

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

CENTRO DE HUMANIDADES

MESTRADO EM SOCIOLOGIA RURAL

CAMPINA GRANDE NO ESPAÇO ECONÔMICO REGIONAL: ESTRADA DE FER  
RO, TROPEIROS E EMPÓRIO COMERCIAL ALGODOEIRO (1907-1957)

GERVÁCIO BATISTA ARANHA

CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

Dezembro - 1991

GERVÁCIO BATISTA ARANHA

DISSERTAÇÃO QUE APRESENTA AO CUR  
SO DE MESTRADO EM SOCIOLOGIA RU  
RAL, DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA  
PARAÍBA, EM CUMPRIMENTO ÀS EXI  
GÊNCIAS PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE  
MESTRE.

ORIENTADOR: JOSEMIR CAMILO DE MELO

CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

Dezembro - 1991



A662c Aranha, Gervácio Batista.  
Campina Grande no espaço econômico regional : estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957) / Gervácio Batista Aranha. - Campina Grande, 1991.  
316 f.

Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) - Universidade Federal da Paraíba, Centro de Humanidades, 1991.  
"Orientação : Prof. Josemir Camilo de Melo".  
Referências.

1. Sociologia Rural. 2. Economia Regional. 3. Algodão - Aspectos Econômicos - Campina Grande-PB. 4. Algodão - Comércio. 5. Dissertação - Sociologia Rural. I. Melo, Josemir Camilo de. II. Universidade Federal da Paraíba - Campina Grande (PB). III. Título

CDU 316.334.55(043)

DEDICATÓRIA

Aos meus pais e irmãos.

Ao meu filho, Rudá Aranha.

À Solidariedade e entendi  
mento entre os homens.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o processo de expansão da economia algodoeira em Campina Grande em sua relação com a estrada de ferro inglesa, a Great Western of Brasil Railway. Neste sentido, procuramos identificar o papel que essa estrada de ferro desempenhou para que essa cidade fosse erigida à condição de importante polo mercantil algodoeiro.

Nessa perspectiva, tivemos a preocupação de demonstrar que o vínculo algodão-ferrovia produziu um efeito polarizador, transformando a cidade no grande empório do Sertão. Especializando-se na realização da circulação mercantil algodoeira, Campina torna-se, por isso mesmo, um polo com ampla influência no espaço regional. Todo esse processo é indicativo de que a praça campinense concentra a maior parte do comércio algodoeiro levado a efeito nesse espaço regional, o que a mantém com a função de homogeneizar/hegemonizar a atuação do capital gerado no bojo dessa atividade mercantil.

No que se refere ao papel desempenhado pela estrada de ferro, partimos da hipótese de que Campina Grande não teria se transformado num importante polo mercantil caso não tivesse sido contemplada por esse meio de transporte. Em sua vantajosa posição de ponto terminal da estrada de ferro, posição em que consegue se manter durante meio século (1907-1957), para essa praça convergia praticamente todo o comércio do interior de além-trilhos, na direção do oeste paraibano e de algumas áreas dos chamados Estados limítrofes. Desta forma, inúmeras áreas interioranas são polarizadas por Campina Grande, que realiza, através da estrada de ferro, a circulação mercantil entre as áreas sertanejas e as praças portuárias. Assim sendo, os meios de transportes nas áreas de além-trilhos tornam-se caudatários da estrada de ferro em Campina Grande. No caso, as tropas de burros e os caminhões.

Em resumo, a análise da relação entre economia algodoeira e transportes, com destaque para a estrada de ferro, constitui, na verdade, o objetivo maior deste trabalho.

## RESUMÉ

Le but de ce travail est l'analyse du processus d'expansion de l'économie du coton à Campina Grande dans sa relation avec la voie ferrée anglaise, la Great Western of Brasil Railway. De cette façon, nous cherchons à identifier la contribution de cette voie ferrée dans la transformation de la ville en un important pôle mercantile du coton.

Dans cette perspective, nous avons eu la préoccupation de démontrer que la relation coton-voie ferrée a produit un effet polarisateur, en transformant la ville en grand entrepôt du "sertão". En se spécialisant dans la réalisation de la circulation mercantile du coton, Campina Grande devient, donc, un pôle de grande influence dans l'espace régional. Tout ce processus montre que le marché "campinense" concentre la plupart du commerce du coton réalisé dans cet espace régional, ce que la tient dans la fonction de homogénéiser/hégémoniser l'action du capital engendré au milieu de cette activité mercantile.

En ce qui concerne le rôle de la voie ferrée, nous partons de l'hypothèse que, sans elle, Campina Grande ne serait pas devenue un important pôle mercantile. Dans la situation privilégiée de point terminal - situation maintenue pendant un demi-siècle (1907-1957), pour ce marché convergeait pratiquement tout le commerce de la province d'outre-voie ferrée vers l'ouest "paraibano" et de quelques aires des États limitrophes. De cette façon, innombrables aires sont polarisées par Campina Grande, qui réalise à travers la voie ferrée, la circulation mercantile parmi les aires "sertanejas" et les marchés portuaires. Ainsi, les moyens de transports dans les aires d'outre-voie ferrée deviennent simples extensions de la voie ferrée à Campina Grande. En ce cas-là, des troupeaux de mulets et les camions.

En un mot, l'analyse de la relation entre l'économie du coton et les transports, en mettant en relief la voie ferrée, constitue, en réalité, le but de ce travail.

## AGRADECIMENTOS

Contei, para a realização deste trabalho, com o apoio e o estímulo de várias pessoas, a quem expresso meu agradecimento:

- A Josemir Camilo de Melo, pela orientação criteriosa, mas sobretudo por ter acreditado que o trabalho viria à tona, não sendo de sua responsabilidade possíveis falhas e lacunas.
- Aos colegas de Departamento, que se solidarizaram quando precisei afastar-me por um período, aumentando suas responsabilidades. Em especial a Luciano Mendonça de Lima, pelo incentivo permanente, mas também a Dona Zefinha, a Léa Amorim, a Martha Falcão, a Martha Lúcia, a Fábio Gutemberg, a Eliete, a Guia Gareis, e aos novos colegas recém-chegados no Departamento.
- À Ceixa, companheira de todas as horas, especialmente pelo incentivo inicial, quando estávamos para desistir por problemas de prazo.
- À Professora Josefa Salete, que realmente nos fez ver a possibilidade concreta de realização deste trabalho.
- A Maelson Lucena, que num voto de amizade se colocou à nossa inteira disposição, sem dia nem hora para datilografar os originais.
- Aos nossos entrevistados, especialmente aos encanecidos tropeiros da Borborema.
- A Kennedy Machado de Oliveira, responsável pela versão em Francês do Resumo.

## S U M Á R I O

	PAG.
INTRODUÇÃO .....	01
CAPÍTULO I - INVESTIMENTOS BRITÂNICOS, FERROVIAS E ÁREAS PARA O CAPITAL NO BRASIL.....	04
1. A Integração do Brasil ao Mercado Mundial e a Hegemo- nia Britânica .....	04
2. O Capital Britânico e as Ferrovias Brasileiras: "um In- vestimento para Capitalista Nenhum Botar Defeito"....	16
3. O Caráter Estratégico da Relação entre Ferrovias, Por- tos e (Certas) Áreas para o Capital no Brasil.....	30
CAPÍTULO II - A BURGUESIA COMERCIAL PARAIBANA E A INSTA- LAÇÃO DOS PRIMEIROS TRILHOS: INTERESSES E- CONÔMICOS CONTRARIADOS .....	48
1. As Origens de Campina Grande e sua Evolução Sócio-Eco- nômica .....	48
2. A "Provincialização/Estadualização" do Comércio Parai- ba e o Implante dos Primeiros trilhos .....	57
3. As Divergências Internas da Burguesia Comercial Parai- bana em torno do ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande .....	67
CAPITULO III - ESTRADA DE FERRO E EXPANSÃO DA ECONOMIA ALGODOEIRA EM CÂMPINA GRANDE .....	89
1. As Vantagens da Ponta de Trilho .....	89
2. Empório do Algodão em Campina e o Mercado Regional ..	113
CAPÍTULO IV - ESTRADA DE FERRO, ALGODÃO E CRESCIMENTO UR- BANO-COMERCIAL EM CAMPINA GRANDE .....	176
1. A Ferrovia em Campina: Crescimento Econômico e Urba- no .....	176
2. Economia Algodoeira e Ferrovia Versus Força de Traba- lho .....	199
2.1. Economia Algodoeira e Força de Trabalho .....	199
2.2. Ferrovia e Força de Trabalho .....	222



3. A Diversificação das Atividades Comerciais em Campina e a Ampliação de Suas Áreas de Influência .....	237
CAPÍTULO V - ALGODÃO E TRANSPORTES NAS REGIÕES DE ALÉM-TRILHOS: TROPAS DE BURROS E CAMINHÕES.....	252
1. Os Tropeiros e o Transporte de Algodão nas Regiões de Além-Trilhos .....	252
2. A Abertura de Estradas de Rodagem no Além-Trilhos: o Advento do Caminhão e o Gradativo Desaparecimento do Lombo do Burro .....	272
CONCLUSÃO	302
BIBLIOGRAFIA	305
ANEXOS (Tabelas e Fotografias)	314

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a ex pansão da economia algodoeira em Campina Grande em seu vínculo com a estrada de ferro inglesa, a Great Western of Brasil Railway. Nessa perspectiva, partimos de um dado concreto, a chegada dessa estrada de ferro em 1907 e sua manutenção como ponta de trilho até 1957. A partir desse dado, a pesquisa orienta-se no sentido de se ver o que mudou em Campina Grande com a implantação da referida estrada, especialmente no que se refere ao papel desempenhado por ela para que a cidade tenha sido erigida à condição de verdadeiro empório comercial algodoeiro.

De modo que a pesquisa se preocupa em analisar o vínculo existente entre a ferrovia, que aqui faz ponta de trilho, e a condição que Campina Grande assume como arrojado entreposto comercial, particularmente na condição específica de grande centro algodoeiro. É a partir desse vínculo, historicamente determinado, que a pesquisa procura detectar a importância da praça de Campina no contexto econômico regional. Trata-se de verificar que essa cidade desempenha as funções, nesse contexto regional, de uma verdadeira cidade-mercado, homogeneizando/hegemonizando o espaço de a tuação do capital mercantil.

Abordar o papel desempenhado pela estrada de ferro para o incremento da circulação mercantil algodoeira em Campina Grande, constitui, conforme já foi dado a entender, o objetivo precípua deste trabalho. Isto revela-se importante porque tem sido bastante exíguo o lugar ocupado pela ferrovia no contexto da historiografia campinense e paraibana. Nos livros de síntese, por exemplo, não mais que meros fragmentos fazem alusão ao problema do caminho de ferro. De certa forma, o mesmo ocorre com as dissertações de mestrado. As que tomaram a economia algodoeira como objeto de estudo têm outras problemáticas, daí também dispensarem um tratamento exíguo à questão dos transportes.

Explica-se, por assim dizer, porque consideramos perfeitamente legítima e conseqüente nossa preocupação em estudar a economia algodoeira em sua relação com os transportes.

Os transportes, aqui, não são tratados como algomais ou menos marginal, como em inúmeros trabalhos acadêmicos sobre o algodão. Ao contrário, este trabalho procura estudar a economia algodoeira exatamente do ponto de vista do papel desempenhado pelos transportes.

Desta forma, tivemos a preocupação de analisar a correlação entre a estrada de ferro e os demais meios de transportes, destacando o papel que exerceram no contexto da economia algodoeira em Campina Grande e nas áreas por ela polarizadas. Além da ferrovia, os transportes prevaletentes foram o de tração animal e o rodoviário. Durante décadas, todo o transporte de mercadorias entre as regiões de além-trilhos e a praça campinense foi levado a efeito por tropas de burros, que atuavam como uma espécie de transporte tributário da estrada de ferro em seu ponto terminal. Com o advento das primeiras estradas de rodagem e dos caminhões, também nas regiões de além-trilhos, esse meio de transporte também torna-se tributário da estrada de ferro. Com o tempo, no entanto, os caminhões proliferaram totalmente e, com isto, concorrem largamente com os animais de carga e com a própria estrada de ferro.

Outra questão digna de nota diz respeito ao fato de que, por opção, passamos mais ou menos ao largo da problemática que tanto tem motivado os trabalhos sobre o algodão, a das oligarquias. Isto não significa, contudo, que não tivemos a preocupação de fazer algumas incursões sobre as relações sociais estabelecidas no âmbito da economia algodoeira e dos transportes. Ao contrário, essa é uma questão que perpassa uma parte significativa do trabalho.

Organizamos o presente trabalho em cinco capítulos. O primeiro investiga como o Brasil se insere na divisão internacio

nal do trabalho, chamando a atenção para os investimentos britânicos na implantação de estradas de ferro, fomentando os chamados corredores de exportação. A idéia básica, aqui, é demonstrar que o programa ferroviário brasileiro encerrava um certo caráter neocolonialista.

O segundo capítulo trata basicamente da controvertida questão da "provincialização/estadualização" do comércio da Paraíba, sendo a ferrovia o instrumento que se prestaria à realização desse "frustrado" empreendimento.

O terceiro capítulo aborda especificamente o indissociável vínculo entre a estrada de ferro e a expansão da economia algodoeira em Campina Grande. Essa expansão implica na projeção que a cidade alcança como polo comercial de grande influência no espaço regional, sendo visíveis as vantagens decorrentes da ponta de trilho.

O quarto capítulo analisa, dentre outras questões, a evolução urbana campinense no período da ferrovia, inclusive estabelecendo um comparativo com o período que a antecede.

Também analisa a diversificação das atividades comerciais em Campina Grande, chamando a atenção para o fato de que essa praça cada vez mais se define como cidade-mercado, a despeito da crise que começa a atingir a economia algodoeira.

O quinto e último capítulo trata especificamente da correlação entre os três meios de transportes antes referidos, a estrada de ferro, as tropas de burros e os caminhões.

CAPÍTULO I: INVESTIMENTOS BRITÂNICOS, FERROVIAS E ÁREAS PARA O CAPITAL NO BRASIL.

1. A Integração do Brasil ao Mercado Mundial e a Hegemonia Britânica.

Com o advento da Revolução Industrial na Inglaterra, país pioneiro nesse processo, aos poucos o capitalismo inglês estende seus interesses sobre o mundo inteiro. Na segunda metade do século XIX, já plenamente consolidado, ele torna-se hegemônico no mercado mundial. Isto se deve ao fato de que, no século referido, a Inglaterra desponta como a nação mais industrializada da Europa, destacando-se como maior produtora de ferro, carvão e aço e aparecendo já com uma produção industrial totalmente mecanizada e fazendo uso da energia a vapor em larga escala. Assim sendo, ela exerce, à época, um domínio econômico sobre amplas fatias de mercado, mantendo, por isso mesmo, um elevado padrão de acumulação de capital.

E o Brasil, como não poderia deixar de ser, constituía uma dessas fatias de mercado. É que a integração do Brasil ao mercado mundial ocorre justamente no momento em que a Inglaterra consolida a referida hegemonia. Essa integração, decorrente de um processo cumulativo de penetração de mercadorias e capitais estrangeiros, coloca a sociedade brasileira sob o domínio do capitalismo inglês.

Em se tratando da penetração de mercadorias estrangeiras no Brasil, a presença inglesa se faz sentir já na primeira metade do século XIX, embora essa presença se revele bem mais contundente na sua segunda metade. O que houve, na verdade, foi um profundo impacto na economia brasileira provocado por uma imensa enxurrada de mercadorias que, ao inundarem o país, fizeram refluir algumas atividades produtivas nele existentes. Nenhum ramo da produção escapava ao domínio estrangeiro e, por essa razão, o mercado

brasileiro ficou totalmente a mercê desse domínio. Dentre essas mercadorias podemos mencionar: vidros, artigos de ferro, aço e cobre, folhas de flandres, parafusos, tesouras, canivetes, pregos, papel, tinta, calçados, toalhas, meias, lã, móveis, pianos, munição, relógio, chapéus, dentre outros. Esses são apenas alguns dos produtos ingleses que tomaram de assalto a economia brasileira, integrando-a firmemente ao mercado mundial.<sup>(1)</sup> Essa integração, viabilizada por intermédio da hegemonia inglesa, aponta para a implantação de um mercado capitalista no Brasil e, conseqüentemente, para a modernização desse mesmo mercado. Essa modernização consistiu

"No processo mediante o qual, conjugando-se os interesses da classe dominante e os da burguesia inglesa, pode-se manter a estrutura agroexportadora na ex-colônia, e aí alargar, paulatinamente, o mercado para as manufaturas britânicas. Reiterando-se, na verdade, a herança colonial através de um neocolonialismo, cuja diferença básica com relação à etapa anterior residia no determinante geral que agora orientava a organização do espaço brasileiro (o capital industrial), e no fato de que a relação imposta por este último se dava ao nível econômico e não mais político."<sup>(2)</sup>

Aspecto importante diz respeito ao fato de que, lado a lado com o mercado mundial de mercadorias, surge um mercado mundial de capital-dinheiro. O incremento deste último setor suplanta o primeiro, o que ocorre a partir do momento em que o capitalismo passou a vivenciar a fase que se convencionou chamar de monopolista. De fato, as exportações suplantam, em proporções cada vez maiores, suas próprias exportações de mercadorias. De modo que podemos detectar: se o Brasil era um país subordinado e/ou "depen

dente" via penetração de mercadorias, agora, com a penetração de maciços investimentos de capitais, torna-se ainda mais contundente o grau de subordinação e/ou "dependência" acima referido. Na verdade, setores básicos da economia brasileira, tais como transportes e comércio, foram intensamente controlados por capitais e firmas britânicas. Esse controle foi exercido no comércio de exportação/importação, na construção e/ou restauração de portos, na instalação de estradas de ferro etc. Em relação a estas, por exemplo, esse controle era bastante visível e ocorreu sob a forma de 25 companhias inglesas atuando diretamente no Brasil a partir de 1895. Dentre elas, a São Paulo Railway considerada a mais lucrativa das estradas de ferro da América Latina, e a Great Western, uma das mais importantes do Nordeste. (3)

Dados acerca do total das exportações e investimentos britânicos, referentes ao período 1860-1929, indicam o peso do capitalismo inglês no contexto da economia mundial em geral e sul-americana em particular, conforme os dados a seguir:

TABELA Nº 1 - DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DO COMÉRCIO E INVESTIMENTOS EXTERNOS DA GRÃ-BRETANHA(1860-1929).

ÁREAS	1860-70		1891-90		1901-1910		1911-1913		1927-1929	
	Exportações	Investimentos	Exportações	Investimentos	Exportações	Investimentos	Exportações	Investimentos	Exportações	Investimentos
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Império	32	36	34	47	34	47	36	46	42	59
Europa	39	25	36	8	36	5	36	6	34	8
Am.Sul	12	10,5	11	20	10,5	21	12	22	11	22
E.Unidos	13	27	14	22	9	21	9	19	7	5,5
Outros	4	3,5	5	3	10,5	6	7	7	6	5,5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

FONTE: SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional - 1889-1920. In Fausto, Boris (Org.) História Geral da Civilização Brasileira, Tomo III, 1º volume. 4ª ed. São Paulo, Difel, 1985, p. 363.

Como se percebe, a Inglaterra tinha interesses econômicos espalhados praticamente pelo mundo inteiro, com destaque para a própria área do Império Britânico, vindo em seguida o resto da Europa, os Estados Unidos e a América do Sul. Quanto a esta última região, os números não deixam lugar à dúvida: enquanto as exportações britânicas se mantêm aí mais ou menos estáveis, década a pós década, com uma variação que oscila entre 10% e 12% do total de seu comércio externo, do lado dos investimentos a presença britânica na região torna-se mais acentuada a cada década. De fato, os números se revelam precisos: se na década de 1860-70 a América do Sul açambarcou 10,5% do total dos investimentos britânicos, na década de 1880-90 essa quantia subiu a 20% e continuou subindo nas décadas subsequentes. Ora, como de todos os países da América do Sul, o Brasil foi um dos mais enredados com os interesses britânicos na região, isto significa que os números citados também refletem nosso país no que se refere à sua integração no mercado mundial.

Dados inerentes ao começo do presente século, mais precisamente de 1913, são elucidativos acerca da integração da economia brasileira ao mercado mundial, juntamente com as economias dos demais países latino-americanos. É o que demonstraremos a seguir.



TABELA Nº 2 - A INTEGRAÇÃO DOS PAÍSES LATINO-AMERICANOS  
AO MERCADO MUNDIAL - 1913 .

PAÍSES	Exportações (em milhões de dólares).	Inversões Britânicas (Em milhões de dólares)	Inversões Norte-Americanas (Em milh. de dólar)	Participação total Exportado (Em%)	Participação total Importado (Em %)
Argentina	510,3	1.717	40	32,1	33,6
Bolívia	36,5	2	10	2,3	1,5
Brasil	315,7	1.075	50	19,9	22,3
Chile	142,8	307	15	9,0	8,3
Colômbia	33,2	32	2	2,1	1,9
Costa Rica	10,5	32	7	0,7	0,6
Cuba	164,6	213	220	10,4	9,6
R. Dominicana	10,5	-	4	0,7	0,6
Equador	15,8	13	10	1,0	0,6
El Salvador	9,3	11	3	0,6	0,4
Guatemala	14,5	50	20	0,9	0,7
Haiti	11,3	-	4	0,7	0,6
Honduras	3,2	15	3	0,2	0,4
México	148,0	763	800	9,3	6,2
Nicarágua	7,7	6	3	0,5	0,4
Panamá	5,1	-	5	0,3	0,8
Paraguai	5,5	14	3	0,3	0,5
Peru	43,6	123	35	2,7	2,0
Uruguai	71,8	221	5	4,5	3,6
Venezuela	28,3	38	3	1,8	5,4
T O T A L	1.588,2	4.632	1.242	100,0	100,0

FONTE: Dados retirados e readaptados do Quadro 11 In CARDOSO, Ciro Flamarion, e Brignoli, Héctor Pérez. Histórica Econômica da América Latina. Rio de Janeiro, Graal, 1983, pp.256-257.

De conformidade com esses dados, percebe-se claramente que, exceção feita à Argentina, o Brasil foi o país que apresentou o maior índice de exportação/importação no contexto Latino-Americano, com percentuais de 19,9 e 22,3 respectivamente. Quanto às inversões de capitais, basicamente a mesma tendência se mantém, com a ressalva de que o México é o país que recebe o maior número de inversões depois da Argentina, ficando o Brasil em 3º lugar. Contudo, essa posição se mantém como uma posição de destaque em se tratando da integração da América Latina no mercado mundial de capitais.

Outra leitura possível desses dados refere-se ao fato de que, por se tratar do ano de 1913, a Inglaterra já não controla praticamente sozinha o mercado mundial: ela agora é obrigada a dividir, juntamente com outros países desenvolvidos, o controle das áreas que antes dominava como única potência verdadeiramente hegemônica. No caso da América Latina, como nos mostra a última Tabela, os Estados Unidos também despontam como nação com interesses imperialistas na região, não obstante esses interesses ainda se mantenham bem mais acentuados por parte da Inglaterra. No Brasil, então, não há ainda termo de comparação possível entre as duas potências, pelo menos não no que se refere às inversões de capitais no nosso país. Enquanto os Estados Unidos investiram aqui 40 milhões de dólares em 1913, a Inglaterra o superou em muito, com um investimento de 1.075 milhões na mesma data.

Constata-se, pelo exposto até aqui, que a integração do Brasil ao mercado mundial se realizou com base na dominação estrangeira ou com base no papel reservado ao país no contexto da divisão internacional do trabalho. Essa divisão consiste na repartição do trabalho social entre os diferentes países e na forma como esses países se integram a nível mundial. Essa repartição social do trabalho efetua-se

"Em função da diversidade das condições na

turais e do meio ambiente, ou, então, em função da diversidade das condições sociais e culturais das diferentes nações resultante dos diversos graus de desenvolvimento das forças produtivas de cada uma delas".<sup>(4)</sup>

Explica-se, por assim dizer, como se estabelece a diferença articulada entre países ricos e pobres e o papel também diferenciado, porém articulado, que cada país desempenha no contexto da divisão internacional do trabalho. Neste sentido, o trabalho social de cada país isoladamente, isto é, a riqueza socialmente produzida por cada um deles torna-se parte da riqueza socialmente produzida a nível mundial, o que se concretiza por intermédio da troca. Essa troca, normalmente estabelecida à base de uma extrema desigualdade, leva os países a se especializarem na produção e exportação de determinados produtos, como, por exemplo, estanho na Bolívia, cobre no Chile, café no Brasil, diversos manufaturados na Inglaterra etc.<sup>(5)</sup> Assim, se se toma como exemplo o Brasil, foi como grande produtor e exportador mundial de café - mas não só de café, haja vista o açúcar, o algodão, a borracha etc. (V. Tabela nº 11) - que, do ponto de vista da exportação, o país integrou-se à divisão internacional do trabalho.

Voltando à questão da desigualdade entre países ricos e pobres, há uma forte tendência, no seio da historiografia brasileira, para tratar essa desigualdade como algo meramente bipolar: de um lado, o "atraso"; de outro, o "moderno". Ou então: de um lado, o "subdesenvolvimento"; de outro, o "progresso". Na verdade, há um equívoco em tal dualidade. É que a oposição que se estabelece nesses casos, é uma oposição tão-somente formal. Consta-se, por isso mesmo, que os que teimarem (como o grupo ligado a CEPAL) e teimam em estabelecer o contraste entre "atrasado" e "moderno", esquecem que esses estágios são parte intrínseca de um mes

mo processo de expansão do capitalismo. De modo que o "subdesenvolvimento" e o "desenvolvimento" constituiu e constitui uma conditio sine qua non à lógica de reprodução e acumulação capitalista. Assim sendo, "desenvolvimento" e "subdesenvolvimento" alimentam um ao outro e são, por essa razão, estruturalmente ligados entre si. E mais:

"Toda a questão do desenvolvimento foi vista sob o ângulo das relações externas, e o problema transformou-se assim em uma oposição entre nações, passando despercebido o fato de que, antes de oposição entre nações, o desenvolvimento ou crescimento é um problema que diz respeito à oposição entre as classes sociais internas."<sup>(6)</sup>

Se, aparentemente, há uma oposição entre nações, é importante registrar que, na verdade, o que se instala é uma desigualdade combinada, e essa desigualdade em nenhum momento inibe a acumulação interna de capital: ela ocorre tanto nos países que se alimentam do subdesenvolvimento, os países "ricos", como nos países que alimentam o desenvolvimento, os países "pobres". Mesmo porque, a acumulação interna de capital favorece diretamente a burguesia local, seja através de suas frações em conjunto, seja através de suas frações em particular. E esse favorecimento tende a torná-la "sócia" menor da burguesia externa, não havendo incompatibilidade de interesses entre tais setores dominantes. Salvo uma pequena "fagulha" nacionalista aqui, outra ali, no geral esses setores viviam em perfeita "paz" um com o outro, numa verdadeira "comunhão de bens".

De maneira que podemos afirmar o seguinte: o fato do Brasil integrar-se ao mercado mundial com base numa relação de dependência, cabendo-lhe, durante décadas, tão-somente o papel de fornecedor de alguns produtos primário-exportáveis, como café, aqu

car e algodão, não significa que não tenha havido acumulação interna. Se o Brasil, por um lado, configurou-se como um dos mais promissores mercados da América Latina para os manufaturados e capitais ingleses, favorecendo a acumulação a nível externo, foi-lhe permitido também uma acumulação a nível interno. Basta lembrar, a esse respeito, que as exportações de café favoreceram a aquisição de uma balança de comércio favorável ao país e um substancial capital de riqueza acumulada pela burguesia vinculada ao produto. (7)

Pois bem, acumulação interna houve e especialmente no setor cafeeiro, o que deu origem à formação de uma burguesia no Brasil, burguesia que investia em estradas de ferro, em companhias de seguros, nas primeiras fábricas, na organização bancária, na comercialização portuária. (8) etc.

Mas é evidente que a formação da burguesia brasileira não decorreu apenas da acumulação interna no Sul do País e tão-somente em função da economia cafeeira. Na verdade, a acumulação interna de capitais ocorreu no país como um todo e, pari passo com ela, a própria formação da burguesia brasileira. Basta lembrar o exemplo do Nordeste. Aqui, as duas atividades que formavam o lastro de sua economia agroexportadora, a saber, as atividades açucareira e algodoeira, também se revelaram profícuas para a formação da burguesia local, burguesia que investiu na própria modernização dos respectivos setores, com a criação de usinas açucareiras e usinas de beneficiamento de algodão, além de investimentos outros. No caso específico da economia açucareira, a burguesia que controlava o setor era composta principalmente por usineiros e grandes comerciantes. Estes últimos, por exemplo, exerciam verdadeiro monopólio sobre a circulação do açúcar, especialmente a partir das primeiras décadas do presente século, quando esse produto passou a ser canalizado em sua maior parte para o próprio mercado interno. De maneira que os monopólios comerciais internos eram os grandes responsáveis pela organização desse mercado e, conseqüentemente, eram eles que açambarcavam a maior parte do lucro mercantil. Daí, o fato de terem investido na compra de suas próprias companhias de ca

botagem, de possuírem concessões nas empresas que atuavam nos portos, de estarem ligados a bancos locais<sup>(9)</sup> etc.

Entretanto, é preciso chamar a atenção para o fato de que o processo de acumulação de capital iniciado pela burguesia brasileira, na segunda metade do século XIX, com destaque para a fração burguesa ligada ao café, cujos investimentos eram majoritários na modernização da economia e no incremento de novos setores, como as primeiras fábricas, sofreu forte abalo no momento em que o capitalismo inaugura a fase imperialista, haja vista o predomínio, a partir de então, do setor financeiro internacional, o que é confirmado pelas palavras que se seguem:

"A penetração cada vez maior do capital financeiro a partir do início do século XX acentuou ainda mais a dependência desta burguesia em relação à Inglaterra e Estados Unidos\*, subordinando definitivamente nossa economia ao mercado mundial controlado pelos países imperialistas."<sup>(10)</sup>

Esse capital financeiro esteve presente em todos os grandes empreendimentos que envolveram a economia brasileira a partir do último quartel do século XIX. Esteve presente, por exemplo, na economia cafeeira, assim como esteve presente no sistema bancário e na indústria. Também esteve presente na instalação do pro-grama ferroviário etc. Na verdade, a dominação imperialista no Brasil tem a ver com a enorme massa de capitais acumulada nos países industrializados, cuja estratégia de investimento opera no sentido de canalizar essa massa de capitais para a "periferia" do capita

---

\* Neste momento, começo do século XX, o capital britânico ainda era hegemônico no Brasil. No entanto, outras potências, como os EUA, começam a disputar espaços com a Inglaterra.

lismo. Isto se explica pelo fato de que

"A exportação de capitais, na fase imperialista, é a forma que assume, a expansão da dominação do capital, a nível internacional, em oposição, à exportação de mercadorias características da fase anterior da livre concorrência". (11)

E no que se refere às modalidades de investimentos assumidas por esses capitais no Brasil, elas eram bastante diversificadas. Isto porque envolviam desde os investimentos diretos até o financiamento a firmas nacionais e/ou estrangeiras, não esquecendo o financimaneto dos bancos estrangeiros a bancos nacionais etc. Através dessas variadas formas de exportação de capitais, os países imperialistas, a Inglaterra em particular, consolidavam mais e mais sua dominação sobre a economia brasileira. São esclarecedoras, acerca dessa dominação, os dados seguintes:

"No período 1860-1902, os investimentos britânicos no Brasil representaram 77,6% do total de investimentos estrangeiros. Vem a seguir, a França, com 5,9%, a Alemanha com 4,3%, o Canadá com 2,3%, os Estados Unidos com 2,2%, a Áustria com 1,5 e Portugal com 0,4%". (12)

Como é possível observar, durante a segunda metade do século XIX e o começo do século XX, a Inglaterra ganha disparada dos demais países em termos de investimentos de capitais no Brasil. Daí podermos afirmar que durante décadas os capitalistas britânicos não tiveram rival no Brasil, especialmente no que diz respeito aos bens de consumo e aos investimentos de capitais. Todavia, aos poucos os rivais iam se fazendo presentes. Franceses, alemães,

norte-americanos: aos poucos a Inglaterra sentiu que a preeminência que mantinha no Brasil estava sendo ameaçada. Em 1904, por exemplo,

A Alemanha tomara a liderança na importação de vários artigos que antes eram recebidos principalmente da Inglaterra. Eram eles: couro e peles curtidos, pratarias, louça de cerâmica e de porcelana, máquinas de costura, materiais gravados, aparelhos de iluminação, artigos de borracha e arroz". (13)

Entretanto, se a Primeira Guerra Mundial praticamente eliminou a Alemanha em sua luta contra a Inglaterra pela conquista de mercados, já que ela (Alemanha) foi a grande derrotada nessa Guerra, outros competidores a substituíram. Se em 1914, ano em que se inicia a Guerra, os Estados Unidos ainda não ameaçavam seriamente a preeminência inglesa no Brasil, esse quadro posteriormente se modifica. Se os Estados Unidos, já por volta da década de setenta do século passado, haviam se tornado os maiores compradores dos produtos exportáveis brasileiros, (14) chegou o dia em que eles (leia-se: a sua classe dirigente) passaram a controlar o próprio mercado interno brasileiro, superando a Inglaterra no fornecimento de mercadorias, não obstante esta última continuasse com o privilégio de ser a maior fornecedora de capitais para o país.

Vemos, pelo exposto, que o Brasil foi palco de enormes interesses econômicos por parte das potências européias e dos Estados Unidos da América, não ocorrendo, em nenhum momento, a possibilidade concreta de um desenvolvimento autônomo. Ao contrário, a forma como o Brasil se enredou nas relações estabelecidas ao nível da divisão internacional do trabalho, o colocou numa situação de país "dependente" e/ou "periférico", sujeitando-se assim a relações extremamente desiguais, embora combinadas. Todavia, em ne



nhum momento essa relação de desigualdade significou "atraso" ou que o Brasil, do ponto de vista de sua economia, tenha mantido uma posição estática. Decididamente não! Isto porque a inserção do Brasil ao mercado mundial colocou o país sob o efeito de ações modernizadoras. Neste sentido,

"Iniciativas modernizadoras seriam tomadas em maior grau na esfera da circulação, visando racionalizar a extroversão econômica da produção. Assim é que se compreende a implantação de uma rede de comércio e crédito, de um sistema de transportes e comunicações e de serviços urbanos."<sup>(15)</sup>

Dentre os fatores acima, interessa-nos, em particular, a questão da modernização do transporte, sobretudo no que se refere ao papel que esse setor representou para a implantação da rede de comércio que se instala no Brasil a partir da segunda metade do século XIX. Cabe registrar, aqui, que o transporte a que estamos nos referindo é o transporte ferroviário. Em relação ao mesmo, surgem duas importantes questões para análise: 1) a relação entre ferrovias e investimentos britânicos no país e 2) a relação entre ferrovias e áreas produtivas para o capital, questões que serão respectivamente abordadas nos dois tópicos que seguem.

## 2. O Capital Britânico e as Ferrovias Brasileiras: "Um Investimento para Capitalista nenhum botar defeito".

É sabido que até meados do século XIX os transportes, no Brasil, eram extremamente precários, porquanto não estava desenvolvido ainda o transporte ferroviário e muito menos o rodoviário. É que o transporte de mercadorias no país, até o momento histórico citado, era feito por tropas de mulas e por pequenas embarcações,

através da navegação de cabotagem. No caso do primeiro, alguns dados referentes à Província de São Paulo revelam-se elucidativos:

"A incapacidade deste sistema [o transporte de tração animal] para atender às crescentes necessidades da economia paulista mostra-se patente: por um lado, a capacidade limitada, o alto custo e a demora do transporte por mulas já estimulavam a busca de novas formas de superar o problema." (16)

Isto prova que o transporte de mulas constituiu, a partir de um certo momento, um obstáculo ao desenvolvimento da economia paulista: primeiro, esse transporte tornava-se bastante oneroso em se tratando de grandes distâncias; segundo, a própria quantidade transportada era em tonelagem reduzida, mostrando a fragilidade desse meio de transporte.

Uma outra referência ao transporte de mulas, na Província de São Paulo, também notifica o alto custo desse meio de transporte e de quanto o mesmo podia constituir-se em obstáculo à circulação de mercadorias. Essa referência, extraída do Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, de 30 de junho de 1918, indica, em relação à segunda metade do século XIX, o seguinte:

"Que o transporte que então se fazia por meio de tropas de muares [burros ou mulas] custava cerca de 440 réis por arroba de café, ao passo que pela via férrea a despesa poderia baixar a 140 réis, permitindo assim a economia de mais de 60% em benefício do produtor". (17)

De modo que as dificuldades inerentes ao transporte

de tração animal, revelando seu caráter antieconômico, leva os cafei cultores paulistas a buscarem uma alternativa para o problema, al ternativa que vem na forma da modernização do transporte com a ins talação de uma malha ferroviária entre as áreas produtivas e o por to.

Quanto à região Nordeste, as mesmas dificuldades se fazem presentes em termos de insuficiência de transportes. É que, até meados do século XIX, essa região também padece da carência de um meio de transporte moderno: aí também não estavam desenvolvi - das ainda nem as estradas de ferro nem as estradas de rodagem. A única comunicação possível entre as áreas produtivas e porto era a través de barcaças, fazendo navegação de cabotagem, e através do transporte de tração animal. Assim, seja em relação ao açúcar ou algodão, os dois principais produtos exportáveis do Nordeste, a úni ca forma desses produtos chegarem à região do porto era por inter médio dos dois meios de transporte acima citados. No caso do algo dão, as dificuldades de transporte são ainda mais acentuadas que as do açúcar. Isto porque, plantado inicialmente no litoral, aos poucos o algodão penetra em direção ao interior do Nordeste, sobre tudo no Agreste e Sertão, criando dificuldades quanto ao transpor te. Trata-se de constatar que o aumento da demanda pela produção algodoeira nordestina, tornando-a um item importante na pauta das exportações brasileiras, era dificultada pelas distâncias a serem percorridas entre as áreas produtivas e o porto de embarque, já que o produto era transportado no dorso de animais através de pés simos caminhos. (18)

Tudo isto prova que o transporte de tração animal torna-se insuficiente para atender a crescente demanda de mercado rias das áreas de produção até o porto de embarque. Urge, por as sim dizer, a necessidade de se buscar uma alternativa plausível pa ra o problema apontado. Ora, em se tratando da segunda metade do século XIX, essa alternativa não poderia ser outra senão a constru ção de estradas de ferro. Até porque, os automóveis ainda não e xistiam e o transporte ferroviário estava em plena evidência. A ní

vel de Europa, por exemplo, os caminhos de ferro vinham operando uma verdadeira revolução nos transportes desde a primeira metade do século XIX, levando ao encurtamento das distâncias e à redução do seu custo. Ademais, há que se registrar a enorme capacidade de investimento adquirida pela Europa desenvolvida, em particular pela Inglaterra, no fornecimento de tecnologia, material rodante e capitais visando o incremento de novo meio de transporte. Acrescente-se, ao exposto, o fato de que propalou-se um inflamado discurso acerca do caráter "redentor" dos caminhos de ferro. É como se esses fossem dotados de um "poder mágico", qual seja, o de a tudo transformar em progresso. No Brasil, esses fatores em conjunto iniciam, na segunda metade do século XIX, uma verdadeira "febre" de trilhos.

Com efeito, seja no Norte\* (atual Nordeste) ou no Sul\*\* (Atual Sudeste), aos poucos o programa ferroviário brasileiro vai se tornando uma realidade. E para que esse programa tenha se tornado uma realidade, dois fatores, estreitamente vinculados entre si, foram preponderantes para sua viabilização: 1) A presença de capitais e agentes ingleses; e 2) a política da garantia de juros do governo Imperial, através da qual esse governo atuava

---

\* Neste trabalho, todas as vezes que fizermos alusão ao Norte, estaremos aludindo ao atual Nordeste. Isto porque, na segunda metade do século XIX, a divisão regional do espaço brasileiro não apresentava o caráter diversificado das cinco macro regiões hoje existentes (Norte, Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul). Ao contrário, o território brasileiro era dividido em duas grandes porções, conhecidas pelas expressões genéricas de Norte e Sul. Como inúmeros autores são fiéis à nomenclatura própria da época, como é o caso de Evaldo Cabral de Melo, no seu *O Norte Agrário e o Império*, optamos por guardar fidelidade, em alguns momentos do texto, a essa nomenclatura e a esses autores.

