um estudo sobre a Algaroba e suas utilidades no semi árido brasileiro (2009, p. 1) que no Brasil a árvore “[...] é cultivada, principalmente, na Região Nordeste, sendo que a sua introdução ocorreu a partir de 1942, em Serra Talhada - PE, com sementes procedentes de Piura, no Peru.” Sendo esta uma haste tipicamente encontrada em Santa Cruz.

Continuando a observação da figura 12 percebemos a presença de dois automotores. No primeiro plano, à esquerda, parece ser um jipe (só da para visualizar sua traseira); no segundo no fundo da foto é um veículo de carga com traseira móvel e reclinável conhecido por caçamba. O que nos mostra que alguns dos cidadãos santa-cruzenses, claro os que possuíam capital financeiro para adquirirem um bem deste, já haviam aderido a ideia de circularem em veículos automotores através do tráfego rodoviário que estava em ascensão na época.

Este contexto nos mostra que a colaboração urbana após a edificação da ferrovia foi tímida. Tanto pela falta de pavimentação da rua como pelo número de residências maior no centro. Igualmente pelo meio de transporte automotor que já era usado quase duas décadas depois da implantação dos trilhos em Santa Cruz. O que significa que até certo ponto o trem como meio de transporte passou a não ter muita relevância para a sociedade da época.

Em 13 de julho de 1967 segundo consta na Ata da câmara municipal há uma solicitação pedindo a construção de uma praça pública para Santa Cruz como indicado acima.

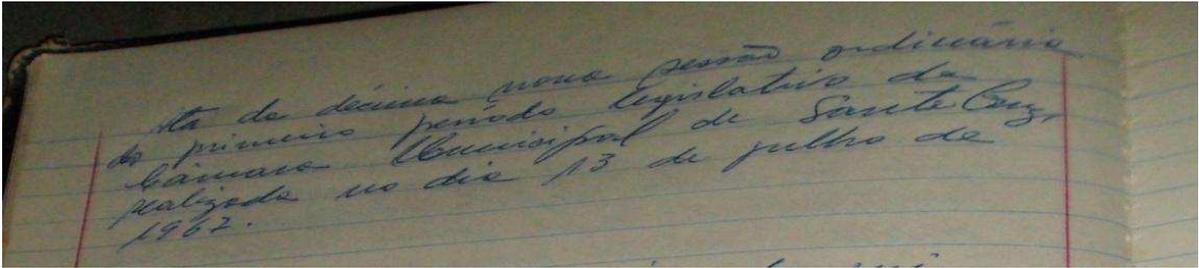


Figura. 13: Foto do projeto da Ata da câmara Municipal Santa Cruz-PB, solicitando a construção de uma praça pública. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

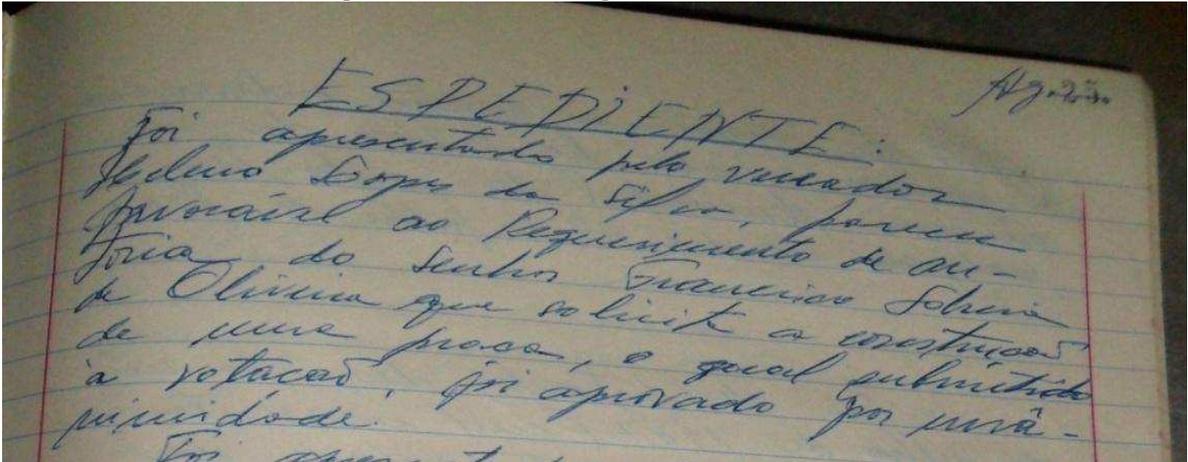


Figura. 14: Foto do projeto da Ata da câmara Municipal Santa Cruz-PB, solicitando a construção de uma praça pública. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

A Praça é a que esta na imagem 12 tem alguns pés de Algaroba, ao lado dela esta, um dos automotores referidos anteriormente. Hoje é conhecida como “Praça velha”, pois atualmente a cidade possui uma praça maior em frente à igreja católica.



Figura. 15: Foto da Praça Pública de Santa Cruz. **Fonte:** Sabrina da Silva.

Aqui também há aspectos urbanísticos que aparecem em Santa Cruz, após a implantação da ferrovia, como à construção de uma praça no ano de 1967 com intuito de embelezar a localidade. Porém esta praça é construída no centro da cidade o que também nos indica que a movimentação comercial da cidade girava no entorno do centro. Somando mais um ponto referente a pouca colaboração urbanística onde foi implantada a ferrovia em Santa Cruz.

A implantação da ferrovia vem possibilitar a cidade de Santa Cruz a ter um açude para o abastecimento do município. Este açude foi construído durante a terraplenagem para implantação dos trilhos férreos. Porém ele não serviu propriamente para o abastecimento e a distribuição de água encanada para o município. Acabou tornando fonte hídrica secundária. Inclusive houve uma proposta de lei, em 22 de junho 1968, exposta na câmara solicitando a construção de uma lavanderia no referido açude na qual foi rejeitada a concessão como podemos ver nas imagens da ata da Câmara Municipal.