\*\* Idem. Neste trabalho, todas as vezes que fizermos alusão ao Sul, estaremos aludindo ao atual Sudeste.

como intermediário entre o capital estrangeiro e as províncias.

De fato, falar em estradas de ferro no Brasil é falar da influência britânica no fomento desse meio de transporte. Com auxílio governamental, que garantia juros (no início) de até 5% para investimentos a todos os projetos que fossem aprovados, essa influência foi deveras marcante em termos de programa ferroviário no Brasil. Ocorre que o referido auxílio governamental constituía um enorme estímulo aos investidores britânicos que dispunham de capacitação e/ou disponibilidade financeira para o incremento desse programa ferroviário. Direta ou indiretamente, os capitalistas ingleses se faziam presentes em tal empreendimento. São inúmeros os exemplos que atestam a presença britânica na instalação dos caminhos de ferro no país. De uma forma ou de outra, seja através de empréstimos ao setor público ou a setores privados empresariais (investimentos indiretos), seja investindo diretamente, por intermédio de companhias organizadas em Londres para operarem no Brasil, o certo é que milhares de libras esterlinas afluíam constantemente para a concretização da malha ferroviária brasileira. No caso dos empréstimos, por exemplo, eles estiveram presentes desde a Estrada de Ferro Dão Pedro II (a primeira do país), já em 1855, até a Estrada de Ferro Leopoldina, passando pelas estradas de ferro do Sapucaí e do Oeste de Minas, dentre outras, todas nas áreas cafeeiras do Rio, São Paulo e Minas Gerais. (19)

Esses empréstimos, na verdade, não eram nada vantajosos para os que a eles tivessem que recorrer. No caso das ferrovias, eram muitas as companhias ferroviárias que se endividavam para com os bancos estrangeiros. É que além da dependência a que estava sujeita a companhia ferroviária que recorria ao expediente do empréstimo, há que se registrar que a companhia solicitante nunca recebia a totalidade do empréstimo concedido. Isto porque havia empréstimos do "tipo" 95, 90, 80 etc, significando, nesses casos, que do compromisso nominal de 100 libras, o tomador de empréstimo teria de deixar com o banqueiro 5%, 10% e 20% respectivamente. Mes (20)

mo assim, é através de empréstimos que se efetua uma das principais formas de dependência das ferrovias brasileiras para com o capital estrangeiro.

Quanto aos investimentos diretos, a influência britânica não era menor. Ao contrário,

"Foi no campo dos investimentos diretos, em lugar de empréstimos, que os britânicos exerceram sua maior influência no sistema de transportes no Brasil. Em fins de 1880, havia no Brasil 11 companhias de estradas de ferro, tendo este número subido, dez a nos depois, para 25. Ao lado das ações do governo, quase a metade dos investimentos ingleses no Brasil antes da Primeira Guerra Mundial estava nas companhias de estradas de ferro."<sup>(21)</sup>

É sabido que o Governo Imperial construiu algumas ferrovias às suas próprias expensas. Também é verdade que a política de garantia de juros, assegurando até 7% ao ano sobre os capitais investidos, foi levada a efeito por esse Governo e que, sem a mesma, dificilmente teria ocorrido o incremento do negócio ferroviário no Brasil. Entretanto, o que realmente chama a atenção em se tratando das ferrovias brasileiras, é a ingerência dos ingleses, seja fornecendo capital, matéria-prima (material rodante) ou tecnologia: salvo uma ou outra exceção, praticamente todas as ferrovias instaladas no Brasil sentiram o peso dessa ingerência estrangeira. Eis alguns exemplos:

"Em 1856, uma companhia foi fundada em Londres, com capital britânico, para construir uma linha partindo de Santos até a cidade de São Paulo numa direção, e noutra até Jun

diaí, cidade situada no local onde se une o vasto planalto e as montanhas. As primeiras estradas de ferro em Pernambuco e Bahia foram construídas por companhias inglesas. No caso da linha de Pernambuco toda a implantação, os materiais e a mão-de-obra foram importados da Inglaterra; dispendiosas e completas oficinas para locomotivas foram construídas com uma equipe da Grã-Bretanha, e a estrada foi administrada por ingleses."(22)

É importante lembrar que além dos investimentos indiretos, via empréstimos, e dos investimentos diretos, através de companhias inglesas atuando diretamente no Brasil, outra forma de dependência que se estabelece é a do domínio do capital estrangeiro no mercado de ações das ferrovias. Aqui, o capital estrangeiro atua diretamente como capital financeiro, não precisando do recurso do empréstimo e nem tampouco montar empresa alguma. Basta que seus agentes hajam no mercado de ações e adquiram a maior parte das que estiverem à venda, dessa ou daquela empresa, levando o capital estrangeiro a deter o controle acionário das mesmas. A título de exemplo, podemos mencionar o Sindicato Farquhar, arrojado grupo montado em capital estrangeiro, sobretudo norte-americano. Esse grupo exerce, no começo do século XX, o controle acionário de um significativo número de empresas, inclusive de empresas ferroviárias, como as companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana. (23)

Voltando a questão da política de juros levada a efeito pelo Governo Imperial, é imprescindível observar que essa política só era acionada caso a renda líquida da ferrovia não atingisse os 7% assegurados. Portanto, caso esse percentual não fosse atingido, o governo saía em "socorro" da ferrovia para completar o montante referido. Ainda acerca dessa política de juros, é impor

tante registrar:

"O capital sobre o qual vigorava a garantia de juros tinha de ser reconhecido pelo governo: para cada trecho de linha era definido um determinado valor (em mil réis) sobre o qual se contava o percentual de 7%".<sup>(24)</sup>

Entretanto, há inúmeros exemplos de ferrovias que dispensaram o juro governamental após um certo período de operacionalização: trata-se das ferrovias mais prósperas de São Paulo. Daí que para essas ferrovias, o regime de garantia de juros foi sendo gradativamente eliminado. Odilon Nogueira de Matos, no seu Evolução Ferroviária de São Paulo, aborda a questão nos seguintes termos:

"À medida que a estrada de ferro ganha a confiança de fazendeiros e capitalistas, vai dispensando gradativamente, os favores e os privilégios até o regime de liberdade que caracteriza a última fase".<sup>(25)</sup>

Ademais, conforme palavras de Flávio A. M. de Saes:

"Os contratos de garantia de juros estabeleciam também que, da renda líquida superior a 9% do capital autorizado, metade seria destinado ao governo. Esta cláusula visava, em parte, o reembolso dos juros pagos pelo governo às ferrovias; porém, como não havia um limite ao seu funcionamento, as ferrovias passaram a restituir ao governo mais do que haviam recebido na fase de baixos rendimentos".<sup>(26)</sup>



É óbvio que as ferrovias realmente prósperas atingiam um nível de rentabilidade bem acima de 9%, limite acima do qual as ferrovias obrigavam-se a restituir os juros anteriormente pagos pelo governo. Com isto, é plenamente justificável o pedido de dispensa do regime de juros por parte de algumas ferrovias paulistas. Assim, ferrovias como a São Paulo Railway, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Mogiana e a Sorocabana, todas reivindicam a dispensa de juros governamentais, isto na segunda metade do século XIX. (27)

Mas se em São Paulo as ferrovias conseguiram, via de regra, moverem-se num quadro de prosperidade geral, haja vista sua importância no que se refere ao escoamento das demandas da economia cafeeira, o mesmo não ocorre com o restante das ferrovias no país. Em relação a esse restante o que há são exceções, isto é, só aqui e ali desponta uma ou outra ferrovia que apresenta sinal de prosperidade. Mesmo assim, não temos conhecimento de nenhuma ferrovia fora de São Paulo que tenha tomado a iniciativa de solicitar ao governo a dispensa da garantia de juros.

Inferese, do que foi exposto sobre a política de garantia de juros, que nenhuma ferrovia prescindiu dessa forma de auxílio governamental, pelo menos não até que essa ou aquela ferrovia tivesse clareza do seu elevado nível de rentabilidade. Quer dizer, nenhum investidor se aventurava em aplicar seu capital por sua própria conta e risco. Era preferível ter a disposição o auxílio governamental e com isto garantir, no mínimo, os 7% reais de ganhos de capital. Logo, mesmo que a ferrovia, depois de aberta ao tráfego, não apresentasse nenhuma rentabilidade ou até mesmo incorresse em deficit, o investidor não era "penalizado": o seu lucro mínimo estava garantido pela mencionada política de juros.

Não é em vão, por outro lado, que as ferrovias tenham acompanhado de perto os produtos de valor comercial destinados ao mercado externo, como o café, o algodão e o açúcar, assegurando o escoamento desses produtos em verdadeiros "corredores comerciais"

até os grandes portos de embarque. Isto levou as ferrovias a se guirem quase sempre traçados óbvios, vinculando áreas economicamente promissoras a grandes portos de exportação, o que possibilitava ganhos de capital acima da garantia inicial de 7%, chegando ao ponto, como vimos, de algumas companhias ferroviárias apelarem para a dispensa do juro governamental, evitando assim o pagamento de dividendos ao governo. Nem poderia ser diferente, haja vista que acima de um ganho real de 9%, não só o governo Imperial se desobrigava em relação aos juros que estava comprometido a pagar, como adquiria o direito, por força de cláusula contratual, a cobrar juros sobre ganhos de capital às ferrovias.

Ainda sobre o regime de garantia de juros, é interessante observar que não era qualquer cifra que atraía o capital estrangeiro. Basta lembrar que os 5% de juros iniciais garantidos pelo governo Imperial não atraiu qualquer capitalista estrangeiro, que não era pouca a remuneração exigida por tais capitalistas. Ademais, na própria Europa já se garantiam juros de 5% sobre o capital investido e, por isso mesmo, só vantagens especiais atrairiam o investidor estrangeiro para o programa ferroviário brasileiro . Essas vantagens são oferecidas pelas próprias províncias, que garantem juro adicional de 2% aos 5% já oferecidos pelo governo Imperial. Sendo que, a posteriori, o governo Imperial chamou a si a responsabilidade de cobrir os 2% garantidos pelas mencionadas províncias. (28)

Por outro lado, faz-se necessário registrar que o negócio ferroviário envolveu todo um sistema de alianças, todo um jogo político, toda uma teia de cumplicidades. Isto porque, de um lado, a garantia de juros assegurada pelo Estado Imperial ao capital estrangeiro investido no setor ferroviário, tornava este último um negócio altamente rentável e seguro; do outro, esse mesmo capital estrangeiro permitia ao Estado Imperial fomentar, com os recursos financeiros e tecnológicos de que passava a dispor, sua política de centralização mediante a distribuição de "favores" às

clientelas partidárias que tinham acesso à Corte.<sup>(29)</sup> (Voltaremos a esse assunto no último tópico deste capítulo).

Além da garantia de jure, inúmeras outras concessões favoreciam as companhias ferroviárias, como, por exemplo, a isenção de impostos na importação de materiais necessários à implantação do caminho de ferro (trilhos, vagões etc) ou o privilégio de a empresa ferroviária dispor de 30 quilômetros de terras em cada margem desse caminho, podendo explorar a madeira e os demais recursos naturais aí existentes e não permitindo o acesso de nenhuma outra empresa concorrente na referida área.<sup>(30)</sup> Essas concessões são confirmadas por Estevão Pinto. No seu História de uma Estrada de Ferro do Nordeste, ele arrola, dentre outras, as mencionadas concessões:

"(a) A gratuidade dos terrenos devolutos nacionais, (b) o uso das madeiras existentes nos mesmos terrenos, [c] (c) a isenção dos direitos de importação sobre trilhos, maquinismos e instrumentos destinados à construção da via férrea (...)"<sup>(31)</sup>

Como podemos observar, essas concessões constituíam, indubitavelmente, enormes atrativos aos investimentos britânicos no setor ferroviário brasileiro. Isto explica porque as ferrovias se tornaram, ao longo da segunda metade do século XIX, o principal setor econômico a atrair capitais estrangeiros: eram inúmeros os fatores a contabilizar em favor dos que aplicavam esses capitais, garantindo lucro certo.

Dentre esses fatores, há que se contabilizar mais um, a saber, o dos fretes e/ou tarifas cobrados pelas companhias ferroviárias. Esses fretes e/ou tarifas, regra geral, foram considerados exorbitantes. Tanto no Sul, quanto no Norte, houve reclamações contra o nível elevado dessas tarifas. Entretanto, nas províncias

do Norte esse problema foi deveras crucial, bem mais que no Sul. Mesmo porque, nessa primeira região, inúmeras ferrovias operaram à base de tremendos deficits, o que levava as companhias ferroviárias a remunerar o capital estrangeiro elevando os preços das tarifas. Com isto, cria-se todo um clima de desestímulo no que se refere à demanda pelos serviços prestados pelas ferrovias. E, por isso mesmo, em muitos casos as ferrovias não lograram eliminar o transporte por animais, passando a coexistir com ele. Eis o que afirma, a respeito, a Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, numa de suas reclamações contra a Great Western, isto no ano de 1882:

"Dos próprios gêneros de exportação, que são os mais favorecidos pela tarifa, só lucraram com o transporte na via férrea os produzidos nas proximidades das estações; pois em distância superior a 15 quilômetros das mesmas, o frete do interior para elas, somado com o da via férrea, iguala, quando não excede ao pedido pelos almocreves."

E acrescenta:

"Ao lado dos trens, não poucas vezes vazios, sobem e descem pelas estradas de rodagem, um sem número de (...) animais de carga".<sup>(32)</sup>

Outro exemplo que podemos citar é o da ferrovia Fortaleza-Baturité. Construída para o transporte do café desta última localidade para o porto situado na primeira, essa ferrovia também não conseguiu eliminar o transporte por animais: a tarifa aí estabelecida igualava ou até mesmo ficava acima da que era cobrada pelos almocreves.<sup>(33)</sup>

Mas muitas ferrovias cobravam tarifas inferiores às que eram pedidas pelos almocreves, apesar de que não eram inferiores o suficiente para eliminar o transporte de tração animal. Na verdade, os preços tarifários serviam para remunerar leoninamente o capital investido pelos capitalistas ingleses. Exceção feita às condições excepcionais de algumas ferrovias sulistas, como a Pedro II (RJ) e a São Paulo Railway (SP), a maior parte das ferrovias brasileiras não faturavam o suficiente para cobrir a remuneração exigida pelo capital estrangeiro, daí a situação deficitária de muitas delas. Por outro lado,

"Protegidas pela garantia de juros, as empresas ferroviárias não tinham qualquer incentivo para rever as tarifas, de maneira a atrair e controlar uma maior parte do tráfego e a estimular seu crescimento; bastava-lhes manter-se nessa situação privilegiada e lucrativa, embora sobradamente contrária aos interesses da lavoura, das províncias e do próprio governo Imperial".<sup>(34)</sup>

Além de não rever as tarifas, por conta da cômoda situação acima descrita, as companhias estrangeiras de estradas de ferro aumentavam com frequência os custos dos investimentos. Eis um exemplo em relação à Great Western de Pernambuco:

"Podendo ter sido construída ao custo total de 2.500 contos, o estava sendo ao de 5.000 contos para, no final das contas, operar à sombra de uma tarifa que corresponderia ao dispêndio de 7.000 contos".<sup>(35)</sup>

Logo, quanto mais exorbitantes tornavam-se os custos por cada quilômetro de trilho implantado, tanto mais juros o gover

no Imperial pagava e tanto mais elevavam-se as tarifas cobradas . Por isso mesmo, as companhias estrangeiras eram as grandes beneficiárias do programa ferroviário brasileiro. Em consequência, economizava-se bastante quando as ferrovias eram construídas às expensas do próprio Estado. Evaldo Cabral de Melo esclarece:

"Citam-se como exemplo os prolongamentos das ferrovias Salvador-São Francisco e Recife-Palmares: na primeira, o governo imperial estava conseguindo uma economia de cerca de 50%; na de Pernambuco, de mais de 30% - e isto a despeito de se atribuir aos empreiteiros um lucro de cerca de 30% ou 40%." (36)

Ainda sobre a questão das tarifas cobradas pelas companhias ferroviárias, consideradas abusivas, houve uma série de reações políticas a nível de Parlamento junto ao Governo Imperial. E face ao poder dessas companhias, não constituiu tarefa fácil concretizar-se a redução dos fretes. Ventilada a questão no Parlamento, desde 1882, ela se arrasta pelos anos afora. E só em 1888 é que obteve-se do governo Imperial a redução estimada em média em torno de 25% para as tarifas das ferrovias do Norte, normalmente mais elevadas que as do Sul. Contudo, nem de longe essa redução de 25% poderia resolver a questão dos fretes elevados. É que a reivindicação de alguns setores nas províncias atíngia até 60%, como a que era exigida pela Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. (37)

Como vimos, as condições e as formas de operacionalização dos investimentos britânicos no negócio ferroviário brasileiro tornaram esse setor totalmente dependente do capital e dos agentes ingleses. Essa dependência traduziu-se em termos de lucrativi

dade garantida para o investidor estrangeiro, o que justifica a frase exposta no início do tópico que ora concluímos: "investimento para capitalista nenhum botar defeito".

Investigaremos, a seguir, o caráter estratégico da relação entre ferrovias, portos e "áreas para o capital" no Brasil.

### 3. O Caráter Estratégico da Relação entre Ferrovias, Portos e (certas) Áreas para o Capital no Brasil.

É possível observar, de antemão, que a relação acima indica claramente um viés neocolonialista: a forma como a malha ferroviária brasileira é distribuída tem um objetivo bastante nítido, qual seja, atingir as áreas produtoras de certas matérias-primas e/ou produtos primários e ligá-las aos portos de exportação. Trata-se da constatação de que, via de regra, os investimentos britânicos no setor ferroviário brasileiro tiveram um caráter estratégico, porquanto visavam o estabelecimento de uma ligação ferroviária entre os portos de exportação e as áreas economicamente promissoras, as chamadas "áreas para o capital".\* Essas áreas, com suas respectivas ligações ferroviárias, eram as seguintes: (1) café, ferrovias, porto no Sul; (2) açúcar, ferrovias, porto no Norte e (3) algodão, ferrovias, porto também no Norte.

Os portos mais importantes eram os seguintes: o porto do Rio de Janeiro e o de Santos, a partir dos quais se irradiou a maior parte da malha ferroviária que atingiu as principais zonas produtoras de café da atual região Sudeste; e o porto do Recife, a

---

\* A expressão "áreas para o capital" foi retirada de Rosa Maria Godoy Silveira, no livro *O Regionalismo Nordestino*, obra que constará na bibliografia deste trabalho.

partir do qual também se irradiou a maior parte da malha ferroviária que atingiu as principais zonas produtoras de açúcar e algodão do que hoje chamamos de região Nordeste.

Em se tratando da relação entre café e ferrovias, a partir da segunda metade do século XIX, são inúmeros os exemplos que indicam o caráter intrínseco dessa relação e a forma estratégica com que as ferrovias são dispostas para a formação de verdadeiros "corredores comerciais" entre as zonas produtoras e os portos de embarque. De fato, as estradas de ferro contribuíram enormemente para agilizar o escoamento da produção de café, com o consequente barateamento do custo do transporte. Acrescente-se que além de contribuir para a redução do custo do transporte, a ferrovia contribuiu também para a elevação da produtividade econômica do café, resultante do fato de que os riscos com extravio ou deterioração do produto diminuam bastante em função da maior agilização para seu escoamento até os portos de embarque.<sup>(38)</sup> A verdade é que no Sudeste e em São Paulo, em particular,

"O desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro. As antigas tropas de mulas não podiam escoar uma grande produção espalhada por milhares de quilômetros. Com as estradas de ferro as distâncias deixaram de ser um obstáculo importante".<sup>(39)</sup>

Mas se a prosperidade do café dependeu das ferrovias, a recíproca é verdadeira. É que a prosperidade ou expansão das ferrovias dependeu dos setores econômicos aos quais elas se vinculavam nas várias regiões brasileiras. No caso do café, praticamente todas as ferrovias da atual região Sudeste estavam ligadas a esse produto, sendo que sua prosperidade dependia do mesmo. Nessa região, segundo Richard Graham,



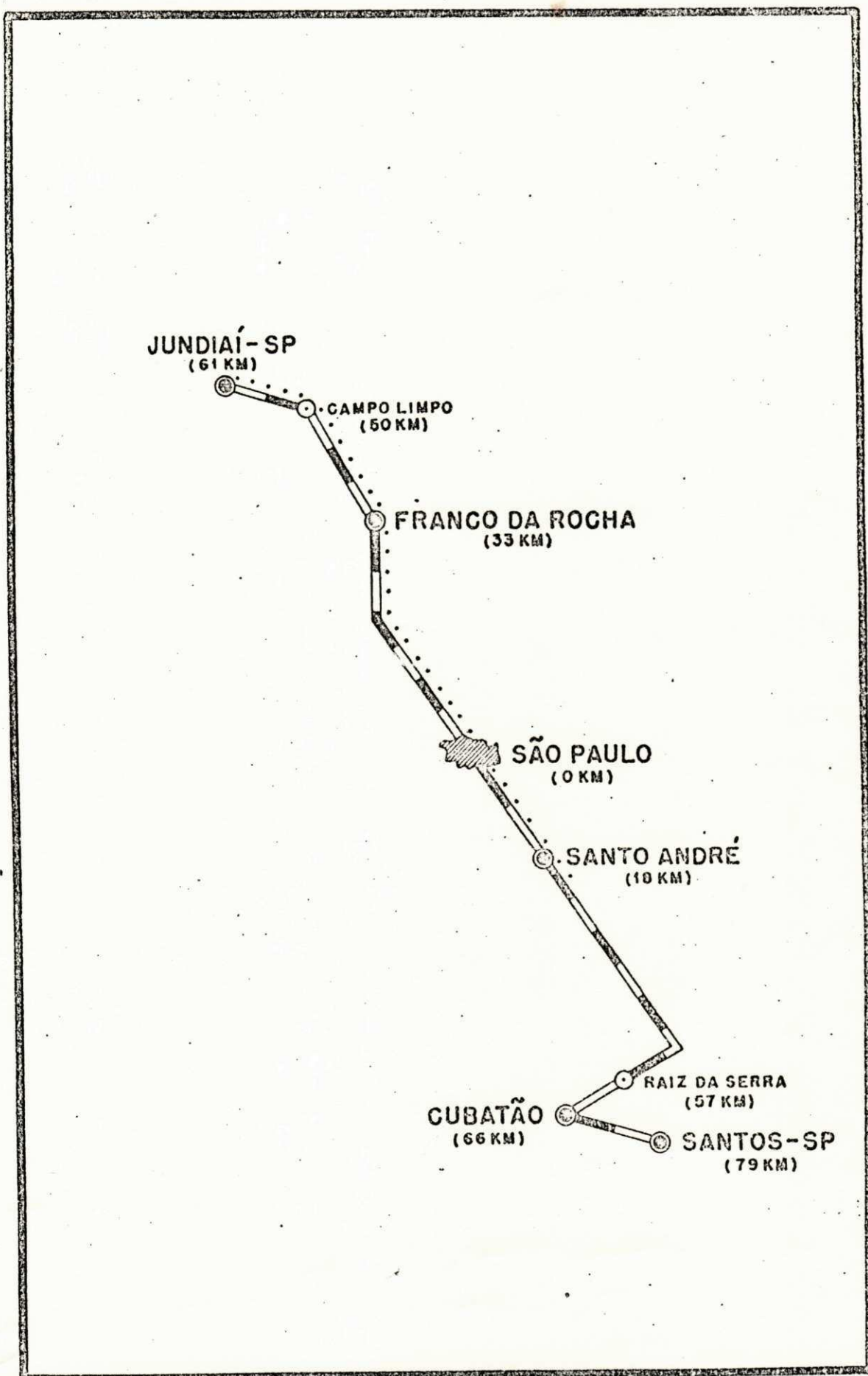
"Quando a exportação de café aumentava, os lucros eram maiores; quando declinava, os lucros diminuían. Era a demanda do mercado internacional que tornava o café um item importante, e era este novo e valioso produto que dirigia as ferrovias para o interior". (40)

Inúmeros autores reconhecem a prosperidade das ferrovias instaladas em São Paulo. Em sua vinculação com o café, por muito tempo em alta no mercado internacional, as ferrovias paulistas se expandiram de forma rápida e proveitosa. Basta citar, a respeito, o exemplo da ferrovia inglesa Santos-Jundiaí, em que pese possuir apenas 140 quilômetros de extensão. Partindo do porto de Santos, ela percorria 79 quilômetros de trilhos até a cidade de São Paulo, e a partir deste ponto, percorria mais 61 quilômetros até a cidade de Jundiaí, atingindo algumas importantes áreas produtoras de café em direção ao Oeste Paulista (V. Gráfico nº 1).

A Santos-Jundiaí costumava ser designada pelo nome da companhia inglesa que a construiu e administrou, isto é, a São Paulo Railway Company. Organizada em Londres em 1859, o objetivo maior dessa companhia era de caráter estratégico: construir uma ferrovia ligando o Porto de Santos a uma importante área produtora de café, como era o caso da região de Jundiaí. Concluída em 1867, e la passou a operar, desde o início, como uma das mais prósperas e rentáveis ferrovias do país. Na verdade, já

"No primeiro mês de trabalho carregou mais da metade e, no mês seguinte, mais de três quartos do café embarcado para Santos, as segurando rapidamente sua superioridade sobre o transporte de mulas". (41)

GRÁFICO Nº 1: ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ



FONTE : FERROVIAS DO BRASIL, IBGE, 1956, p. 222

Operando como a mais lucrativa empresa ferroviária britânica da América Latina, a São Paulo Railway Company garantiu, para os que nela investiram, um ótimo retorno de capital. Mais uma vez recorremos a Richard Graham:

"O investidor na Companhia recebeu o constante retorno de mais de 6 por cento em seu capital. No primeiro semestre de 1874, a penas sete anos após a inauguração da linha, os lucros já eram suficientes para pagar 7% de juros sem ajuda governamental. Depois disto e até aos últimos anos do Império, o retorno de capital nunca foi menor do que 8 por cento; depois de 1877, nunca foi menor do que 9 por cento, e após 1880 nunca inferior a 10 por cento".<sup>(42)</sup>

Na verdade, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí ou São Paulo Railway Company, pode ser considerada um marco, pelo seu efeito modernizante, dentro do quadro geral de desenvolvimento do capitalismo no país. Sua intrínseca relação com o Oeste Paulista é prova disto. Ocorre que o Oeste Paulista é encarado como a área cafeeira que atinge, no último quarte do século XIX, um nível de desenvolvimento econômico bem acima da média brasileira, isto por ter incorporado os efeitos da modernização (no beneficiamento do café, nos transportes, no sistema de crédito etc).

Assim como em São Paulo a prosperidade das ferrovias deveu-se ao vínculo desse meio de transporte com a economia do café, no Nordeste há a registrar a relação entre ferrovias e açúcar e ferrovias e algodão. Assim como no Sudeste, a melhoria dos transportes no Nordeste torna-se uma realidade na segunda metade do século XIX, com idêntico objetivo estratégico: vincular as áreas produtivas do interior ao porto. Manoel Correia de Andrade, estudo

so do assunto, fala da

"Preocupação do governo com a construção de estradas, a princípio de rodagem\* e, posteriormente, de ferro, que partindo do Recife se dirigiam para o interior, para as zonas produtoras de açúcar e algodão". (43)

É óbvio que essa relação entre o porto e as zonas produtoras de açúcar e algodão, através das ferrovias, não ficava adstrita à Província de Pernambuco. Sendo o Porto do Recife o grande porto de exportação do Nordeste, para ele convergia a maior parte da produção açucareira e algodoeira\*\* da Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte. E essa relação entre as zonas produtoras e o porto tende a se consolidar de vez com a chegada dos caminhos de ferro. Aqui, cada um com sua peculiaridade, ocorre fenômeno idêntico ao verificado no Sudeste do país: as ferrovias saem do porto e começam a perseguir as áreas economicamente mais promissoras, formando, por assim dizer, traçados óbvios. Isto significa que os traçados ferroviários refletem exatamente a existência de uma certa estratégia no movimento de expansão do capitalismo. Há, com certeza, um determinado nível estratégico na formação dos chamados "corredores comerciais", isto é, na formação de uma corrente de comércio ligando uma área economicamente promissora a um grande porto de exportação. Não significa dizer que os traçados ferroviários seguiram uma rígida "lógica" de expansão do capital ou que dependeram única e exclusivamente de um "inexorável" movimento de expansão do capi

\* Essas estradas de rodagem, na verdade, não passavam de estradas carroçáveis. Até porque, os automóveis ainda não existiam.

\*\* Em se tratando da economia do algodão, é importante registrar que as áreas que o produziam só foram alcançadas pelas ferrovias mais ou menos por volta de 1890.

tal. Até porque, pensar dessa forma seria o mesmo que dispensar a ação humana, o que é historicamente impossível. O que estamos chamando de estratégia diz respeito ao fato de que nenhum capitalista apostaria seu capital cegamente no negócio ferroviário. Ao contrário, o movimento de expansão do capital refletia, no caso das ferrovias, que de região para região havia muitos interesses econômicos em jogo, e cada região possuía esse ou aquele potencial econômico. Daí a concretização de traçados óbvios; daí o fato de que esses traçados, via de regra, visavam o fomento do que acima mencionamos como "corredores comerciais".

A constatação de que os traçados ferroviários tiveram um caráter estratégico, como afirmamos anteriormente, não significa que o curso das ferrovias dependeu única e exclusivamente do inexorável movimento do capital. Acontece que o programa ferroviário brasileiro, tal como se estabeleceu, na segunda metade do século passado, esteve o tempo todo enredado com todo um jogo político, ou mais precisamente, com toda uma trama política. De maneira que inúmeras ferrovias e/ou ramais ferroviários eram construídos mediante o prestígio desse ou daquele chefe político ou dessa ou daquela bancada parlamentar. Uma ferrovia não chegava a um determinado lugar só por força de um movimento de expansão do capital; ao lado deste, havia todo um jogo político, de favores e/ou concessões mutuamente prestados e que, em última instância, era ao nível próprio da dinâmica política que se conseguia o benefício ferroviário. Eis um exemplo:

"Se a Bahia, Pernambuco e as Províncias satélites [Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte] puderam obter recursos para suas ferrovias é que, graças ao jogo parlamentar, suas bancadas souberam arrancá-las como contra-partida de empreendimentos ferroviários que o governo Imperial desejava dotar as províncias do Sul e para os quais necessita

va o apoio das deputações nortistas ou das lideranças partidárias da região".<sup>(44)</sup>

Pelo exposto, muitas das concessões governamentais para a construção de ferrovias no Nordeste se deveu a esse jogo parlamentar. Um exemplo típico desse jogo parlamentar se deu já em 1852, quando o Ministério Itaboraí negou-se a fazer as concessões necessárias para as estradas de ferro de Pernambuco e Bahia. Ora, tendo autorizado a concessão para a Estrada de Ferro D. Pedro II, no Rio de Janeiro, bastou que as bancadas pernambucanas e baiana ameaçassem retirar seu apoio ao referido Ministério para de imediato conseguirem a autorização para as ferrovias de suas províncias.<sup>(45)</sup>

De maneira que boa parte das verbas ou garantia de juros para o programa ferroviário, eram liberados pelo governo Imperial em função do jogo parlamentar, das alianças políticas, do prestígio pessoal, com a conseqüente troca de favores. E, especialmente nesse jogo parlamentar, com frequência os ânimos se acirravam entre as províncias do Norte e do Sul. Em contrapartida à aprovação na Câmara e possível aprovação no Senado do Império, em 1871, de um projeto de construção de um trecho final da Ferrovia D. Pedro II em território mineiro, as bancadas das províncias nortistas reagem e condicionam a aprovação do mencionado projeto a um idêntico benefício para as ferrovias de sua região. O Ministério Rio Branco, dependendo do apoio político de tais bancadas nortistas, cede e aceita cumprir o exigido, isto é, encampar os trechos já construídos das ferrovias pernambucanas e baiana e encarregar-se diretamente da construção de seus respectivos prolongamentos.<sup>(46)</sup> Contudo, nem uma coisa nem outra ocorreram imediatamente. A prova está no fato de que

"Ao abandonar o poder, em junho de 1875, Rio Branco podia gabar-se de haver duplicado a extensão da rede ferroviária nacional,

mas o ganho se limitara às províncias do Sul. As ferrovias [inglesas] baiana e pernambucana não haviam avançado um só quilômetro, encontrando-se no mesmo ponto que haviam atingido há mais de dez anos".<sup>(47)</sup>

Ocorre que não bastava tomar-se uma decisão a nível político para de imediato se obter a concretização do transporte ferroviário. Mesmo que as bancadas nordestinas tenham tido êxito na barganha de algumas autorizações para a construção de ferrovias em suas respectivas províncias, nem sempre esse meio de transporte tornava-se uma realidade para essas províncias. Isto tem a ver com o próprio potencial econômico da região, que às vezes não estava a "altura" para garantir o nível de rentabilidade para o capital. Isto explica o fato de que a barganha política, mesmo tendo contabilizado algumas vitórias, não conseguiu evitar uma certa discriminação para com o Nordeste e, por conseguinte, o descompasso que se estabeleceu entre os programas ferroviários do Nordeste e do Sudeste. Explica também que a barganha política por si só não levava a lugar nenhum.

Se é verdade que na segunda metade do século XIX, durante o II Reinado, os caminhos de ferro constituíram a forma predominante a atrair os investimentos públicos, em forma de favor governamental, não é menos verdade que esses investimentos foram aplicados em sua maior parte na malha ferroviária das três grandes províncias do atual Sudeste do país: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Com isto, ocorreram inúmeros reclames contra a discriminação sobre as províncias menores, especialmente da região que hoje denominamos Nordeste. Esses reclames apareceram com frequência na imprensa e nas casas parlamentares. Evaldo Cabral de Melo, analisando esse "descaso" para com o Nordeste, afirma:

"Ao ruir o Regime Monárquico em 1889, não

há província do Norte que não tivesse agravos a contabilizar contra o que considerava interesses vitais negligenciados pela política de 'melhoramentos materiais' da Corte do Rio". (48)

Findo o Regime Monárquico, em 1889, são inúmeros os exemplos a confirmarem esses "interesses vitais negligenciados". O Recife não teve seu porto melhorado, o que só ocorreu no período republicano, assim como seu programa ferroviário ficou inconcluso. Na Bahia, sua ferrovia também ficou inconclusa, como foi o caso da ferrovia de Salvador a Juazeiro, cuja finalidade era controlar o comércio e as comunicações no Vale do São Francisco. Já as províncias menores, como Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, também contaram com ferrovias, só que elas tinham uma malha bastante reduzida. As províncias do Maranhão e Piauí, por sua vez, contabilizaram o pior dos tratamentos por parte da Corte do Rio: chegaram ao fim do regime Monárquico sem um palmo de trilho sequer. (49)

Alguns dados quantitativos dão conta do contraste entre os programas ferroviários do Sudeste e do Nordeste, isto nos últimos anos do regime Monárquico no Brasil. Eis o que se afirmou a respeito:

"Quando em 1871 iniciou-se o grande surto ferroviário do Ministério Rio Branco, o Brasil dispunha de 820 quilômetros de ferrovias das quais 33% correspondiam às estradas nordestinas. Em 1889, a rede ferroviária do Império já cobre, isto para nos atermos às linhas em tráfego, excluindo as que estavam em construção ou simplesmente projetadas, 8.930 quilômetros, mas a participação nor -



tista encontrava-se reduzida a 26% do total, enquanto a sulista atingira 74%". (50)

Com efeito, a relação Norte-Sul se pauta, no final do século XIX, em claras disparidades regionais. E o negócio ferroviário, por exemplo, se presta nitidamente à constatação de tais disparidades. Nem de longe pode se igualar o impacto dos caminhos de ferro nas economias das províncias do Norte e do Sul. Em São Paulo, como é sabido, a relação ferrovias/áreas cafeeiras produziu uma expansão nunca antes presenciada na história econômica do país. Nas províncias do Norte, ao contrário, nenhuma ferrovia apresentou uma feição promissora o suficiente para igualar-se às grandes ferrovias do café. Nem mesmo a Great Western, talvez a única ferrovia realmente próspera do Nordeste, apresentou as mesmas condições favoráveis e os mesmos ganhos de capital que as do Sul. Essas disparidades entre os dois programas ferroviários anunciados têm um porquê: elas resultam do fato de que a política do governo Imperial era negligente em relação às províncias do Nordeste, o que por sua vez refletia a própria redivisão nacional do trabalho operada no Brasil nas últimas décadas do século XIX, culminando no deslocamento do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste. Com essa redivisão, é exatamente esta última região que torna-se o centro de interesses para o capital internacional, especialmente em seu vínculo com o café. (51)

Tudo isto leva a que as articulações das autoridades governamentais com o capital financeiro (inglês) passassem à traduzir, na prática, a pujança com que se desenvolvia o negócio cafeeiro, explicando-se, dessa forma, porque os investimentos destinados ao incremento do transporte ferroviário no Brasil eram, em sua maior parte, canalizados para a economia do café no Sudeste. Isto não significa que essa relação deve ser encarada à base da tradicional polarização "superioridade/inferioridade", ou do "atrasado/moderno", como se fosse possível identificar a existência de "dois ou mais brasis". O problema não é, pois, o de identificar isoladamen

te essa ou aquela região, mas de checar como os diferentes espaços regionais se articulam uns aos outros para a organização e reprodução capitalistas no Brasil. De modo que podemos afirmar o seguinte: no Brasil não se configurou nenhuma polarização do tipo "Nordeste atrasado" versus "sul maravilha", porquanto as relações e/ou articulações entre essas regiões tinham um caráter de relação intrínsecamente construída, não estanque, uma se alimentando de outra e vice-versa. E ao se alimentarem reciprocamente, o que isto ocasiona? Ocasiona as condições propícias ao incremento do capitalismo no Brasil como um todo, não o capitalismo numa região em "detrimento" de outra. Ademais, essa questão remete ao problema das classes sociais. É que tanto numa quanto noutra região o que está em jogo são as condições para a acumulação de capital. De fato, em nenhum momento há inibição no que se refere à participação das classes dirigentes no processo de acumulação de capital, seja de que região for. O importante é que cada uma abocanhe um certo "quinhão" da produção social total.

Voltando a comparar os programas ferroviários do Sudeste e do Nordeste, Clodomiro Pereira da Silva se reporta ao êxito do primeiro e o fracasso do último, sendo que as ferrovias, nesse último programa ferroviário, "ficam voltadas à penúria". Daí as palavras desse autor:

E para compensação desta penúria, que traduz-se em um tráfego, em regra, verdadeiramente miserável, vem o frete exorbitante tirar estupidamente da unidade aquilo que só a quantidade poderia dar, o que quer dizer a estrada de ferro torna-se um parasita, e o que é mais, uma obstrução, uma desilusão que acaba no desânimo geral". (52)

Mesmo não concordando com o tom, ao que tudo indica, deliberadamente pessimista do autor referido, somos de opinião que ele tem razão quando chama a atenção para o estado de penúria da maioria das ferrovias brasileiras, exceção feita às ferrovias paulistas. Entretanto, é preciso fazer a ressalva de que isto só ocorre como regra geral, não significando que uma ou outra ferrovia a fora às paulistas não tenham prosperado. Basta lembrar, em termos de Nordeste, os seguintes exemplos: (1) A The Recife - São Francisco Railway, também conhecida como Recife-Garanhuns, ligando a capital pernambucana a uma área de grande produção açucareira; e (2) A Great Western of Brasil Railway, também conhecida como Recife-Limoeiro, ligando a capital pernambucana a certas áreas de produção a açucareira e algodoeira.

Em relação ao movimento econômico geral da Recife - São Francisco Railway, a partir da década de 1880, o aumento do número de engenhos açucareiros por ela capturados era patente. Se em 1871 esse número era de 440 engenhos, em 1882 já era de 609, passando a 789 em 1888, dos quais 229 estavam localizados no atual município de Palmares, o ponto de maior concentração de açúcar nessa estrada de ferro. (53)

E em se tratando da Great Western Railway ou simplesmente Recife-Limoeiro, o seu movimento econômico geral era significativo. Além do algodão de limoeiro, essa estrada de ferro contava com o açúcar de 355 engenhos, distribuídos ao longo de suas várias estações de embarques, isto no último quartel do século XIX. (54)

E para que possamos constatar o quanto o movimento dessa estrada de ferro era, de fato, significativo, é importante checar os dados seguintes:

TABELA Nº 3 - TRANSPORTES NA RECIFE-LIMOEIRO (EM MIL TOLELADAS).

EXERCÍCIOS	AÇÚCAR	ALGODÃO	MADEIRA
1882/3	7.6	1.1	0.8
1883/4	31.5	2.2	1.3
1884/5	25.2	1.4	1.3
1885/6	7.8	1.5	1.1
1886/7	20.4	5.0	2.4
1887/8	32.8	5.6	1.6
1888/9	22.6	7.1	2.8
1889/90	13.6	5.7	2.6
1990/1	27.4	7.1	3.8
1991/2	14.6	2.7	1.2

FONTE: PINTO, Estevão. História de uma Estrada de Ferro. Op. Cit. p. 96. (55)

No momento em apreço, isto é, último quartel do século XIX, não há dúvida de que o movimento dessa estrada de ferro concentrava-se basicamente no transporte de açúcar. Se se compara, por exemplo, este último com o algodão, a conclusão a que se chega é a seguinte: Enquanto a Recife-Limoeiro transportou em todo o período referido na tabela, 203,5 mil toneladas de açúcar, transportou apenas 39,4 mil toneladas de algodão. Isto prova que a fibra algodoeira era produzida em tonelagem reduzida na região percorrida por essa estrada de ferro. Na verdade, tudo leva a crer que essa produção ficava adstrita ao município de Limoeiro, o que explica sua reduzida tonelagem.

Entretanto, quando anos depois opera-se a interconexão entre essa estrada de ferro e a Conde D'Eu, na Paraíba, fato ocorrido em 1901, ela passa a capturar a maior parte da produção algodoeira desse último Estado. Isto ocorre principalmente através do ramal Itabaiana-Campina Grande, que transforma esta última cidade num importante polo mercantil algodoeiro. Com efeito, a inter

conexão ferroviária mencionada cria uma importante rota para o algodão paraibano através da Recife-Limoeiro, sendo que o ponto terminal dessa ferrovia na Paraíba, a saber, a cidade de Campina Grande, torna-se o ponto de maior concentração algodoeira dessa rota.

Assim sendo, se compararmos a Santos-Jundiaí (ferrovia do café) com a Recife-Garanhuns (ferrovia do açúcar) e com a Recife Limoeiro (ferrovia do açúcar e algodão), podemos perceber que nem de longe as últimas se equiparam à primeira, seja em volume transportado seja em rentabilidade. Mesmo porque o café constituiu, durante décadas e décadas, a grande riqueza nacional, não obstante o fato de que esse produto apresentava com frequência sintomas de crise, de caráter cíclico, haja vista o vai e vem próprio das oscilações de preços no mercado internacional. No entanto, o estado de "penúria" aludido por Clodomiro Pereira da Silva não se fez sentir nas duas ferrovias nordestinas citadas. O fato de que o açúcar e o algodão não favoreceram o mesmo nível de rentabilidade do café, não significa que todas as ferrovias ligadas àqueles produtos tenham sido um desastre. A verdade é que a Recife-Garanhuns e a Recife-Limoeiro criaram dois importantes "corredores comerciais" entre o interior de Pernambuco e Paraíba e a capital recifense.

N O T A S

1. CF. HARDMAN, Francisco Foot, e Leonardi, Victor. História da Indústria e do Trabalho no Brasil. São Paulo, Global, 1982, pp. 50-51.
2. SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. O Regionalismo Nordestino: Existência e Consciência da Desigualdade Regional. São Paulo, Moderna, 1984, p. 81.
3. CF. HARDMAN, Francisco Foot, e Leonardi, Victor. Op. Cit. p. 54
4. Id. Ibid., p. 47.
5. CF. Id. Ibid. p. 49.
6. OLIVEIRA, Francisco de. A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista. 3ª Edição, Petrópolis, Vozes, 1987. p. 12.
7. CF. HARDMAN, Francisco Foot, e Leonardi, Victor. Op. Cit. p. 44.
8. CF. Id. Ibid. p. 56.
9. CF. GNACCARINI, José C.. Processo de Trabalho e Processo de Acumulação. In Fausto, Boris (Org.). História Geral da Civilização, Tomo III, 1º Volume. 4ª edição, São Paulo, Difel, 1985, pp. 336-337.
10. HARDMAN, Francisco Foot, e Leonardi, Victor. Op. Cit., p. 56 .
11. Id. Ibid., p. 66
12. Id. Ibid., p. 71
13. MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1973, pp. 281-282.
14. CF. Id. Ibid., p. 284
15. SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. Op. Cit., p. 69.
16. SAES, Flávio A.M. de. As Ferrovias de São Paulo, 1880-1940: Expansão e Declínio do Transporte Ferroviário. São Paulo, Hucitec, 1981. p. 38.
17. Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Casa Vanor dem, São Paulo, 1918, p. 6. Apud. SAES, Flávio A.M. de. Op. Cit. p. 40.

18. CF. ANDRADE, Maonel Correia de. A Terra e o Homem no Nordeste. 4ª edição, São Paulo, Ciências Humanas, 1980, p. 135.
19. CF. GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha é o Início da Modernização no Brasil - 1850-1914. São Paulo, Brasiliense, 1973, pp. 60-64.
20. CF. SAES, Flávio A.M. de. Op. Cit., p. 164.
21. GRAHAN, Richard. Op. Cit., p. 64.
22. MANCHESTER, Alan K. Op. Cit., pp. 274-275.
23. CF. SAES, Flávio A.M. de Op. Cit., p. 174.
24. Id. Ibid., pp. 151-152.
25. MATTOS, Odilon Nogueira de . Evolução Ferroviária de São Paulo, In Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, 1944, p.556. Apud. SAES, Flávio A. M. de Op. Cit. p. 152.
26. SAES, Flávio, A. M. de. Op. Cit., p. 152.
27. CF. Id. Ibid.
28. CF. MELO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário e o Império. Brasília, Nova Fronteira, 1984. pp. 193-194.
29. CF. Id. Ibid., p. 194.
30. CF . SAES, Flávio A. M. de. Op. Cit. , p. 22.
31. PINTO, Estevão. História de uma Estrada de Ferro do Nordeste. Rio de Janeiro, José Olympio, 1949, p. 83.
32. Apud. Melo, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 212.
33. CF. Id. Ibid., p. 213.
34. Id. Ibid., p. 214.
35. Id. Ibid., p. 215.
36. Id. Ibid., p. 216.
37. CF. Id. Ibid., p. 217.
38. CF. SPINDEL, Cheyva. Homens e Máquinas da Transição de uma Economia Cafeeira. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979, p. 42.
39. SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. 5ª edição, São Paulo, Alfa-Ômega, 1981, p. 56.

40. GRAHAN, Richard. Op. Cit., p. 73.
41. Id. Ibid., p. 72.
42. Id. Ibid.
43. ANDRADE, Manoel Correia de. Op. Cit., p. 84.
44. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 195.
45. CF. Id. Ibid., p. 196.
46. CF. Id. Ibid., p. 197.
47. Id. Ibid.
48. Id. Ibid., p. 191.
49. CF. Id. Ibid., p. 192.
50. Id. Ibid.
51. CF. SILVA, Eliete de Queiroz Gurjão. O Poder Oligárquico na Paraíba: Descontinuidade e Recriação (1889-1945). Dissertação de Mestrado, UFPB, mimeo., 1985, p. 22.
52. SILVA, Clodomiro Pereira da. Política e Legislação de Estradas de Ferro. São Paulo, Laemmert e Companhia, 1904, p. 746 . Apud. SAES, Flávio A. M. de. Op. Cit., pp. 24-25.
53. CF. MELO, Josemir Camilo de. A Lavoura Canavieira em Pernambuco e a Expansão do Capitalismo Britânico (1870-1890). Dissertação de Mestrado em História, UFPE, mimeo., 1978, p. 123.
54. CF. Id. Ibid, p. 118.
55. Apud. Id. Ibid., p. 119.



CAPÍTULO II: A BURGUESIA COMERCIAL PARAIBANA E A INSTALAÇÃO DOS PRIMEIROS TRILHOS: INTERESSES ECONÔMICOS CONTRÁRIA DOS.

1. As Origens de Campina Grande e sua Evolução Sócio-Econômica.

Acerca das origens de Campina Grande, cuja povoação teve início no final do século XVII e foi erigida à condição de Vila no final do Século XVIII (1790), é importante chamar a atenção, de antemão, para sua estrutura fundiária. Essa estrutura fundiária resultou do processo de ocupação da terra próprio do sistema de sesmarias, sendo seus primeiros donos os Oliveira Lêdo e seus descendentes. Essas sesmarias, destinadas em sua maioria à criação de gado, dão a Campina Grande e áreas adjacentes, nesse momento, um caráter eminentemente pastoril.<sup>(1)</sup> De maneira que a criação de gado em grandes fazendas constitui, num primeiro momento, a base da organização econômica da povoação. Gado que servia para o abastecimento do litoral açucareiro e para o enriquecimento dos grandes proprietários de tais fazendas. Enriquecimento esse fruto das relações de trabalho que foram se estabelecendo ao longo dos anos. É que os grandes fazendeiros tocavam as atividades próprias de seus redutos à base da relação de "morada", especialmente da morada sob "condição". Assim, dispunham de braços para a lida do gado e obtinham, ainda por cima, uma renda da terra proveniente do trabalho na lavoura. Ocorre que nessa relação de "morada", o trabalhador cuidava de sua própria subsistência e de sua família, obrigando-se, no entanto, a entregar uma parte do que produzia ao fazendeiro.<sup>(2)</sup>

Entretanto, essa estrutura fundiária não se mantém indefinidamente tão-somente com essa feição de latifúndio pecuarista. Com o tempo, a agricultura se desenvolve para além da mera subsistência, passando a produzir frutas, cereais e legumes solicitados, a exemplo do gado, pela Zona da Mata. E lado a lado com essa produção mais diversificada e para fins comerciais, há o incremento de uma maior divisão da estrutura fundiária, com o surgimen

to de pequenas e médias propriedades rurais.

Essa diversificação da atividade produtiva no campo, com a conseqüente divisão do trabalho, por um lado, e o incremento da povoação como um dos principais pontos de convergência na rota dos tropeiros e boiadeiros, por outro, servindo-lhes de pouso e fornecendo-lhes os gêneros de primeira necessidade, dão a Campina Grande uma feição toda especial. Daí porque

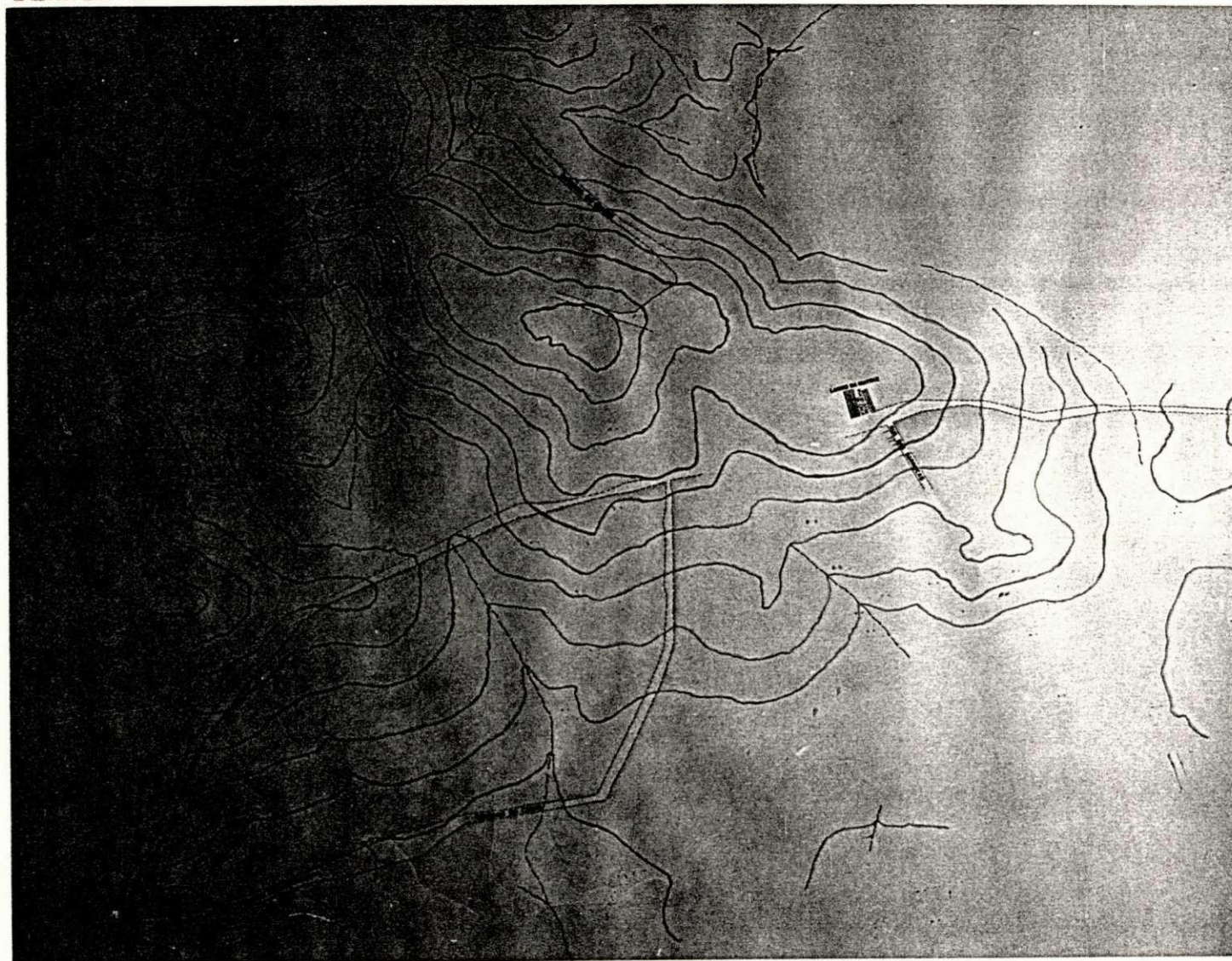
"Desde sua origem apresenta a cidade os germes da contradição, de ser ao mesmo tempo, ponto de apoio das grandes propriedades pecuaristas que se formavam à sua volta, e núcleo que se desenvolveria em razão das trocas comerciais".<sup>(3)</sup>

De fato, o pequeno povoado, que surge inicialmente na rota dos tropeiros e boiadeiros, como local em que se adquirem gêneros de primeira necessidade, no século XVIII, se desenvolve em função de uma atividade comercial cada vez mais intensa, não obstante o fato de que, no começo, seu núcleo urbano não passava de uma única rua, a das "Barrocas", formada por casebres de pau-a-pique e de um largo em torno da Igreja Matriz<sup>(4)</sup> (V. planta nº 1).

Localizado no Agreste da Borborema, a meio caminho entre o Litoral e o Sertão da Província da Paraíba, o povoado de Campina Grande, entre o final do século XVIII e o decorrer do século XIX,

"Dependia de tudo e por tudo das fazendas de criação, dos engenhos e dos sítios da redondeza. Era das fazendas de onde vinha o gado negociado nas feiras ou para onde iam as rezes vindas do sertão. Os engenhos e os sítios forneciam as carradas de aguardente, os engradados de rapadura, os cereais, a farinha e demais produtos que, no lombo de burros, eram levados ao sertão pelos tropeiros(...). A feira da

PLANTA Nº 1 - A VILA DE CAMPINA GRANDE EM 1790.



FONTE: MUSEU HISTÓRICO DE CAMPINA GRANDE.

cidade era o ponto de intercâmbio entre os produtos das duas regiões".<sup>(5)</sup>

Portanto, o comércio do povoamento de Campina Grande pressupunha exatamente a produção agropecuária na zona rural que o circundava. Dessa forma, o antigo povoamento de Campina Grande constituía apenas o locus onde os excedentes produzidos no campo eram comercializados através de sua movimentada feira semanal, que atraía um sem-número de sertanejos com suas tropas de burros, que aqui se abasteciam mas que também abasteciam o comércio local. Assim sendo, a relação cidade-campo, ou simplesmente "rua-mato", não explica por si só o porquê do incremento do comércio campinense. A verdade é que esse comércio não teria sido erigido caso dependesse tão-somente dos excedentes agropecuários locais. É que essa produção excedente surge aliada ao fato de que Campina Grande constituía uma região de passagem, ou melhor, um ponto de confluência na rota dos tropeiros e boiaideiros provenientes do Sertão com destino ao Litoral.

De modo que nenhum dos dois fatores explicaria isoladamente o incremento do comércio campinense. De um lado, o fato do campo se assentar no latifúndio pecuarista, obrigou os que não tinham condições de montar fazendas de gado a se dedicarem às atividades agrícolas, especialmente ao cultivo da mandioca para a pequena produção de farinha; de outro lado, o fato do pequeno arraamento de Campina Grande se localizar numa região de passagem, ponto de parada obrigatório para tropeiros e boiaideiros que arranchavam nas proximidades do Açude Velho, muito contribuiu para estimular a produção do excedente agrícola visando seu abastecimento. De modo que o comércio com o Sertão tornou-se possível a partir do momento em que, lado a lado com o latifúndio pecuarista, surge o minifúndio. Foram os pequenos agricultores que deram vida ao povoado nascente, a partir do século XVIII, abastecendo semanalmente sua feira local.

Erigida à condição de Vila no final do século XVIII (1790), Campina Grande chega ao século XIX mantendo as tradicionais fazendas de gado e as não menos tradicionais lavouras de subsistência, ao que se pode acrescentar o desenvolvimento da pequena lavoura para fins comerciais, com destaque para a produção farinácea.<sup>(6)</sup> Por outro lado, um elemento novo começa a se delinear: trata-se da constatação de que aos poucos o pasto cede terreno à lavoura, o que é decorrente dos estímulos ao cultivo de mais uma cultura, o algodão.<sup>(7)</sup> Desenvolvendo-se inicialmente no seio do latifúndio pecuarista, até os grandes proprietários encontram motivações para o "faturamento" da nova cultura\*.

Portanto, Campina Grande chega ao século XIX sob a influência de três elementos na composição de seu comércio: os produtos da pequena lavoura, o gado e o algodão. Mas esse comércio não teria sido possível sem o apoio de dois importantes fatores infra-estruturais: as estradas gerais e o Açude Velho. Na verdade, erigida à condição de Vila no final do século XVIII, Campina Grande ingressa no século XIX com duas importantes feiras semanais, uma de cereais e outra de gado, e com um considerável movimento no setor mercantil algodoeiro, este último na segunda metade do século último mencionado. Sua feira de cereais, por exemplo, era uma das maiores da região, não obstante existissem feiras concorrentes na captura do Sertão paraibano, como Brejo de Areia (PB) e Icó (CE), isto na primeira metade do século XIX: a primeira atraía os tropeiros do Seridó norte riograndense e Curimataú paraibano; a segunda, por sua vez, exercia atração sobre os tropeiros do Sertão do Baixo Piranhas na Paraíba.<sup>(8)</sup> Quanto à feira de gado ela tornou-se bastante famosa, atraindo compradores de todas as regiões paraibanas e de outras regiões das províncias vizinhas, beneficiada que era pelas

---

\* Essa cultura será objeto de estudo específico no capítulo III.

chamadas Estradas Gerais e pelo açude velho. Com efeito,

"Três longas estradas, originando-se nos Sertões, convergiam em Campina Grande à procura do litoral das duas Capitais, Paraíba [atual João Pessoa] e Recife. A do centro, a principal, cortava a Paraíba de leste a oeste, longitudinalmente, entrava no Ceará pelo Vale do Jaguaribe, passava em Iguatu, ia findar nos campos pastoris do Piauí; ou, na sua bifurcação nas Espinharas [nas proximidades de Patos] dirigia-se a Piancó, rumava ao Crato, daí partia em direção a Picos e Oeiras, ainda no Piauí. Era a conhecida Estrada das Boiadas, em trânsito desde o começo do século XVIII. A do Norte, a menos comprida, punha Campina Grande em comunicação com a rica e extensa região do Seridó, no Rio Grande do Norte. A do Sul, atravessando os Cariris Velhos e o Centro de Pernambuco, alcançava as margens do Rio São Francisco."(9)

As razões expostas indicam claramente que a posição de Campina Grande, ponto de convergência de todas essas estradas, era de fato privilegiada, tornando-se um posto de trocas comerciais de invejável movimento. Quanto ao açude velho, construído em 1830, um Ofício dos vereadores de Campina Grande ao Presidente da Província de Pernambuco, enviado em 1888, reflete a importância desempenhada por esse reservatório d'água no século XIX:

"O Açude Velho desta cidade, a mais importante fonte pública de toda a chapada da serra da Borborema, de incalculável utili

dade, não só para esta cidade, que lhe deve toda sua importância comercial, como para todo o centro dessa província e parte das províncias vizinhas, por isso que é nesta cidade que se faz o entroncamento das três grandes estradas que comunicam continuamente esta província com as de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí, fazendo-se aqui um trânsito diário de inúmeros comboios e semanalmente grande número de boiadas com destino ao consumo desta Província e principalmente da Província de Pernambuco, acha-se completamente seco." (10)

Pela primeira vez o Açude Velho secara após ter suportado, durante mais de meio século, as grandes secas que vitimaram a região no século XIX. De conformidade com o teor do Ofício acima, a água constituía um elemento crucial para Campina Grande, sendo que o Açude Velho havia se tornado o ancoradouro para tropeiros e boaideiros, revelando-se, por assim dizer, um elemento indispensável à vida comercial da cidade. Infere-se também, do referido Ofício, a estreiteza de relações comerciais entre as praças campinense e recifense, haja vista que o pedido de socorro para o Açude Velho é endereçado justamente ao Presidente da Província vizinha.

Pelo exposto, constata-se que esses elementos, somados, contribuem para que Campina Grande apresente-se, na segunda metade do século XIX, como o principal centro comercial do interior da Província da Paraíba. Um cronista da época, Irineu Jofily, faz o seguinte registro:

"Na segunda metade do século XIX, Campina Grande já contava com 40 casas de comércio, das quais 14 lojas de fazenda [tecido], 1 farmácia e 2 boticas. Entre os me

lhores estabelecimentos comerciais, nota-se o de Cristiano Lauritzen [um Dinamarquês que além de grande comerciante, torna-se um dos principais chefes políticos locais] recentemente aberto e que tendo de fundo avultado capital. Além das feiras de gêneros alimentícios, no sábado e de gado nas quintas feiras de cada semana, aumentando-lhe consideravelmente, sobre as demais cidades do interior o seu movimento comercial". (11)

Esse movimento comercial reflete-se, por exemplo, no fator renda pública. A tabela que se segue, referente a 1888, contém os municípios paraibanos com renda acima de 1:000\$000, que eram em número de treze.

TABELA Nº 4 - MUNICÍPIOS PARAIBANOS COM RENDA SUPERIOR A 1:000\$000 EM 1888.

MUNICÍPIOS	RENDA (EM CONTOS DE RÉIS)
Capital	30:700\$000
Campina Grande	6:110\$000
Guarabira	4:240\$000
Manmanguape	3:660\$000
Areia	3:390\$000
Bananéiras	2:680\$000
Pilões	1:660\$000
Catolé do Rocha	1:650\$000
Alagoa Nova	1:450\$000
Bahia da Traição	1:420\$000
Cabaceiras	1:335\$000
Taperoá	1:286\$000
Borborema (atual Cuité)	1:020\$000

FONTE: JOFFILY, José. Entre a Monarquia e a República. Idéias e Lutas de Irineu Joffily. Rio de Janeiro, Kosmos Editora, 1982, p. 69.



Percebe-se, pois, que em se tratando do fator renda pública municipal, em 1888, a posição de Campina Grande era de destaque em relação aos demais municípios do interior paraibano, não obstante ainda estivesse distante da Capital da Província. In fere-se, da tabela anterior, que além de Campina Grande apenas três municípios interioranos tinham uma renda minimamente considerável, acima de 3 contos de réis. O restante apresentava renda pouca acima de 2 contos ou 1 conto de réis. Portanto, a maioria tinha uma renda insignificante. Ademais, é importante refletir sobre as rendas de Campina Grande e Guarabira. É sabido que esse último município recebera o benefício da estrada de ferro desde 1884 e, no entanto, estava em condição inferior a Campina Grande em termos de renda municipal.

Assim sendo, Campina Grande chega à segunda metade do século XIX contabilizando alguns importantes elementos em termos de evolução econômica. Surgem novas artérias em seu traçado urbano, o comércio se dilata e suas feiras continuam a incrementar-se. Das 100 edificações existentes no final do século XVIII (1790) quando fora erigida à condição de vila, esse número é acrescido de mais 200 edificações na segunda metade do século XIX, aí por volta de 1864. Mas em que pese essas transformações e o fato de que possuía a maior arrecadação do interior paraibano, ela não se tornou ainda o grande empório do Sertão, posição que só é alcançada na primeira década do presente século, com a chegada da estrada de ferro. É que antes a cidade era obrigada a conviver com a concorrência de outros centros comerciais que buscavam capturar o Sertão paraibano, como era o caso de Mossoró no Rio Grande do Norte. Constatamos que essa cidade norte riograndense exercia forte ascendência comercial sobre o o Sertão paraibano e, por isso mesmo, só alguma vantagem especial possibilitaria que levadas e levadas de tropeiros abandonassem a estrada que a conectava. Essa vantagem, Campina Grande a consegue com a chegada da estrada de ferro, levando contingente inteiros de sertanejos a abandonarem a estrada de Mossoró.

Contudo, antes mesmo da chegada do trem da Great Western, o movimento comercial campinense era pujante o suficiente para que pudesse ser considerado o local de convergência entre o Sertão paraibano e o "corredor comercial" que se estabelecera entre este último e o Recife, considerado o maior entreposto de comércio do Nordeste. Com efeito, Campina Grande chega ao final do século XIX como uma praça intermediária por excelência. Mas essa é uma questão que requer um aprofundamento maior, porquanto ela remete-nos ao problema da "provincialização/estadualização" do comércio da Paraíba.

## 2. A "Provincialização/Estadualização" do Comércio Paraibano e Implante dos Primeiros Trilhos.

Tendo por base uma economia agroexportadora, herança do período colonial, a organização do espaço econômico brasileiro, à época do Império, se estrutura a partir da dominação de alguns entrepostos regionais, que monopolizam a exportação de vastas áreas. No Norte-Nordeste, por exemplo, esses entrepostos regionais eram a praça de Belém, que servia de intermediária para o comércio do Vale Amazônico; a de São Luiz, que comandava o comércio do Maranhão, Piauí e Norte do Ceará; a de Salvador, que açambarcava o comércio da Bahia, de Sergipe e do Sertão na direção do Rio São Francisco; e a do Recife, que controlava o comércio da Mata e Agreste de Pernambuco, o do Sul do Ceará e o das Províncias de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, as chamadas Províncias limítrofes. E é exatamente contra a influência monopolizadora desses grandes entrepostos regionais que algumas províncias reagem e tentam a "provincialização" do conjunto de suas atividades co

merciais. Com isto, pretendia-se

"Reservar às praças de suas respectivas capitais a exportação dos produtos dos seus Hinterlands e a importação dos artigos estrangeiros por eles consumidos, mediante a ampliação do comércio direto com o exterior e a diminuição da 'parte do leão' que detinham as grandes praças (...)" <sup>(12)</sup> PAG 86

E para que se concretizassem essas tentativas de "provincialização" do comércio, as ferrovias seriam o grande instrumento que estabeleceriam uma ponte direta entre o interior de cada província e sua capital, canalizando para esta última o movimento comercial oriundo daquele. O objetivo da "provincialização" do comércio era exatamente evitar que as capitais das pequenas províncias ficassem à margem, haja vista que o interior de cada uma delas tendia a se vincular diretamente a um grande entreposto regional de comércio, como foi o caso do interior da Paraíba em seu vínculo com a praça de Recife e seu movimento portuário.

No caso da Paraíba, mais do que em qualquer outra província limítrofe, a luta pela "provincialização" do comércio tem uma particularidade, ela é uma luta que se insere no bojo de um conflito secular entre a Paraíba e Pernambuco, fruto da superioridade econômica deste último. Acerca dessa superioridade, Ambrósio Leitão da Cunha, Presidente da província da Paraíba, expede, em 20 de março de 1860, um Relatório no qual afirma:

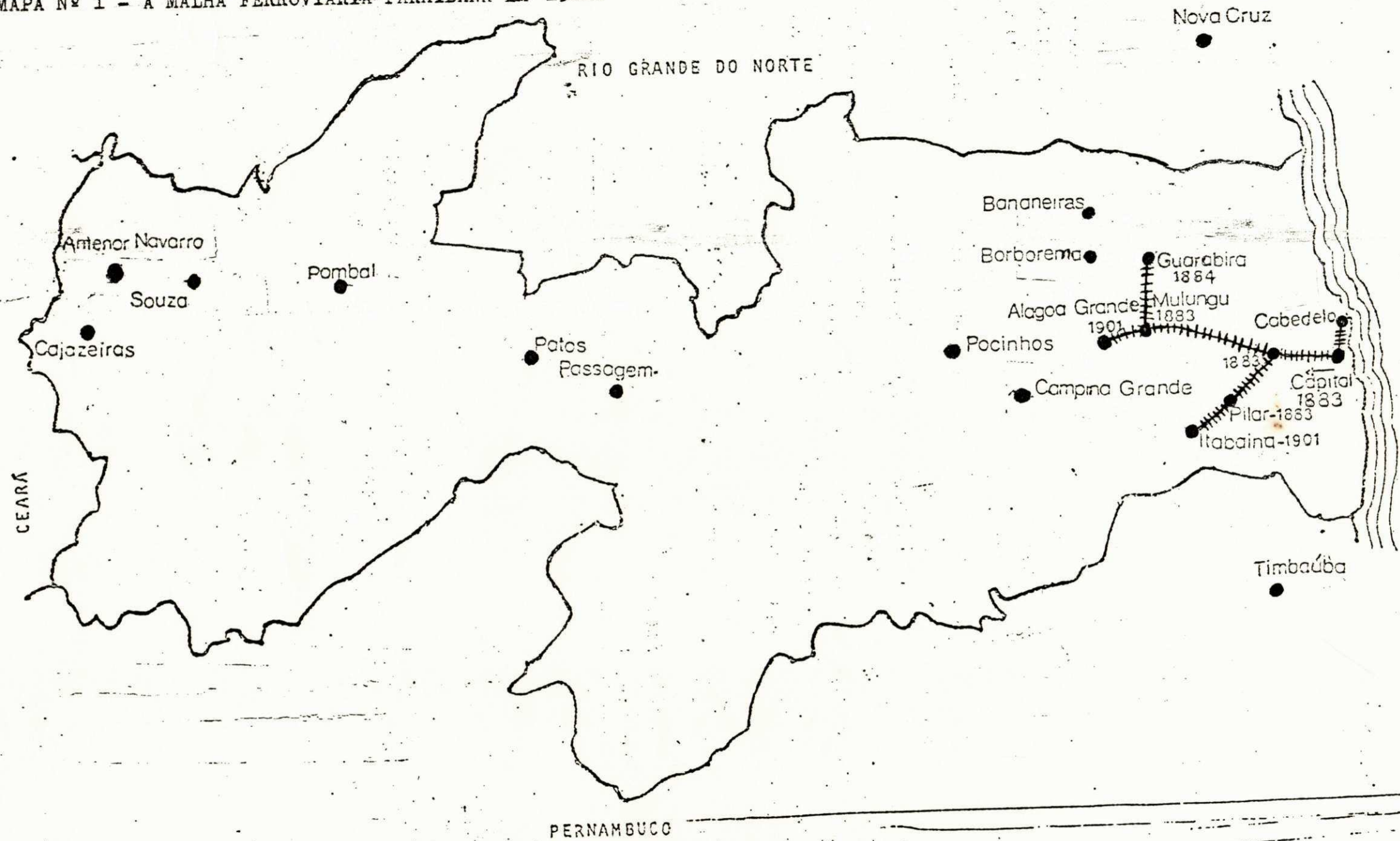
"Esta praça não faz propriamente comércio direto. Um outro navio, que nos traz de longe em longe somente um carregamento de bacalhau ou de farinha de trigo, não vem diretamente de porto estrangeiro, mas ordinariamente de Pernambuco, onde toca e recebe ordens, sendo que a maior parte des

ses raros carregamentos, são aqui vendidos por conta e risco do importador daquela província. Da mesma sorte os compradores de gêneros do país não são os negociantes que aqui os exportam e sim, os de Pernambuco, a quem aqueles o vendem ou vendem como acontece comumente".<sup>(13)</sup>

Inferre-se, da citação acima, que Pernambuco tinha forte ascendência econômica sobre a Paraíba, daí a voz de queixa do dirigente político paraibano. Mas quem tem mais reclamos contra a dependência referida são os comerciantes da capital paraibana. São eles que lutam, através de sua corporação comercial, pela "internalização" do comércio na Província. Daí também o interesse dessa corporação comercial na construção de uma estrada de ferro exclusivamente paraibana, ligando a capital ao interior. Entretanto, nada disse se concretizou. Primeiro, a "provincialização" do comércio paraibano não foi possível devido ao fato de que apenas por um breve momento sua malha ferroviária apresentou tal exclusividade; segundo, suas condições portuárias eram extremamente precárias, dificultando a conexão ferrovia/porto.

Com efeito, foi em vão a luta dos comerciantes radicados na capital paraibana com vistas à referida "provincialização" comercial. É verdade que os primeiros trilhos na Paraíba seguem da Capital em direção ao interior, com uma linha inicial até Entrocamento, daí bifurcando-se com a construção de dois ramais: um na direção de Pilar, inaugurado em 1883, e acrescido de um prolongamento até Itabaiana em 1901; outro na direção de Mulungu e Guarabira, inaugurado neste último em 1884 e acrescido de um ramal até Alagoa Grande em 1901 (V. Mapa nº 1). É perfeitamente visível o fato que a estrada de ferro inglesa na Paraíba, The Conde D'Eu Railway, tinha um caráter estratégico: ela objetivava a criação de "corredores comerciais" entre duas importantes zonas produtivas e a capital, o que se colocava como parte do referido projeto de "provincialização" comercial. Isto porque as duas zonas menciona

MAPA Nº 1 - A MALHA FERROVIÁRIA PARAIBANA EM 1901.



das, a do Brejo, onde está localizada Guarábira, e a da Várzea, onde está localizada Pilar, eram duas zonas sob a influência da praça do Recife. A do Brejo, através de Mamanguape, que servia de entreposto entre essa zona e a praça pernambucana, através da navegação de cabotagem. Portanto, a ferrovia entre a capital paraibana e Guarábira visava capturar a produção agrícola da zona brejeira (de algodão\*, frutas e cereais), eliminando, dessa forma, a influência pernambucana e a referida navegação de cabotagem.

Quanto à Várzea, na altura de Pilar, o principal produto agrícola capturado pelo Recife era o algodão. Com a ferrovia entre a capital paraibana e a região acima referida, o objetivo aqui também era o de eliminar a influência pernambucana. Se a capital paraibana consegue, com essas ligações ferroviárias, atrair economicamente o Brejo e, com isto, eliminar o papel que Mamanguape desempenhava como entreposto entre esta última região e o Recife, isto ocorre por pouco tempo. O mesmo ocorre na Várzea, à altura de Pilar. Apenas por pouco tempo, o comércio da capital leva alguma vantagem sobre o Recife nessa área. É que, em 1901, menos de vinte anos após ter entrado em operação, a Conde D'Eu Railway, na Paraíba, foi conectada à Great Western Brasil Railway, em Pernambuco, através de pouco mais de 40 quilômetros de trilhos do ramal Timbaúba-Pilar.

E em se tratando do interior de além-Borborema, na direção do oeste paraibano, em nenhum momento essa faixa interiorana vinculou-se comercialmente à sua própria capital. Nessa faixa interiorana, mais que em qualquer outra da Paraíba, o pretendido projeto de "internalização" comercial não logrou êxito uma vez sequer. É que a faixa interiorana de além-Borborema sempre esteve vinculada comercialmente ao Recife, através da intermediação de Campi

---

\* No último quartel do século XIX toda a Paraíba estava mobilizada em torno da cultura do algodão. Ela era a "coqueluche" do momento. Até a Região brejeira, sujeita a períodos de acentuada friagem, se mobilizou em torno do chamado "ouro branco".

na Grande, que ficava a meio caminho entre aquela faixa interiorana e a grande praça pernambucana.

Ainda em relação à interconexão ferroviária Paraíba/Pernambuco, ocorrida em 1901, é importante lembrar que ela fez parte de um projeto bastante ambicioso, qual seja, o da criação, por parte da Companhia Inglesa Great Western Brazil Railway, de uma Rede Ferroviária que integrasse as ferrovias de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, o que foi conseguido na gestão do Presidente Campos Sales. Isto foi conseguido através da encampação\* de praticamente todas as ferrovias dessas quatro províncias, em sua maior parte deficitárias, e seu arrendamento à Great Western Brazil Railway. A Conde D'eu, por exemplo, foi encampada em 1901 e de imediato arrendada à G.W.B.R.<sup>(14)</sup> Daí que o prolongamento da ferrovia paraibana até Campina Grande, inaugurado em 1907, ocorreu já sob os auspícios desse truste inglês, não obstante tenha sido construído com subvenção do Governo Federal.

A idéia básica em que assentava o projeto de integração e prolongamento ferroviário entre Pernambuco e as províncias satélites, era a de "cercar o Recife de vários sertões", o que levava a uma oposição ferrenha dos comerciantes das pequenas capitais de província. No caso da oposição paraibana, por exemplo, Millet, engenheiro fiscal de uma ferrovia pernambucana, tece o seguinte comentário:

"Um errado sentimento de patriotismo local, ou bairrismo, tem levado certa gente, a encarar com maus olhos qualquer facilidade de comunicação com o Recife. Para satisfazê-los, nada menos seria preciso que uma muralha chinesa separando as duas províncias."<sup>(15)</sup>

\* A questão da encampação das pequenas ferrovias nordestinas, ocorrida no começo do presente século, será objeto de maiores reflexões no último tópico deste capítulo.

Claro que a reação da corporação comercial da capital paraibana não era devido a um "errado sentimento de patriotismo local," era, isto sim, devido aos seus interesses econômicos contrariados. Segundo o mesmo engenheiro, a "provincialização" do comércio da Paraíba ia de encontro à "natureza das coisas", porquanto, vinculando-se a uma praça maior como a do Recife, o agricultor, com certeza, conseguiria preços mais favoráveis para seus produtos e para os artigos de consumo. De maneira que a formação de alguns "corredores comerciais" entre o interior paraibano e o Recife, deixando a capital paraibana à margem, atinge diretamente os interesses econômicos de sua corporação comercial, levando-a a reagir contra esse isolamento. E essa reação é particularmente visível quando lhe foge das mãos talvez o único instrumento capaz de "internalizar" o comércio paraibano, isto é, quando se lhe revela impossível a manutenção de uma ferrovia exclusivamente da província. Com a conexão ferroviária Paraíba/Pernambuco, em 1901, e Paraíba/Rio Grande do Norte, em 1904, a reação da referida corporação comercial tende a se radicalizar. Até porque, com essas conexões, instala-se

"Um trem de Natal a Recife, evitando a Capital da Paraíba. Por causa disso, comerciantes e outros representantes do comércio local depredaram a ferrovia na altura de Pilar, arrancaram trilhos, com o protesto."(16)

Com aquelas interconexões ferroviárias, forma-se um único "corredor comercial" comandado pela Great Western Brasil Railway, composto por áreas interioranas de quatro Estados\*

\* No momento em que ocorre o mencionado processo de encampação, as províncias já haviam se transformado em Estados, mudança ocorrida por ocasião da instalação da República.



é o porto do Recife. Assim sendo, algumas áreas produtivas do interior norte-riograndense, paraibano e alagoano convergem diretamente para a praça do Recife, sem necessitarem da intermediação das capitais de seus respectivos Estados.

Voltando ao período provincial e à luta pela "provincialização" comercial, dois eram os objetivos perseguidos: 1) tornar a economia provincial livre da tutela dos grandes entrepostos; 2) estabelecer relações comerciais diretamente com o exterior. Perseguir esses objetivos pressupunham-se algumas condições infra-estruturais indispensáveis, como a aquisição de uma rede ferroviária posta ao exclusivo serviço das pequenas praças e aquisição de portos modernos e bem aparelhados. De fato, nem uma coisa nem outra aconteceram. No caso da Paraíba, como vimos, o curto espaço de tempo em que teve uma ferrovia inglesa exclusivamente sua, entre 1883 e 1901, o traçado dessa ferrovia era extremamente exíguo, nem de longe conseguindo a tão almejada "provincialização". Por outro lado, eram fraquíssimas as suas possibilidades portuárias. Quando surge a oportunidade de ter à sua disposição um porto de razoável porte, o porto de Cabedelo, já na fase final do Império, a "provincialização" também não era mais possível: a ligação ferroviária entre a Great Western Brasil Railway e a Conde D'Eu Railway antes mencionada, estava prestes a dar o "tiro de misericórdia" nas pretensões dos que queriam essa "provincialização". Aliás, "estadualização" seria o termo correto, já que a mencionada interconexão ferroviária ocorreu em pleno Regime Republicano, sob os auspícios da Gestão Campos Sales.