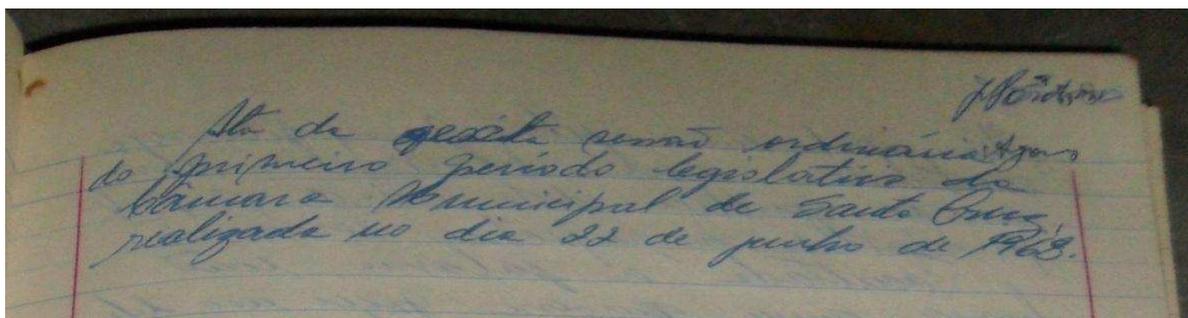


Figura. 16: Foto do projeto 22 de junho 1968 da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

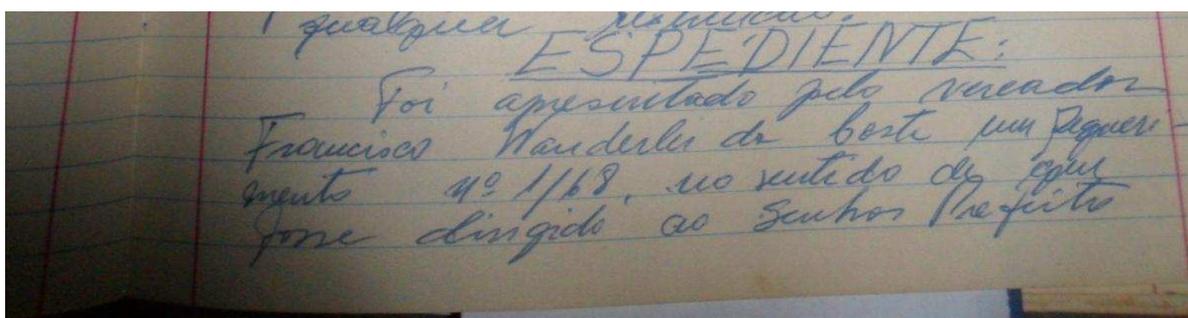


Figura. 17: Foto do projeto 22 de junho 1968 da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

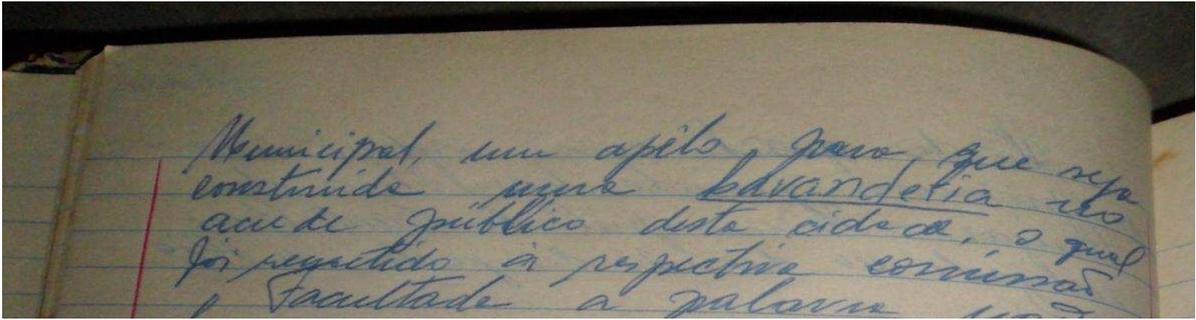


Figura. 18: Foto do projeto 22 de junho 1968 da Ata da câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

As imagens a seguir mostram o referido açude que antes era denominado como açude da estrada de ferro Mossoró-Sousa. Atualmente o açude é conhecido como açude do governo, entretanto em época de estiagem há pessoas que o cercam separando suas terras. Sua água não tem muita utilidade, pois o número de casas ao seu entorno aumentou e a falta de infraestrutura do município levou aos moradores a depositarem esgoto doméstico em seu manancial.



Figura. 19: Fotografia tirada entre os anos de 1968 a 1971 do açude do governo. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.



Fig. 20: Fotografia tirada entre os anos de 1968 a 1971 do açude do governo. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

A ferrovia colabora aqui com a construção deste açude para Santa Cruz trazendo mais este benefício para o município. Do mesmo modo colaborou com o crescimento do município. Pois antes o que era mata em muitos casos como, por exemplo, o que é atualmente o distrito de São Pedro, após a implantação da ferrovia passou a povoado, depois vila e hoje faz parte como distrito do município de Santa Cruz.

Consta no histórico do município que o povoado de São Pedro passou a existir durante a construção do ramal Mossoró-Sousa, ali muitas barracas foram montadas para servir de acampamento aos operários que trabalhavam na obra. Próximo ao prédio da estação de São Pedro, pois o lugar recebeu parada de trem, o Sr. Antonio Pereira de Andrade ergueu uma casa servindo ao lugar de ponto comercial. Conseqüentemente outras casas foram sendo construídas próximo ao prédio da estação.

Logo a ferrovia colaborou com a formação desta localidade. O prédio da estação de São Pedro ainda existe apesar do seu estado de evidente abandono.



Figura. 21: Foto do prédio da estação ferroviária do distrito de São Pedro do ano de 2015. **Fonte:** Sabrina da Silva

Atualmente São Pedro é distrito de Santa Cruz e se destaca como produtor de telhas, lajotas e tijolos feitos pela Cerâmica São Pedro fábrica que provavelmente colaborou com o desenvolvimento do distrito, a imagem 21 acima mostra as chaminés da fabrica por trás da estação.

Como visto após a inauguração dos trilhos férreos o município de Santa Cruz passa por algumas mudanças urbanísticas e manteve outras estruturas que ou foram modificadas

parcialmente ou simplesmente foram esquecidas. Visivelmente o trem possibilitou ao município que fosse instalada água encanada, reservatório de contingência para seca, emancipação política. O saneamento básico (esgoto e ruas calçadas) foi evidentemente negligenciado.