Essa questão também serviu para demonstrar a importância da conexão ferrovias/portos, seja porque o insucesso da empresa denominada "provincialização" se deveu à falta dessa conexão, no interior das pequenas províncias, seja porque a hegemonia das grandes praças de comércio foi mantida à base dessa conexão.

Em se tratando das carências portuárias da Paraíba, na segunda metade do século XIX, é preciso chamar a atenção, em primeiro lugar, para o fato de que nessa província praticamente i

nexistia a correlação entre sua capital e um porto de exportação. Em outras palavras, o fato da Capital paraibana não possuir, quando da instalação dos primeiros trilhos na província, um porto de exportação, praticamente anulou o papel que a ferrovia poderia desempenhar na formação de "corredores comerciais" entre as áreas produtivas por elas singradas e o mencionado porto de exportação. Ora, como a proximidade com a vizinha praça do Recife é relativamente pequena, os produtores paraibanos continuaram enviando para lá os seus artigos de exportação.

Portanto, a falta de correlação Capital de província/porto provocou, na Paraíba, uma dificuldade a mais para uma província considerada uma das menores e menos desenvolvidas do país. E mesmo que se apontasse, como solução para o problema, a construção do porto de Cabedelo e de um ramal ferroviário vinculando-o à Capital, o problema seria, na melhor das hipóteses, minimizado (como realmente foi), mas nunca resolvido de forma satisfatória. Todavia, a falta de correlação capital de província/porto a que fizemos alusão, só foi realmente constatada como uma questão crucial para a economia paraibana quando os primeiros trilhos implantados já estavam abertos ao tráfego na década de 1880. Só nesse momento é que os ingleses perceberam

"Que o porto fluvial da capital não daria para escoar todo produto trazido pela ferrovia, devido ao seu pouco calado (cerca de 5 a 6 pés, medida inglesa). Só pequenos barcos teriam acesso ao mesmo. Daí começou o clamar pelo porto de Cabedelo " (...)(17)

Assim, o porto de Cabedelo parecia ser a solução tecnicamente possível para suprir as carências portuárias na Paraíba. Entretanto, a questão se arrastou por quase três décadas: primeiro, porque houve dificuldades para a obtenção de verbas, junto à Corte do Rio, para os difíceis trabalhos de um pretendido porto

para a capital. Segundo, porque o pleito de construção do porto de Cabedelo esbarrava na resistência dos comerciantes radicados na capital, temerosos de que essa fosse suplantada por aquele. (18)

Feita a opção pelo porto de Cabedelo, cuja idéia inicial fora proposta em 1864 pelo engenheiro André Rebouças, mas que só foi levada a efeito em 1888/89, pensava-se que o problema das carências portuárias estaria definitivamente resolvido e que a capital paraibana, ligada a Cabedelo por uma ramal ferroviário, atrairia economicamente as áreas interioranas até a concretização de um projeto que começara com a tentativa de "provincialização" e que agora teria continuidade com a tentativa de "estadualização" comercial. Porém, isto não aconteceu. Mesmo porque, no começo, esse porto possuía capacidade reduzida, nem de longe podendo ser comparado ao porto do Recife. Ademais, apenas doze anos após ter entrado em operação, ocorre a interconexão ferroviária Paraíba/Pernambuco. Pelo exposto, fica claramente demonstrado que a simples construção do porto de Cabedelo não afetou a dependência da Paraíba a Pernambuco. Em 1912, por exemplo, dados referentes à dominação pernambucana sobre as chamadas províncias satélites podem ser vistos na tabela que segue.

TABELA Nº 5 - O DOMÍNIO ECONÔMICO DE PERNAMBUCO SOBRE O SEU NÚCLEO SATÉLITE (EM PERCENTAGEM DOS TOTAIS DE CINCO ESTADOS) .

	Pernambuco	Alagoas	Ceará	Paraíba	R.G. do Norte
Toneladas de navios entrados nos Portos	50,59	15,27	15,38	9,73	9,00
Renda Total (Em Contos de Réis)	51,94	10,64	17,17	12,72	7,51

FONTE: Dados organizados a partir de LEVINE, Robert. Pernambuco e a Federação Brasileira, 1889-1937. In HGCB, tomo III, 1º volume, 4ª edição, São Paulo, Difel, 1985, p. 132.

Estes dados nos mostram que, enquanto Pernambuco recebeu 50,59% da tonelagem de navios entrados nos portos dos cinco Estados mencionados, os quatro Estados restantes (núcleo satélite) somaram juntos 49,41%. Quanto à Paraíba, a tonelagem de 9,73 é bem sintomática a respeito do reduzido movimento do porto de Cabedelo em comparação ao Recife. O fator renda, por sua vez, demonstra que Pernambuco superou os quatro Estados do grupo satélite, já que obteve sozinho, 51,94% do total da renda dos cinco Estados.

Iniciado o século XX, eram intensas as disputas de algumas elites econômicas regionais, ligadas ao comércio, e de seus representantes políticos, em torno do projeto de "estadualização" comercial na Paraíba. De um lado, havia os que se postavam contrariamente a esse projeto de "estadualização" do comércio paraibano, como os representantes da burguesia comercial recifense e seus aliados na Paraíba (produtores rurais e comerciantes da maior parte do interior do Estado); do outro lado, os que o defendiam acima de qualquer coisa, como os representantes da burguesia comercial radicada na capital paraibana. Pois bem, é nesse espírito de contenda que se insere a questão do prolongamento da ferrovia paraibana no começo do século XX, com a construção do ramal Itabaiana-Campina Grande.

### 3. As Divergências Internas da Burguesia Comercial Paraibana em torno do Ramal Ferroviário Itabaiana/Campina Grande.

O prolongamento da ferrovia paraibana através do ramal Itabaiana-Campina Grande, no começo do século XX, pressupõe o acirramento de interesses econômicos contrariados que fazem parte da luta pela "estadualização" do comércio da Paraíba. Mas, antes que adentremos especificamente esse questão, faz-se necessário, an

tes, discorrer sobre alguns de seus condicionantes históricos.

Inicialmente, a idéia de se construir uma estrada de ferro na Paraíba tinha um endereço certo: atingir as zonas economicamente prósperas do Litoral e do Brejo. A partir do momento que ganha força, essa idéia culmina com

"O Decreto 4.838, de 15 de dezembro de 1871, do Governo Imperial, autorizando a incorporação de uma estrada de ferro ligando a capital a Alagoa Grande, com ramais que se estendessem até Ingá e Independência (Guarabira). A Lei Provincial nº 435, de 22 de junho de 1872, concedeu garantia de juros de 7%, por um prazo de 30 anos sobre o capital de 5.000:000\$000 [cinco mil contos de réis], quantia necessária à construção de todas as obras requeridas no trajeto e à aquisição do material rodante (...)"<sup>(19)</sup>.

Posteriormente, através do Decreto nº 5974, o capital foi elevado para 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis). Mas em que pese as quantias acima estarem asseguradas desde o começo da década de 1870, constantes prorrogações de prazos adiaram a construção da ferrovia paraibana. Em 1875, por exemplo, os concessionários Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, Anízio Salatiel Carneiro da Cunha e André Rebouças, que haviam recebido do Governo Imperial, anos antes, autorização para construírem aquela ferrovia, passaram os direitos de que dispunham para a Companhia Conde D'Eu Railway, organizada em Londres nesse mesmo ano.<sup>(20)</sup> E não obstante em 1876, sob o Decreto nº 6243, estudos e plantas tenham sido aprovados pelo Governo Imperial, só a partir de 1880 é que tem início a implantação dos primeiros trilhos na Paraíba. Uma vez implantados, seguiram um trajeto diferente do que fora inicialmente projetado. Portanto, só na década de 1880 é que esses tri

trilhos foram implantados e não mais em direção a Alagoa Grande e Ingá, embora tenham chegado a essas cidades no começo do século XX. Acontece que após algumas modificações nas Leis e Decretos de 1871 e 1872, seja em relação ao montante de capital inicialmente garantido, seja em relação a itinerário, extensão e ramais, finalmente os trilhos começam a ser implantados em 1880, atingindo Mulungu e Guarabira numa direção, respectivamente nos anos 1883 e 1884, e Pilar em outra direção, no ano de 1883. A posteriori, até 1901, mais três ramais foram construídos na Paraíba: um, seguindo da Capital do Estado, atingiu o porto de Cabedelo em 1888, no exato momento em que o mesmo estava sendo edificado; outro seguiu de Mulungu até Alagoa Grande, cujo trecho foi inaugurado em 1901; o terceiro seguiu de Pilar até Itabaiana também em 1901 (V. Mapa nº 1).<sup>(21)</sup>

Mas, o mais interessante é observar em que condições operaram os primeiros trilhos na Paraíba. Em primeiro lugar, é importante registrar que a Conde D'Eu Railway obteve uma série de vantagens também auferidas por outras ferrovias brasileiras. Além de juros da ordem de 7% sobre o capital inicial levantado, a companhia poderia tirar proveito de mais algumas concessões, tais como: o usufruto dos terrenos localizados às margens da via férrea e da madeira existente nesses mesmo terrenos; a isenção de impostos sobre a importação de material fixo e rodante só encontrado fora do país. (locomotivas, vagões, trilhos...) etc. Essas vantagens constituíram, indubitavelmente, um enorme atrativo para os acionistas ingleses (V. Nota 31 do primeiro capítulo).

Quando os primeiros trilhos foram inaugurados, em 1883, no trecho Parahyba (atual João Pessoa) - Mulungu, os acionistas da Conde D'Eu ficaram satisfeitos com os resultados iniciais

alcançados. Isto porque, no curto espaço de tempo de 12 dias após essa inauguração, foram transportados

"67.393 quilos de mercadorias e 507 passageiros. Uma semana depois carregaria ... 139.045 quilos de mercadorias e 211 passageiros. Isto deixava otimistas os acionistas ingleses." (22)

O fato do volume de mercadorias transportadas ter mais do que dobrado em apenas uma semana, deixava aqueles acionistas esperançosos quanto às possibilidades de lucros da referida estrada de ferro. Porém, esse otimismo durou pouco. É que a Conde D'eu logo nos primeiros anos começou a enfrentar problemas de deficits, que, segundo a administração da companhia, resultavam dos baixos preços dos produtos exportáveis no mercado internacional, como o açúcar, além das reduzidas safras desses mesmos produtos. Outro fator que causava deficits para a companhia, de acordo com seus dirigentes, era a concorrência levada a efeito pelos almocreves, que costumavam baixar os preços dos fretes. Com isto, em 1885 a Companhia Conde D'Eu resolve baixar os preços de suas tarifas para evitar a mencionada concorrência. (23) Aliás, concorrência que não era só dos almocreves, era também da pequena navegação de cabotagem, conforme o que se segue:

"A comparação dos transportes para o ano de 1884 era a seguinte: A Conde D'Eu teria carregado 477 toneladas de algodão e 4.450 t. de açúcar, enquanto que os almocreves e as embarcações teriam carregado respectivamente 44.171 toneladas e 5.032 toneladas de açúcar". (24)

Além das causas já mencionadas em se tratando dos deficits da Conde D'Eu, há que se registrar mais uma vez o proble-

ma do Porto. Na verdade, os parques limites portuários da Paraíba eram um dos motivos a contabilizar para o quadro deficitário em que se movia a Conde D'Eu. Daí a "crença" de que a salvação da ferrovia paraibana estava na construção de um porto de maior calado, como o de Cabedelo. Portanto, a simples construção desse porto não tirou a Companhia da crise. Se é verdade que os deficits diminuíram um pouco, também é verdade que nenhum superavit foi registrado. A tabela nº 3, contendo o balanço anual da Conde D'Eu entre 1885-6 e 1900-1, permite a constatação de alguns dados interessantes a respeito do que acima se afirmou.

TABELA Nº 6 - BALANÇO ANUAL DA CONDE D'EU.

ANOS	RECEITAS	DESPESAS	DEFICITS
1885-6	12.012	29.786	17.774
1886-7	15.690	31.973	16.283
1887-8	25.573	33.934	10.361
1888-9	18.749	30.171	11.422
1889-90	20.057	27.558	7.501
1890-1	23.070	27.991	4.921
1891-2	20.719	26.583	5.864
1892-3	34.243	37.192	2.949
1893-4	-	-	-
1894-5 <sup>+</sup>	352.983 <sup>+</sup>	395.893	42.910
1895-6	376.325	533.369	157.044
1896-7	546.653	606.716	60.063
1897-8	574.874	623.896	49.022
1898-9	652.625	563.490	865
1899-1900	499.092	547.021	47.929
1900-1	691.739	748.716	56.977

FONTE: CAMILO, Josemir. Os Ingleses na Paraíba: The Conde D'Eu Railway. Op. Cit, p. 94

+ A Contabilidade expressa-se, a partir de então, em contos de réis.

Infere-se, da tabela cima, que os deficits da Conde D'Eu realmente foram reduzidos quando a Paraíba passou a contar com o porto de Cabedelo. De um deficit de L. 17.774 em 1885-6, a companhia o reduziu para L. 11.422 quando o porto começou a operar,



em 1888-9, e o reduziu mais ainda nos anos subsequentes. Em 1892-3, por exemplo, esse deficit passou a ser de L. 2.949. Mas esses deficits apenas diminuíram, o que não significa que eles tenham desaparecido. E quando os mesmos passaram a se expressar em contos de réis, a partir de 1894-5, numa única oportunidade receita versus despesas estiveram praticamente empatados, isto em 1898-9. Nos demais anos e até 1900-1, o menor deficit foi de Rs 42.910 em 1894-5.

Movendo-se, pois, num quadro geral deficitário, a Conde D'Eu assim se manteve até o momento de sua encampação pelo Governo Federal em 1901. Esses deficits, ora somando mais, ora menos, mantiveram médias anuais elevadas para a companhia, tornando-a extremamente vulnerável aos "ventos fortes" que sopravam de sua congênere pernambucana, a Great Western Brasil Railway. Ocorre que essa companhia inglesa radicada em Pernambuco, que administrava uma das únicas ferrovias nordestinas que apresentava sinais de prosperidade no início do presente século, tencionava monopolizar uma ampla malha ferroviária ligando os Estados de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, o que foi conseguido mediante processo de encampação e arrendamento das congêneres paraibana, alagoana e norte riograndense, fato ocorrido no início do presente século. Ora, estando diretamente ligada ao porto do Recife, considerado o grande porto de exportação do Nordeste, aliado ao fato de que essa cidade era o maior entreposto comercial dessa região, é fácil imaginar as pretensões da Great Western Brasil Railway no que se refere à implantação das interconexões ferroviárias com os três Estados vizinhos. A intenção dessa companhia era tornar as ferrovias desses três Estados suas meras subsidiárias. E, note-se bem a política de interconexão ferroviária levada a efeito por essa companhia inglesa é anterior à própria encampação pelo Governo Federal, para fins de arrendamento, das ferrovias por ela pretendida. Na Paraíba, por exemplo, a interconexão da Great Western Brasil Railway com a Conde D'Eu Railway se efetuou antes mesmo que esta última fosse encampada pelo Governo Federal e arrendada à G.W.B.R. (25). O que a encampação e o arrendamento fizeram foi faci-

litar as coisas para esse truste inglês, uma vez que desde 1882 que o mesmo vinha demonstrando interesse em estender seus trilhos à Paraíba. (26)

No que concerne ao processo de encampação, ocorrido em 1901, esse processo foi decorrente, em primeiro lugar, do quadro deficitário que vitimava inúmeras ferrovias nordestinas. Com e feito, essas ferrovias sobreviveram às duras penas, só não indo a falência porque o regime de garantia de juros as sustentavam e as mantinham operando com a certeza de lucratividade para os acionistas ingleses. No caso da Conde D'Eu, por exemplo, o deficit não constituía um problema maior para a companhia. Protegida pelo regime de garantia de juros, que,

"Por si só, rendia anualmente L.51.406 , qualquer perda interna (...) era facilmente coberta. Segundo dados colhidos, na primeira década republicana [antes da encampação], a média de receita líquida da empresa foi de aproximadamente L.23.000 (27)

De modo que a Conde D'Eu e todas as outras ferrovias nordestinas sobreviveram em função da subvenção governamental, fato ocorrido desde o momento em que foram construídas pelo Governo Imperial até sua encampação pelo Presidente Campos Sales em 1901. Ademar Benévolo explicita:

"Das estradas nordestinas foi a Great Western que apresentou os melhores resultados relativamente ao capital garantido. Esta empresa, obedecendo à Lei de Garantia de Juros de 1873, e inaugurada em outubro de 1881, foi a única estrada nordestina não resgatada pelo Governo de Campos Sales. As outras - Recife ao São Francis

co, Natal a Nova Cruz, Conde D'Eu e Central de Alagoas - foram desapropriadas e arrendadas à Great Western, bem como as linhas oficiais Central de Pernambuco, Sul de Pernambuco, e Paulo Afonso, tudo isto ocorrendo entre 1901 e 1904 e somando 1.200 Km". (28)

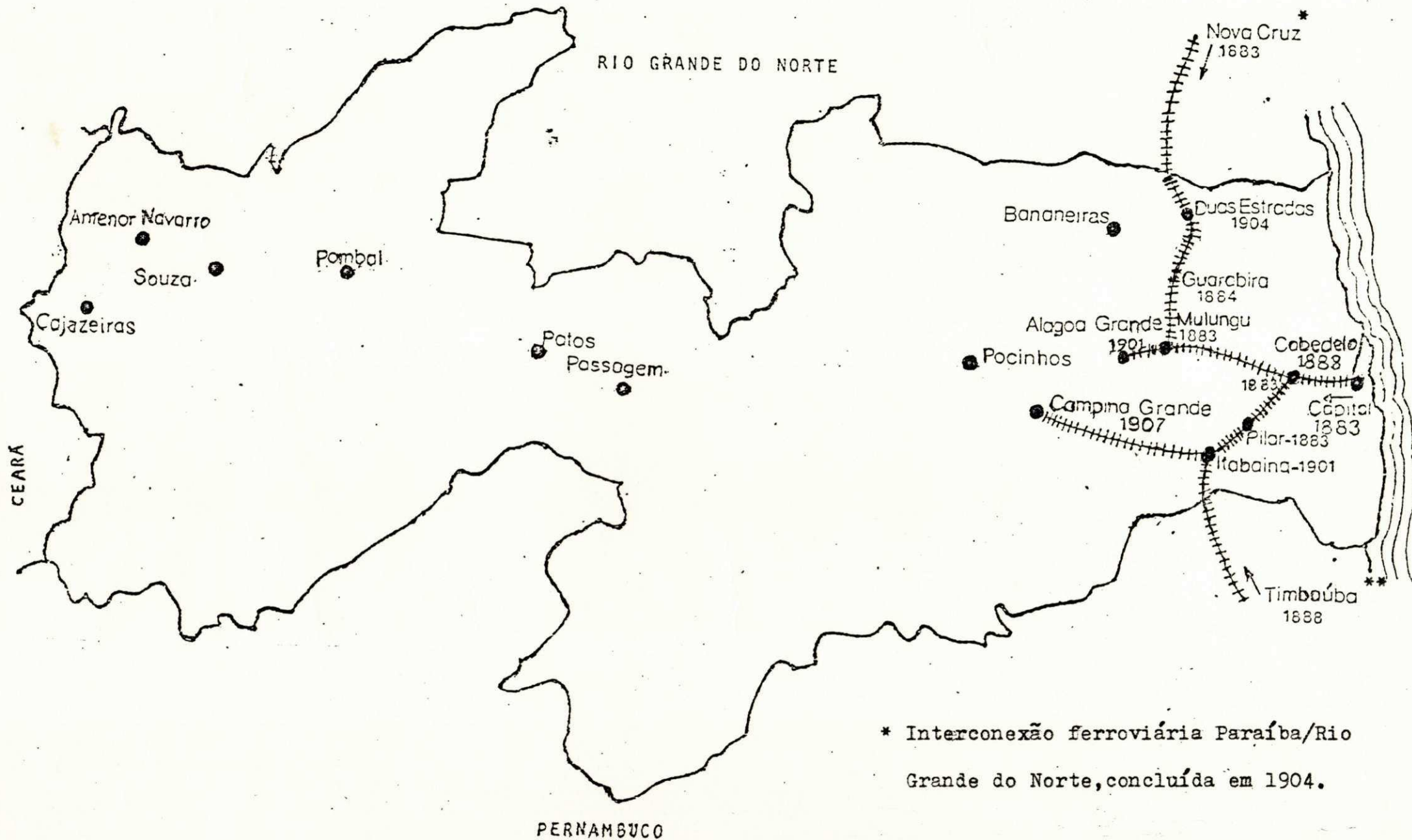
Podemos observar, pelo exposto, que o Governo resgatou essas ferrovias mas não quiz ficar com a responsabilidade de administrá-las. E pela forma rápida como foram resgatadas e imediatamente arrendadas à Great Western, percebe-se que o Governo responsável por esse resgate queria mesmo era desvencilhar-se delas o quanto antes. Até porque, o Ministro da Fazenda que influenciou o contrato de arrendamento das ferrovias encampadas, Joaquim Martinho, era reconhecidamente um apolegeta da iniciativa privada, o que facilitou a execução dessas medidas. Com isto, o Governo objetivava evitar a sangria da garantia de juros de 7% dada a essas ferrovias, que nunca haviam reembolsado o Estado. (29)

Outro elemento a contabilizar a favor desse processo de encampação das estradas de ferro deficitárias do Nordeste, a través de resgate levado a efeito pelo Governo Federal, foi a questão do câmbio baixo. Ocorre que o juro garantido pelo governo incidia sobre montantes empessos em libras esterlinas. Por isso mesmo, sempre que o câmbio baixava (isto é, sempre que a moeda brasileira desvalorizava-se), aumentavam as cifras correspondentes ao pagamento do juro referido, o que constituía uma frequente sangria para o cambalido Tesouro Nacional. Ora, como o câmbio tende a se manter baixo e as ferrovias citadas não apresentavam nenhum sinal de recuperação, o governo não tem outra saída senão encampá-las mediante resgate. Mas se esse resgate visava dar um basta na sangria que a política de garantia de juros representava para o Tesouro Nacional, ele próprio constituiu uma sangria. Isto porque tais ferrovias foram resgatadas num período de câmbio extremamente baixo, fazendo com que o valor do resgate em mil réis correspondesse a uma quantia permanentemente majorada, não obstante o capital li-

bra permanecesse o mesmo. (30)

No momento mesmo em que ocorre o arrendamento de to das as ferrovias tornadas federais, conforme relação já exposta, o correm também as interconexões ferroviárias entre Pernambuco e Pa raíba e entre esta e o Rio Grande do Norte. Concluídas essas in terconexões ferroviárias, fato ocorrido em 1904, a Great Western ainda tem a preocupação de ampliá-las em certos pontos essenciais. É o caso, por exemplo, do ramal Itabaiana - Campina Grande, único viável para aproximar a ferrovia inglesa do Sertão paraibano ( V. Mapa nº 2). Se as duas interconexões ferroviárias, consolidadas sob os auspícios do truste inglês radicado em Pernambuco, deixa ram alguns setores econômicos paraibanos inconformados, o prolonga mento de um ramal entre Itabaiana e Campina Grande os deixam mais incor formados ainda. Esses setores econômicos eram comp postos em sua maioria pela burguesia comercial da Capital do Estado. Vem à tona, mais uma vez, a questão da "estadualização" do comércio para ibano. Se as interconexões ferroviárias citadas haviam frustado, em parte, as intenções dos setores econômicos que apostaram nessa "es tadualização" comercial, a ligação ferroviária Itabaiana-Campina Grande poderia frustá-los mais ainda, porquanto havia o temor que esse prolongamento tornasse Campina Grande uma espécie de posto a vançado do Recife, deixando a Capital paraibana à margem do maior "corredor comercial" do Estado, isto é, o "corredor comercial" li gando o Sertão da Paraíba à Capital Pernambucana.

A ampliação da malha ferroviária na Paraíba, com o prolongamento do trecho Itabaiana-Campina Grande, torna-se uma ques tão bastante controvertida. Ocorre que a burguesia comercial da Capital paraibana, temerosa de que o prolongamento a partir de Ita baiana a prejudicasse economicamente, fecha questão em torno de Alagoa Grande. É que essa malha ferroviária havia formado, nes sas duas cidades, duas pontas de trilho, sendo que sua ampliação teria que partir de um desses pontos terminais, sobretudo porque



\* Interconexão ferroviária Paraíba/Rio Grande do Norte, concluída em 1904.

\*\* Interconexão ferroviária Pernambuco/Paraíba, concluída em 1901.

o traçado ferroviário que mais interessava nesse momento era perseguir o semi-árido na direção do oeste paraibano, indo até ele ou dele se aproximando, estando obrigado a atingir, em qualquer dos casos, a cidade de Campina Grande. É aí que começa a controvérsia. De onde os trilhos deveriam partir para atingir Campina Grande? A escolha deveria cair sobre qual dos dois terminais? Nesse momento,

"Entraram em jogo os interesses de grupos de classes, de lugares. O comércio da Capital, temendo a concorrência do Recife, fechou a questão em favor do avanço por Alagoa Grande, sem levar em conta as despesas, a natureza do terreno, a exigência das obras de arte".<sup>(31)</sup>

Na verdade, a rejeição ao prolongamento, a partir de Itabaiana, tinha uma razão de ser: o temor de que esse prolongamento pudesse deixar a Capital paraibana totalmente em desvantagem no que se refere a uma possível captura da economia sertaneja. Com efeito, vincular Itabaiana a Campina Grande, com certeza, levaria ao incremento de um importante "corredor comercial" entre o Sertão paraibano e a grande praça pernambucana, deixando a Capital da Paraíba à margem desse processo.

Enquanto se arrastava a controvérsia, avultavam vozes inflamadas, na Câmara Municipal e na Imprensa, defendendo o benefício ferroviário para Campina Grande, não interessando de onde o mesmo partiria, desde que não tardasse a chegar à cidade. Mas se para uns o importante era a chegada do trem, não importando se a ligação seria com o Recife, através de Itabaiana, ou com a Capital paraibana, através de Alagoa Grande, para outros só interessava uma ligação direta com a praça de comércio do vizinho Estado de Pernambuco. Lá os negócios eram mais promissores, com preços melhores, com carga de retorno garantida, constituindo um verdadeiro atrativo para as áreas interioranas do Estado. No caso do interior

de além-Borborema, há muito fora criada uma rota entre essa faixa interiorana e Pernambuco, na qual Campina Grande, assumindo a função de entreposto intermediário, tornara-se uma espécie de posto avançado do Recife, interceptando as mercadorias do Sertão que o demandavam. De modo que, os que fecharam questão, em torno do ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande, visavam incrementar ainda uma rota que se configurara antes mesmo da chegada do trem.

Sem cair numa História de cunho personalista\*, biográfica, detalhista, que são atribuições de uma História positivista, é importante chamar a atenção para o fato de que o prolongamento da estrada de ferro a partir de Itabaiana teve uma destacada posição na figura de Cristiano Lauritzen, chefe político de Campina Grande e comerciante abastado, defensor intransigente dos interesses da classe a qual pertencia e de sua reivindicação em torno dessa estrada de ferro.

É impossível negar que inúmeros trechos ferroviários por mais interesses econômicos que estivessem em jogo, foram construídos mediante o recurso do prestígio político, de alianças políticas, que levavam as lideranças locais, a nível municipal e/ou estadual, a exigirem das autoridades, que estivessem acima deles, na esfera federal, o comprometimento com o transporte ferroviário, recebendo em troca o favor do voto arrebanhado às populações. De maneira que foi como chefe político local que Cristiano Lauritzen viajou à Capital da República por duas vezes: uma, no Governo Provisório de Deodoro da Fonseca; outra, na Gestão de Rodrigues Alves. Nas duas oportunidades, o mencionado chefe político local se valeu do prestígio de chefe políticos estaduais com acesso à

---

\* Hoje a Nova História personalisa, através do estudo biográfico, mas o faz de uma forma bem distinta em relação ao velho positivismo histórico. Enquanto a Nova História, ao tomar o indivíduo como sujeito da história, procura contextualizá-lo, o Positivismo apenas o descreve apologeticamente.

Presidência da República. Foi com essa prática, pois, que se conseguiu o transporte ferroviário para Campina, ao que podemos acrescentar as pressões da Great Western sobre o Governo brasileiro.

É sabido que a construção dessa ou daquela ferrovia dependia, não raro, de motivações políticas. Nem sempre as ferrovias seguiam o melhor traçado ou tiravam proveito das áreas mais promissoras economicamente. É que o jogo político, próprio das influências regionais, levava a que uma ou outra localidade conseguisse o transporte ferroviário, quando, na verdade, outras localidades é que estariam em condições para recebê-lo. Portanto, se houve uma certa lógica no implante de inúmeras ferrovias brasileiras, que tendiam, no âmbito da economia agroexportadora, à formação de "corredores comerciais" entre certas áreas produtivas e a região do porto, houve casos que fugiram a essa lógica. Com efeito, houve casos em que a estrada de ferro foi conseguida tão-somente em função do jogo político, não se justificando do ponto de vista econômico, como, por exemplo, a Estrada de Ferro Paulo Afonso. Campina Grande, ao contrário, se valeu dos dois condicionamentos referidos. Se era invejável sua posição econômica, ela por si só não garantia a vinda da ferrovia. Até porque, não existe um inexorável movimento de expansão do capital, separado das demais instâncias da esfera social, bastando ver a instância política. Assim sendo, a estrada de ferro para chegar a Campina Grande dependeu, também, de ingerências políticas e ingerências políticas de caráter tradicional. Sim, de caráter tradicional porque sem o prestígio pessoal de Cristiano Lauritzen, chefe político local perfeitamente em sintonia com grandes lideranças políticas estaduais, como Venâncio Neiva e Eptácio Pessoa, provavelmente a estrada de ferro não teria singrado Campina Grande.

Já na sua primeira viagem à Capital da República, em 1890, no Governo Provisório de Deodoro da Fonseca, Cristiano Lauritzen obteve autorização para o prolongamento da ferrovia inglesa até Campina Grande. Todavia, esse Governo renunciou em 1891 e, com isto, esse prolongamento não é levado a efeito. (32) Entretanto na sua segunda viagem à Capital da República, em 1903, já no Go



verno de Rodrigues Alves, marcou o segundo ponto e desta feita foi para valer: conseguiu junto ao Executivo Federal a aprovação do projeto de construção do ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande, a despeito de existirem grupos econômicos na Paraíba que exigiam um ramal a partir de Alagoa Grande. Dessa forma, Cristiano Lauritzen marcou ponto a seu favor e aos que por ele se faziam representar, os comerciantes locais, especialmente os que se vinculavam ao setor algodoeiro.

Nos constantes arrazoados que esse chefe político apresentava em defesa da estrada de ferro para Campina Grande, eram fortes os argumentos. Em carta publicada na imprensa paraibana, em 1904, eis alguns desses argumentos:

"É tal a diferença que, sendo orçado o quilômetro no traçado de Alagoa Grande em sessenta contos, calcula-se o de Itabaiana em trinta, empregando-se por consequência o mesmo capital.

Se o traçado de Alagoa Grande atravessa os Brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, por sua vez o de Itabaiana atravessa os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes; se no de Itabaiana se tem de construir uma ponte sobre o Rio Paraíba, no de Alagoa Grande se tem de construir um túnel ou um viaduto, com a grande desvantagem para o tráfego de ser o declive em toda a distância de 2%. (33)

Num outro arrazoado, desta feita um memorial enviado ao Presidente Rodrigues Alves, o Cel. Cristiano Lauritzen mais uma vez saiu em defesa do ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande. Após reconhecer que esse prolongamento estava sendo hostilizado pela corporação comercial da capital paraibana, o referá

do memorial apresenta a seguinte argumentação:

"Essa cidade edificada no Planalto da Borborema, na convergência das três grandes estradas centrais dos sertões do Piauí, Rio Grande do Norte e Paraíba; pela sua posição geográfica, excepcionalmente vantajosa, está de há muitos anos indicada para ser o ponto terminal de uma via férrea central na Paraíba do Norte, não só porque já é um entreposto natural para a permuta de mercadorias, gados e outros produtos, como, principalmente, por ser o ponto que se pode denominar estratégico para o abastecimento dos sertões do norte nas calamitosas secas, que ali são periódicas." (34)

Autorizado o prolongamento da estrada de ferro até Campina Grande, os trabalhos de construção são iniciados em 1904 e, em 1907, a cidade recebe o primeiro trem (V. fotografia nº 1). Inaugurado este, entrou a cidade em crescimento acelerado, seja em número de edificações ou de população, seja no que se refere às suas atividades comerciais, com destaque para a economia algodoeira. De mais a mais, a estrada de ferro em Campina Grande culminou no que estava previsto: ela vinculou todo o sertão de além-Borborema ao Recife, canalizando mais da metade das forças econômicas do Estado para essa praça pernambucana. Essa situação, deveras desvantajosa, para a burguesia comercial da capital paraibana, leva-a a reagir e a defender, mais uma vez, a "estadualização" do comércio paraibano. Não tendo conseguido deter as forças econômicas e suas representações políticas que haviam insistido na construção do ramal ferroviário Itabaiana-Campina Grande, aquela fração da burguesia comercial paraibana passa a defender, junto à Assembléia Legislativa Estadual, tributos especiais para a praça campinense, isto é, tributos mais elevados que em qualquer outra cidade do Estado. O refe



FOTOGRAFIA Nº 1 - INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO EM CAMPINA GRANDE, EM 02 DE OUTUBRO DE 1907.

Obs.: Percebe-se, nessa fotografia, que a população campinense acorreu em massa à estação ferroviária recém construída, aglomerando-se aí na expectativa da chegada do primeiro trem.

rido pleito é aceito e, em 1917, como parte da tentativa de "estadualização" do comércio paraibano, o Governo Camilo de Holanda instituiu uma tabela especial de "Indústria e Profissão" para Campina Grande. Com essa tabela, a cidade

"Foi tributada sob bases muito mais elevadas do que as demais cidades paraibanas. Essa resolução orientada pelo Presidente\* Camilo, com fins propositados, levou o comércio campinense, por unanimidade(...), a protestar energicamente, embora sem resultado prático." (35)

Entender o porquê dessa discricionária medida tributária é simples. Taxando o comércio campinense com alíquotas acima das que eram cobradas no restante do Estado, o Governo paraibano visava a "estadualização" de seu comércio, considerando um "desvio" o "corredor comercial" existente entre o interior de além-Borborema e o Recife, através de Campina Grande. Acontece que esse "desvio", conforme as considerações acima, era encarado por muitos como contrabando. Isto explica o porquê da existência, em relação ao interior do Estado, de um tributo de "exportação por terra", também chamado de "tributo de barreira". Era com esse expediente que os governos estaduais tentavam evitar que a economia paraibana estreitasse vínculos com outras praças fora da Paraíba. (36)

Por todas essas razões, os críticos da influência pernambucana na Paraíba defendiam, no começo do século XX, o prolongamento da estrada de ferro até os centros algodoeiros de além-Borborema, mas esse prolongamento não se efetuariam a partir de Campina Grande. Uma vez que os trilhos haviam chegado a esta cidade, a luta em prol da "estadualização" do comércio paraiba-

---

\* Até 1930, como é sabido, os governos estaduais eram chamados de Presidentes.

no orienta-se, agora, no sentido de deixá-la isolada, o que seria conseguido através de uma estrada de ferro central que, partindo de Alagoa Grande, percorresse as cidades de Areia, Remígio, Esperança, Pocinhos, Soledade, Santa Luzia e Patos, daí seguindo até o Baixo Piranhas, na região de Souza e Cajazeiras, para conectar-se à Rede Viação Cearense. (37) Vemos, portanto, que essa proposta de uma estrada de ferro central até o Sertão paraibano, de liberadamente excluía Campina Grande, com a finalidade de isolar sua ponta de trilho para, dessa forma, eliminar o efeito polarizador que ela vinha exercendo na captura da economia sertaneja.

Creditada como a "redenção" da economia paraibana, pois levaria os produtores do interior a fazerem comércio direto com a capital de seu Estado, a proposta acima mencionada foi encaminhada ao Executivo Federal na gestão do então paraibano Epitácio Pessoa, que a acatou e de imediato autorizou sua execução. Mas não demorou muito para que a obra se revelasse uma incongruência, sendo inclusive abandonada após mais de 100 quilômetros de terra revolvida e que se destinava à preparação para o recebimento de trilhos. Constituído um erro típico de traçado, até porque sua execução fora iniciada contra o parecer dos técnicos, essa obra envolveu gastos desnecessários, tornando-se, por isso mesmo, um exemplo claro de uma estrada de ferro conseguida à base de influências políticas. Com a suspensão da obra e sua inevitável condenação ao abandono, os defensores da "estadualização" do comércio paraibano mais uma vez tiveram suas intenções frustradas. O projetado prolongamento ferroviário não foi possível: a ferrovia tornara-se ponta de trilho em Campina Grande e assim iria permanecer por mais algumas décadas.

Na verdade, as inúmeras tentativas no sentido de se "provincializar/estadualizar" o comércio da Paraíba eram decorrentes do fato de que seus defensores não compreendiam a natureza do monopólio exercido pelo Recife sobre a economia paraibana. Eles não compreendiam, por exemplo, que esse monopólio resultava da própria organização do espaço regional nordestino. Formara-se, no con

texto da divisão regional do trabalho, todo um encadeamento de relações econômicas entre as partes diferenciadas que a integravam. Tanto isso é verdade que, se um setor subordinava outro, se uma localidade subordinava outra, isto era decorrente de uma certa relação histórico-estrutural, podendo ser constatada pelo fato de que o atraso de uma região revelava-se uma conditio sine qua non ao desenvolvimento de outra. Assim, o monopólio exercido pela capital pernambucana no espaço regional tem a ver com uma certa forma que o capitalismo brasileiro, numa das etapas de seu processo evolutivo, encontra para reproduzir-se e para reproduzir o capital. Essa etapa corresponde exatamente à economia agroexportadora. Nela, como vimos, inúmeras áreas produtivas são ligadas a um grande porto de exportação e a uma grande praça de comércio que lhe dá sustentação através de vários "corredores comerciais", fazendo com que a organização do espaço regional seja definido e redefinido em função dos inúmeros interesses econômicos que convergem para a região portuária. De modo que, por força dessa convergência, a região portuária torna-se a mais beneficiada em todo o contexto da economia agroexportadora, havendo aí o que poderia ser chamado, do ponto de vista da reprodução do capital, de efeito-concentração, explican-do-se assim o monopólio de um entreposto como o Recife.

N O T A S

1. CF. CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. João Pessoa, Departamento de Publicidade, 1947, p. 11.
2. CF. ARAÚJO, Martha Lúcia Ribeiro. Campina Grande: Poder Local e Mudança Nacional (1945-1964). Campina Grande, UFPB, Dissertação de Mestrado, mimeo., 1985, pp. 43 a 45.
3. Id. Ibid, p. 45.
4. CF. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., p. 12.
5. LIMA, Rômulo de Araújo. A Burguesia Comercial em Campina Grande. In GRÃO - Revista de Ciências do Centro de Humanidades da UFPB - Câmpus II, Ano I, nº 3, julho/Agosto, 1985, p. 82
6. CF. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., p. 39.
7. CF. VIANNA, Marly de Almeida Gomes. A Estrutura de Distribuição de Terras no Município de Campina Grande: 1840-1905. Campina Grande, UFPB, Dissertação de Mestrado, mimeo., 1985, pp.83-84.
8. CF. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., pp. 23 e 28.
9. ALMEIDA, Elpídio de. História de Campina Grande. 2ª edição, João Pessoa, Editora Universitária/UFPB, 1979, p. 106.
10. Ofício dos Vereadores de Campina Grande ao Presidente da Província de Pernambuco, 11 de Janeiro de 1888. Apud. Id. Ibid. pp. 110-111.
11. JOFFILY, Irineu. Notas Sobre a Paraíba (Livro II). Brasília, Thesaurus Editora, 1977, p. 387.
12. MELO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário e o Império. Op.Cit., p. 221.
13. Relatório do Presidente Ambrósio Leitão da Cunha, em 20-3-1860. Apud. Joffily, José. Op. Cit., pp. 30-31.
14. CF. MELO, Josemir Camilo de. A República e a Mania Ferroviária In. Repensando a República - Revista do Arquivo Público de Pernambuco. Recife, v. 39, nº 42, novembro, 1989, p. 69.
15. Boletim da Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, Fascículo 2º, Recife, 1882, pp. 22-9. Apud. MELO, Evaldo Cabral de. Op., Cit., p. 229.