3.2 A LUZ ELÉTRICA CHEGA A SANTA CRUZ

A luz elétrica também é tida como um símbolo do moderno que compusera a urbanização de muitas cidades brasileiras no século XX. A instalação da luz elétrica ocorreu no Brasil no século dezenove. Assim afirma Doralice Sátyro Maia e Nirvana Lígia Albino Rafael de Sá (2012, p.10) em um estudo sobre equipamentos modernos que transformaram a vida diária na cidade da Parahyba (Brasil) nos primeiros anos do século XX:

A história da energia elétrica no Brasil inicia-se mais concretamente em 1881 com a aprovação na Câmara Municipal de Campos de Goytacazes da substituição da iluminação pública a gás pela iluminação a energia elétrica. Em 1883 instala-se a iluminação a energia elétrica nesta cidade, no norte fluminense nas proximidades do Rio de Janeiro. Este seria o primeiro serviço público de iluminação elétrica na América do Sul.

Desde modo perceber-se que a eletricidade chega ao Brasil primeiramente em Campos de Goytacazes cidade próxima ao Rio de Janeiro, capital da república. A luz elétrica se compara igualmente a ferrovia, como ícones da modernidade. Equipamentos que trazem conforto e disponibilidade de uma vida melhor para a sociedade que começa a usufruir desses aparelhos.

No entanto na cidade da Parahyba do norte, atual João Pessoa, este aparelhamento elétrico é instalado no ano de 1912 anteriormente o lampião era um recurso muito usado para a iluminação. Conforme nos esclarece Kaline Abrantes Guedes (2006, p. 113-114) em seu trabalho sobre a urbanização da cidade da Parahyba e sua relação com a economia algodoeira entre os 1850 e 1924. A autora comenta que:

Em 1908, quando muitos dos lampiões a querosene já haviam sido substituídos pelas lâmpadas de acetileno, foi lançado o edital de concorrência para o serviço de iluminação elétrica da cidade da Parahyba. [...] No ano de 1911 chegaram os primeiros postes, entre outros materiais, para a iluminação elétrica da cidade. [...] Enfim, em março de 1912, a

iluminação à eletricidade chegou à cidade da Parahyba, ao som de uma salva de tiros e da banda de música da polícia.

Santa Cruz, igualmente á cidade da Parahyba, no início do século XX não possuía iluminação elétrica. A iluminação da cidade era individual já que cada família possuía suas lamparinas ou candeeiros em suas casas.

Segundo consta nas atas da Câmara, Santa Cruz recebe iluminação a motor anterior aos anos 1970. Partimos do pressuposto que a partir de um pedido de concessão exposto na câmara que a luminosidade da cidade de Santa Cruz, anterior aos anos setenta, era a feita a motor por constar no projeto o seguinte pedido solicitando em 14 de julho de 1971 a venda em concorrência pública dos dois motores e os conjuntos de iluminação pública pertencente à cidade.

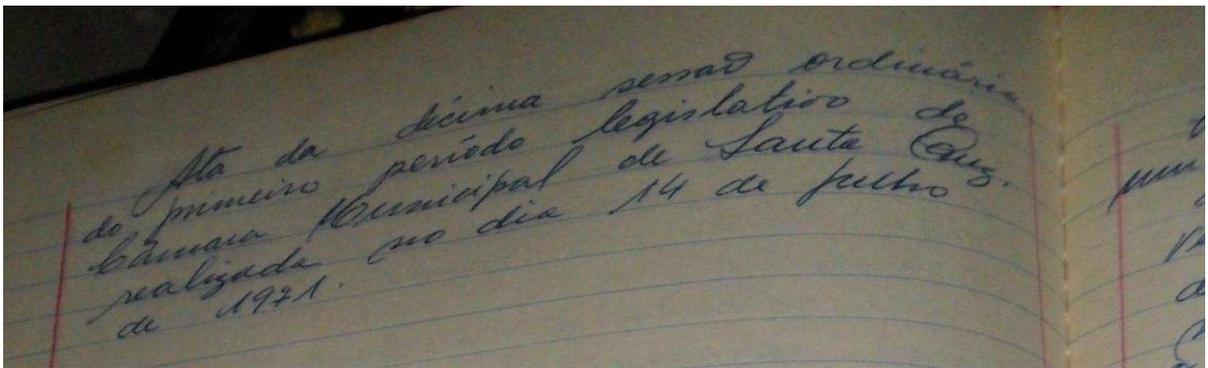


Figura. 22: Foto do projeto da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

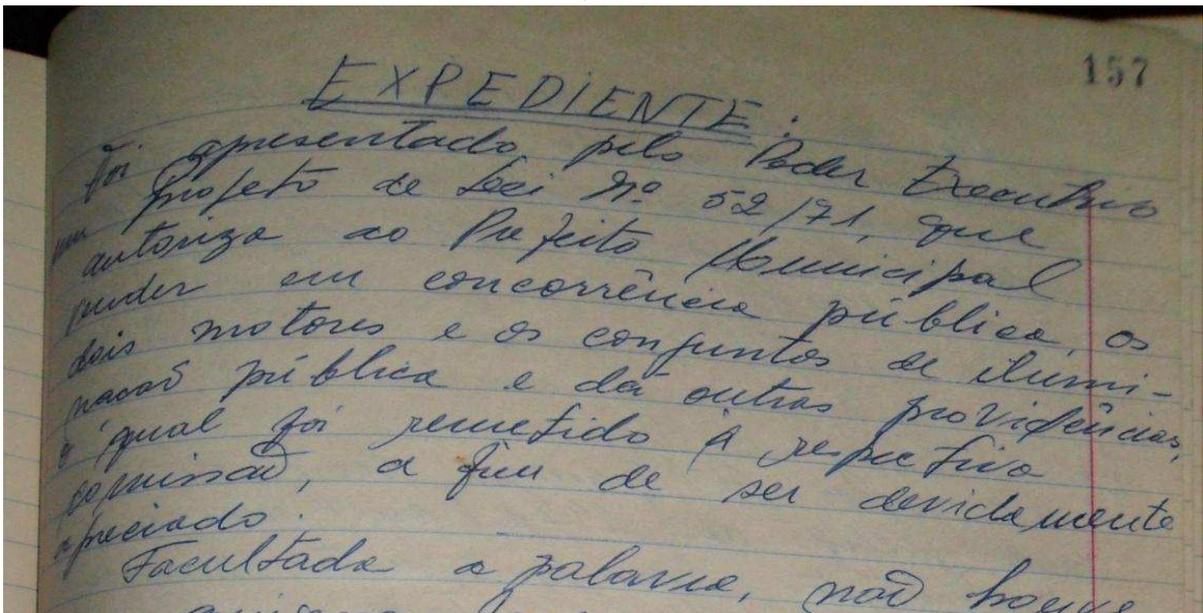


Figura. 23: Foto do projeto da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

De tal modo mediante as observações a luz elétrica a motor chega ao município alguns anos após a chegada da ferrovia em Santa Cruz. A partir do exposto presumimos que a iluminação elétrica de Santa Cruz anterior ao ano 1971 era feita por meio de motor. A instalação desse equipamento trás alterações no cotidiano da cidade e somado aos serviços de abastecimento de água, esgoto e crescimento demográfico montam uma estrutura urbana da localidade que recebe estes serviços.

Possivelmente o aumento da população levou a administração local estabelecer acordo com uma empresa para um fornecimento que abrangesse um número maior de cidadãos. A concessão para o fornecimento de luz elétrica para Santa Cruz ocorreu, de acordo com a portaria que foi encontrada na página do Diário Oficial da União, a partir do dia 4 de novembro do ano de 1969 onde foi concedida a Sociedade Anônima de Eletricidade da Paraíba o parecer favorável para fornecer luz elétrica à cidade de Santa Cruz. Como veremos a seguir nos dados que constam na portaria:

PORTARIA Nº 904 — DE 4 DE

NOVEMBRO DE 1969

Ministro de Estrada das Minas e Energia, usando clet atribuição que
do Decreto
lhe confere o artigo I

ne 62.628, de 30 de abril de 1968, e nos termos do artigo 65, letra c, do Decreto nº41.019,4e 26 de fevereiro de 1957, resolve:

I — É outorgada à Sociedade Anônima de Eletricidade da Paraíba concessão para distribuir energia elétrica em Santa Cruz,
no município I

Estado da Paraíba, ficando autorizada a estabelecer os sistemas de transmissão e de distribuição constantes

na proposta de projeto aprovada e
primário da Companhia Hidra Elétrica do São Francisco;

A concessão fica obrigatória — I
de cumprir o disposto no Código de
seus regulamentos

Aguas, leis, decretos e

decretos;

III — A concessão concluirá as obras nos prazos que forem fixados no despacho de aprovação dos projetos, executando-as de acordo com as modificações que forem autorizadas, se necessárias;

IV, — A concessão ficará sujeita
à multa diária de até NCr\$..

de vinte e um
lavrados (duzentos

cruzeiros novos), pela inobservância dos prazos fixados, na forma da legislação de energia elétrica em vigor e seus regulamentos;

— Os prazos referidos nos itens 3

III e IV poderão ser prorrogados por ato do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Água e Energia Elétrica;

VI — A presente concessão vigorará pelo prazo de 30 (trinta) anos;

VII — Findo o prazo de concessão, os bens e instalações que no momento existirem em função dos serviços concedidos, reverterão à União;

II — A concessão poderá requerer que a concessão seja renovada, mediante as condições que vierem a ser estipuladas:

1

IX — A concessionária deverá entrar com o pedido a que se refere o item anterior até 6 (seis) meses antes de findar o prazo de vigência da concessão, sob pena do seu silêncio ser interpretado como desistência da renovação;

X — A presente portaria entra em vigor na data de sua publicação. — Antônio Dias Leite e Júnior — ministro.

Assim após a liberação para fornecimento de energia elétrica, por parte do governo do estado no ano de 1969, o município passa a contar com um equipamento considerado símbolo do moderno e que além de possibilitar mais conforto para a sociedade que passa a usufruir deste benefício também permite o convívio da vida noturna em Santa Cruz algo que antes da instalação da luz elétrica provavelmente não existia.

Posteriormente a inauguração da ferrovia em Santa Cruz, surgem projetos de implementação de benefícios como a luz elétrica que agora traria uma maior comodidade a sociedade local. Igualmente surge a concepção da possibilidade de criação de escolas no município de Santa Cruz, também após a inauguração da ferrovia na cidade, já que a educação igualmente a luz elétrica entre outros melhoramentos fazem parte deste conjunto de serviços urbanos.

3.3 E O DESENVOLVIMENTO EDUCACIONAL COMO ANDAVA NA ÉPOCA EM SANTA CRUZ?

O sistema educacional se estabelece em Santa Cruz no ano de 1964 de princípio com a colaboração da Igreja Católica, segundo a historiografia do município. Entretanto a instituição escolar na capital João Pessoa já havia se instituído bem antes, conforme Kaline Abrantes Guedes (2006, p. 100):

Foi também durante a primeira década do século XX que a cidade da Paraíba teve algumas de suas instituições de ensino implementadas. Além dos cursos particulares ministrados nas residências por homens e mulheres letrados, funcionavam os seguintes colégios: Santa Júlia, São José, Instituto Maciel Pinheiro, Nossa Senhora das Neves e o Colégio Diocesano (ALMANAK (...) 1907: 250). Ainda assim, a frequência nas escolas continuou sendo privilégio de alguns poucos.

Destarte percebe-se que o ensino escolar era algo raro no Brasil principalmente no sertão o ensino escolar como instituição de ensino só se estabelece na Paraíba no início do século XX e em Santa Cruz em meados desse mesmo século. Uma realidade que assolava a sociedade pobre, pois escola na época era privilégio de quem possuía uma boa condição financeira.

Segundo consta nas atas da câmara municipal de Santa Cruz escolas fundadas pela prefeitura só foram instituídas no ano de 1991. Entretanto o município no ano de 1975 aprovou a partir do projeto de lei 84/75 a abertura de crédito para a colaboração no auxílio da construção do colégio Paulo VI. Sendo este colégio fundado pela Paróquia em 1964.