16. CAMILO, Josemir. Ingleses na Paraíba: The Conde D'Eu Railway. Grão, Revista de Ciências Sociais do Centro de Humanidades da UFPB - Campus II, Campina Grande, Ano I, nº 4, set/out. de 1985, p. 93.
17. Id. Ibid., pp. 86-87.
18. CF. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., p. 236.
19. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Ascensão e Queda da Economia Algodoeira em Campina Grande (1907-1940) - Um Estudo de Caso. Dissertação de Mestrado em Engenharia da Produção, João Pessoa, mimeo., 1980, p. 31.
20. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., p. 35.
21. CF. ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus Problemas. 3ª edição, João Pessoa, Secretaria da Educação e Cultura, 1980, pp. 346-349.
22. CAMILO, Josemir. Ingleses na Paraíba: The Conde D'Eu Railway. Op. Cit., p. 86.
23. CF. Id. Ibid., p. 87.
24. Id. Ibid.
25. CF. Id. Ibid., p. 91.
26. CF. MELO, Josemir Camilo de. A República e a Mania Ferroviária. Op. Cit., p. 67.
27. CAMILO, Josemir. Ingleses na Paraíba. Op. Cit., p. 16.
28. BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Recife, Folhas da Manhã, 1953. p. 481.
29. CF. MELO, Josemir Camilo de. A República e a Mania Ferroviária. Op. Cit., p. 69.
30. CF. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., p. 168.
31. ALMEIDA, Elpídio de. Op. Cit., p. 341.



32. CF. Id. Ibid., p. 341.
33. Carta de Cristiano Lauritzen Publicada na Gazeta da Paraíba , em Julho de 1904. Apud. ALMEIDA, Elpídio de. Id. Ibid. p. 345.
34. Memorial de Cristiano Lauritzen ao Presidente Rodrigues Alves, datado de 1903. Apud. ALMEIDA, Elpídio de. Id. Ibid., pp. 346-347.
35. CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., p. 212.
36. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., p. 45.
37. CF. ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus Problemas. 3ª edição, João Pessoa, Secretaria de Educação e Cultura - PB, 1980, p. 354.

CAPÍTULO III: ESTRADA DE FERRO E EXPANSÃO DA ECONOMIA ALGODOEIRA  
EM CAMPINA GRANDE.

1. Vantagens da Ponta de Trilho.

"A cidade foi crescendo,  
E aos poucos foi perdendo  
A vida provincial.  
Pois na sua evolução  
Predominou o algodão  
Num mundo comercial  
  
Muitos ranchos hospedavam  
Os tropeiros que chegavam  
com os comboios do Sertão.  
No lombo dos animais  
Vinham cargas colossais  
do precioso algodão  
  
Mas de volta, esse tropeiro  
Deixava aqui o dinheiro  
do algodão que vendia  
Da cidade pequenina,  
Tornou-se empório, Campina,  
Perdendo um pouco a poesia".

Versos de Antônio Pereira de Moraes (contidos  
na Brochura Di Versus - Ao Sabor da Rima. Campina Grande, Epgraf, s/d.).

Até por volta de 1907, antes de o trem chegar a Campina Grande, o comércio local era abastecido por duas vias: do Litoral, inúmeras mercadorias chegavam pela Great Western em Timbaúba ou Itabaiana e eram trazidas pelos almocreves para a

praça campinense; do Sertão, cotidianamente, chegavam comboios de algodão, couros e queijos, além das tradicionais boiadas. Esses produtos, após comercializados na praça local, eram repassados no sentido inverso, ou seja, os produtos oriundos do Sertão eram repassados pelos comerciantes campinenses para o Litoral através da estrada de ferro em Itabaiana ou Timbaúba; os produtos oriundos do Litoral eram repassados por esses mesmos comerciantes para o Sertão, através dos próprios almocreves. Portanto, entre o final do século XIX e começo do presente século, Campina Grande já assumira a função de praça de comércio intermediária entre o Litoral e o Sertão. Mas é com a chegada da estrada de ferro, em 1907, que essa função realmente se intensifica. A partir desse momento já não se faz necessário deslocar levadas e mais levadas de animais de carga para conectar Campina Grande com a estrada de ferro em Itabaiana ou Timbaúba. Agora as mercadorias oriundas do Litoral chegavam diretamente pela ferrovia, e as produzidas no Sertão, no próprio município ou áreas adjacentes, também eram aí embarcadas diretamente. Com isto, o comércio de Campina Grande ganha novo impulso e a função de praça intermediária por ela exercida se incrementa cada vez mais.<sup>(1)</sup> Aí chegando, na data referida, Campina Grande transformou-se num grande centro de irradiação para todo o Sertão Paraibano, servindo de elo de ligação entre este último e a praça pernambucana. Mas se a cidade tornou-se palco de um intenso movimento comercial, passando a exercer forte influência no espaço econômico regional, especialmente no setor algodoeiro, isto se deveu ao fato de que ela tornou-se ponta de trilho durante meio século. De 1907 a 1957, nenhum palmo de trilho foi aberto ao tráfego na direção do oeste paraibano, pelo menos não sentido do que se convencionou chamar de estrada geral da Paraíba, isto é, a estrada carroçável ou de rodagem que seguia na direção leste-oeste, indo da Capital do Estado até Souza e Cajazeiras, passando por Campina Grande, Patos e Pombal.

Uma referência à penetração da estrada de ferro no interior da Paraíba explica porque ela estaria fadada a ter seu

ponto terminal em Campina Grande. Trata-se da constatação, feita por volta de 1910, de que a continuação da estrada de ferro a partir desta última cidade, em direção ao Sertão, seria impraticável por dois motivos: primeiro, pelo alto custo da construção; segundo, pela falta d'água durante todo o trajeto, seja no momento mesmo de tal construção, ou depois para manter o tráfego. Todavia, haveria uma alternativa, que seria a continuação da referida estrada de ferro através de Taperoá até a Serra de Teixeira. Alega-se, a respeito dessa alternativa, que por se tratar de um prolongamento a uma altitude de 510 metros em Campina Grande, haja vista que Taperoá seria alcançada a 100 Km, a uma altitude de 500 metros e Teixeira a 160 Km a uma altitude de 600 metros, esse prolongamento em um mesmo nível de altitude reduziria os gastos. Por outro lado, falta d'água também não haveria, bastando ver a existência de represas nos diversos riachos da serra. O único problema seria o do potencial econômico da região, pois os 6.000 ou 8.000 fardos de algodão, produzidos em cada uma dos dois municípios, não justificariam a continuação da citada via férrea.<sup>(2)</sup> Mesmo que consideremos insuficientes os argumentos acima parafraseados, haja vista que não ser verídica a mencionada falta d'água e, menos ainda, que uma ferrovia deixasse de ser construída simplesmente por envolver custo elevado, a verdade é que Campina Grande tornou-se ponta de trilho durante várias décadas. Acontece que o desinteresse pelo prolongamento dos trilhos a partir do mencionado ponto terminal tem a ver com a incerteza quanto aos lucros. Sim, porque nenhuma ferrovia deixou de ser construída em função do custo de construção. Agora, certamente nenhuma ferrovia veio à tona sem que tivesse se criado toda uma expectativa da garantia de lucros. Nossa opinião é que manter Campina Grande na condição de ponta de trilho constituía, para a Great Western Brasil Railway, uma situação de veras vantajosa, para não dizer mais lucrativa, bem mais que investir em centenas de quilômetros pelo Sertão afora. Com efeito, era bem mais seguro apostar que a estrada de ferro em Campina Grande teria um efeito polarizador, transformando a cidade em praça

convergente para as mercadorias do Sertão, em especial para o algodão aí produzido. Até porque, afóra uma possível concorrência advinda de uma projetada ferrovia\* entre Mossoró, no Rio Grande do Norte, e Cajazeiras, no extremo oeste da Paraíba, nenhuma outra "ameaça" pairava sobre o efeito polarizador da ponta de trilho em Campina Grande.

Entretanto, a posição de que essa cidade assume como grande entreposto comercial, em particular no setor algodoeiro, não se deve ao simples fato de ter se tornado ponta de trilho e sim às excepcionais condições dessa ponta de trilho. Se ela prosperou nessa cidade e, por sua vez, contribuiu para sua prosperidade econômica, isto se deve a dois fatores de fato excepcionais. De um lado, a privilegiada posição dessa ponta de trilho, já que ficava no mais movimentado entroncamento das principais estradas da Paraíba e dos Estados limítrofes; de outro, sua ligação direta com o maior porto de exportação do Nordeste, o porto do Recife. Foram essas condições *sui generis* que levaram Campina Grande a transformar-se no empório do Sertão, constituindo o principal ponto de apoio do "corredor comercial" que se estabeleceu entre aquele e a capital pernambucana. Com isto, os anos se passaram e Campina Grande continuou sediando a ponta de trilho.

Na verdade, dos inúmeros exemplos acerca do papel desempenhado pela ponta de trilho, especialmente quando estabelecida com base em certas condições, Campina Grande constitui um exemplo *sui generis*. Se existiram outras pontas de trilho importantes, como Arcoverde em Pernambuco, de 1912 a 1930, Alagoinhas na Bahia, de 1863 a 1880, Teófilo Otoni em Minas Gerais, de 1898 a 1918, dentre outras, nenhuma se equiparou a Campina Grande.<sup>(3)</sup> Acontece que aqui a ponta de trilho tinha uma particularidade toda especial,

---

\* Essa ferrovia só foi construída no início da década de 1940.

a de poder prestar serviços a uma vasta áreas sertaneja da Paraíba e dos Estados limítrofes. Só na Paraíba essa área correspondia a mais da metade do Estado. Portanto, a ponta de trilho, de que estamos falando, tirou proveito da própria exiguidade da malha ferroviária paraibana, atingindo também algumas áreas dos Estados vizinhos. Ademar Benévolo, no seu Introdução à História Ferroviária do Brasil, dá a entender que os sertanejos "pagaram caro" pelo progresso de Campina Grande. Ele afirma:

"Durante meio século o seu algodão [referência aos sertanejos] foi vendido mais barato do que valia, porque os trilhos estavam longe; durante cinquenta anos eles compraram muito caro a roupa, os remédios, os gêneros do litoral - porque os trilhos estavam longe. Essa política pneumática de dupla exaustão [vender barato as mercadorias lá produzidas e comprar caro as de fora?] em organismos tão prejudicados pela aridês do clima, em gente tão pobre e miserável - que diminuiu a vida média de duas gerações de sertanejos - É facilmente esquecida por ter feito surgir uma cidade moderna, alegre como moça bonita, absolutamente inconsciente do verdadeiro significado do seu progresso: a desgraça alheia."<sup>(4)</sup>

Contra os que designam pontos avançados como Campina Grande de "bocas do Sertão", Ademar Benévolo é da opinião que esses pontos avançados são muito mais "bocas para engolir o Sertão". Ele esquece, porém, que a divisão do trabalho existente na Paraíba é antes um problema referente às classes sociais. Se Campina Grande tira proveito de "meio século de paralização do transporte ferroviário" na região, estabelecendo-se como seu maior en

treposto comercial, isto não significa que possamos contabilizar progresso de um lado e miséria do outro. Não se trata, pois, de constatar a dualidade presente na citação acima: de um lado, a cidade "moderna", detentora de enorme progresso; de outro, o Sertão "miséravel", vítima da desgreça. Ocorre que a divisão regional do trabalho entre as cidades é bem mais complexa que o mero dualismo presente em certas análises. Basta que abordemos essa divisão regional de um ponto de vista de classe.

Quando analisada de um ponto de vista de classe, percebemos que riqueza e pobreza são partes intrínsecas de um mesmo processo. De maneira que uma relação tipo empório comercial em nenhum momento esconde suas próprias contradições. Se Campina Grande exerceu forte influência econômica sobre as áreas sertanejas da Paraíba e sobre algumas áreas de outros Estados, isto não significa que essa influência tenha sido o resultado de uma ação coletiva e homogênea de toda a população campinense. Essa influência refletiu interesses de classes e, em particular, de seus setores sociais dominantes. No caso do algodão, por exemplo, quem mais tirava proveito da produção sertaneja que chegava a Campina Grande eram os ricos comerciantes recebedores e/ou exportadores/beneficiadores radicados na cidade. Em nenhum momento a riqueza fornecida por esse produto foi revertida para os milhares de trabalhadores que se vinculavam ao setor. Fosse o trabalhador um operador das máquinas de beneficiamento, fosse um simples cabeceiro ("chapeado") dos armazens, sua condição de vida não era das mais promissoras: ganhava pouco e habitava um casebre de pau-a-pique na periferia da "cidade moderna". Portanto, se a miséria era um fenômeno que não faltava na cidade, que crescia e se "modernizava" após a chegada do trem, miséria crescente a se espalhar pelos subúrbios, isto prova que a influência econômica exercida por Campina Grande não era tão benéfica assim para algumas camadas de sua população.

Quanto às áreas sertanejas, se nelas existia miséria, também havia os abastados, os que viviam da exploração alheia

É o caso, por exemplo, dos fazendeiros que plantavam algodão com base na relação de "morada", com base na simples "meação" ou através do braço alugado. Não menos abastados no Sertão eram os comerciantes beneficiadores de algodão, que se instalavam com suas boladeiras a vapor e passavam a comprar o produto de localidades inteiras. Logo, nessa região a riqueza proveniente desse produto não era "benfazeja" para milhares de pequenos trabalhadores rurais que o cultivavam em terras alheias ou simplesmente vendiam sua força de trabalho mediante o pagamento de uma diária, como também não era "benfazeja" para um sem-número de trabalhadores responsáveis pelo setor de descaroçamento e prensagem do mencionado produto.\*

Voltando à problemática da ponta de trilho em Campina Grande, são inúmeros os exemplos que comprovam sua importância econômica, seja em relação ao incremento do comércio local, seja em relação ao próprio complexo ferroviário paraibano. Construída numa época em que, num raio de centenas de quilômetros, os únicos transportes de cargas disponíveis eram os carros de boi e as tropas de burros, que transitavam através de caminhos estreitos, pedregosos e descuidados, tornando, por isso mesmo, as viagens prolongadas e os preços dos fretes bastantes elevados, a ponta de trilho em Campina Grande constituiu uma novidade, causando um verdadeiro impacto na economia da região. Até porque, além de maior rapidez e eficiência, o transporte ferroviário cobrava, aí por volta de 1908, 72 réis a tonelada por quilômetro contra 500 réis cobrados pelo transporte de tração animal.<sup>(5)</sup> Neste sentido, nossa opinião é que carece de fundamento a tese de que a estrada de ferro não foi a grande responsável pelo desenvolvimento econômico de Campina Grande. O argumento de que esse desenvolvimento deva ser creditado à sua função comercial conjugada à estrutura de produção do agreste, bastante diversificada, e à sua posição geográfica,<sup>(6)</sup> nos parece

\* As relações de trabalho na economia algodoeira, tanto em Campina Grande quanto no Sertão, a posteriori receberão tratamento específico neste trabalho.



insuficiente. Tanto isso é verdade que, antes da chegada do trem, mesmo que ela comportasse os elementos acima mencionados e houvesse se transformado num polo mercantil importante, Campina Grande não assumira ainda a condição de grande empório do Sertão. Essa condição, a cidade só adquire com o trem e com o trem em sua função de ponto terminal. Ao transformar-se nesse ponto terminal, essa praça é a única que oferece, na época, um transporte rápido e eficiente à disposição da economia sertaneja, destacando-se particularmente como um meio de transporte a serviço da rota do algodão, estabelecida entre essa economia e as praças portuárias. Essa facilidade de transporte, adquirida no começo do presente século, transformou Campina Grande na maior praça de comércio da rota a que fizemos alusão.

Vemos, pois, que a ponta de trilho desempenhou um papel fundamental na condição que Campina Grande assumiu como empório comercial de uma vasta área interiorana. Nossa hipótese básica, e que está a se confirmar nas considerações tecidas acima e no decorrer de todo o trabalho, é de que Campina Grande não teria se transformado numa cidade polo, de ampla influência no espaço regional, caso a ferrovia não tivesse feito aí ponta de trilho.

Logo que começou a operar, a partir de outubro de 1907, os efeitos dessa ponta de trilho se fizeram sentir no espaço regional. Dentre os inúmeros exemplos que demonstraremos a seguir, o primeiro deles diz respeito ao total de algodão em pluma produzido em vários municípios do Sertão Paraibano no ano de 1910. Trata-se, na verdade, de uma amostragem que permite a constatação de alguns importantes centros algodoeiros sob a influência da praça campinense.

TABELA Nº 7 - PRODUÇÃO DE ALGODÃO EM 8 MUNICÍPIOS SERTANEJOS EM 1910.

MUNICÍPIOS	FARDOS	TONELADAS
Cajazeiras	24.000	1.440
Souza	15.000	900
Patos	15.000	900
Catolé do Rocha	12.000	720
Pombal	6.000	360
Misericórdia	5.000	360
São José	5.000	300
Piancó	4.000	240
T O T A L	87.000	5.200

FONTE: CRANDAL, Roderic. Op. Cit. p. 70.

Os dados contidos nessa tabela fazem parte de uma tabela maior, constando municípios da Paraíba e do Rio Grande do Norte. Além de selecionar só os municípios da Paraíba, procuramos eliminar alguns dados irreais contidos na mesma. Isto porque, na sua forma original, ela faz uma série de projeções do que poderia acontecer caso fosse construída uma ferrovia entre Mossoró e Cajazeiras. Ora, em se tratando da base empírica de um trabalho científico, devemos trabalhar com dados mensuráveis, evitando assim absurdas projeções sobre o inexistente. Até porque, esse ramal só foi construído na década de 1940.

Os municípios arrolados na presente tabela, com os seus 87.000 fardos de algodão em pluma ou 5.200 toneladas, destinavam toda essa fibra para as praças de comércio mais próxima, como Mossoró e Campina Grande. Estabelecendo alguns termos de

comparação entre as duas praças de comércio, percebe-se que, se por um lado, Mossoró dispunha de um porto, o que aparentemente poderia favorecer aquelas cidades, por sua proximidade em relação à praça Mossoroense; por outro, Campina Grande dispunha de uma estrada de ferro que a ligava diretamente com o porto do Recife e que a deixava às portas do Sertão, tornando-se uma espécie de posto avançado da Capital Pernambucana. Ademais, Campina Grande começa a despontar como grande praça algodoeira logo que é beneficiada por essa estrada de ferro, se disseminando pela cidade os armazens de mercadorias em trânsito, como os de estiva por atacado e de algodão em pluma.<sup>(7)</sup> De fato, a chegada da ferrovia demarca a posição que a praça campinense assume como a praça mais promissora no mercado regional do algodão. Inclusive surge uma rua inteira, a chamada rua dos Armazens, especializada no comércio da fibra, para a qual afluíam cotidianamente centenas de tropeiros com cargas provenientes do Sertão.

Há, ainda, um fator a contabilizar a favor de Campina Grande em comparação à praça mossoroense no que se refere ao estabelecimento de uma relação de empório comercial sobre o Sertão. Trata-se do papel desempenhado pela feira local. No começo do século, segundo o testemunho de Cristino Pimentel, a feira de Campina Grande era concorrida e falada,

"Servindo de centro abastecedor do Sertão, que para aqui mandava as suas tropas de burros carregadas com algodão em pluma, enfiados e amarrados com corda de caroá. Algodão bom, descaroçado em bolandeira(...)"<sup>(8)</sup>

A verdade é que o trem, ao fazer dessa cidade um dos seus pontos terminais, tornou-se, durante pelo menos três décadas, o único meio de transporte moderno num raio de dezenas e até centenas de quilômetros em direção ao interior da Paraíba e de outros Estados. A sua condição de ponto terminal de trens atraiu o

referido comércio interiorano, o que exigiu um permanente movimento de tropeiros com destino a essa praça. Aqui eles desembarcavam principalmente a algodão trazido no lombo de animais e se abasteciam de inúmeros produtos fornecidos pelo comércio local, como farinha de mandioca, açúcar, querosene, sabão, tecidos, ferragens etc. E, assim como o trem desembarcava um sem-número de artigos para o diversificado comércio local, por sua vez embarcava o algodão receptado por esse mesmo comércio.

Dados sobre tarifas, publicados pela Great Western em 1911, dão conta de que essas tarifas incidiam sobre 1.580 tipos de mercadorias, classificadas por uma relação geral de A a Z, contribuindo com a diversificação comercial das localidades singradas pelo trem. Ao todo eram 19 tarifas, sendo algumas referentes à Central de Pernambuco e o restante referente às demais ferrovias que compunham a G.W.B.R. Afora a Central de Pernambuco, que contava com tarifas específicas, as demais estradas de ferro contavam com seguintes tarifas: a de nº 3 para bagagens e encomendas, as de número 4 a 9 para o transporte de mercadorias\*, e as de 10, 11 e 12 para o transporte de animais (V. Tabelas 1, 2 e 3 em apêndice). Essas tarifas são importantes, nessa parte do trabalho, porque nos permite fazer algumas projeções acerca do papel da estrada de ferro para o incremento das atividades comerciais em Campina Grande.

---

\* Dentre essas mercadorias, o algodão contava com uma tarifa a parte. Essa tarifa especial para a fibra algodoeira era decorrente do fato de que não havia frete diferenciado para o produto. Todas as ferrovias que compunham a Great Western cobravam tarifa única. Mas temos de nos contentar com essa informação, conquanto a fonte que utilizamos não discrimina o valor do frete como fez para as outras mercadorias.

A verdade é que a Great Western despachava de um tudo. Uma pequena amostragem relativa a 1911 dá conta de que, através dela, circulavam bagagens e encomendas, mobílias de luxo, porcelana, espelhos, cristais, perfumes, fazendas em geral, licores, vinhos, louça estrangeira, borracha, quinquilharias, couros secos e salgados, folhas de flandres, louça de barro, fumo, álcool, aguardente, carne seca, cereais em geral, carros de passeio, máquinas para a lavoura e indústria, gado em geral, açúcar, algodão etc, etc, etc. Sobre todos esses itens, incidiam tarifas que variavam de preço conforme sua natureza. Assim, alguns desses itens, como, por exemplo, as bagagens e encomendas ou os artigos de luxos, eram transportados por um preço "x" ou "y" por cada 10 Kg e por quilômetro. Outros, como cereais em geral, carros de passeio ou máquinas para a lavoura e indústria, eram transportados também por um preço "x" ou "y" por cada tonelada/Km. Outros ainda, como os vários tipos de gado, eram transportados por cabeça e por quilômetro, sendo o preço diferenciado para cada tipo de animal. (9)

Em Campina Grande, muitos desses artigos eram aí embarcados ou desembarcados cotidianamente. Basta ver, por exemplo, certos artigos de luxo (mobílias, porcelenas, espelhos, cristais ou perfumes), muitos deles consumidos pela "fina flor" da elite campinense, que se fossem importados do porto de Cabedelo, distante 172 quilômetros, cada 10 Kg seriam transportados pelo preço de 616 réis e, se importados do porto do Recife, cuja distância era de 225 quilômetros, cada 10 Kg chegariam pelo preço de 718 réis. Outros artigos de luxo, como cassemira, vinhos, licores ou louça estrangeira, poderiam ser respectivamente importados dos referidos portos pelo preço de 330 réis e 395 réis por cada 10 Kg.

No que se refere aos produtos cujo preço da tarifa era estabelecido por tonelada/Km., também dispomos de vários exemplos. Assim, um carro de passeio pesando uma tonelada, poderia vir do Recife para Campina Grande pelo preço de 13\$300 (treze mil e trezentos réis). Portanto, um preço relativamente baixo para uma mercadoria tão valorizada. Da mesma forma, uma tonelada de cereais poderia ser embarcada em Campina Grande com destino ao Reci

fe também por 13\$300. Outra mercadoria bastante valorizada e que poderia ser importada do Recife por um preço relativamente baixo, diz respeito a qualquer tipo de máquina para a lavoura ou indústria. Assim, o frete a pagar por uma bolandeira a vapor pesando, por exemplo, uma tonelada, seria de 9\$625 (nove mil, seiscentos e vinte e cinco réis). De fato, um frete baixo para uma mercadoria tão valorizada.

No concernente às tarifas sobre animais, algumas projeções podem ser feitas. Se um pecuarista campinense ou do Sertão enviasse, por exemplo, 100 cabeças de gado bovino (vaca, boi ou bezerro) para o Recife, cada animal chegaria ao seu destino por 4\$850 (quatro mil, oitocentos e cinquenta réis), sendo que as 100 cabeças totalizariam 485\$000 (quatrocentos e oitenta e cinco mil réis). Portanto, mais um frete relativamente baixo se se leva em consideração que 100 cabeças de gado bovino custavam uma verdadeira fortuna.

Chama a atenção, nessa questão das tarifas ferroviárias, o fato de que todas elas se reduzem à medida que se percorre uma distância maior. Neste particular, Campina Grande levava vantagem em seu vínculo com o porto do Recife, pois que, distante 225 quilômetros do mesmo, a Great Western cobrava para esse percurso um frete apenas levemente acima do que era cobrado, por exemplo, para o porto de Cabedelo, inibindo uma possível competitividade por parte deste último. Por outro lado, o porto do Recife operava um número bem maior de mercadorias, oferecendo melhor opção em termos de produtos importados para o consumo regional, especialmente no que se refere aos produtos destinados ao consumo das elites, além, é claro, de sua condição de maior porto de exportação do Nordeste.

O fato de os preços se tornarem mais onerosos em relação às distâncias menores, tem a ver com o custo operacional desse meio de transporte, obrigando a empresa a estabelecer tarifas mais elevadas para as curtas distâncias.

Outro fator importante diz respeito à constatação de que a Great Western estabelecia uma cota mínima para o frete de cada mercadoria. A menor cota, de todas as tarifas da empresa, era a de 300 réis para bagagens e encomendas, e de 500 réis para o transporte de gado suíno, ovino e caprino. Em todas as demais tarifas, o frete mínimo era de 1\$000 réis (V. Tabelas em apêndice). Ora, o fato de que por volta de 1911 o único meio de transporte disponível, afora a estrada de ferro, era o de tração animal, que nem de longe podia concorrer com aquela em termos de peso e velocidade, isto explica porque a Great Western estabelece um rigoroso controle de preços, inclusive com a obrigatoriedade do chamado frete mínimo. Essa situação se manteve pelo menos por mais três décadas, momento a partir do qual o caminhão começou a concorrer largamente com o transporte ferroviário.

Entretanto, percebe-se claramente que a ferrovia contribuiu para a concretização de um maior intercâmbio comercial entre as várias regiões. Até porque, era impossível uma maior integração de mercados feita em costas de animais. Como vimos, dos 1.580 itens transportados pela Great Western, dos quais fizemos uma pequena amostragem, muitos simplesmente não podiam ser transportados em costas de animais.

De maneira que a estrada de ferro desempenhou um papel importantíssimo na consolidação do comércio campinense. Através dela eram embarcados diariamente os produtos chegados do Sertão, como algodão, couros, animais para abate etc, além dos produtos que eram produzidos no próprio município e áreas adjacentes, como algodão, cereais, frutas etc. Também através dela desembarcavam inúmeros produtos, como artigos de luxo, tecidos, ferragens, açúcar, farinha de trigo, medicamentos etc.

Especificamente sobre o algodão, em sua relação com a estrada de ferro, dados de 1910, contidos na tabela que vem a seguir, possibilitam algumas interessantes projeções a respeito dos efeitos que se fizeram sentir logo após a instalação da Ponta de Trilho em Campina Grande.

TABELA Nº 8 - ENTRADA DE ALGODÃO NO RECIFE EM 1910  
(EM SACAS)

M E S E S	LINHAS DA GREAT WESTERN NO RECIFE		
	E.F. Central de Pernambuco	E.F. Recife ao São Francisco	E.F. Recife Limoeiro
Janeiro	4.072	5.826	7.779
Fevereiro	4.934	8.659	6.111
Março	3.747	7.898	5.299
TOTAL	12.753	22.383	19.189

FONTE: Jornal do Recife, 1º de fevereiro, 2 de março e 2 de abril de 1910, p. 3.

Dessas três ferrovias, a que tinha conexão com a Paraíba era a Recife-Limoeiro, através do ramal Timbaúba-Itabaiana, daí se estendendo até Campina Grande. Era através dessa conexão que o algodão receptado pelo comércio campinense era enviado à praça do Recife. Assim sendo, das 54.316 sacas ou 3.258.960 quilos de algodão em pluma que entraram no Recife através das três ferrovias mencionadas, isto em apenas três meses, 19.189 sacas ou 1.151.340 quilos corresponderam à Recife-Limoeiro, totalizando 35%.

Outra leitura possível dessa tabela refere-se ao fato de que todo o algodão chegado à praça recifense, em 1910, era em sua maior parte transportado pelas ferrovias acima. Isto demonstra, no momento referido, a importância das estradas de ferro para o fo



mento da economia agroexportadora nordestina. É que no caso específico do algodão, especialmente pelo problema das distâncias das áreas produtivas em relação ao porto de exportação, praticamente todo o transporte era feito pelas estradas de ferro, exceção feita a todas as localidades não singradas por esse novo meio de transporte, como, por exemplo, as que ficavam no Sertão paraibano. Por essa razão, as tropas de animais tornaram-se caudatárias das estradas de ferro, ligando-as diretamente às áreas produtivas não contempladas por elas.

Mas a leitura mais importante da tabela 8 diz respeito à constatação de que a Recife-Limoeiro totalizava, em 1910, apenas 120 quilômetros de extensão. Saindo do Recife, essa ferrovia alcançava Carpina a uma distância de 60 Km e daí bifurcava-se através de dois ramais, um na direção de Limoeiro, numa distância de 13 Km; outro, na direção de Timbaúba, próximo à divisa Pernambuco/Paraíba, com uma extensão de 44 Km. Portanto, a Recife-Limoeiro era uma ferrovia curta. Devido sua proximidade com o litoral pernambucano, haja vista que em sua conformação ela penetra o interior mais ou menos margeando essa faixa litorânea, sendo, por outro lado, reduzida a área do Agreste de Pernambuco sob sua influência, este fato a dispõe mais para o açúcar que para o algodão ( V. Tabela nº 6 ). Nossa opinião, pois, é que devido à sua reduzida extensão e à sua localização, o algodão que chegava à Capital pernambuca através da Recife-Limoeiro era, em sua maior parte, proveniente da Paraíba, por intermédio da conexão Campina Grande-Itabaiana-Timbaúba.

Acrescente-se, ao exposto, o fato de que o algodão produzido no Sertão alcançava, pela qualidade de sua fibra, as melhores cotas na praça recifense. Cotidianamente os jornais estampavam as cotas relativas ao algodão, sendo que o tipo sertanejo, praticamente todo ele de fibra longa, ficava com a melhor cota. Eis um exemplo relativo a 1910:

"O nosso mercado está em muito boa posição para o algodão sertão que tem sido vendido o de boa procedência com fibra forte até por 18\$000 réis [a arroba]. O mata e o limoeiro têm sido vendidos por 17\$000 réis [a arroba]"<sup>(10)</sup>.

Havia, por assim dizer, três gêneros de algodão na praça do Recife: sertão, mata e limoeiro, sendo o primeiro classificado como o de fibra mais resistente, alcançando, por isso mesmo, a melhor cotação do mercado. As referências do período dão conta de que o gênero sertão envolvia o maior volume de negócios. Sempre que o mercado algodoeiro demonstrava sintomas de equilíbrio, sobretudo quando a demanda era aquecida no mercado internacional, o gênero sertão, considerado de "1ª sorte", era o mais requisitado por esse mercado. O conjunto dessas motivações explica, pois, a maciça presença do algodão sertanejo na praça recifense, não obstante essa fibra fosse consumida lá fora, na maior parte das vezes, como algodão produzido em Pernambuco, haja vista que era aí embarcado.

Mas se a estrada de ferro, ao fazer ponta de trilho em Campina Grande, impulsiona vigoramente o seu comércio e a transforma no grande empório do Sertão, certamente seus efeitos se fazem sentir na própria estrada de ferro. Dados organizados em 1910 pelo engenheiro-geólogo Roderic Crandal, da IFOCS, possibilitam a constatação dos aumentos de receita de todas as ferrovias que compunham a Great Western Brasil Railway, entre 1901 e 1909, conforme a tabela seguinte.

TABELA Nº 9 - AUMENTOS DE RECEITA DA GREAT WESTERN  
(1901-1909)

F E R R O V I A S	AUMENTOS DE RECEITA	TEMPO DE ARRENDAMENTO	CONDIÇÃO DA ESTRADA
E.F. Sul de Pernambuco	20%	8 anos	Dando Prejuízo
Natal-Independência	140%	7 anos	Dando Prejuízo
Paulo Afonso	0%	6 anos	Dando Prejuízo
Recife-Limoeiro	50%	8 anos	Bons Resultados
Conde D'Eu	11%	7 anos	Quase s/Resultado
Central de Pernambuco	150%	4 anos	Bons Resultados
Central de Alagoas	11%	6 anos	Regular
Recife a Garanhuns	25%	8 anos	Excelentes Resultado

FONTE: CRANDAL, Roderic. Transportes. In o Problema das Secas no Nordeste Brasileiro. Rio de Janeiro, IFOCS, 1910, p.72.

Como é possível constatar, o simples aumento da receita não significava que uma ferrovia desse bons resultados. Basta ver o caso, por exemplo, da Natal-Independência (atual Guarabira), que em 7 anos de arrendamento teve sua receita aumentada em 140%, mas continuou dando prejuízo. Outra que teve sua receita aumentada mas que continuou dando prejuízo foi a E. F. Sul de Pernambuco. Já a Paulo Afonso, sempre foi uma ferrovia sem nenhuma expressão econômica. Na tabela acima, ela não apresentou qualquer aumento de receita e continuou dando prejuízo. Mas se há uma explicação lógica para que esta última continuasse dando prejuízo, como explicar aumento de receita e prejuízo relativos às duas primeiras? A resposta está no fato de que esse aumento de receita serviu exatamente para cobrir os defecits anteriormente acumulados por tais ferrovias. Ademais, havia despesas referentes ao próprio contrato de arrendamento, estando a Great Western obrigada a pagar ao Governo Federal, isto até 1910, 10% do rendimento bruto de cada uma das ferrovias por ela arrendada, sendo que a partir desta data essa quantia passaria a ser de 12%<sup>(11)</sup>.

Outro fato a se constatar é a posição de destaque da maior parte das ferrovias pernambucanas que, depois de arrendadas à Great Western, tiveram aumentos de receita e apresentaram resultados de bom a excelente, como nos exemplos da Recife-Limoeiro, Central de Pernambuco e Recife-Garanhuns. Os aumentos de receita, no caso dessas ferrovias, lhes garantiam a condição de superavitárias, a despeito das despesas com seus custos operacionais ou com taxas de arrendamentos.

No caso particular da Conde D'Eu, há importantes considerações a se fazer. Acontece que essa ferrovia, até o momento de sua encampação pelo Governo Federal, em 1901, era uma ferrovia deficitária ( V. Tabela nº 3 ). De modo que podemos afirmar que se até 1901 ela aparece como uma ferrovia deficitária e, após 7 anos de arrendamento, já apresenta resultados positivos, embora modestos, isto constitui uma prova evidente de sua ascensão. A que podemos atribuir essa mudança? Exatamente ao fato de que em 1901 a Conde D'Eu é conectada com Pernambuco, através do ramal Timbaúba-Itabaiana, e ao fato não menos importante de que em 1907, já sob os auspícios da Great Western, seus trilhos são prolongados até Campina Grande, aproximando-a do Sertão paraibano. Estes dois fatos, conjugados entre si, foram responsáveis pelo aumento da receita dessa ferrovia após 1901 e cujos resultados positivos já se faziam presentes por volta de 1908, não obstante fossem resultados considerados pequenos. Portanto, se a Conde D'Eu, que era uma ferrovia deficitária em 1901, torna-se uma ferrovia superavitária quando de seu arrendamento à sua congênere inglesa, com certeza a ponta de trilho em Campina Grande constituiu um dos motivos dessa mudança.

É sabido que os custos operacionais das estradas de ferro eram bastante elevados. A começar pelo investimento inicial, eram poucas as estradas de ferro com condição de garantir um nível de rentabilidade capaz de justificar esse investimento inicial. Quanto ao custo operacional propriamente dito, o simples aumento de receita nem sempre era suficiente para cobrir esse custo opera

cional. Daí porque aumento de receita não significava necessariamente a obtenção de resultados positivos. Estes dependiam da relação receita versus despesa. Só depois de contabilizadas todas as despesas, seja com a reposição do material fixo ou rodante danificado, seja com salários, seja ainda com a compra de material de combustão, para citar apenas algumas dessas despesas, como dissemos, só depois de contabilizadas todas as despesas a serem deduzidas da receita existente, é que uma estrada de ferro poderia mostrar resultados positivos.

Em que pese a Conde D'Eu ter conseguido um aumento de receita de apenas 11% entre 1901 e 1909 e ter um elevado custo operacional, a exemplo de inúmeras ferrovias nordestinas, acreditamos que ela apresentou resultados positivos em função do acréscimo no volume de tráfego com a instalação do ramal ferroviário de Campina Grande. A partir do momento em que é aberto ao tráfego, em 02 de outubro de 1907, esse ramal apresenta um considerável movimento diário de embarque e desembarque registrado nessa cidade. Na verdade, o número de trens de carga na cidade se manteve em torno de quatro composições diárias, o que pressupõe uma significativa tonelagem de mercadorias transportadas pelo citado ramal. Sem dúvida, o acréscimo do tráfego a partir de Campina Grande influenciou os números mencionados na tabela anterior. Mas se os números aí contidos são insuficientes para uma demonstração da contabilidade que envolve receita versus despesa em se tratando das ferrovias que compunham a Great Western Brasil Railway, porquanto tratam tão somente dos aumentos de receita num certo espaço de tempo, a tabela que vem a seguir é mais precisa acerca daquele movimento contábil.

TABELA Nº 10 - MOVIMENTO ECONÔMICO GERAL DAS FERROVIAS QUE  
COMPUNHAM A GREAT WESTERN EM 1909 - RECEITA  
VERSUS DESPESAS.

	RECEITA (EM CONTOS DE RÉIS)	DESPESAS (EM CONTOS DE RÉIS)	SALDO + OU -
Conde D'Eu	841:156\$000	701:497\$000	+ 139:659\$000
Natal-Nova Cruz	220:808\$000	267:528\$000	- 46:773\$000
Recife-Limoeiro	1.473:560\$000	903:622\$000	+ 569:938\$000
Recife ao São Fran- cisco	1.857:332\$000	921:279\$000	+ 936:053\$000
E.F. Central de Per- nambuco	1.400:108\$000	1.065:023\$000	+ 335:084\$000
E.F. Sul de Pernambu- co e Central de Ala- goas	564:371\$000	579:668\$000	- 15:297\$000
E.F. Paulo Afonso	25:091\$000	103:428\$000	- 78:337\$000

FONTE: Tabela Organizada a partir de CUNHA, Ernesto Antônio L. (Org) Estudo Descritivo da Via Férrea do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909, Passim.

Como se percebe, o movimento contábil da Great Western em 1909 mostra a mesma tendência antes verificada, ou seja, algumas ferrovias apresentam bons resultados e outras apresentam resultados regulares, não esquecendo de mencionar as que se mantinham deficitárias. Mais uma vez as estradas de ferro pernambucanas despontam como as mais lucrativas, exceção feita à Estrada de Ferro Sul de Pernambuco conjugada à Central de Alagoas. Mesmo computando o deficit desta última estrada de ferro, o total da receita das ferrovias pernambucanas foi de 5.295:372\$000 (cinco mil, duzentos e noventa e cinco contos e trezentos e setenta e dois mil réis), resultando daí um saldo positivo de 1.825:779\$000 (um mil, oitocentos e vinte e cinco contos e setecentos e setenta e nove mil réis). Portanto, uma cifra considerável para um único ano de tráfego ferroviário

rio.