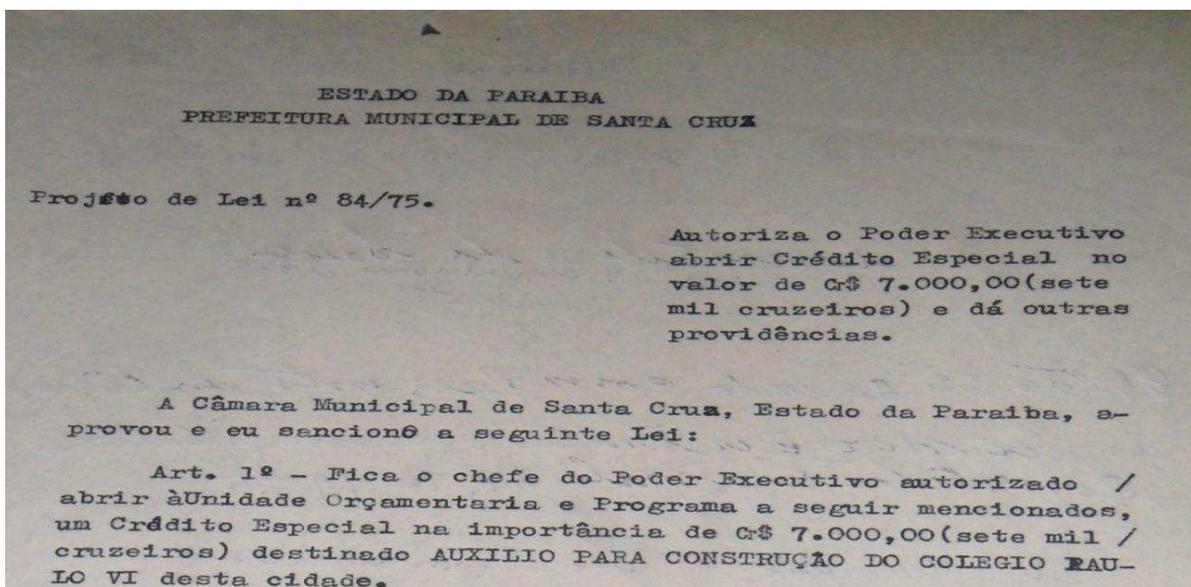


Figura. 24: Foto do projeto de lei da câmara Municipal de Santa Cruz. PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.



Figura. 25: Foto possivelmente tirada entre os anos de 68 a 71, referente ao prédio da primeira escola de Santa Cruz-PB, localizada da Rua Primeiro de Maio. **Fonte:** Acervo pessoal de Aderlândia Antunes.

Hoje no prédio que funcionava a escola esta a prefeitura do município. A rua possui calçamento, tem sistema de esgoto e água encanada tendo recebido estes benefícios recentemente. Ao seu entorno há prédios comerciais e residenciais. Como mostra a imagem.



Figura. 26: Foto da Prefeitura Municipal de Santa Cruz-PB, 2015. **Fonte:** Sabrina da Silva

A escola antes conhecida como Paulo VI, foi transferida e hoje se localiza na Rua Jose Vital de Oliveira no centro da cidade a mesma é atualmente de responsabilidade do governo estadual. A escola é denominada Escola Estadual de Ensino Fundamental Professor Nestor Antunes uma homenagem ao fundador da cidade que era, segundo a historiografia do município, professor.



Figura. 27: Foto da escola Prof. Nestor Antunes, 2015. **Fonte:** Sabrina da Silva

Neste contexto a partir das datas apresentadas e documentação identificamos que posteriormente a implantação da ferrovia se estabelece propostas de fundação de ensino publico para Santa Cruz de inicio por iniciativa da Igreja Católica, após o primeiro passo a

administração local colabora para com o futuro do ensino na cidade. O que nos leva a refletir que a ferrovia depois de instituída colaborou para que fossem criadas escolas no município.

Consta nas atas da câmara que em 17 de novembro de 1970, houve um pedido solicitando que fosse construído um grupo escolar no bairro da estação. A solicitação só foi aprovada em outro projeto no mesmo ano.

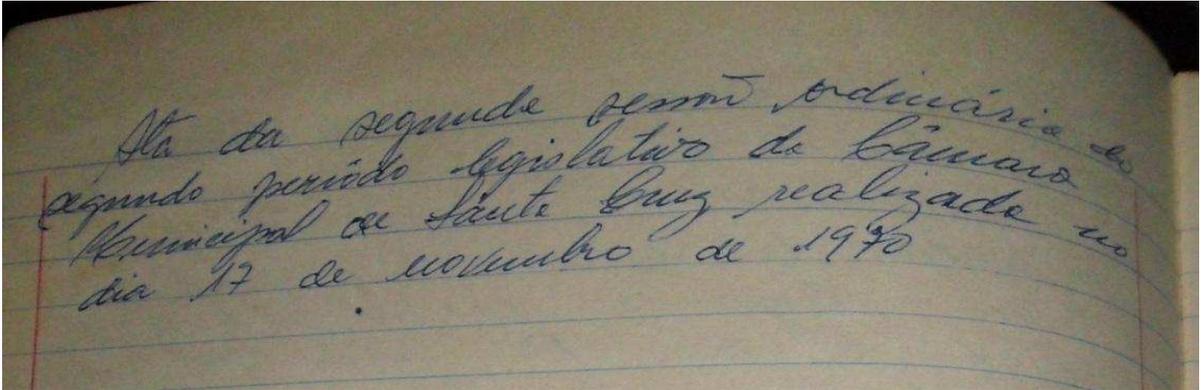


Figura. 28: Foto do projeto do ano de 1970 da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