Já as Estradas de Ferro Natal-Nova Cruz e Paulo Afonso não apresentam nenhuma novidade. Elas continuam dando prejuízo desde que foram construídas, isto na segunda metade do século XIX. Alega-se, acerca dessas ferrovias, que elas não se justificavam do ponto de vista econômico. No caso da Natal-Nova Cruz, por exemplo, ela teria constituído um dos vários erros de traçado do programa ferroviário brasileiro. Isto porque, para dar bons resultados no Rio Grande do Norte, o traçado ferroviário deveria ter seguido de Natal em direção ao Vale do Ceará-Mirim, rico na produção açucareira, e não para Nova Cruz, que apenas atinge alguns centros de produção algodoeira isolados no Sertão.<sup>(12)</sup> Ademais, inúmeros centros algodoeiros do Sertão do Rio Grande do Norte, especialmente na Região Seridoense, preferiam enviar seu algodão para Campina Grande, por vários motivos. Primeiro, alguns desses centros algodoeiros, como Caicó, o maior de todos eles, ficavam mais próximos da Ponta de Trilho em Campina Grande que da própria Capital Norte Riograndense; segundo, a cidade de Natal nunca se erigiu à condição de grande praça algodoeira, devido ao seu pequeno movimento portuário; terceiro, os almocreves encontravam em Campina Grande condições bastante propícias para se abastecerem com carga de retorno dos produtos típicos da demanda sertaneja.

Quanto à Estrada de Ferro Conde D'Eu, pelos números da Tabela 10, percebe-se que ela apresenta uma certa estabilidade em seu movimento econômico geral. Se seus resultados não são excelentes, quando comparados às mais promissoras ferrovias pernambucanas, pelo menos já não acumula deficits. Ela, que no momento de sua encampação pelo Governo Federal, em 1901, contabilizava uma situação bastante deficitária, com uma despesa bem superior à sua receita, chega em 1909 com um superavit de 139:659\$000 (cento e trinta e nove contos e seiscentos e cinquenta e nove mil réis).

Portanto, um saldo razoável para uma ferrovia que passou cerca de duas décadas contabilizando deficits. E no que se refere às causas desse superavit, elas têm a ver com a onta de trilho em Campina Grande, cuja estratégica localização a transforma, conforme já discorreremos a respeito, no grande empório do Sertão.

Em se tratando do ramal ferroviário de Campina Grande, cuja posição estratégica como ponto terminal de trens era bastante singular, dispomos de informações que o apontam como um dos trechos ferroviários mais movimentados do Nordeste. De fato, era significativo o número de composições diárias (trens) em sua estação, tanto de passageiros quanto para o transporte de carga. Os demais serviços também estavam aí instalados, como os serviços de telegrafia e armazenagem.

Tornando-se um dos lugares de maior movimentação na cidade, pelo permanente fluxo de passageiros e cargas, aos poucos a estrada de ferro, em perfeita sintonia com o mercado regional, define-se como um meio de transporte de caráter estratégico para o incremento desse mercado. Neste sentido, faz-se necessário chamar a atenção para o papel desempenhado pela estrada de ferro na formação do empório comercial campinense. Esse empório comercial caracterizou-se basicamente por dois momentos: O primeiro corresponde à fase áurea do algodão na Paraíba e em Campina Grande; o segundo diz respeito a uma fase em que o algodão continua sendo importante mas apresenta já sinais de decadência e constitui apenas um item no contexto de uma economia que tem seu ponto alto no comércio atacadista em geral.

Demonstraremos, no tópico a seguir, a relação entre ferrovia e empório comercial em Campina Grande.



NOTAS

1. CF. OLIVEIRA, Euripedes. Campina Grande. In. Anuário de Campina Grande. Anuários da Paraíba LTDA, 1981, p. 54 .
2. CF. CRANDAL, Roderic. Transportes. In O Problema da Seca no Nordeste Brasileiro. Rio de Janeiro, IFOCS, 1910, pp. 60-61.
3. CF. BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Recife, Edições Folhas da Manhã, 1953, p. 385.
4. Id. Ibid., p. 386.
5. CF. CRANDAL, Roderic. Op. Cit., p. 55
6. CF. SILVA, Eliete de Queiroz Gurjão. Fundamentos da Evolução Urbana de Campina Grande. Diário da Borborema, 11 de outubro de 1985.
7. CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses . João Pessoa, Departamento de Publicidade, 1947, p. 115.
8. PIMENTEL, Cristino. Abrindo o Livro do Passado. Rio de Janeiro, Editora Teone, 1956, p. 271.
9. CF. The Great Western Of. Brasil Railway Co. Ltda. Tarifas , Recife, Imprensa Industrial, 1911, p. 4.
10. Jornal do Recife, 18 de fevereiro de 1910, p. 3.
11. RODRIGUES, José Carlos. Resgate das Estradas de Ferro do Recife e da Bahia ao São Francisco. Rio de Janeiro, 1902, p. 411.
12. CF. MELO, Evaldo Cabral de. Op. Cit., pp. 210-211 .

## 2. Empório do Algodão em Campina e o Mercado Regional

É importante que o tema acima seja encarado, de ante mão, como parte intrínseca da economia algodoeira tomada num plano mais geral. Interessa-nos, por isso mesmo, resgatar inicialmente um pouco da História do algodão no Nordeste e na Paraíba como uma atividade capturada pelo capital, isto é, uma atividade que se volta por inteiro para atender a demanda do mercado mundial. A cultura algodoeira, num primeiro momento, não se apresentava como uma cultura de valor comercial. Na verdade, ela era uma cultura nativa, produzida em reduzidas proporções, servindo durante o longo período colonial, tão-somente como matéria-prima para vestir os escravos e as demais camadas subalternas. Essa cultura só adquire valor comercial no Brasil no momento em que, integrada ao mercado mundial, ela satisfaz a demanda vinda da Europa, que necessitava da fibra como matéria-prima para prover o processo de industrialização no setor têxtil, sobretudo na Inglaterra, onde esse setor cresceu mais que em qualquer outro país. Isto ocorre a partir do século XVIII. Acontece que foi exatamente nesse século, com a descoberta da máquina a vapor, que o algodão passou a ser largamente consumido na Europa pela então florescente e próspera indústria têxtil. Assim, após o seu reconhecimento como uma cultura de enorme valor comercial, inúmeras áreas do Nordeste passam a cultivá-lo para atender à demanda externa por mais esse produto dos trópicos. Podemos inclusive fazer referência, a partir de então, a uma disputa entre a cana-de-açúcar e algodão, o que é bastante sintomático se se leva em consideração que o açúcar há muito vinha se configurando como o grande produto de exportação do Nordeste. De modo que, nessa região,

"Conforme as solicitações do mercado externo e a oscilação dos preços, a cana-de-açúcar, partindo das áreas mais úmidas onde dominava, avançava por áreas de clima me

nos úmidos, que por sua vez eram disputadas pelo algodão, dominante nas regiões semi-áridas, quando os preços subiam e o do açúcar baixavam". (13)

Com efeito, o algodão enfrentou a cana-de-açúcar, disputando-lhe terras e braços. E se é verdade que o algodão interiorizou-se, desenvolvendo-se primordialmente no Agreste e Sertão, houve momentos em que ele desenvolveu-se também na zona litorânea, pelo menos nos momentos de boom algodoeiro, em que os preços do produto tornavam-se favoráveis no mercado internacional.

Todavia, há que se ressaltar o fato de que a cultura algodoeira no Brasil, mesmo integrada ao mercado mundial e garantindo certa rentabilidade para o capital, apresentava sérios problemas estruturais, como, por exemplo, o de ser produzida com base num baixo nível técnico e pouco rentável, não estando em condições de competir com concorrentes mais poderosos, como é o caso do algodão norte-americano. Este, ao contrário, era produzido em condições mais tecnicamente favoráveis, o que lhe garantia a condição de um produto de melhor qualidade e de custos mais reduzidos, tornando-o competitivo. (14) Daí porque só em conjunturas bem específicas ocorriam os boom algodoeiros, com o conseqüente incremento da demanda pelo produto brasileiro, aumentando-lhe o nível de rentabilidade. Como demonstrativo de tais conjunturas favoráveis à cultura algodoeira no Brasil, podemos citar: 1) a interrupção do fornecimento de algodão das colônias francesas nas Antilhas, durante as Guerras Napoleônicas no começo do século XIX; 2) o arrefecimento da produção dos algodões norte-americanos no decorrer da Guerra de Secessão, na década de 1860.

Mas em que se pese a concorrência estrangeira, exceção feita às citadas conjunturas internacionais, o algodão tornou-se um dos principais produtos da economia agroexportadora instala

da no país. No século XIX, segundo os números da tabela 11, sua posição na pauta das exportações brasileiras em nenhum momento foi inferior à quarta colocação, só despencando para posições inferiores nas primeiras décadas do século atual.

TABELA 11 - BRASIL: PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO  
(1821-1929)

DATAS	PARTICIPAÇÃO (EM %) NA RECEITA DAS EXPORTAÇÕES						TOTAL
	CAFÉ	AÇÚCAR	ALGODÃO	BORRA CHA	COUROS E PELES	OUTROS	
1821-1830	18,4	30,1	20,6	0,1	13,6	17,2	100,0
1831-1840	43,8	24,0	10,8	0,3	7,9	13,2	100,0
1841-1850	41,4	26,7	7,5	0,4	8,5	15,5	100,0
1851-1860	48,8	21,2	6,2	2,3	7,2	14,3	100,0
1861-1870	45,5	12,3	18,3	3,1	6,0	14,8	100,0
1871-1880	56,6	11,8	9,5	5,5	5,6	11,0	100,0
1881-1890	61,5	9,9	4,2	8,0	3,2	13,2	100,0
1891-1900	64,5	6,0	2,7	15,0	2,4	9,4	100,0
1900-1910	52,7	1,9	2,1	25,7	4,2	13,4	100,0
1911-1913	61,7	0,3	2,1	20,0	4,2	11,7	100,0
1914-1918	47,4	3,9	1,4	12,0	7,5	27,8	100,0
1919-1923	58,8	4,7	3,4	3,0	5,3	24,8	100,0
1924-1928	72,5	0,4	1,9	2,8	4,5	17,9	100,0

FONTE: SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional (1889-1930). In Fausto Boris (Org). História Geral da Civilização Brasileira, Período Republicano. 4ª ed., São Paulo, DIFEL, 1985, p. 355.

Constata-se, pelos números da tabela em apreço, que já na década de 1821-1830, como resultado da conjuntura favorável, provocada pelas Guerras Napoleônicas, o algodão assume uma posição de destaque na pauta das exportações brasileiras, só perdendo, na ocasião, para o açúcar, que até a década referida figurava como o primeiro produto nessa pauta de exportação.

Nas décadas seguintes, como nos mostra a tabela, o café dispara como o grande produto de exportação nacional, superando em muito os demais itens aí contidos, com destaque para os momentos em que esse produto sozinho é responsável por mais da metade das exportações brasileiras. Daí que, excetuando a destacada posição do café, três itens concorrem também com posições de destaque, pelo menos até a década de 1871-1880. São eles: açúcar, algodão, couros e peles. Nesse espaço de tempo, isto é, entre 1831 e 1880, o algodão teve outro momento de euforia por ocasião da 2ª conjuntura favorável provocada pela Guerra de Secessão dos Estados Unidos. Trata-se da interrupção do fornecimento dos algodões desse país na década de 1861-1870, levando a exportação brasileira do produto a um patamar significativo, maior inclusive que a do açúcar e dos demais produtos da pauta, afora o café.

A partir da década de 1881-1890 até o final do período expresso na tabela, percebe-se que os itens açúcar, algodão, couros e peles já não conseguem manter os mesmos percentuais elevados das décadas anteriores. A partir da data citada surge, ao lado do café, um novo produto de exportação, a borracha. Mais uma vez excetuando o café, é esse novo produto de exportação que manterá uma posição de destaque por mais meio século.

Não obstante seja constatado o fato de que o algodão, a exemplo do açúcar, diminuiu seu índice percentual de participação, a partir de 1881-1890, na receita das exportações brasileiras, tudo leva a crer que em números absolutos a exportação do produto não sofreu a mesma redução relativa àquele índice. Trata-se simplesmente da constatação de que há um crescimento vertiginoso do total das exportações brasileiras no período. Portanto, a redução do índice referido não significa necessariamente a redução em números absolutos da tonelagem exportada. Ao contrário, a redução da participação percentual na receita das exportações não significa que o produto estivesse sendo exportado, em números ab

solutos, em tonelagem menor. Uma referência a esses números, que toma como exemplo uma das décadas citadas, esclarece em boa medida a questão da tonelagem de algodão exportada pelo Brasil. Trata-se de checar o seguinte:

"O que cai realmente é o preço e não o total exportado que, ao contrário, sobe. Se em 1864/65 exportou 25.354.440 quilogramas a 31.558:635.000 réis, em 1869/70 chegava à quantidade de 41.188.179 K a 40.794:516.000 réis". (15)

Inferre-se, da citação acima, que no biênio 1869/70, o Brasil exportou cerca de 60% mais que no biênio 1864/65, e isso a despeito do fato de que, por volta de 1870, o algodão norte-americano começava a retornar ao mercado europeu. Quanto ao preço, ele realmente diminuiu entre os dois biênios mencionados. Se no primeiro biênio o Brasil faturou 31.558.635.000 réis pela exportação de pouco mais de vinte e cinco milhões de quilos de algodão, no segundo biênio, para uma exportação superior a quarenta milhões de quilos desse produto, esse faturamento deveria ser, caso os preços se mantivessem estáveis, de aproximadamente 50.000:000.00 réis e não os 40.794:516.000 réis realmente auferidos.

Outra importante dedução é que o algodão e o açúcar exportados, nos períodos citados, eram majoritariamente produzidos no Nordeste. Ora, como os números referentes ao açúcar mantêm um percentual médio maior que os números do algodão, isto significa que apesar deste último disputar terras e braços à cana-de-açúcar, ele não a supera no Nordeste como um todo. No cômputo geral, a participação percentual do açúcar na receita das exportações brasileiras foi maior que a do algodão. Esse fato leva-nos à constatação de que a concorrência do algodão com a cana-de-açúcar foi significativa, mas não o suficiente para desbancar ou levar esta última à

bancarrota. Mesmo porque, essa concorrência mobilizou inúmeras áreas do Nordeste em torno da economia algodoeira, mas não todas as áreas. Basta lembrar, a esse respeito, o exemplo de Pernambuco. Apesar de também ter produzido bastante algodão, a verdade é que Pernambuco em nenhum momento deixou de ter a cana-de-açúcar como a base de sua economia agroexportadora, advindo dessa atividade a maior parte de sua receita. E não obstante as constantes crises que, durante décadas e décadas a vitimaram, ela manteve-se em Pernambuco com um mínimo de estrutura, não ocorrendo aqui o tão decantado abandono em favor do algodão.

Pelo exposto, percebe-se que o advento do algodão como produto integrado ao mercado mundial, entre os séculos XVIII e XX, se traduz, para estarmos de acordo com Rosa Maria Godoy Silveira, em regiões capturadas pelo capital, ou seja, regiões que se especializam na produção da malvacea para fins de atendimento a demanda externa:

"Aos poucos, as regiões algodoeiras foram-se delimitando em torno do Rio Itapicuru, no Maranhão; do Rio Jaguaribe, no Ceará; e no Agreste e Sertão dos atuais Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. Disputando chão até mesmo às lavouras de cana, os algodoeiros se fixaram em melhores condições ecológicas e econômicas na área pecuária, onde proporcionavam uma renda adicional aos fazendeiros de gado, e ainda compartilhavam terras com as lavouras de subsistência". (16)

Verifica-se, pela exposição acima, que a Paraíba constitui uma das regiões que se inseriu na divisão regional e internacional do trabalho como produtora de algodão. Houve momentos, inclusive, em que ela se mobiliza por inteiro em torno desse produ

to. Além das áreas tradicionalmente voltadas para a produção da fibra, como Agreste e Sertão, houve momentos em que se registrou um avanço de sua produtividade pelas demais áreas, todas embriagadas pe-lo clima de euforia que a envolvia. Assim, o Agreste e o Sertão, o Litoral e o Brejo, todas essas áreas se viram enredadas, ora mais ora menos, nos negócios de produção, beneficiamento e comercializa-ção do algodão. No Brejo paraibano, por exemplo, nem os inconvenien-tes da friagem própria da elevada altitude, nem as chuvas excessi-vas, evitaram o surto algodoeiro num certo momento de sua História. Na atual cidade de Areia, localizada no coração da região brejeira, já na primeira metade do século XIX, havia quatro bolandeiras, além das existentes em outras povoações e sítios das imediações<sup>(17)</sup>, o que prova que essa região efetivamente envolveu-se com a economia algodoeira.

Outra região paraibana sujeita à umidade e chuvas ex-cessivas e que, apesar do clima, também voltou-se para a economia algodoeira foi o Litoral. Na Várzea e Vale do Paraíba, em toda a faixa litorânea entre Pilar e Mamanguape, muita terra foi disputada à cana e não foram poucos os produtores de algodão que o beneficia-ram, com seus descaroçadores, no âmbito dos próprios engenhos cana-vieiros<sup>(18)</sup>, especialmente nos momentos de boom algodoeiro no sécu-lo XIX.

Mas as regiões paraibanas que se mobilizaram em tor-no do negócio algodoeiro foram o Agreste e o Sertão. Surgindo, em ambas as regiões, no âmbito do latifúndio pecuarista, o algodão aqui não teve que disputar terras e braços à atividade criatória. Ao contrário, todo o estímulo relacionado ao desenvolvimento da produ-ção algodoeira nessas regiões tem a ver com a possibilidade de aqui-sição de uma renda adicional para os agentes sociais nela envolvi-dos: renda adicional para os grandes proprietários pecuaristas e renda adicional para além da mera escala de subsistência para peque-nos agricultores:



"A plantação do algodão, quando não era feita pelo proprietário da terra, o era por agricultores que se denominaram 'moradores', fazendo a partilha do algodão colhido com aqueles que lhes cedessem a terra. Paralelamente à cultura do algodão eram feitas culturas de subsistência. Coincidindo com o término das colheitas, estava o início da entressafra, quando então os agricultores devolviam as terras com o restolho das lavouras, para que o gado se alimentasse nos meses de ausência de chuvas, sendo as terras utilizadas como pastagens até o início do período das chuvas, quando o gado era novamente colocado em áreas com pastagens naturais". (19)

Vimos que no Agreste, o algodão também se desenvolveu a partir do latifúndio pecuarista, fornecendo igualmente uma renda adicional aos grandes fazendeiros e uma renda mínima ao pequeno agricultor, configurando, em relação a este último, uma renda que não o arrancava de sua miserável condição de vida. Há semelhanças entre as economias algodoeiras do Sertão e Agreste, do ponto de vista de suas relações de produção:

"Na zona do Sertão e Caatinga Serrana [Agreste] é dominante a parceria agrícola ou meação na produção de algodão entre o proprietário e o lavrador, ficando este último com o milho e o feijão cultivados

em consorciação\*\*". (20)

Mas em que pese tais pontos de semelhanças entre Agreste e Sertão, algumas diferenças se faziam presentes entre as duas regiões. Eis alguns exemplos: 1) Se no Agreste, além do agregado\*\* e do meeiro, era comum a figura do arrendatário, que fornecia uma parte significativa da renda fundiária destinada aos grandes proprietários, no Sertão praticamente inexistia a figura do arrendatário; 2) Enquanto no Agreste predominava o algodão do tipo herbáceo, aderente ao caroço, no Sertão predominava o algodão do tipo mocó, não aderente ao caroço, também conhecido como seridó ou algodão de fibra longa; 3) Se no Agreste a área cultivada com algodão correspondia a menos de um terço da área total cultivada na Paraíba, no Sertão, a área cultivada com esse produto correspondia a mais de dois terços dessa área total. (21)

De maneira que a Paraíba, de conformidade com as informações acima, em sua maior parte se mobilizou em torno da produção de algodão. Já na segunda metade do século XIX, percebe-se o quanto esse produto tornara-se importante para a economia paraibana.

TABELA Nº 12 - VALOR OFICIAL DAS EXPORTAÇÕES DA PARAÍBA  
ENTRE 1858-1861 (EM MIL RÉIS)

ANOS	AÇÚCAR	ALGODÃO
1858/59	1.637:785\$000	1.193.443\$000
1859/60	1.652:765\$000	1.693.453\$000
1860/61	738:641\$000	1.273.233\$000

FONTE: VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 26.

\* Que o milho e o feijão eram plantados em consorciação com o algodão é um fato. Mas o mesmo não pode ser dito quanto à informação de que tais produtos ficavam com o pequeno agricultor. Em muitas regiões, os grandes proprietários exigiam a parceria também em relação a tais produtos.

\*\* O Agregado, no Agreste, era uma figura jurídica mais ou menos semelhante ao morador, no Sertão.

Confirma-se, pelos dados desta tabela, que o açúcar passou a conviver com uma intensa concorrência do algodão a partir dos meados do século XIX, a despeito do primeiro ter constituído, na fase da capitania e em boa parte da Província da Paraíba, o único item realmente importante no contexto de suas exportações. Se de julho de 1858 a julho de 1859, o açúcar auferiu uma quantia de 444:342\$000 (em torno de 30%) a mais que o algodão, esse quadro muda entre julho de 1859 e julho de 1860, pois que, nesse segundo momento da tabela, o rendimento do algodão já é ligeiramente superior ao do açúcar. Quanto aos números de julho a julho de 1860/61, fica clara a supremacia do algodão no rendimento aí auferido, isto é, um rendimento de 534:592\$000 a mais que o açúcar (pouco mais de 40%). Somados todos esses números, referentes ao período 1858-1861, temos o seguinte quadro: enquanto o açúcar obteve um rendimento de 4.029:192\$000 (quatro mil, vinte e nove contos e cento e noventa e dois mil réis), o algodão ficou na frente com um rendimento de 4.160:130\$000 (quatro mil, cento e sessenta contos e cento e trinta mil réis). Assim sendo, a conclusão é óbvia: mesmo que tenham ficado praticamente empatados, esses números servem para demonstrar que o algodão tornara-se um item importante em toda a economia paraibana.

Essa importância pode ser ratificada se se leva em consideração a quantidade exportada. Dados referentes ao período 1862-1871, refletem a importância do algodão em comparação com açúcar e couros, em termos de quantidade exportada.

TABELA Nº 13 - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO, AÇÚCAR E COUROS  
NA PROVÍNCIA DA PARAÍBA. 1862-1871 (EM  
ARROBAS).

A N O S	ALGODÃO	AÇÚCAR	COUROS
1862	216.416	683.081	9.600
1863	197.505	574.274	21.377
1864	397.728	432.318	22.259
1865	446.937	269.885	13.258
1866	542.133	400.097	19.938
1867	598.620	320.275	12.867
1868	569.897	300.937	27.817
1869	533.609	448.445	30.126
1870	377.478	268.205	17.202
1871	681.355	230.481	45.497

FONTE: VASCONCELOS, Silvano Alberto de. Op. Cit. p. 29

Observando os dados dessa última tabela, claramente se percebe a ascensão do algodão em comparação ao açúcar, provocado, no período em apreço, pelo boom da Guerra de Secessão dos Estados Unidos. Desse modo, enquanto o algodão passou de 216.468 arrobas em 1862 para 681.155 arrobas em 1871, apresentando um crescimento acima de 200%, o açúcar, ao contrário, passou de 683.081 arrobas em 1862 para 230.481 em 1871, apresentando uma queda de 67% no mesmo período. Percebe-se, todavia, que as oscilações relativas ao algodão foram equilibradas. No cômputo geral, as exportações de algodão somaram, em todo o período citado, 4.361.678 arrobas ou 65.425.170 quilos, enquanto as de açúcar somaram 3.847.948 arrobas 57.719.220 quilos. Portanto, os números acima arrolados mais uma vez demonstram a importância dessa malvacea no conjunto da economia paraibana.

No que se refere à exportação de couros, o terceiro produto em importância à época, os números demonstram que ele estava longe de poder equiparar-se ao açúcar e algodão, indiscutivelmente os dois artigos que comandavam a economia agroexportadora na Província da Paraíba. É importante ressaltar, todavia, que essa situação não se mantém indistintamente por muito tempo. Se até a década de 1870 o algodão ocupa um lugar de destaque na economia de exportação da Paraíba, a verdade é que essa posição também é compartilhada pelo açúcar. Mas chega o momento em que o algodão ocupa uma posição de total hegemonia em relação aos demais itens que compunham a economia de exportação paraibana, inclusive em relação ao açúcar. Dados contidos na Tabela 14, referentes ao período 1893-1908, dão conta da participação do algodão na receita estadual e de sua hegemônica posição.

## DA RECEITA ESTADUAL: 1893-1908

ANOS	ALGODÃO*	%	AÇÚCAR	%	COUROS	%	RECEITA TOTAL DO ESTADO
1893	455:586\$557	42,1	55:078\$067	4,7	11:011\$650	1,0	1.081:812\$450
1894	270:969\$805	26,0	77:691\$622	5,5	17:331\$205	1,6	1.040:810\$045
1895	222:369\$855	21,1	46:977\$677	4,5	21:253\$685	2,0	1.053:313\$252
1896	266:316\$027	23,5	78:018\$408	6,8	19:654\$078	1,7	1.132:850\$141
1897	305:976\$321	25,6	49:605\$300	4,1	37:858\$810	3,1	1.192:555\$341
1898	288:588\$586	23,0	51:281\$009	4,1	86:923\$347	6,9	1.250:121\$602
1899	312:404\$533	26,6	58:597\$037	4,9	57:844\$159	4,9	1.172:525\$984
1900	394:668\$789	31,5	45:838\$327	3,6	41:871\$970	3,3	1.250:475\$638
1901	274:622\$142	21,7	26:476\$459	2,0	31:718\$635	2,5	1.262:893\$479
1902	430:592\$458	28,5	30:867\$271	2,0	30:278\$995	2,0	1.506:586\$773
1903	589:340\$529	30,5	32:439\$333	1,6	41:703\$821	2,1	1.903:380\$599
1904	374:533\$123	23,8	13:220\$312	0,8	92:213\$304	5,8	1.567:978\$331
1905	469.881\$646	30,2	26:855\$841	1,7	49:350\$766	3,1	1.551:947\$906
1906	550:225\$364	27,2	37:583\$891	1,8	36:540\$310	1,8	2.018:424\$292
1907	773:731\$735	34,4	22:559\$533	1,0	56:153\$903	2,4	2.247:130\$382
1908	557:225\$691	29,6	27:397\$187	1,4	65:471\$535	3,4	1.876:501\$065

FONTE: APUD. VASCONCELOS, Silvano Alberto de. Op. Cit. p. 39

\* A média de participação do algodão foi de 27,8%

O algodão na Paraíba não se revelou importante apenas no boom algodoeiro decorrente da Guerra de Secessão. Nas décadas seguintes ele continuou com a mesma posição de destaque, como podemos perceber entre os anos 1893-1908, em que é possível compará-lo com o açúcar e o couro. Enquanto em 1893 o algodão arrecadou 455.586\$557, correspondendo a 42,1% da receita estadual, o açúcar e o couro arrecadaram as seguintes cifras: 55:078\$067 e 11:011\$650, correspondendo respectivamente aos percentuais de 4,7% e 1,0%. Nos anos seguintes e até 1908, o algodão sustentou a mesma importância antes mencionada, em que se percebe um acentuado descompasso entre este último e os demais produtos paraibanos em termos de arrecadação estadual. Basta ver, por exemplo, o caso do açúcar. Enquanto o maior índice de participação desse produto na receita estadual foi de 6,8% correspondente aos 78:018\$408 (setenta e oito contos, dezoito mil e quatrocentos e oito réis) obtidos em 1896, o menor índice de participação do algodão foi de 21,1%, correspondente aos 222:369\$855 (duzentos e vinte e dois contos, trezentos e sessenta e nove mil e oitocentos e cinquenta e cinco réis), obtidos em 1895. E enquanto a média de participação do açúcar, entre 1893-1908, foi de pouco mais de 3,0%, a média de participação do algodão foi de 27,8%, isto é, quase dez vezes mais. É esse quadro favorável ao algodão, em que a economia paraibana, em sua maior parte, a ele se vincula, não para por aí. Nas décadas seguintes, como demonstraremos a posteriori, esse vínculo se fortalece mais ainda, não obstante esse tipo de economia presente, no século XX, um caráter "tardio", no sentido de que ela se reproduz fundamentalmente como espaço agrário-mercantil integrado ao mercado mundial, isto num momento em que inúmeros setores da economia brasileira já estavam vinculados à indústria.

Entretanto, o fato da economia paraibana enredar-se de forma tão contundente com a atividade agroexportadora algodoeira, tal como demonstramos acima, não significa a realização de comércio direto com o exterior. É que a exportação propriamente dita do algodão paraibano era realizada através do porto do Recife, que concentrava a circulação mercantil não só do referido algodão mas de outras regiões. No caso da Paraíba, a con

centração de seu algodão em Pernambuco foi completa pelo menos até 1888, momento em que foi construído o porto de Cabedelo. Isto porque antes dessa data, os dois portos aí existentes, o da capital e o de Mamanguape, prestavam-se tão somente à navegação de cabotagem. Por outro lado, o porto de Cabedelo não evitou essa concentração: o algodão produzido na Paraíba continuou sendo canalizado, em sua maior parte, para o porto Recifense.

Nem os inconvenientes de certos abusos de que eram vítimas os produtores, na praça do Recife, conseguiram evitar a atração por ela exercida. Sobre tais inconvenientes praticados contra os produtores, um documento da segunda metade do século XIX, mais precisamente de 1867, denuncia, em relação ao serviço de classificação de algodão em Pernambuco, o seguinte:

"(...) O abuso, que agora se nota de ser interessado [o exportador] mais vantajosamente colocado quem faz o sorteamento [classificação] a seu bel prazer, acomodando a qualificação ao preço que lhe convém, e não o preço à qualificação, que legitimamente caberia ao gênero [algodão]; se fosse feita por outro que não o próprio comprador".

E mais:

"Estribada no direito do mais forte [no so, o exportador], a inspeção do gênero actualmente pelos próprios interessados nas compras, tem dado azo a que, na proximidade da chegada dos vapores transatlânticos se retarde a declaração da qualificação do gênero, ou mesmo se retome posteriormente, a fim de harmonisá-la com as



condições verbais de pagá-lo segundo o preço do sorteamento feito por esses interessados".<sup>(22)</sup>

Portanto, o serviço de classificação do algodão em Pernambuco, no momento citado, era controlado pelos exportadores, que muitas vezes levavam os produtores a contabilizarem perdas no peso e na qualidade do produto e, conseqüentemente, perda nos preços. Mas o maior problema que os produtores enfrentavam na praça do Recife, quando da chegada dos carregamentos de algodão, era o contato com os que se interpunham entre eles e os exportadores. Trata-se dos que intermediavam a circulação mercantil algodoeira na praça pernambucana, os chamados corretores. Esses corretores, estivessem eles diretamente a serviço desse ou daquele exportador ou estabelecidos às suas expensas, com seus próprios armazéns ou depósitos de algodão, o certo é que eles controlavam uma parte significativa do espaço mercantil algodoeiro. Em Recife, normalmente eram esses corretores que estabeleciam o necessário vínculo entre produtores e exportadores,<sup>(23)</sup> mas principalmente eram eles que levavam os primeiros a contabilizarem perdas no peso, na qualidade e nos preços do algodão.

Além disto, os produtores enfrentavam problemas com o fisco e com as dificuldades de transportes na segunda metade do século XIX. De fato, os produtores paraibanos de algodão, especialmente do Agreste e Sertão, estavam sujeitos ao "tributo de barreira", isto é, uma espécie de imposto alfandegário que incidia sobre os produtos do interior que seguissem a rota para Pernambuco. Quanto ao transporte, as dificuldades eram imensas. Salvo a construção de pouco mais de 100 quilômetros de vias férreas entre 1880 e 1901, a Paraíba atravessa a maior parte do século XIX contando basicamente com um único meio de transporte, o de tração animal. No caso do sertão, por exemplo, não constituía tarefa fácil transportar algodão no lombo de animais em percursos de 300, 400 e até 500 quilôme

tros, como eram os percursos entre certas áreas sertanejas e a capital pernambucana. Mas em que pese esses problemas ou essas dificuldades, ainda assim essa rota era a preferida pelos produtores do interior da Província da Paraíba. No século XIX, os produtores agrestinos e sertanejos comercializavam diretamente com o Recife, exceção feita a uma parcela dessa corrente de comércio que é capturada por Campina Grande, realizando as funções de uma praça intermediária, mais ou menos a partir do último quartel do século XIX. Esses produtores alegavam que preferiam a rota de Pernambuco, porque os preços, aí, alcançavam cifras mais promissoras que as oferecidas na capital paraibana; a despeito dos problemas já apontados.

No século XX, a rota continua sendo a mesma, com a diferença de que os produtores do interior paraibano já não precisavam comercializar diretamente com Pernambuco. É que no século XX, como vimos, surge Campina Grande como importante centro mercantil algodoeiro intermediando o vínculo Agreste/Sertão/Pernambuco, e com um importante elemento a seu favor, a chegada do trem em 1907.

Tal como havíamos anotado anteriormente, o algodão se desenvolve em Campina Grande a partir do latifúndio pecuarista, instalando-se com base numa gama de relações de trabalho. Isto ocorre no século XIX, com destaque para sua segunda metade. Como ele é um produto comercial por excelência, possibilitava a obtenção de uma renda adicional para o fazendeiro e um "dinheirinho extra" para seus agregados e demais pequenos agricultores que a ela se dedicavam. Quer dizer, um "dinheirinho extra" para além da mera subsistência, o que não significava uma mudança qualitativa nas suas duras condições de vida. Foi a partir dessas relações que o município adquiriu, aos poucos, uma base para a acumulação, despontando cada vez mais como importante centro mercantil algodoeiro. Sobre essas relações de trabalho é importante constatar o seguinte:

"Não só o fazendeiro mas também sitiantes, meeiros e posseiros aderem à cultura do algodão. Estas transformações nas relações de produção possibilitariam o fundo de acumulação que viabilizou a transformação de Campina Grande em centro mercantil importante, tornando-se ponto de convergência no comércio do algodão". (24)

Portanto, ao nível da produção, a acumulação para os grandes proprietários resultou da exploração nas relações de trabalho, seja mediante a obtenção de uma renda em trabalho (sobre-trabalho) cobrada ao agregado que morava na terra sob condição, seja mediante uma renda em produto (sobre-produto) cobrada ao meiro, seja ainda mediante a cobrança de fôro anual ao trabalhador arrendatário.

Entretanto, o movimento comercial do algodão em Campina Grande nem de longe se restringiu ao produzido em sua zona rural e sob as condições acima descritas. Aos poucos, a divisão do trabalho operada ao município, em relação ao negócio algodoeiro, permitiu o surgimento de um grupo dedicado só ao comércio e beneficiamento do produto. Nesse sentido, é importante ressaltar que o algodão comercializado em Campina Grande, no seu núcleo urbano, é em quantidade bem superior ao produzido em sua zona rural. É que o algodão produzido nos municípios circunvizinhos e, aos poucos, de localidades mais distantes, como o produzido nos municípios sertanejos, começa a ser atraído para o mercado campinense.

É importante reconhecer, no entanto, que se o primeiro contato de Campina Grande com o algodão se deu na esfera da produção, o que ocorreu em função das transformações das relações da produção no campo, posteriormente sua relação com o produto define-se muito mais como atividade mercantil do que como

atividade produtiva. Daí porque, a partir do século XX, talvez não devamos nos referir a Campina Grande como centro produtor e sim como centro mercantil e beneficiador de algodão.

Portanto, é em função dessas condições internas, referentes à consolidação de seu mercado, aliado ao interesse particularmente da Inglaterra de escoar capitais e os excedentes de sua produção industrial, que a estrada de ferro chega a Campina Grande em 1907. Quer dizer, se a estrada de ferro veio atender certas necessidades do capitalismo inglês, necessidades vinculadas sobretudo às suas disponibilidades de capital excedente, o que é verdade em relação Campina Grande e em relação ao programa ferroviário do restante do país, ela também veio atender certas necessidades do mercado interno, como é o caso do vínculo ferrovia-algodão na cidade, aliás também do interesse inglês. Logo, do ponto de vista das condições internas, a cidade possuía, no começo do século XX, os requisitos que justificavam o benefício ferroviário. Estabelecido este, em seu indissociável vínculo com o algodão, a economia campinense se vê impulsionada como uma das mais prósperas do Nordeste.

Como vimos, o algodão produzido na Paraíba a colocou numa posição privilegiada em relação às demais regiões produtoras do país. Difundindo-se por todo o interior e alcançando momentos de excelentes cotações no mercado internacional, a Paraíba chega ao final do século passado e começo do século atual como o principal produtor brasileiro de algodão. E é exatamente nesse contexto que, aos poucos, Campina Grande desponta como uma cidade que respira algodão por todos os poros, concentrando aí um enorme volume de negócios no setor de comercialização e beneficiamento do produto, ao qual se alia uma bem aparelhada capacidade no setor dos transportes: inicialmente com a estrada de ferro (do início do século ao final da década de 1930); depois com a proliferação dos caminhões (da década de 1940 em diante). A citação, que se segue, resume, em boa medida, porque Campina Grande foi considerada um dos maiores centros algodoeiros do país, uma espécie de

"Liverpool" brasileira:

"Além de fornecer uma razoável infra-estrutura urbana e de estar ligada ao Porto do Recife, estava localizada na periferia de vasta área nordestina, produtora de algodão e bastante próxima das zonas produtoras do algodão de fibra longa (ou mocó), talvez o melhor do mundo e, por isso mesmo, muito demandado, numa época em que esse tipo de fibra tinha uma nítida vantagem sobre os demais, por proporcionar um melhor desempenho das máquinas têxteis que o utilizavam. Campina Grande, (...) a partir dos anos 10 do presente século, passou a concentrar espacialmente o comércio regional do algodão, reforçando a atração de comerciantes, usineiros e demais pessoas ligadas direta ou indiretamente ao algodão das mais diferentes origens". (25)

Mesmo que tenha sido estabelecida uma estreita relação entre a economia algodoeira campinense e a moderna indústria capitalista, haja vista o significativo número de máquinas que chegava à cidade para operar o setor de beneficiamento do algodão; mesmo que despontasse como um dos maiores produtores de algodão do Estado, onde centenas de pequenos trabalhadores, em sua maioria agregados, eram responsáveis pela riqueza embolsada pelos grandes proprietários vinculados ao setor; mesmo que esses fatores estivessem presentes, o que define a condição de Campina Grande como uma pujante praça algodoeira não é a supremacia do capital industrial e/ou produtivo. É, isto sim, a supremacia do capital mercantil, não obstante as outras frações de capital entrassem co

mo fatores importantes na composição geral da riqueza permitida pela economia algodoeira. Na verdade, o que caracteriza a economia do algodão em Campina Grande é sua especialização como uma praça que concentra espacialmente sua circulação mercantil. É sintomático, por exemplo, o fato de que aqueles que controlavam a circulação mercantil algodoeira na cidade tenham se mantido como a fração burguesa mais abastada e influente da sociedade local. Isto não significa, contudo, que eles açambarcassem o capital mercantil como um todo. Mesmo porque, Campina Grande não era uma cidade isolada, bastando ver sua relação de dependência para a área do porto. Aqui ficava uma parte significativa da riqueza algodoeira. Os comerciantes exportadores do porto exerciam ascendência sobre os outros setores dominantes vinculados à economia algodoeira, especialmente porque açambarcavam a maior parte do ganho mercantil. Isto prova que a acumulação de capital relacionada ao algodão envolvia todo um encadeamento até o momento de embarque do produto para atender às demandas estrangeiras.

No que se refere ao algodão produzido na Paraíba, podemos constatar que se estabeleceu todo um circuito de acumulação, que vai das áreas produtivas até o porto de embarque, passando pelas praças de comércio que intermediavam esse "corredor de exportação". Os ganhos começavam com os grandes produtores rurais, ou com os comerciantes beneficiadores instalados nessa ou naquela localidade interiorana, tinham continuidade com os comerciantes recebedores e/ou beneficiadores que controlavam e intermediavam espacialmente a circulação do produto, com amplo destaque para os que eram radicados na praça de Campina Grande, e encerravam o referido circuito de acumulação interna com os que eram embalsados pelos comerciantes exportadores do porto.

Campina Grande começou a se estruturar como empório comercial do algodão a partir da década de 1910, passando a atrair a maior parte do que era produzido no interior da Paraíba e nos Estados limítrofes. A partir desse momento, em que começa a concentrar espacialmente a circulação mercantil algodoeira, tor

na-se nítido o poder de influência de Campina Grande sobre inúmeras áreas do Nordeste. Dessas áreas afluíam, cotidianamente, um grande número de comboios de animais carregados com a fibra algodoeira e, no exato momento de sua chegada, ela era pesada pelos compradores no próprio leito da rua. Essa prática cotidiana dava ao comércio algodoeiro um caráter de feira permanente. Pelo menos duas artérias da cidade, conectadas entre si, respiravam esse clima de feiras permanentes de algodão. Trata-se da rua dos Armazéns e da rua da Estação. Esta última, como o próprio nome dá a entender, conectava diretamente a rua dos armazéns com a estação ferroviária. Essa conexão, de mais de 1 quilômetro, é bastante sintomática para que possamos compreender a importância da estrada de ferro no que se refere ao incremento do comércio algodoeiro campinense. Por volta de 1915, apenas 8 anos após a estrada ter entrado em operação, as duas artérias citadas comportavam, segundo a memória de um arguto observador,

"Grandes lotes de sacas de algodão, que 'seu' Zumba Monteiro, Cel. Salvino, Cel. Demóstenes, Joaquim Vilgolvino e Dr. Virgílio Maracajá mandavam acumular nas ruas por falta de depósitos". (26)

Outro observador do período, que presenciou in loco a ascensão do algodão em Campina Grande afirma:

"Estavam amontados os fardos, da altura de dois pavimentos, que pareciam verdadeiros monumentos no meio da rua, conforme

vemos nas fotografias do passado (...) que foram o alicerce da riqueza e da fama de Campina Grande".<sup>(27)</sup>

Com efeito, não é só a memória em forma de escrita que pode fazer esse importante registro. A fotografia também o faz. Uma fotografia\* de 1915, exposta por Cristino Pimentel num livro de memórias denominado "Abrindo o Livro do Passado", tem como cenário exatamente a Rua dos Armazéns em Campina Grande. Nela, há uma prova irrefutável do que afirmamos acima, conquanto se percebe que são poucos os espaços no leito da Rua dos Armazéns que não estivessem tomados por grandes lotes de fardos de algodão, isto para não falar do grande movimento de homens e animais (V. fotografia nº 2).

Esse algodão, quase todo ele de fibra longa e que costumava ser designado pelo nome de mocó ou seridó, chegava em grandes quantidades já no período em apreço. Oriundo em sua maior parte das regiões de além-trilhos, na direção do oeste paraibano, todos os dias, um sem-número de comboios de burros que faziam o transporte de algodão, tomavam chegada à praça local. O depoimento de quem presenciou a passagem desses comboios e seus condutores numa das ruas da cidade, a rua do Açude Novo, está assim expresso:

"Pelo seu leito passavam diariamente grandes comboios de lã, vindos do sertão e do cariri, e voltavam pelo mesmo caminho os burros carregados de gêneros para abastecer as populações longínquas de Batalhão [atual Taperoá], Monteiro, Patos e outras

---

\* Essa fotografia está atualmente exposta em dois museus localizados em Campina Grande: Museu do Algodão e Museu Histórico.



FOTOGRAFIA Nº 2 - A PRAÇA DO ALGODÃO NA RUA DOS ARMAZÉNS EM CAMPINA GRANDE - 1915.



FONTE: CRISTINO PIMENTEL. ABRINDO O LIVRO DO PASSADO. RIO DE JANEIRO, TEONE, 1956.

localidades ainda mais distantes\*. Os es talos dos relhos como que orquestravam, enchendo a rua de ruídos (...). Os 'matu tos' [o grifo é nosso] traziam grandes carteiras a tiracolo, enfeitadas com es trelas de metal, com as cabeçadas de muares, guia de comboios, também cheias de guizos e de emblemas, polidos, (...) cha mando a atenção dos passantes, os quais às vezes, paravam para observar a ca dência dos animais amestrados, que apres savam as passadas por conhecerem ter che gado o fim da caminhada". (28)

O constante vai e vem dos tropeiros em Campina Grande continuou num ritmo acelerado nas décadas seguintes. Se na década de 1910, tal como nos foi descrito pela citação acima, seu movimento era grande, nas décadas de 1920 e 1930 ele intensi fica-se mais ainda, só arrefecendo na década de 1940 com a prolife ração das estradas de rodagem e, conseqüentemente, dos caminhões.\*\* Fossem os tropeiros do Cariri ou do Sertão, mas principalmente deste último, cotidianamente cruzavam os umbrais da cidade condu zindo comboios de animais carregados de algodão e cotidianamente voltavam aos seus lugares de origem, conduzindo os comboios com carga de retorno.

---

\* Com efeito, há registros de que inúmeras localidades situadas além de Patos das Espinharas enviavam, já no começo do presen te século, seu algodão para Campina Grande e aqui se abas teciam de estivas. Isto foi confirmado por um ex-almocreve que entrevistamos. Filho de Brejo do Cruz, distante quase 300 quilômetros de Campina Grande, o Sr. Antonio Aranha, nascido em 1908, afirma que ainda garoto acompanhou seu próprio pai em inú meros comboios com destino a essa cidade.

\*\* As tropas de burros e os caminhões serão objeto de um estudo mais aprofundado no último capítulo deste trabalho.

Constata-se, pelo exposto, que os tropeiros desempenharam um papel fundamental como elos de ligação entre Campina Grande e o conjunto dos centros algodoeiros do Sertão e o do Cariri de além-Borborema. Transformados em caudatários da estrada de ferro instalada na praça campinense, foi através deles que essa praça e essa estrada de ferro capturaram as citadas áreas de influência, exercendo sobre elas uma relação de empório comercial.

Discriminando melhor as áreas de produção algodoeira que estavam sob a influência de Campina Grande, a partir da década de 1910, é importante mencionar as que se seguem, todo o Cariri e o Sertão paraibanos, o Seridó norte riograndense e o sul do Ceará, não esquecendo de mencionar que seu raio de influência chegava até os distantes Estados de Piauí e Maranhão.<sup>(29)</sup> São inúmeros os exemplos que podem servir como indicativo da condição que Campina Grande assume como uma praça algodoeira de ampla influência no espaço regional. Um desses exemplos está num texto de 1916. Nele, o autor alude ao algodão produzido no Seridó norte riograndense nos seguintes termos:

"Grande parte dos algodões do Seridó são conduzidos por terra para o Recife e Paraíba do Norte, praças de mais fácil acesso, devido às linhas da Great Western, que já chegam até Campina Grande, próxima à fronteira do Rio Grande do Norte".<sup>(30)</sup>

Quer dizer, excetuada uma pequena parte destinada ao porto de Natal, o restante do algodão produzido no Seridó do Rio Grande do Norte era canalizado para Campina Grande, sendo aí embarcado na Estrada de Ferro. É realmente sintomático que a citação feita seja de um texto originalmente produzido em 1916, ou seja, quando a referida estrada de ferro sequer completara uma década em operação.

A indicação de que "os algodões eram conduzidos por terra" corresponde, na verdade, ao percurso que as tropas de burros faziam entre os centros algodoeiros do Seridó norte riograndense e Campina Grande, numa demonstração de que essa região era caudatária da estrada de ferro em operação nessa última década.

Outra área de produção algodoeira que pode ser tomada como exemplo da influência de Campina Grande, dentre as que foram acima mencionadas, diz respeito ao Sul do Ceará. Mesmo estando ligada à Fortaleza através de uma estrada de ferro, a Rede de Viação Cearense, os produtores dessa região preferiam enviar seu algodão para a praça campinense; inicialmente através do transporte de tração animal; depois, por intermédio de caminhões. O mesmo pode ser dito em relação ao Sertão do Baixo Piranhas, no extremo oeste da Paraíba. Quando os trens da Rede Viação Cearense chegam a essa região, no começo da década de 1920, a influência de Campina Grande não diminui nessa área. Os municípios de Souza, Cajazeiras e Antenor Navarro, aí localizados, também enviam a maior parte de seu algodão para a praça campinense, tornando o Baixo Piranhas outra região caudatária de sua estrada de ferro. (31)

Ora, se a influência de Campina Grande no espaço regional atingia o Sul do Ceará e o Baixo Sertão do Piranhas, no extremo oeste paraibano, isto significa que nas demais áreas sertanejas do Estado essa influência era mais contundente ainda. Com efeito, nas demais áreas de produção algodoeira do Estado, essa influência era particularmente marcante por sua maior proximidade em relação à praça campinense e por suas precárias condições de transportes. É que durante décadas, o único transporte disponível na maior parte do Sertão paraibano, foi o de tração animal: aí o trem ficou ausente na maioria das localidades e os caminhões demoraram a chegar. Com isto, o único movimento comercial possível era através de tropas de animais, que conectavam essas áreas com Campina Grande, o maior centro comercial de toda a região.

É importante registrar que no momento em que Campi

na Grande começa a se delinear como importante centro mercantil algodoeiro, na década de 1910 e seguintes, o algodão continua a crescer como a atividade econômica mais importante do Estado da Paraíba. São pertinentes, a esse respeito, os dados abaixo:

TABELA Nº 15 - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO NA  
PARAÍBA (1913-1932)

ANOS	PREÇO DA ARROBA (EM MIL RÉIS)	QUANTIDA EXPORTA DA (EM TONELADAS)	RENDA NOMINAL (EM CONTOS RÉIS)
1913	11\$500	8.953	6.820:000\$000
1919	32\$500	8.227	18.740:000\$000
1924	100\$000	14.000	34.000:000\$000*
1929**	-	26.000	-
1930	-	14.000	-
1931	-	23.000	-
1932	-	13.000	-

FONTE: Tabela Organizada a partir de MARIZ, Celso. Evolução Eco  
nômica da Paraíba. Op. Cit., passim.

Os dados dessa tabela servem para uma série de monstrações empíricas acerca da projeção da economia algodoeira na Paraíba. É importante registrar, inicialmente, que a renda obtida com a venda do algodão era diretamente proporcional às cotas de

\* Essa cifra não estava calculada na fonte.

\*\* O fato de não ter sido possível organizar certos números referentes ao quadriênio 1929-1932 como preço da arroba e renda obtida com o algodão exportado, não nos impede de fazer interessantes projeções a respeito.

preços asseguradas para cada arroba do produto. Assim sendo, um ano "bom" para o algodão não era aquele em que se registrava maior tonelagem exportada; era, isto sim, aquele em que essas cotas apresentassem preço satisfatório. Os números de 1913 a 1919 são enfáticos a respeito. Enquanto em 1919 a Paraíba exportou 8.227 toneladas e obteve uma renda nominal de 18.740 contos, em 1913 exportou uma quantidade maior mas obteve uma renda bem menor, respectivamente 8.953 toneladas e 6.820 contos. Isto ocorreu, como está demonstrado na tabela, devido ao preço da arroba. Como pode ser facilmente constatado, em 1919 o algodão alcançou um preço quase três vezes maior que o de 1913. A mesma tendência pode ser demonstrada em relação a 1924. Com um preço da arroba considerado bastante satisfatório, o resultado foi uma renda bem superior aos exemplos anteriores, além da quantidade exportada que também foi maior.

No quadriênio 1929-1932, é uma pena a tabela não constar com dados referentes ao preço da arroba e à renda nominal. Contudo, algumas projeções podem ser feitas. A quantidade exportada em 1929, por exemplo, demonstra que a produção algodoeira paraibana estava em franco crescimento nesse momento, chegando a exportar quase o dobro do que fora exportado 5 anos antes. Mas essa euforia dura pouco. É que no final de 1929 e início de 1930, uma crise geral se abate sobre o país, fruto da crise mais ampla que vitima o próprio sistema capitalista a nível mundial. Com essa crise, de imediato os efeitos se fizeram sentir sobre os algodoeiros paraibanos: das 26.000 toneladas exportadas em 1929, essa quantidade caiu para 14.000 toneladas em 1930, uma queda de 47%.

Já os anos 1931 e 1932 foram relevantes em termos da quantidade de algodão exportado na Paraíba. Se mesmo com as cotações baixas, consequência da crise, esse Estado exportou, em 1931, 23.000 toneladas de algodão, no ano seguinte essa exportação caiu bruscamente para 13.000 toneladas. Essa

queda brusca das exportações de algodão em 1932 se deveu principalmente à violenta seca que vitimou o sertão nessa data. Isso prova que era exatamente a região sertaneja que mais contribuía para a produção da malvacea. Vitimada a produção sertaneja - Não tanto pela questão da estiagem em si (sabemos que o algodão mocó vinga e sobrevive às estiagens), mas sobretudo pelo fato de que o algodão sozinho não garante a subsistência do trabalhador pobre, que muitas vezes é obrigado a migrar no período -, então vitimava-se a produção e exportação da Paraíba como um todo. Com isto, muitos perdiam. Perdia o Estado, que tinha sua arrecadação reduzida; perdiam os grandes proprietários, que viam minguar-se sua principal fonte de renda depois do gado; perdiam os trabalhadores pobres, que obtinham com o algodão uma renda mínima para além da precária subsistência.

No que se refere à participação da praça de Campina Grande em relação aos números dessa última tabela, podemos comparar em que nível se deu essa participação nos anos 1919 e 1924. Enquanto em 1919 a Paraíba exportou 8.227 toneladas de algodão, Campina Grande sozinha exportou 5.211 toneladas desse total. Uma participação, pois, de aproximadamente 63%. E enquanto em 1924, a Paraíba exportou 14.000 toneladas, Campina Grande participou com 9.105 toneladas, o que corresponde, mais uma vez, a 63%, (V. Tabela 17).

Ainda sobre a importância do algodão em relação à economia paraibana, vale a pena checar os dados da tabela exposta a seguir.

TABELA Nº 16 - A EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO EM COMPARAÇÃO  
À EXPORTAÇÃO GLOBAL NA PARAÍBA (EM  
CONTOS DE RÉIS).

PERÍODOS	EXPORTAÇÃO GLOBAL	EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO
1920-1924*	370.413:914\$000	-
1925-1929	465.062:000\$000	-
1933-1937	721.291:000\$000	553.336:000\$000

FONTE: tabela organizada a partir de MARIZ, Celso. Evolução Econô-  
mica da Paraíba. Op. Cit., pp. 63-64.

Constata-se, na tabela acima exposta, que a renda nominal obtida com a venda de produtos exportáveis na Paraíba praticamente dobrou do primeiro para o último quinquênio comparados. Ora, como as exportações na Paraíba vinculavam-se, em sua maior parte, ao setor algodoeiro, isto significa que o aumento nessas exportações levava a um aumento na exportação dessa fibra. Os dados sobre o quinquênio 1933-1937 indicam que a exportação de algodão correspondeu, nesse período, à quase totalidade das exportações do Estado, atingindo cerca de 76,7% dessas exportações. Quanto aos quinquênios 1920-1924 e 1925-1929, há indícios de que nesse momento o algodão também ocupou a posição de primeiro produto na pauta das exportações paraibanas. Acontece que no decorrer da década de 1920 houve uma sensível melhoria nas cotações para a compra de algodão no mercado internacional. Consta, por exemplo, que no ano de 1924 essas cotações foram bastante satisfatórias, alcançando 90\$000 (noventa mil réis) e 110\$000 (cento e dez mil réis) a arroba, não se registrando cotação maior nem antes nem após essa data.<sup>(32)</sup> Por

\* Não foi possível detectar as rendas referentes à exportação de algodão nos quinquênios 1920-1924 e 1925-1929.



tudo isto se impõe uma dedução lógica. Quanto mais satisfatórias as cotações do algodão no mercado internacional mais aquecida tor nava-se a produção paraibana e, conseqüentemente, mais estímulos à exportação da malvácea. Daí podermos afirmar, com uma certa margem de segurança, que nos quinquênios 1920-1924 e 1925-1929 a exportação de algodão na Paraíba ocupou o primeiro lugar na pauta das exportações desse Estado.

Mas falar das exportações de algodão na Paraíba é falar de sua circulação mercantil em Campina Grande. Na tabela exposta a seguir, os dados nela contidos dão conta do algodão comercializado por esse centro mercantil para as duas áreas portuárias a que estava vinculado, isto é, as capitais pernambucana e paraibana .

TABELA Nº 17 - DESTINO DO ALGODÃO COMERCIALIZADO EM CAMPINA GRANDE (1919-1924)

ANO	ALGODÃO COMERCIALIZADO EM C. GRANDE (EM TONELADAS).	%	D E S T I N O			
			JOÃO PESSOA	%	RECIFE	%
1919	5.210	100	1.793	34,5	3.417	65,5
1920	10.316	100	3.443	33,3	6.873	66,7
1921	8.976	100	3.899	43,4	5.077	55,6
1922	10.529	100	2.643	25,0	7.886	74,9
1923	14.053	100	1.245	8,8	12.808	91,2
1924	9.104	100	6.039	66,3	3.065	33,7
TOTAL	58.189	100	19.063	32,8	39.126	67,2

FONTE: VASCONCELOS, Silvano Alberto de. Op. Cit. p., 71.

OBS. : Originalmente os dados foram fornecidos em quilos.

Fica claro, pelos dados da tabela anterior, que dois terços do algodão comercializado em Campina Grande para fins de exportação, no período mencionado, foi destinado ao Recife, sendo o terço restante destinado à capital paraibana. É interessante observar que essas 58.189 toneladas da fibra comercializadas em Campina Grande correspondiam ao algodão emplumado e pronto para ser exportado. O que isso significa? Significa que a quantidade de fibra chegada em Campina Grande no período referido era em tonelagem bem maior do que o exportado. Isto porque uma parte da fibra que chegava no mercado campinense era ainda no caroço, exigindo o trabalho de descaroçamento e prensagem do setor de beneficiamento local. Ora, como a preparação da tonelagem de algodão em pluma exige uma quantidade três vezes maior de algodão em caroço, explica-se assim o porquê do algodão chegado a Campina Grande ser em quantidade maior do que o exportado. De fato, o serviço de beneficiamento na preparação da pluma do algodão aproveita em torno de 30% da fibra, o que sem dúvida constituía um enorme desperdício. Como a produção de algodão em caroço, no período, foi estimada em 103.000 toneladas (V. Tabela nº 20), essa quantia com certeza foi insuficiente para a preparação das 58.193 toneladas de algodão em pluma exportadas por Campina Grande. Assim sendo, que lição pode ser tirada desses dados? Uma lição bastante simples, a de que a praça campinense comportou, já naquele período, mais algodão que a safra conseguida na Paraíba. Isto foi conseguido mediante o algodão atraído dos chamados Estados Limitrofes, em particular do Rio Grande do Norte e Ceará. Constata-se, pela exposição acima, o porquê de Campina Grande ter sido considerada, a partir da década de 1920, uma espécie de "Liverpool" brasileira, exercendo uma função polarizadora no mercado regional de algodão.

Quanto ao transporte de todo esse algodão para Campina Grande e dela para as áreas portuárias, algumas condições se fazem necessárias. É preciso considerar, inicialmente, como era realizado o transporte até essa cidade. Como se sabe, as estradas de rodagem em direção ao semi-árido paraibano no período 1919-1924, eram extremamente precárias e, salvo um ou outro carro de passeio, nelas ainda não transitavam os caminhões. De modo que o algodão proveniente das áreas produtoras do Cariri ou Sertão era todo transportado no lombo do burro para Campina Grande. Nesse momento, começo da década de 1920, o transporte por tropas de burro era basicamente o único meio de transporte em toda a vasta área sertaneja, exceção feita unicamente ao sertão do Baixo Piranhas, no extremo oeste do Estado, que começava a receber os primeiros trens da Rede de Viação Cearense.

Quanto a Campina Grande, mesmo dispoendo já de caminhões, eles não estavam à disposição dos produtores sertanejos, como também não estavam ainda em condições de concorrer com a estrada de ferro local. Até por volta de 1930 os caminhões campinenses eram usados tão-somente para o transporte de carga a nível local, operando principalmente o movimento diário de mercadorias que circulavam entre o centro comercial e a estação ferroviária. Eles constituíam, por assim dizer, uma mera extensão da estrada de ferro até o centro comercial da cidade. Assim sendo, temos segurança em afirmar que o transporte de carga das áreas produtoras de algodão até Campina Grande era, no começo da década de 1920, o de tração animal, que funcionava como uma espécie de caudatário da estrada de ferro. E mesmo quando os primeiros caminhões, no final da década de 1920 e no começo da década seguinte, começaram a circular transportando algodão entre certas áreas sertanejas e a praça campinense, eles também se tornam caudatários da estrada de ferro.

Podemos retomar, neste ponto, a nossa hipótese de que Campina Grande não teria se transformado num importante polo mercantil caso não tivesse sido contemplada pela estrada de ferro, especialmente porque essa estrada tinha na cidade o seu ponto terminal. É óbvio que alguns podem alegar, em relação a esta hipótese, que a partir de um dado momento - início da década de 1930 para uns; início da década de 1940 para outros\* a ferrovia continua fazendo ponta de trilho em Campina Grande sem que se perceba o primordial papel que lhe é atribuído. Com efeito, isto pode ser alegado e em parte concordamos com essa alegação. Acontece que o papel que atribuímos à ponta de trilho só foi desempenhado até o momento em que o caminhão não proliferou completamente. Com essa proliferação, fato ocorrido a partir da década de 1940, há um certo esvaziamento da citada ponta de trilho. Contudo, isso não anula nossa hipótese. Ao contrário, reforça-a. Se a cidade transformou-se, a partir de 1940, num dos maiores entrocamentos rodoviários do Norte-Nordeste, duvidamos que isto fosse possível caso o caminhão não tivesse encontrado a cidade já exercendo uma ampla polarização econômica no espaço regional. Nossa opinião, pois, é que, dificilmente, Campina Grande teria se transformado num importante polo mercantil caso o caminhão não tivesse encontrado a cidade já sob o efeito da concentração econômica. Foi exatamente esse "efeito-concentração", existente já na década de 1920, que constitui a base para a expansão econômica do município. Se, depois, o caminhão proliferou e esvaziou o papel que a ponta de trilho antes desempenhara, isto não nega a importância desta última, apenas mostra que ela só foi importante até um determinado momento. Porém, importante o suficiente para permitir que Campi

---

\* Nossa opinião, contrariamente a de Silvano Alberto de Vasconcelos, tantas vezes citado neste trabalho, é que só a partir de 1940, é que podemos considerar a estrada de ferro em Campina Grande como um transporte em declínio, isto em decorrência da proliferação das estradas de rodagem e dos caminhões.

na Grande exportasse mais de 58.000 toneladas de algodão só no período 1919-1924.

Sobre a expansão econômica de Campina Grande, dados referentes à década de 1930 dão conta de que essa expansão foi responsável pelo fato de a Paraíba ter exportado algodão em quantidade maior que o da sua safra. É o que se percebe, por exemplo, nos dados a seguir:

TABELA Nº18 - SAFRA E EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO NA PARAÍBA (1935-1938)

A N O S	SAFRA (EM TONELADAS)	EXPORTAÇÕES (EM TONELADAS)
1935*	44.833	-
1936	35.414	41.000
1937	37.998	46.000
1938	32.000	-

FONTE: Tabela organizada a partir de MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit. p. 164.

A primeira leitura importante dessa tabela diz respeito aos números de 1935. Essa safra de quase 45 mil toneladas de algodão, a maior safra registrada em toda a década de 1930, é o resultado dos efeitos da modernização no setor algodoeiro a partir daquela década. Ocorre que foi exatamente nesse momento que chegaram à Paraíba duas importantes multinacionais que atuavam no setor algodoeiro, a SAMBRA (Argentina) e a ANDERSON CLAYTON (Nor

\* A fonte referida não menciona a quantidade exportada nos anos 1935 e 1938.

te-Americana). Com elas, grandes reprensadoras hidráulicas foram instaladas por todo o Estado da Paraíba, obrigando inclusive alguns competidores locais a também modernizarem suas firmas, sobretudo em Campina Grande, onde esses competidores existiam em maior número.

Quanto aos anos 1936 e 1937, as safras aí registradas sofrem uma queda em relação a 1935, o que prova que o estímulo a produção algodoeira não dependia só da capacidade modernizadora instalada no Estado. Dependia, isto sim, de estímulos oferecidos ao produtor, em particular ao pequeno produtor, estímulos inexistentes na Paraíba. Passada a fase de euforia inicial, essas multinacionais demonstraram a que vieram. É que, com enormes disponibilidades de capitais, elas puderam bancar, nas várias localidades onde instalaram filiais, a compra do algodão ainda na "folha", cujo preço normalmente ficava abaixo do preço mínimo de mercado. Contudo, as safras de 1936 e 1937 constituem ainda números significativos, conseguindo manter a Paraíba como um dos principais Estados produtores de algodão do Nordeste. Não obstante, a Paraíba já não se mantém à frente como maior produtor nacional: São Paulo tomara-lhe a dianteira em 1932 (V. Tabela 20).

Mas, a leitura mais importante dessa tabela é checar, comparativamente, a safra de 1936 e 1937 com a exportação do mesmo período. Como se pode ver, a Paraíba exportou quase 6 mil toneladas a mais que sua safra de 1936, em torno de 16%, e 8 mil toneladas a mais que sua safra de 1937, em torno de 21%. Ademais, é preciso levar em consideração que as safras expressam sempre uma certa quantidade de algodão em caroço, enquanto que as exportações referem-se sempre ao algodão em pluma. Como o algodão em pluma é o algodão já descaroçado e prensado, cujo processo de preparação destruía uma parte da fibra, neste caso as quase 6 mil toneladas de 1936 e 8 mil de 1937 alcançariam cifras bem mais expressivas se fossem contabilizadas como al

godão em caroço. Mas a que podemos atribuir o fato da Paraíba exportar mais algodão que a sua safra? Quanto a isso não há lugar à dúvida: essa exportação foi maior que a safra devido ao fato de que ao algodão da Paraíba foram acrescentados vários milhões de quilos do produto oriundos do Rio Grande do Norte e Ceará, atraídos pelo mercado de Campina Grande e suas reprensadoras hidráulicas. (33)

No que se refere ao ano de 1938 há uma queda de safra em relação aos anos imediatamente anteriores. Todavia, essa queda de safra não significa nenhum colapso da economia algodoeira do Estado. As 32.000 toneladas de algodão aí produzidas constitui uma das maiores safras na década de 1930 e esse produto continuou como o seu principal item de exportação.

Nesse contexto, conforme em parte já demonstramos, Campina Grande torna-se um importante polo mercantil e, por isso mesmo, concentra a maior parte das atividades que envolve desde o simples recebimento, até as operações de compra, beneficiamento e exportações de algodão. Já em 1925, segundo o Anuário de Campina Grande publicado nessa data, mais de trinta firmas estavam envolvidas com essas atividades. Essas firmas, de pequeno, médio e grande porte, eram as seguintes:

"Araújo Rique e Cia; Aranha e Simões; Antônio Miguel de Moraes; Artiquino Dantas; Antônio Cavalcante; Borba, Vieira e Cia; Cunha Borges e Cia; César Ribeiro; Demóstenes Barbosa e Cia; Eduardo Ferreira Filho; Francisco Rosas de Farias; Francisco Isidro de Oliveira; J.T. Moura; José de Brito e Cia; José de Vasconcelos; S.F.Nóbrega e Cia; José Lins de Albuquerque; José Limeira e Cia.; José Calazâncio; João Aprígio; José Vieira Filho; José Pedro; Joaquim Vilgolvino; Lafaiéte e Lucena; Leôni

das Barbosa; Liberato Afonso; Luiz Lauritzen; Monteiro e Cia; Marques de Almeida e Cia; Martins e Cia; Nóbrega e Azevedo; Pedro de Melo Tavares Cavalcanti; Pinto Alves e Cia; S.A. Wharton Pedrosa; Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro; Severino Afonso e Cia; Tertuliano Barros e Cia; Veloso e Cia; e Virgílio Ribeiro Maracajá". (34)

Dentre as 39 firmas acima arroladas, algumas atuavam só como intermediárias entre os produtores e os exportadores. Neste caso, elas mantinham armazéns para o recebimento do algodão, mas não pagavam diretamente por esse algodão, haja vista que o recebiam em consignação. Os comerciantes proprietários dessas firmas, mais conhecidos como recebedores de algodão, agiam como corretores do produto. Na verdade, a atividade exercida pelo recebedor de algodão,

"Era uma atividade sui generis, existindo somente em Campina Grande. Tal atividade não vingou nem mesmo na Capital do nosso Estado. (...) Uma vez recebido, o algodão ia para os armazens e o armazem podia ser próprio ou alugado, mas de responsabilidade do recebedor. Era então providenciada a classificação oficial do algodão, seu peso e armazenamento. Com o certificado de classificação na mão, o recebedor ia a procura do comprador, os chamados exportadores de fibra; podendo ser daqui de Campina Grande ou mesmo de outra cidade, com filial aqui." (35)



Infere-se , do exposto , que todo o algodão chegado às mãos desses comerciantes era recebido em consignação. Após providenciar os serviços de classificação, peso e armazenagem, os recebedores de algodão saíam à procura das firmas exportadoras . Concluída a venda do produto, eles deduziam as despesas efetuadas, tiravam sua comissão, e emitiam o restante para os produtores e/ ou comerciantes beneficiadores que o haviam entregue em consignação . Daí porque os recebedores de algodão também eram chamados de comissários.

Mas os comerciantes de algodão em Campina Grande não se resumiam aos chamados recebedores do produto. Muitas firmas o compravam diretamente, dispensando a intermediação dos que recebiam o algodão em consignação. Trata-se das firmas exportadoras. Dentre as 39 firmas mencionadas, conseguimos detectar grandes exportadoras de algodão, como Abílio Dantas e Cia., José de Brito e Cia., José de Vasconcelos e Cia., Araújo Rique e Cia., Demóstenes Barbosa e Cia., Lafaiete, Lucena e Cia., Marques de Almeida e Cia., S.A. Wharton Pedrosa, e Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA)\*

Ademais, muitas dessas firmas também estavam aparelhadas com uma razoável capacidade no setor de beneficiamento do algodão, com os serviços de descaroçamento e prensagem. Podemos citar, dentre outras, as seguintes firmas exportadoras que também operavam o beneficiamento de algodão: Demóstenes Barbosa e Cia. , Wharton Pedrosa e Cia., Lafaiete, Lucena e Cia., e José Vasconcelos e Cia., isto na década de 1920.

Outras ainda não só exportavam algodão mas o industrializavam. Trata-se de constatar a existência de firmas exportadoras que também atuaram no setor da indústria têxtil, como, por

---

\* Na década de 1920 a SANBRA apenas operava com armazem de compra de algodão. Só na década de 1930 é que ela instala-se na cidade com suas poderosas prensadoras hidráulicas.

exemplo, a firma Marques de Almeida e Cia, etc.

Todas essas atividades tendem a incrementar-se mais ainda na década de 1930. No setor de exportação de algodão, por exemplo, dados referentes aos anos 1937 e 1938 indicam mais uma vez a posição de Campina Grande como o mais importante polo mercantil do Estado.

TABELA Nº 19 - AS VINTE MAIORES FIRMAS EXPORTADORAS DE ALGODÃO DA PARAÍBA ENTRE 1937 E 1938 (EM FARDOS E QUILOS).

F I R M A S	FARDOS	QUILOS
01. José Henrique e Cia.	37.301	6.823.396
02. Abílio Dantas e Cia.	26.862	5.739.536
03. Anderson Clayton e Cia.	23.413	4.269.197
04. Araújo Rique e Cia.	23.115	4.228.613
05. Soares de Oliveira Cia.	22.660	4.165.422
06. Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro	19.779	3.715.712
07. José de Brito e Cia.	10.896	2.696.934
08. Claudino Nóbrega e Cia.	8.963	1.696.743
09. Nicolau da Costa	9.900	1.691.248
10. Demóstenes Barb. e Cia.	8.470	1.550.647
11. Comp. América Fabril	7.819	1.477.096
12. João Araújo e Cia	7.882	1.437.557
13. Exp.de Produtos Brasil. S/A.	7.076	1.307.871
14. Vieira Filho e Cia	4.276	805.780
15. Marques de Almeida e Cia	3.559	576.586
16. Luiz Draytus e Cia	2.702	475.099
17. Araújo Lucena e Cia.	2.317	425.089
18. S/A Ind.Reunid.Mararazo	2.272	374.687
19. Aluísio Silva e Cia	672	122.240
20. José Simões e Filhos	591	110.059

FONTE: Celso Mariz. Evolução Econômica da Paraíba. Op.Cit.p. 172.

Como podemos constatar, há diferenças enormes entre as primeiras e as últimas firmas exportadoras arroladas na tabela acima. A primeira delas, José Henrique e Cia., exportou cerca de 60 vezes mais que a última, a de José Simões e Cia. De modo que a tabela contempla firmas exportadoras de grande e pequeno porte. Contudo, os 110.000 quilos de algodão em pluma exportados por José Simões e Cia. são um número considerável. Mas o que mais chama a atenção nessa tabela é que, das 20 firmas exportadoras aí contidas, conseguimos detectar que 17 delas agiam na praça de Campina Grande. Esse dado é importante porque vem de encontro à nossa tese, qual seja a de que essa praça se especializou na realização da circulação mercantil, tornando-se, por conta disso, um polo com ampla influência no espaço regional. Portanto, das 20 firmas mencionadas apenas 3 não atuavam no comércio campinense ou atuavam e não conseguimos detectá-las. Eram elas: 1) Nicolau da Costa, a 9ª da Tabela, localizada na capital do Estado, 2) Exportadora de produtos brasileiros S/A., a 13ª da Tabela, cuja localização ignoramos; e 3) Aluizio Silva e Cia, a 19ª da Tabela, e cuja localização também ignoramos.

As demais, mesmo que não fossem genuinamente campinense, como José Henrique e Cia., Abílio Dantas e Cia., SAMBRA e ANDERSON CLAYTON, dentre outras, estavam envolvidas com o comércio de exportação de algodão a partir de Campina Grande. Percebe-se, pois, que todas estas firmas lidavam com um considerável volume de algodão. E mesmo que o algodão por elas exportado não fosse só de Campina Grande, não há dúvida de que a maior parte dos 43.689.512 quilos desse produto circulou, entre 1937 e 1938, na praça campinense.

A prova do que acima foi afirmado pode ser encontrada no fato de que das 17 firmas exportadoras que agiam na praça

campinense, dentre as 20 que foram acima mencionadas, apenas algumas tinham negócios em outras cidades, como José Henrique e Cia e Abílio Dantas e Cia, que também operavam na capital do Estado, ou SAMBRA e ANDERSON CLAYTON, duas multinacionais que haviam se estabelecido nos principais centros produtores de algodão do Estado.

É importante registrar que essas e outras firmas envolvidas com a economia algodoeira não ficavam adstritas tão-somente à circulação mercantil. Muitas se aparelharam com o que havia de mais sofisticado em termos de máquinas de beneficiamento de algodão, assim como algumas se envolveram diretamente com o setor têxtil fabril. É que a exportação de algodão era uma atividade que pressupunha o setor de beneficiamento. Nenhuma firma poderia prosperar como grande exportadora de algodão se não se aparelhasse com uma certa capacidade de beneficiamento do produto.

Ocorre que o algodão chegava em Campina Grande, em sua maior parte, já beneficiado, muito embora de forma bastante precária. De fato, a capacidade de prensagem relacionada às velhas bolandeiras espalhadas pelo sertão era bastante reduzida: os fardos aí preparados eram de 64 kg no máximo. Por outro lado, esses fardos viajavam centenas de quilômetros em tropas de burros através de péssimas estradas, sujeitos aos solavancos e às intempéries, fazendo com que chegassem amarrotados, desamarrados e precariamente enfardados. A condição desse algodão exige, da parte dos exportadores campinenses, se aparelharem com prensas hidráulicas, com as quais poderiam reprensar o produto em fardos, com maior peso e volume relativamente menor. Os investimentos efetuados pelos exportadores na modernização do setor de beneficiamento de algodão, com a aquisição de prensas hidráulicas de alta densidade, tinham um endereço certo: agilizar de forma eficiente a exportação do produto para fins de barateamento do custo de transporte. Isto tornou-se possível pela preparação de fardos pesando até 200 Kg. Em Campina Grande, a primeira firma exportadora a implantar um moderno serviço de prensagem foi a Wharton Pedrosa e Cia, caracte-

terizada pela:

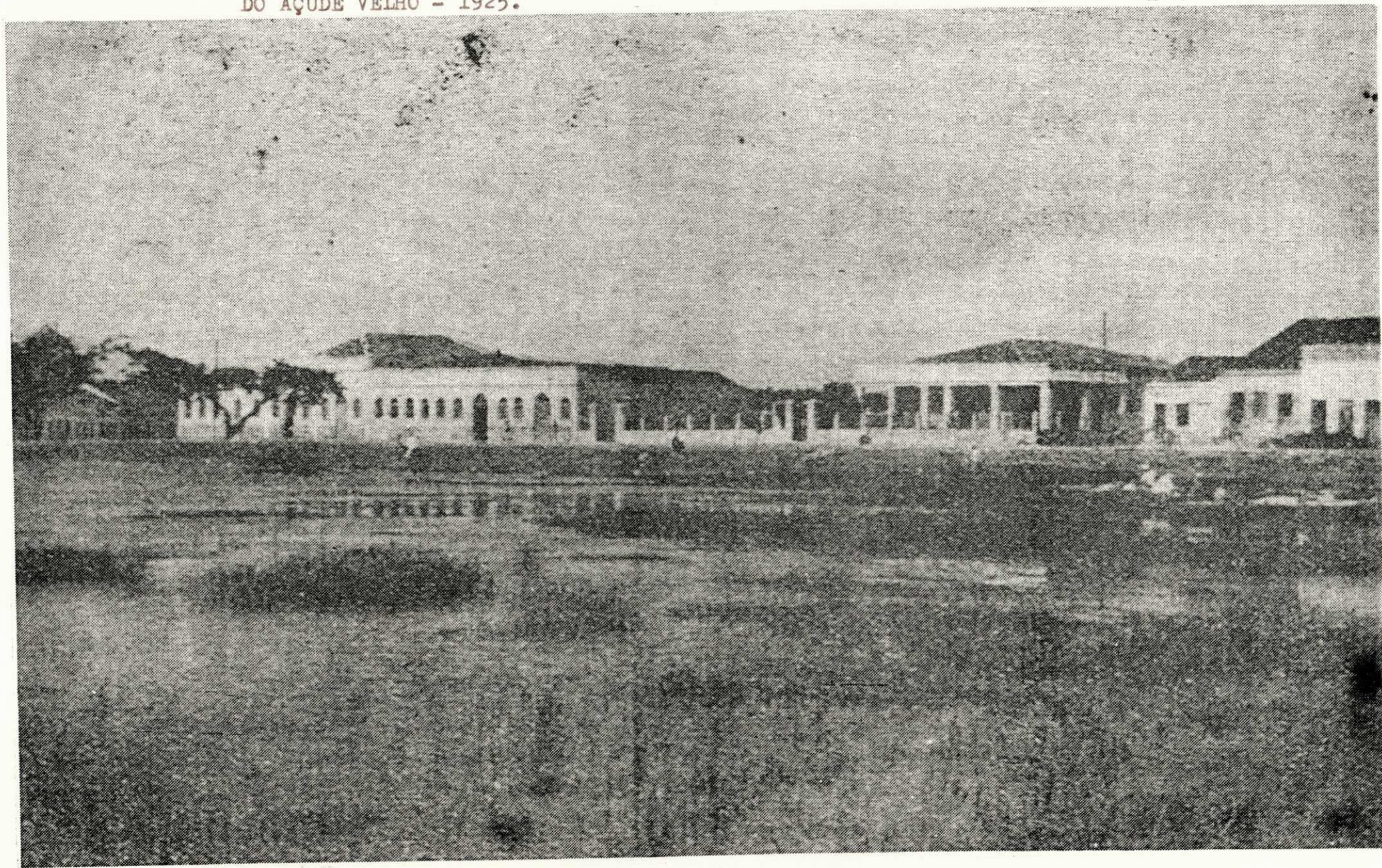
"Conjugação de capital inglês, representado por Wharton e o Capital do Norte Riograndense Pedrosa, cuja matriz tinha sede em Natal. Em 1919 esta firma instalava filial em Campina Grande, inaugurando a primeira prensa hidráulica. Com esta aparelhagem capacitava-se para beneficiar o algodão, ao mesmo tempo que ampliava sua capacidade produtiva. (...) A empresa também se incumbia do acondicionamento do algodão em seu armazém, localizado (...) nas imediações da estação ferroviária, via de escoamento da matéria-prima para o mercado nacional e o comércio externo. (36)

O que se viu, a partir desse momento, foi a aquisição dessas prensas hidráulicas por poderosas firmas exportadoras. Com um maquinismo bem mais sofisticado que as antigas bolandeiras a vapor, de reduzida capacidade de prensagem, as prensas hidráulicas tinham custo elevado e só as grandes firmas exportadoras estavam em condições de adquiri-las, como a Wharton Pedrosa e Cia.