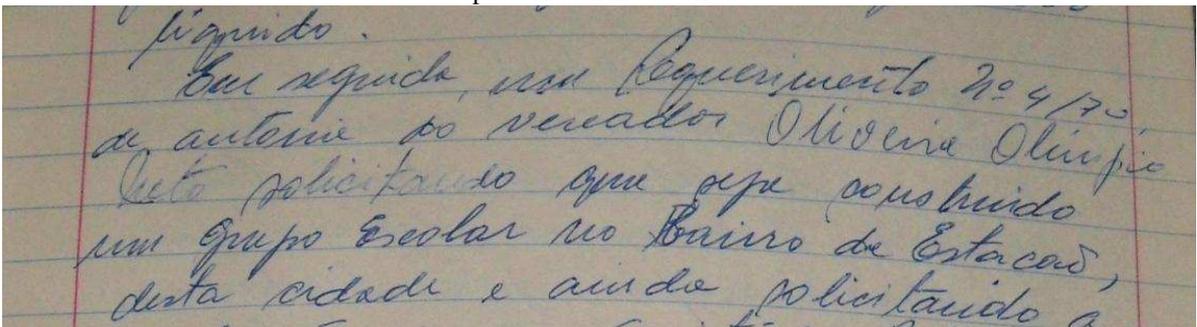


Figura. 29: Foto do projeto do ano de 1970 da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

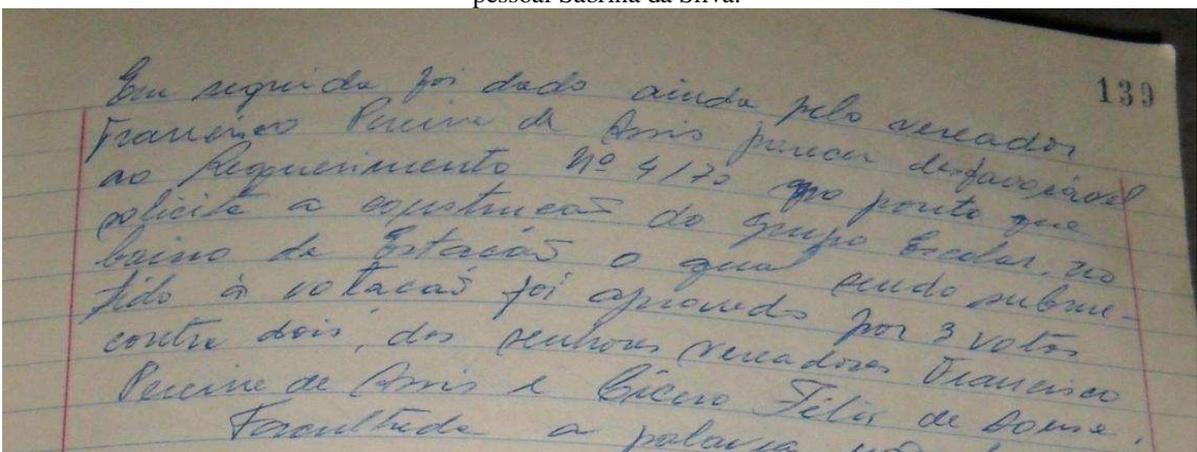


Figura. 30: Foto do projeto do ano de 1970 da Ata da Câmara Municipal de Santa Cruz-PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

Porém só foi institucionalizada a referida escola no Bairro da Estação no ano de 1990 segundo a lei nº 178/90. Consta nesta lei que vinte e uma escolas, sendo dezenove da zona

rural e duas na zona urbana, ficariam integradas a administração do município. Como mostra a imagem. Inclusive a escola Adauto Ferreira de Andrade foi construída no Bairro da Estação. Destas escolas atualmente o município só possui oito escolas integradas.

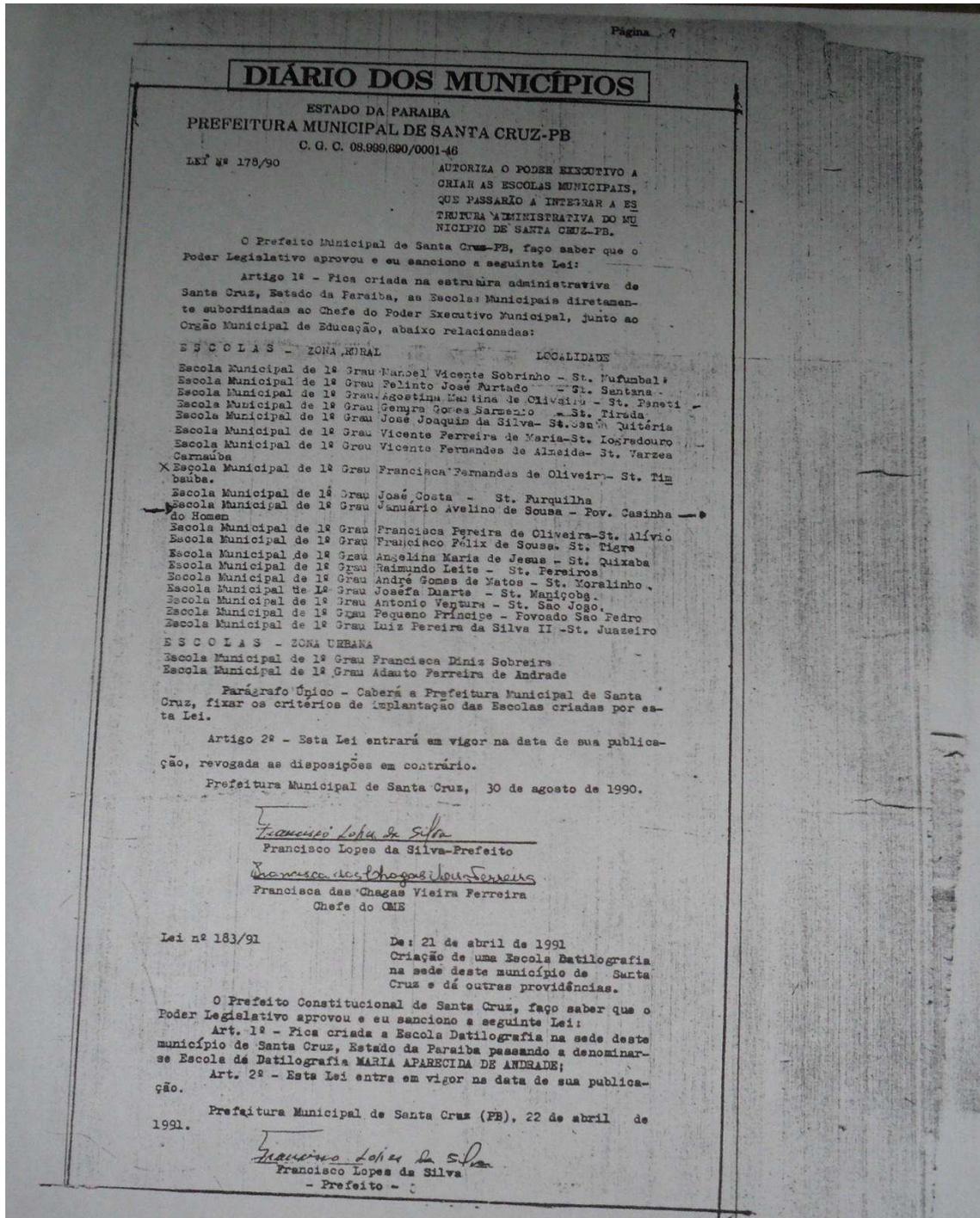


Figura. 31: Da ata da Câmara Municipal projeto de lei que institucionaliza as escolas municipais. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

Enquanto construção para escolas municipais a ferrovia não vem influenciar muito principalmente na rua onde foram implantados os trilhos férreos. Houve projeto pedindo a construção de uma escola, porém só foi instituída escola neste bairro em 1990. Assim ficou

funcionando apenas a escola Professor Nestor Antunes como único grupo escola no município até a década de 1990.

Ainda discorrendo sobre a educação em Santa Cruz, a mesma a partir do projeto de lei nº 83/75 ganha sede para funcionamento de uma biblioteca. Consta ainda no projeto que o orçamento para a instalação da biblioteca foi de 2.000,00 (dois mil cruzeiros) e que o administrador do município na época estaria autorizado a firmar convenio com o Instituto Nacional do Livro do Ministério da Educação e Cultura para que fosse feita a manutenção, assistência técnica e aquisição de livros para esta biblioteca.



Figura. 32: Foto do projeto de lei da Câmara Municipal de Santa Cruz. PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

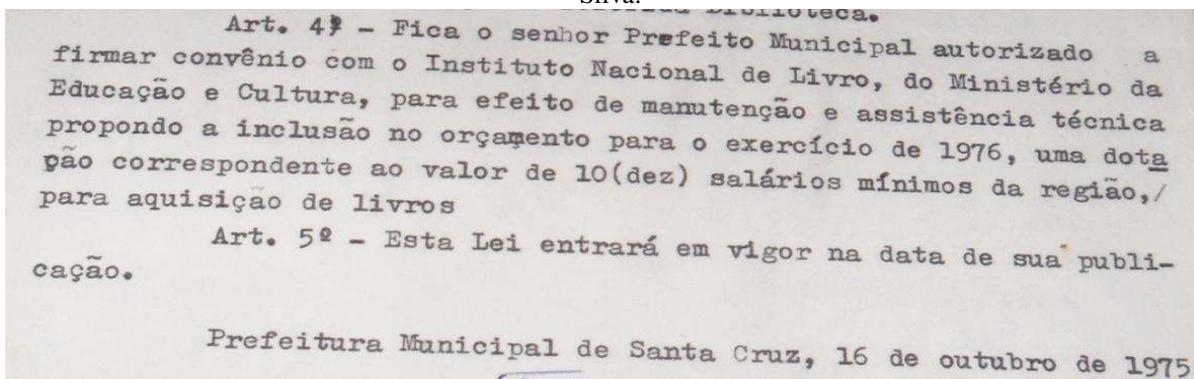


Figura. 33: Foto do projeto de lei da Câmara Municipal de Santa Cruz. PB. **Fonte:** Acervo pessoal Sabrina da Silva.

A partir do exposto podemos conjecturar que Santa Cruz passa por uma série de mudanças após a implantação da ferrovia. Devemos considerar essas transformações em menor proporção. Levando em conta o espaço estudado podemos identificar modesta modernização da cidade de Santa Cruz.

Podemos perceber que houve crescimento em relação à expansão territorial do município, surgiram propostas para construção e execução de praças, escolas, biblioteca, abastecimento de água e instalação da energia elétrica. Todos estes aspectos que unidos compõem um desenho urbano. Entretanto ressaltamos que “[...] a prestação dos serviços

urbanos (água, energia elétrica, esgoto e transporte) não abrangia a cidade como um todo” (WYLNNA CARLOS LIMAVIDAL, 2004, p. 73)

Quase duas décadas após a inauguração dos trilhos férreos a imagem do município de Santa Cruz vai sofrendo pequenas modificações e assim seguia para um futuro crescimento. Entretanto podemos constatar a partir do exposto que em alguns pontos a ferrovia colabora de forma relevante para o desenvolvimento da cidade nas questões urbanas e em outros ela não se faz acontecer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida tem como pretensão contribuir com a história sobre o impacto da linha férrea na vida dos indivíduos no Estado da Paraíba, do mesmo modo a pesquisa buscou entender os impactos trazidos por meio da ferrovia na vida cotidiana do município de Santa Cruz, e a contribuição para um desenvolvimento urbano no município.

Apesar de muitas ferrovias ocasionarem grandes transformações em cidades que receberam este invento, foi possível observar que em Santa Cruz a influência do trem de ferro no desenvolvimento do município em alguns aspectos foi mínima principalmente no Bairro da Estação, pois o bairro só vem receber pavimentação cinco décadas após a implantação da ferrovia. Escolas e sistema de esgoto demoram igualmente muitos anos.

Porém a implantação da ferrovia colabora para que anos depois a cidade seja emancipada, e o número de casas aumente no Bairro da Estação bem como nos lembra Raymond William (2011). O município ainda ganhou abastecimento de água, alguns subsídios contra a seca como a construção de um chafariz e de um motor-bomba.

Santa Cruz conquistou também o benefício da luz elétrica de início gerada a motor depois suscitada a fonte hídrica, auxílios para a educação, como por exemplo, ajuda para a construção de uma escola idealizada pela Igreja católica e subsídios para fundação de uma biblioteca. O trilho férreo também colaborou com o crescimento de Santa Cruz, já que fez surgir o distrito de São Pedro que hoje é um distrito relativamente desenvolvido.

Desde modo acreditamos que Santa Cruz tenha experimentado um crescimento urbano relativo, porém importante, influenciado pela estrada de ferro. Nosso estudo possibilita pensar outros caminhos para futuras pesquisas. Como por exemplo, São Pedro possui uma fábrica de cerâmica que possivelmente colabora com o desenvolvimento do lugar. A fábrica esta localizada por trás da estação ferroviária do citado distrito. Podemos questionar a ligação entre esta fábrica e o trem. Mais isso fica para momentos futuros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRANTES, Akalyany de Almeida. **Pombal Nos Caminhos de Ferro: História, Memória e Patrimônio Ferroviário na Paraíba (1923-2001)**. 90f. Universidade Federal de Campina Grande. Cajazeiras. UFCG, 2014.

ALVES, Daniele Ferreira. **Sousa e Santa Cruz: Interdependência econômica, social e cultural**. 56f. Universidade Estadual da Paraíba. 22.ed. Guarabira. UEPB, 2010.

ARANHA, Gervácio Batista. **A seca como “mote” para as reivindicações ferroviárias teatralização política e produção imaginária de um Norte “sofrido”**. Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político- econômicas (1880 –1925). Campina Grande: EDUFCG, 2006, p.89-130.

ARANHA, Gervácio Batista. **Seduções do Moderno na Parayba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais e Simbólicas (1880-1925)**. In O, Alarcon Agra do. ET AL. A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural. João Pessoa: Idéia, 2003, p. 79- 129.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa. **Ferrovias de Papel: projetos e domínios territoriais no Ceará (1864 –1880)**. 2011. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Programa de Pós em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza-CE, 2011.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Relatório. Encontrado em: www.crl.edu/brasil/reports. Acessado em: 05 de novembro de 2014.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. **A formação das representações sobre a cidade colonial no Brasil. 2009**. 237f. Tese (Doutorado programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo)—Escola de Engenharia de São Carlos. 2009.

DORNELLES, Bruna Pasetti. **A Cidade Colonial Brasileira na União Ibérica: Base da Expansão Territorial e Lugar de Defesa**. 2011. 173f. Dissertação (Mestrado em História) - Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul- Porto Alegre, 2011.

FAORO, Raymundo. **A obra da centralização colonial. Os Donos do Poder: Formação do Patronato Político Brasileiro**. 3 edição, revista Globo, 2001.

FERNANDES, Ocione Nascimento. **A produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte (1793- 1883)**. 2008. 117 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Programa de Pós–Graduação em Geografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008.

FILHO, Almica Torrão. **Imagens de pitoresca confusão: a cidade colonial na América Portuguesa**. REVISTA USP, São Paulo, n.57, p. 50-67, março/maio, 2003.

GONÇALVES, Regina Célia. **A questão urbana na Paraíba**. /Regina Célia Gonçalves, Maria Beatriz Ferreira Lavieri, João Lavieri, Gloria Rabay.- João Pessoa: Ed. Universitária/ UFPB, 1999.

GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e açúcares: política e economia na Capitania da Parayba, 1585-1630//**. Bauru, SP: Edusc, 2007.

GUEDES, Kaline Abrantes. **O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)**. 2006. 165f. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Natal. 2006.

HOBBSAWM, Eric J. A Revolução Industrial. In: **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 43-69.

HOLANDA, Sérgio Buarque. O Semeador e o Ladrilhador. In: **Raízes do Brasil**. SP, Cia. das Letras, 1995.

LE GOFF, Jacques. **O apogeu da cidade medieval**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

MAIA, D.S; SÁ,N. L. A.R. **Luzes, Postes e Trilhos: Equipamentos Modernos que Transformaram a Morfologia e a Vida Cotidiana da Cidade da Parahyba (Brasil) nos Primórdios do século XX**. Simpósio Internacional. Páginas 32. Barcelona, 2012.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Signos em confronto: O Arcaico e o Moderno na Princesa (PB) dos anos vinte**. 1999. 130 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós – Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1999.

MATOS, Nogueira Odilon. ET AL. Vias de comunicação. In.: HOLANDA, Sergio Buarque e CAMPOS, Pedro Moacyr (Direção). **História Geral da Civilização Brasileira**. O Brasil Monárquico: Declínio e Queda do Império. 2ªedição São Paulo:, Difel, 1974, p.42-59.

MELLO, Evaldo Cabral de. A açucarocracia Pernambucana e os engenhos centrais.**O Norte Agrário e o Império**. Art. Lineproduções gráficas LTDA. 1ªedição 1984, p.161-237.

MELLO, Evaldo Cabral de. As províncias do Norte e os “melhoramentos materiais”. **O Norte Agrário e o Império**. Art. Lineproduções gráficas LTDA. 1ªedição 1984, p.161-237.

MELO, Josemir Camilo de. Investimentos Ingleses no Nordeste canavieiro. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)**. Josemir Camilo de Melo. - Campina Grande: EDUFPG, 2007, p.41-45.

OLIVEIRA, Manoel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: Um sonho, uma realidade, uma saudade...** 2 ed. S/L: Queima Bucha, s/d.

PARAÍBA. PORTARIA DE IMPLANTAÇÃO ENERGIA ELÉTRICA. Encontrado em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3203534/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-07-11-1969> .
Acessado em: 12 de dezembro de 2014.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In.: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 271-296.

RIBASKI, Jorge; Drumond, M.A; Oliveira, V.R; Nascimento, C.E.S. **Algaroba (Prosopisjuliflora): Árvore de Uso Múltiplo para a Região Semiárida Brasileira**. Comunicado Técnico 240. Colombo PR, Páginas 8. Outubro 2009.

SANTA CRUZ. **Aspectos históricos e geográficos de Santa Cruz**. Santa Cruz: Mimeo, 2003.

VENCOVSKY, VITOR PIRES. **Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma análise do movimento de produtos agrícolas**. 2006. 167 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas–São Paulo, Janeiro, 2011.

VIDAL, WylInna Carlos Lima. **Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1914**. 2004. 115f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) Universidade Federal da Paraíba – Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana. João Pessoa – Paraíba. Dezembro-2004.

WILLIAMS, Raymond. Gente da cidade. In: **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo: Companhia da Letras, 2011, p. 260-277.

WILLIAMS, Raymond. Cidade de Trevas e de Luz. In: **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo: Companhia da Letras, 2011, p. 354-381.