Outra importante firma exportadora que se instalou em Campina Grande com moderna prensa hidráulica foi a Companhia Parahyba de Beneficiamento e Prensagem de Algodão (V. fotografia 3). Essa firma, instalada na cidade em 1920,

"Disponha de aperfeiçoada prensa hidráulica com capacidade para produzir 250 fardos de 195 Kg por dia (...). Todo maquinismo era inglês movido por um motor diesel de 150 H.P. A companhia possuía ainda amplos armazéns para receber algodão em sacas ou enfardados". (37)

FOTOGRAFIA Nº 3 - INSTALAÇÕES DA COMPANHIA PARAHYBANA DE BENEFICIAMENTO E PRENSAGEM DE ALGODÃO ÀS MARGENS  
DO AÇUDE VELHO - 1925.



Após as instalações de Wharton Pedrosa e Cia e da Companhia Parahybana de Beneficiamento e Prensagem de Algodão, ocorridas em 1919 e 1920 respectivamente, outras grandes firmas exportadoras também implantaram moderno equipamento no setor de beneficiamento de Algodão, como foi o caso das firmas Demóstenes Barbosa e Cia e José de Brito e Cia. etc. Todavia, uma maior capitalização do setor de beneficiamento de algodão só ocorre na década de 1930, quando do lançamento do programa de modernização da economia paraibana no governo Argemiro de Figueirêdo. No tocante ao algodão, por exemplo, esse programa lança mão de uma ampla política de incentivos fiscais destinada a atrair grandes conglomerados econômicos vinculados ao setor, inclusive os de capital multinacional.

Essa política fiscal, aliada ao fato de que a Paraíba era um dos maiores produtores nacionais de algodão, atraíram duas poderosas multinacionais voltadas para as operações de compra beneficiamento e exportações desse cobiçado "ouro branco". Trata-se da Anderson Clayton e da SAMBRA. A primeira, era filial de um grande conglomerado econômico Norte-Americano com esse nome; a segunda, filial de uma multinacional Argentina bastante conhecida no Brasil, de nome Bung e Born. Em Campina Grande, por exemplo, elas são instaladas em 1935. Vieram para a cidade com suas poderosas reprensadoras hidráulicas de alta densidade e com muita disponibilidade de capital, sendo poucas as firmas que puderam com elas competir. É pertinente, a esse respeito, registrar o depoimento de quem presenciou, in loco, a instalação de ambas e as consequências que daí resultaram para a economia local:

"Dispondo de muito capital e estando isentas de impostos durante 30 anos, a SAMBRA e ANDERSON CLAYTON prejudicaram o comércio de algodão em Campina Grande. Isto ocorreu porque elas preferiram comprar o algodão diretamente aos produtores pagando a vis

ta, principalmente o algodão ainda na "folha". Isto fez com os produtores encararem essa prática como sendo uma vantagem, que aos poucos foram debandando das vendas em consignação. Mas o pior de tudo isto, é que o dinheiro ganho por tais multinacionais não era investido aqui, ia todo para fora do país. Antes delas chegarem à cidade ocorria o contrário, já que o dinheiro ganho aqui era investido aqui mesmo". (38)

De maneira que essas representantes do capital multinacional, mas não apenas elas, já que um pequeno grupo capitalista local as acompanhou e também se aparelhou com reprensadoras hidráulicas de alta densidade, como, por exemplo, José Henriques e Cia, Abílio Dantas e Cia, Demóstenes Barbosa e Cia e Araújo, Rique e Cia, exerceram uma função monopolizadora no mercado regional. Isto prova que o negócio algodoeiro, a partir dos meados da década de 1930, passa a ser monopolizado por algumas poderosas empresas com enorme disponibilidade de capital, sufocando e/ou levando à falência os pequenos empreendimentos, que durante várias décadas haviam lidado com as atividades de compra, beneficiamento e revenda do algodão, não esquecendo de mencionar o desestímulo causado por esse monopólio aos pequenos produtores rurais.

De fato, a partir de 1935 praticamente desaparecem os pequenos empreendimentos relacionados ao negócio algodoeiro. A SAMBRA, a ANDERSON CLAYTON e as grandes firmas paraibanas açambarcam a maior parte do algodão produzido no Estado. Em 1935, por exemplo, dois terços dos pequenos descaroadores de algodão existentes na Paraíba estavam desativados e, em seu lugar, firmas monopolizadoras surgem cada vez mais poderosas, até que, no final da década de 1930, são em número de 30 as grandes usinas de beneficiamento de algodão no Estado. (39) As consequências desse processo



de monopolização/modernização da economia algodoeira paraibana são visíveis,

"A cada chaminé da Anderson Clayton, da SAMBRA e do Grupo moderno que se aparelhou, ao aparecimento destes, paravam 50 'vapores' em tórno."(40)

Em Campina Grande, o "grupo moderno" que passou a dominar o beneficiamento de algodão e, conseqüentemente, a sua circulação mercantil, era particularmente poderoso. Até porque, de todos os grandes empreendimentos algodoeiros do Estado, não havia um sequer que não tivesse negócios a contabilizar em Campina Grande, sendo que a maioria tinha aí suas principais instalações. Basta lembrar, a esse respeito, o exemplo da SAMBRA. É certo que ela instala filiais em vários municípios paraibanos, mas nenhuma equipara-se à filial de Campina Grande, com os seus 140.000 m<sup>2</sup> de área aberta e 16.000 m<sup>2</sup> de área construída. Para se ter uma idéia apenas do tamanho de seu espaço físico, basta considerar que ele era maior que muitos estádios de futebol. Todos esses elementos indicam, de fato, a emergência de Campina Grande como um importante polo mercantil algodoeiro. Informações prestadas por Martha Lúcia Ribeiro, em pesquisa relativamente recente dão conta de que na década de 1940,

"O algodão beneficiado na Paraíba, originariamente do Rio Grande do Norte, do Ceará e às vezes de Pernambuco, Bahia e do Piauí era comprado pelos recebedores de Campina Grande. Reforça-se também sua influência em ampla área sertaneja. Cada vez mais, muitas áreas urbanas dependem dela para realização da produção mercantil que está vinculada ao mercado capitalista nacional,

por um lado, a ao mercado capitalista in  
ternacional por outro."<sup>(41)</sup>

Todo esse processo é indicativo de que a atividade algodoeira em Campina Grande adquire um caráter de concentração / centralização no espaço regional, o que a mantém com a função de homogeneizar/hegemonizar a atuação do capital nesse espaço regional, função que é exercida pelo menos até o final da década de 1950.

Constata-se, pelo que expusemos até essa parte do texto, que o algodão constituiu um item extremamente importante no contexto da economia paraibana. Vimos, por exemplo, que em certos momentos a Paraíba se mobilizou por inteiro em torno da economia algodoeira. Vimos, também, que não foram poucos os momentos em que essa economia apresentou sinais de prosperidade. Entretanto, ela não se mantém indefinidamente apresentando sinais de prosperidade. Ao contrário, sinais de crise tornam-se visíveis a partir de um determinado momento. Podemos enumerar, a esse respeito vários fatores que podem ser apontados como indicativo de uma crise na economia algodoeira paraibana: 1) a não inversão do excedente algodoeiro para a capitalização do próprio setor, como era o caso dos dividendos que as multinacionais enviavam para suas matrizes, ou o caso dos que usavam esse excedente para a aquisição de terras ou ainda o daqueles que o desviavam para a pecuária (atividade principal em muitas áreas algodoeiras); 2) a incorporação de novas terras para uso puramente extensivo; 3) a falta de inovações tecnológicas, haja vista os rotineiros processos de cultivo; 4) a falta de estímulos aos pequenos produtores rurais, sem dúvida, o setor mais pauperizado do algodão; 5) o advento de culturas não menos rentáveis que o algodão, como, por exemplo, o sisal; e 6) A concorrência sofrida pelo aumento da produtividade/competitividade do algodão paulista, criando problemas de demanda para o produto na Paraíba, etc. Esses fatores isolados ou conjuntamente, realmente são indicativos de certa fragilidade da economia algodoeira no Estado,

tendendo a entrar em crise. Porém, essa crise não se manifesta de imediato, como se fora um "passe de mágica", no decorrer da década de 1930. A não ser que falemos de uma crise que apenas se revela em germe, enquanto tendência, ao contrário dos que apressadamente, sem nenhum critério, se referem à década referida como o momento em que a economia algodoeira entra em colapso.<sup>(42)</sup> Na verdade, e la não entra em colapso, apenas se ressentido de alguns fatores que a fragilizam, que a tornam mais ou menos vulnerável, mas sem sofrer qualquer efeito catastrófico de "terra arrasada".

Dentre aqueles fatores, podemos destacar o da concorrência dos algodoeiros paulistas. Trata-se da constatação de que o Nordeste e a Paraíba, além de sua condição de produtores marginais em relação à produção mundial, há um momento em que se tornam produtores marginais também em relação à produção paulista. Isto ocorre por ocasião da crise que vitima a economia mundial e a economia brasileira a partir de 1929. Nesse momento, o setor mais duramente atingido da economia brasileira foi o da produção e exportação do café, fato que obriga os produtores ligados ao setor, especialmente os do Estado de São Paulo, a se voltarem para a única atividade agrícola que possibilitava alguma perspectiva de ganho no período citado, isto é, a atividade algodoeira. De maneira que o envolvimento de São Paulo com a economia algodoeira no início da década de 1930, cedo o coloca como maior produtor nacional da fibra. A Paraíba, que até então fora hegemônica como o maior Estado produtor de algodão do país, sucumbe facilmente à concorrência paulista,<sup>(43)</sup> conforme se percebe na tabela exposta a seguir:

TABELA Nº 20 - COMPARATIVO DAS PRODUÇÕES DE ALGODÃO EM CAROÇO(EM KG) ENTRE OS ESTADOS DA PARAÍBA E SÃO PAULO (1900-1940).

ANOS	PARAÍBA	SÃO PAULO
1901	4.890.460	1.914.525
1902	7.536.472	1.227.633
1903	9.354.496	2.721.165
1904	7.055.798	2.558.493
1905	7.006.024	3.229.200
1906	8.551.200	4.695.885
1907	10.760.573	3.784.815
1908	7.902.813	4.272.888
1909	9.386.019	5.071.955
1910	13.531.122	6.598.401
1911	14.253.061	5.621.401
1912	16.574.745	11.945.250
1913	19.440.526	2.828.475
1914	12.051.752	3.914.496
1915	11.285.961	7.346.867
1916	13.201.378	11.122.426
1917	16.664.376	13.913.334
1918	9.881.471	49.616.910
1919	6.581.820	20.647.345
1920	9.372.868	25.904.277
1921	12.433.118	13.188.490
1922	26.270.588	13.599.315
1923	28.000.000	25.371.000
1924	20.000.000	26.895.847
1925	15.000.000	16.508.385
1926	29.000.000	8.644.288
1927	22.000.000	9.977.358
1928	19.000.000	4.434.850

TABELA Nº 21 - OS DEZ MAIORES ESTADOS PRODUTORES DE ALGODÃO EM 1945.

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	(HA) CULTIVADA 1945	P R O D U Ç Ã O			
		QUANTIDADE (T)		VALOR (Cr\$ 1.000)	
		PLUMA	CAROÇO	PLUMA	CAROÇO
São Paulo	1.657.969	248.509	489.488	1.375.085	195.795
R.G. do Norte	241.964	24.380	48.022	130.024	14.407
Ceará	217.069	26.869	52.923	121.803	10.585
Paraíba	178.530	20.497	40.372	113.415	16.149
Pernambuco	154.345	19.753	38.908	106.667	15.563
Maranhão	52.715	5.658	11.143	21.498	1.709
Alagoas	51.179	5.399	10.634	28.795	4.254
Paraná	49.383	7.513	14.798	37.563	4.434
Minas Gerais	48.538	8.109	15.973	48.656	6.389
Bahia	20.079	3.896	7.673	17.660	2.302

FONTE: IBGE - Anuário Estatístico do Brasil - 1953.

Os números da tabela acima indicam que a Paraíba chega à década de 1940 como um dos maiores produtores do Nordeste, não obstante já se registre uma queda em relação ao Rio Grande do Norte e ao Ceará. Embora com uma produção inferior aos dois últimos Estados, as 40.372 toneladas de algodão em caroço produzidos na Paraíba são suficientes para que sua economia algodoeira seja mantida como uma das mais significativas da região. Se se compara, por exemplo, a produção paraibana de algodão em caroço de 1940 com a de 1945, percebe-se, que nessa última data, a produção foi menor, já que apresentou uma redução em torno de 20%. Todavia, essa queda na produção entre uma e outra data, não significa que a economia algodoeira paraibana tenha entrado em colapso, ela apenas indica mais uma oscilação de tipo conjuntural. Por outro lado, a economia algodoeira na Paraíba não se resumia à quantidade de fibra produzida no Estado. Como tivemos oportunidade de demonstrar, uma parte significativa do algodão de outros Estados (Rio Grande do Norte, Ceará e até Pernambuco etc) era canalizada para a Paraíba, sendo capturado pelo mercado de Campina Grande através de grandes firmas exportadoras com suas poderosas reprensadoras hidráulicas.

Agora, se se compara a Paraíba e os demais Estados do Nordeste com o Estado de São Paulo, os números também não deixam lugar à dúvida: a economia algodoeira paulista, em tudo e por tudo, supera as demais economias algodoeiras estaduais. Basta que se faça a seguinte constatação: São Paulo sozinho produziu mais algodão que o restante do país. Com maior disponibilidade de capital e melhor preparado tecnicamente para o cultivo do algodão, podendo arregimentar com maior facilidade terras e homens, São Paulo desponta como o grande produtor nacional a partir da década de 1930 e, dessa forma, não encontra concorrentes pela frente. Entretanto, a concorrência não é poderosa ao ponto de conseguir eliminar, do mercado nacional e internacional, os Estados tradicionalmente voltados para a cultura algodoeira, como os Estados da Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte. Até porque, a demanda pelo algo

ção, nesse momento, já não se limita basicamente ao mercado externo, haja vista a formação de um mercado interno sobretudo com o fomento da indústria têxtil nacional.

Os dados contidos na tabela exposta a seguir, referentes à atividade algodoeira na Paraíba, revelam o quanto essa atividade permanece importante no começo da década de 1950:

TABELA Nº 22 - A ECONOMIA ALGODOEIRA NA PARAÍBA - PRINCIPAIS CENTROS PRODUTORES (1952)

MUNICÍPIOS	ÁREA CULT. (HA)	P R O D U Ç Ã O	
		QUANTIDADE (T)*	VALOR (EM CR\$ 1.000)
SOUSA	22.160	6.481	48.105
CATOLÉ DO ROCHA	12.000	5.970	45.800
POMBAL	9.100	5.670	55.792
PRINCESA ISABEL	21.900	5.670	39.000
PIANCÓ	11.109	4.995	56.610
SANTA LUZIA	12.741	4.950	39.600
BREJO DO CRUZ	9.000	4.200	28.000
PATOS	17.500	3.169	23.877
ITAPORANGA	17.275	3.115	16.640
CAJAZEIRAS	16.078	3.115	21.105

FONTE: IBGE - Anuário Estatístico do Brasil - 1953

Verifica-se, pela análise dos dados acima, que esses 10 municípios apresentam índices de produtividade significativos. Afora a produção algodoeira do restante do Estado, apenas esses 10 municípios somaram uma produção de quase 50 mil toneladas de algodão. No momento em apreço, isto é, começo dos anos cinquenta, ha

\* Originalmente a quantidade foi fornecida em arrobas.

via usinas de beneficiamento de algodão e seus derivados em, praticamente, todos os centros produtores de algodão do Estado. Essas usinas, segundo o depoimento de um antigo classificador de algodão,

"Operavam com prensas de baixa ou alta densidade e, em qualquer dos casos, há muito elas tinham superado e substituído as velhas bolandeiras a vapor. Quando chega a era da usina, nenhum fardo é preparado com menos de 100 kg e por isso não é mais o animal de carga que transporta o algodão, quem realiza esse transporte é o caminhão. A era da usina é a era do caminhão, que passou a levar a produção de algodão do sertão para vários lugares, para a Fábrica de Tecidos Tibiri em João Pessoa, para a Fábrica de Tecidos Paulista em Pernambuco, para ser reprensada em Campina Grande e até mesmo para as fábricas do sul do país. (44)

Infere-se, daí, que no começo dos anos cinquenta, o algodão produzido no sertão não é mais capturado totalmente pelo mercado de Campina Grande. Os caminhões já transitando em grande número, se encarregam de levar uma parte significativa da produção sertaneja de algodão diretamente às fábricas têxteis do Nordeste, sendo que apenas uma parte dessa produção continua indo para o mercado campinense. Duas lições podem ser tiradas das considerações acima: a primeira diz respeito à constatação de que a produção algodoeira paraibana já não se destina em sua maior parte à economia de exportação, haja vista o incremento da indústria têxtil no Brasil; a segunda, tem a ver com o fato de que a atividade algodoeira em Campina Grande já não se apresenta com o mesmo ímpe-



to das décadas anteriores. É óbvio que na década de 1950 Campina Grande ainda concentra, especialmente, uma parte significativa da economia algodoeira na Paraíba. Entretanto, já existe evidências claras de que o comércio local não mais abrangia a quase totalidade da produção algodoeira do Estado.

O arrefecimento da economia algodoeira em Campina Grande não significa decréscimo de sua economia como um todo. Isto tem a ver com o fato de que Campina Grande não concentrou, especialmente, apenas a atividade mercantil algodoeira, concentrou também o comércio atacadista em geral. E enquanto aquela atividade chega, à década de 1950, apresentando sinais de declínio, o comércio atacadista em geral, ao contrário, continua sendo incrementado. Neste sentido, é equivocada a informação de que a crise que atinge a economia algodoeira, atinge a economia local como um todo. Se Silvano Alberto de Vasconcelos, na dissertação de mestrado anteriormente citada, equivoca-se ao sustentar a existência de uma crise da economia algodoeira campinense já na década de 1930, falando de elementos que nesse momento não existiram, equivoca-se, também, quando dá a entender que, à crise que atinge o algodão, segue uma crise do comércio atacadista local.<sup>(45)</sup> Se é verdade que o comércio algodoeiro campinense apresenta, no começo dos anos cinquenta, sintomas de uma crise que tende a aprofundar-se - menos pelo surgimento do comércio direto entre os centros produtores do sertão e outras praças algodoeiras, que pela crise estrutural, que vitima a economia algodoeira do Nordeste como um todo.- não é menos verdade que o comércio atacadista campinense se mantém de pé. Comércio de um tudo: ferragens, louças, material plástico, tecidos, auto-peças, cimento, cereais, dentre muitos outros itens. Esse comércio, pela sua pujança continua mantendo Campina Grande como empório comercial do Sertão, e a cidade chega ao final da década de 1950 como a "capital econômica" da Paraíba e como a maior cidade do interior do Nordeste-Nordeste do País.<sup>(46)</sup> Assim sendo, há indícios concretos de que o

comércio atacadista em Campina Grande a mantém hegemônica no espaço regional, mesmo na década de 1950, em que o algodão apenas figura como mais um item entre a diversidade própria desse comércio atacadista.

N O T A S

13. ANDRADE, Manoel Correia de. A Terra e o Homem no Nordeste. Op. Cit., p. 70.
14. CF. SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. O Regionalismo Nordestino. Op. Cit., p. 83.
15. MELO, Josemir Camilo de. A Lavoura Canavieira em Pernambuco e a Expansão do Capitalismo Britânico (1870-1890). Dissertação de Mestrado em História, UFPE, Recife, mimeo., 1978, p.41.
16. SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. Op. Cit., p. 84.
17. CF. ANDRADE, Manoel Correia de. A Terra e o Homem no Nordeste Op. Cit., p. 135.
18. CF. Id. Ibid., p. 87.
19. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Ascensão e Queda da Economia Algodoeira em Campina Grande - Um Estudo de Caso (1907 - 1940). Dissertação de Mestrado em Engenharia da Produção, UFPB, João Pessoa, mimeo., p. 23.
20. SILVA, Josefa Gomes de Almeida e. Algodão e Modernização em Campina Grande. In GRÃO, Centro de Humanidades da UFPB, Ano I, nº 3, julho/agosto de 1985, p. 69.
21. CF. ARAÚJO, Martha Lúcia Ribeiro. Campina Grande: Poder Local e Mudança Nacional (1945-1964). Op. Cit., p. 47.
22. ANDRADE, Luiz de Carvalho Paes de. Parecer sobre a Criação da Inspeção de Algodão em Pernambuco (Recife, 10 de junho de 1867) In. Nogueira, Marco Aurélio et alii (orgs.). Temas de Ciências Humanas, nº 4, São Paulo, Editora Ciências Humanas, 1978, pp. 136 - 137.
23. CF. Id. Ibid., p. 140.
24. RIBEIRO, Martha Lúcia e Sá, Marisa Braga de. Origens e Evolução do Comércio de Campina Grande. Jornal da Paraíba, Caderno Especial, 11 de outubro de 1987, p. 6.
25. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., pp. 60-61.
26. PIMENTEL, Cristino. Abrindo o Livro do Passado, Rio de Janeiro, Editora Teone, 1956, p. 43.
27. MORAIS, Antônio Pereira de. Vi, Ouvi e Senti. Campina Grande, Grafset, 1985, p. 57.

28. PIMENTEL, Cristino. Abrindo o Livro do Passado. Op. Cit., pp. 66-67.
29. CF. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de . Op. Cit, p. 63.
30. LAMARTINE, Juvenal. Defesa do Nordeste. In Memória da Seca. Mossoró, Fundação Guimarães/CNPq, 1980, p. 104.
31. CF. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de Op. Cit., p. 65.
32. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., p . 54.
33. CF. Id. Ibid., p. 64.
34. Apud. TEJO, Willian. Um Pouco da História de Campina Grande . Jornal da Paraíba, Caderno Especial, 11 de outubro de 1990, p. 5.
35. Depoimento do Sr. Fleury Soares, Antigo Comerciante de Algodão de Campina Grande. In Anúncio do Cortume São José, de João Mota e Irmãos, Campina Grande e o Ciclo do Algodão. Gazeta do Sertão, 11 de outubro de 1984.
36. SILVA, Josefa Gomes de Almeida e. Articulações entre Empresas Estrangeiras e Oligarquias Campinenses. Diário da Borborema , 11 de Outubro de 1987, p. 8.
37. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit, .p. 69.
38. Depoimento de Antônio Pereira de Moraes , Livreiro e Poeta, em entrevista concedida ao autor em 27 de junho de 1991.
39. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op.Cit., p. 169.
40. Id. Ibid., p. 170.
41. RIBEIRO, Martha Lúcia. Campina Grande: Poder Local e Mudança Nacional (1945-1964). Op. Cit., p. 51.
42. CF. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 83.
43. CF. Id. Ibid., pp. 82-83.
44. Depoimento do Sr. Adatao Santino, Antigo classificador de Algodão no Sertão de Brejo do Cruz, em entrevista concedida ao autor em 14 de julho de 1991.

45. CF. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 83.
46. CF. ANDRADE, Manoel Correia de. Aspectos Geográficos do Leste da Paraíba. Campina Grande, mimeo., 1958, pp. 14-16.

CAPÍTULO IV - ESTRADA DE FERRO, ALGODÃO E CRESCIMENTO URBANO-COMERCIAL EM CAMPINA GRANDE.

1. A Estrada de Ferro em Campina Grande: Crescimento Econômico e Urbano.

O indissociável vínculo entre a estrada de ferro e circulação mercantil em Campina Grande, especialmente no setor algodoeiro, trouxe mudanças significativas em termos de crescimento econômico e urbano para essa cidade. E é exatamente em função dessas mudanças que podemos distinguir um período anterior à estrada de ferro e um período correspondente a essa estrada. Dados organizados em forma de tabela, expostos a seguir, dão conta da evolução urbana de Campina Grande a partir da ferrovia.

TABELA Nº 23 - EVOLUÇÃO URBANA DE CAMPINA GRANDE  
(1907-1947)

A N O	Nº DE EDIFICAÇÕES	CRESCIMENTO PERCENTUAL
1907	731	100% (índice)
1910	881	20,5%
1914	1.254	70,1%
1918	1.891	150,9%
1921	2.099	180,7%
1925	2.981	300,8%
1929	4.259	480,2%
1933	5.431	640,3%
1937	7.069	860,8%
1940	8.838	1.110,0%
1944	10.729	1.360,9%
1947	13.259	1.710,6%

FONTE: Dados adaptados de CÂMARA, Epaminondas. João Pessoa, Departamento de Publicidade, 1947, Passim.

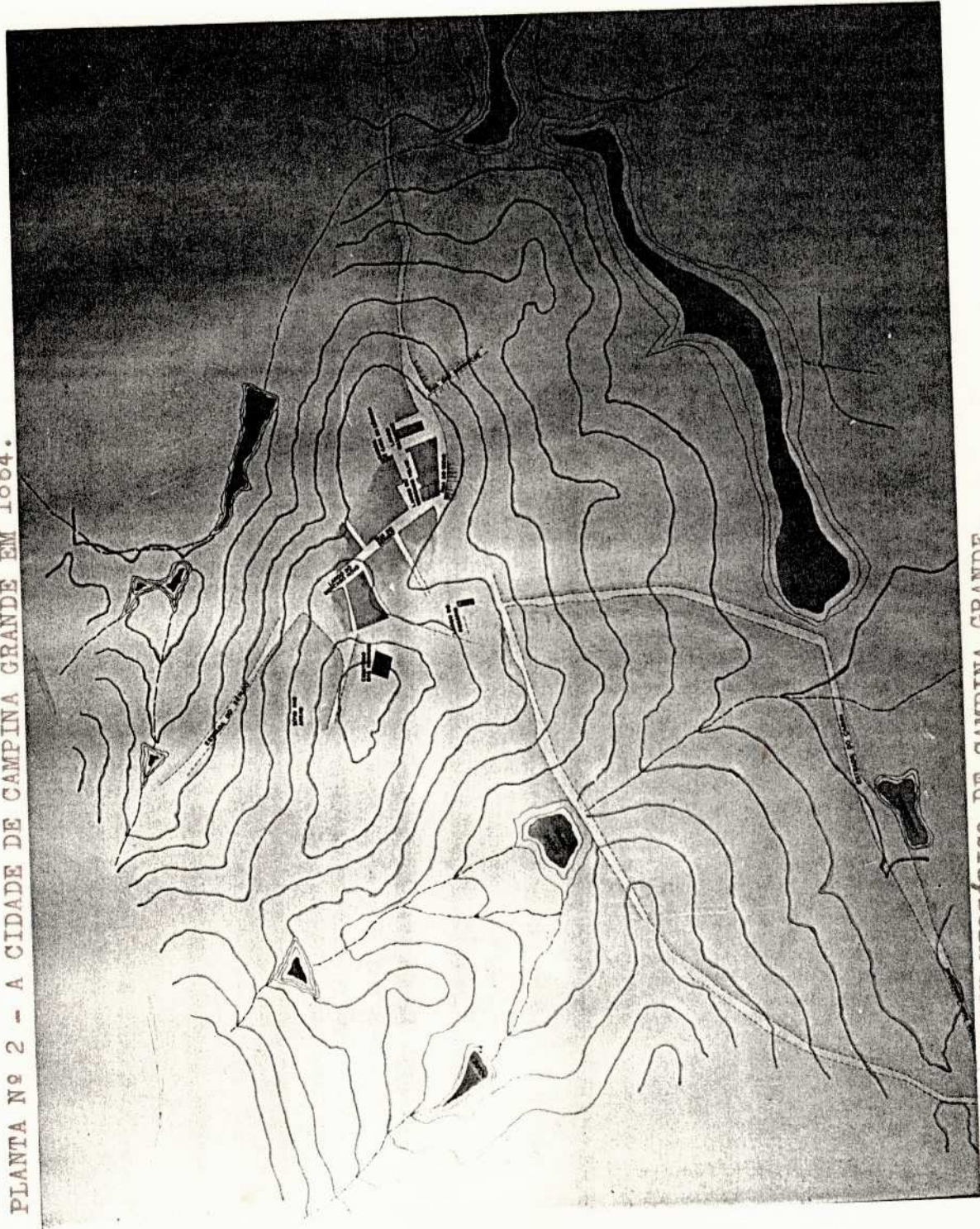
Podemos observar , tomando por base a tabela acima , que de 1907 a 1947 o espaço urbano campinense sofreu uma total re definição no seu processo ocupacional. Campina Grande passou de 731 edificações, em 1907, ano em que foi inaugurada a estrada de ferro, para 13.259 edificações em 1947. Em termos percentuais , esse crescimento foi de 1.710,6%, com uma média de 331 e dificações por ano. Este, de fato, constituiu um crescimen- to desmesurado, pois poucas cidades brasileiras teriam alcan- çado esse índice de crescimento na mesma proporção de tem po.

Enquanto isso, no período anterior à ferrovia, peque- na modificação se verificara entre 1864 (ano em que Campina Gran- de foi erigida à condição de cidade) e 1906 (1 ano antes da chega- da do trem), havendo apenas o acréscimo de algumas centenas de edi- ficações e de alguns prédios construídos com fim específico, como a Cadeia Nova e o Paço Municipal, com uma média de 7 edificações por ano. No mais, a cidade continuava com

"As mesmas Igrejas embora remodeladas, as mesmas casas de mercado, os mesmos açu- des, os mesmos comboios de almocreves, o mesmo modus vivendi, a mesma rotina, os mesmos costumes". (1)

Mesmo que a citação acima traduza uma visão estática da realidade sócio-econômica campinense nos seus primeiros 40 anos de existência na condição de cidade, negando, por exemplo, o aumen- to do seu movimento comercial, com suas importantes feiras de ce- reais e de gado, de fato é possível constatar que existiu uma fa- se anterior à ferrovia e uma fase a ela correspondente. Tomando - se o crescimento urbano como índice entre uma e outra fase, basta lembrar o seguinte: enquanto a cidade cresceu apenas 100% entre

PLANTA Nº 2 - A CIDADE DE CAMPINA GRANDE EM 1864.



FONTE: MUSEU HISTÓRICO DE CAMPINA GRANDE.



1864 e 1906, passando de 300 edificações na primeira data-limite , para 600 na segunda, <sup>(2)</sup> no período da ferrovia, ao contrário, o perímetro urbano campinense decuplicou nos 40 anos que se seguiram à chegada do trem, já que entre 1907 e 1947 a cidade cresceu em torno dos citados 1.710,6%.

A verdade é que Campina Grande, nos 40 anos que antecederam à chegada do trem, era um núcleo urbano relativamente pequeno. Em 1864, por exemplo, as 300 edificações aí existentes estavam distribuídas em torno de 4 largos e 3 ruas, conforme planta da cidade referente ao período (V. Planta nº 2).

Os 4 largos referidos, de acordo com essa planta, eram os seguintes: Largo da Matriz, Largo do Mercado Velho, Largo do Mercado Novo e Largo do Rosário. Já as 3 ruas existentes eram as seguintes: Rua das Barrocas, a que origem à cidade (atual Vila Nova da Rainha), rua do Meio (Atual Afonso Campos) e a rua do Seridó (Atual Maciel Pinheiro). Percebe-se ainda, na planta referida, alguns importantes logradouros públicos, como o local em que foi construído o imponente prédio onde funcionou, ao mesmo tempo, a Cadeia e a Casa da Câmara (Atual Museu Histórico de Campina Grande), o Cemitério das Boninas e os Açudes Velho e Novo. O primeiro, apesar de distante mais de 1 quilômetro do então núcleo urbano campinense, desempenhou um papel fundamental na vida cotidiana de seus habitantes e dos tropeiros e boiadeiros que, vindos do Cariri ou Sertão, diariamente cruzavam os umbrais da cidade com destino ao litoral ou faziam o caminho de volta. O segundo, isto é, o Açude Novo, embora menor que o anterior, também foi indispensável à vida cotidiana local, especialmente no fornecimento de água potável.

Campina Grande, de fato, constituía um pequeno núcleo urbano em 1864. E passados pouco mais de 40 anos, ou seja, mais ou menos no período em que a estação da estrada de ferro Great

Western estava sendo construída, seu núcleo urbano se mantém relativamente pequeno. (V.Planta nº 3).

Nesse momento, as 731 edificações existentes nessa cidade estavam distribuídas em torno de 4 largos, sete ruas, 4 becos e/ou travessas e 1 praça.

A cidade contava com duas Igrejas, uma Cadeia Nova, os serviços de Correio e Telégrafo e, distante mais de 1 quilôme - tro de seu núcleo urbano, uma estação ferroviária em construção . Percebe-se, todavia, que o crescimento urbano campinense realmente foi reduzido nos 40 anos que antecederam à chegada do trem. Nesses 40 anos, como é possível constatar se forem comparadas as plantas nº 2 e 3, o referido espaço urbano não sofreu nenhuma redifinição realmente digna de nota, haja vista que apenas foi acrescido de uma praça, uma igreja, um número pequeno de ruas, travessas e/ou becos e mais três prédios públicos, a Cadeia Nova, o Telégrafo e o Correio. Agora, quando chegado o crescimento urbano campinense no período da ferrovia, então o quadro muda.

Para uma demonstração desse crescimento urbano após a chegada do trem, basta verificar a projeção dos percentuais por quinquênios ou quadriênios, como os percentuais dos quinquênios 1914-1918 e 1925-1929 ou dos quadriênios 1937-1940 e 1944-1947 , que contabilizaram respectivamente 51%, 47,5%, 25% e 23,5%.. Enquanto o perímetro urbano campinense levou mais de 40 anos para crescer em torno de 100%, isto entre 1864 e 1906, ele levou apenas 12 anos para crescer em torno de 150% entre 1907 e 1918. Ou então, enquanto o perímetro urbano campinense cresceu, em média, aproxima damente 2,5% ao ano, isto nas quatro décadas anteriores à ferrovia, após a chegada do trem esse crescimento médio anual foi de aproxima damente 45%, entre 1907 e 1947. De maneira que nos 40 anos que se seguiram à chegada do trem, o perímetro urbano sofreu uma radical transformação, surgindo verdadeiros bairros circundando o

PLANTA Nº 3 - A CIDADE DE CAMPINA GRANDE EM 1907.



FONTE: MUSEU HISTÓRICO DE CAMPINA GRANDE.

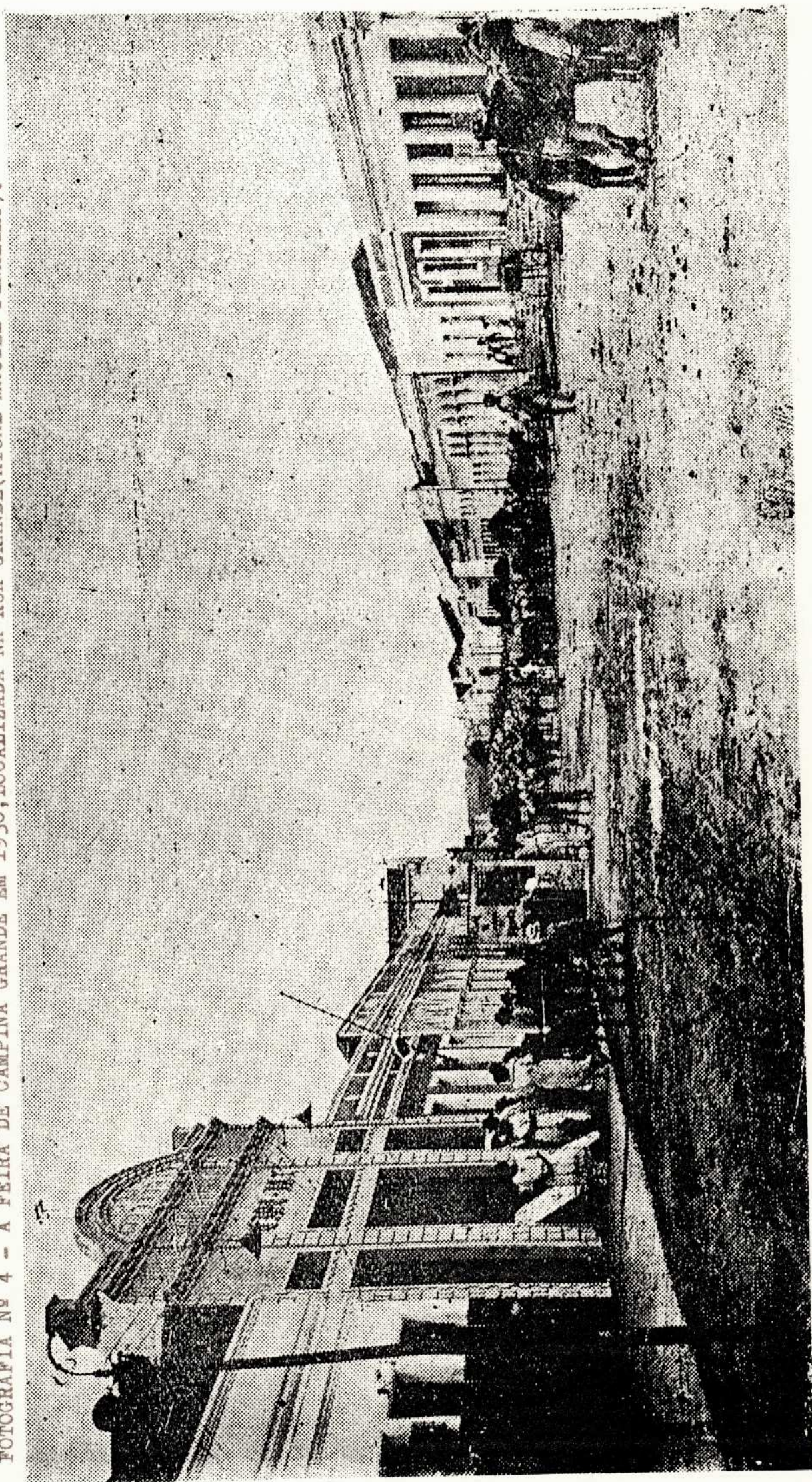
o seu centro comercial. Logo, foi no período da ferrovia que esse crescimento urbano tornou-se uma realidade, em razão do acelerado ritmo de crescimento da economia campinense.

É importante esclarecer que o processo de ocupação do espaço urbano, em Campina Grande, não seguiu um plano preestabelecido, exceção feita, já na década de 1940, à gestão de Vergniaud Wanderley. É que, até lá, esse espaço foi sendo ocupado por força das circunstâncias de cada momento histórico, o que não significa que sua paisagem não tenha sido toda demarcada como se obedecesse a uma idéia preestabelecida. Ocorre que essa ocupação foi sendo demarcada conforme as disponibilidades econômicas de seus habitantes, explicando-se, por assim dizer, o surgimento de artérias habitadas só por pessoas abastadas ou só por pessoas de baixa renda, ou ainda só por pessoas da pequena classe média local. Essa produção diferenciada do espaço tem a ver, pois, com as condições sócio-econômicas de seus habitantes, havendo desde o casarão, tipo sobrado, em artérias "nobres" da cidade, com inúmeros cômodos e que propiciava conforto aos seus moradores, até o casebre de pau-a-pique, isto é, o casebre de taipa, sem nenhum conforto ou higiene. Ora, se houve uma produção diferenciada do espaço, mesmo sem um plano preestabelecido, essa produção diferenciada foi levada às últimas consequências, quando preparada consciente e planejadamente, como na gestão de Vergniaud Wanderley na década de 1940. Ele executou um plano de "remodelação" do espaço urbano campinense, através do qual foram construídas avenidas largas, bem niveladas, e expulso, das artérias centrais da cidade, tudo o que havia de "sujo" e "espúrio" no imaginário da elite local, como a feira (V. fotografia 4) com sua mistura de "vozes e cheiros", decorrentes da presença de tropas de animais e dos homens a permutarem suas mercadorias, que saiu do centro para a periferia leste da cidade, e a "manichula" \*

---

\* O texto do qual parafraseamos essas informações assegura que a expressão "roi-couro" só existiu até o momento em que as prosti

FOTOGRAFIA Nº 4 - A FEIRA DE CAMPINA GRANDE EM 1930, LOCALIZADA NA RUA GRANDE (ATUAL MACIEL PINHEIRO).



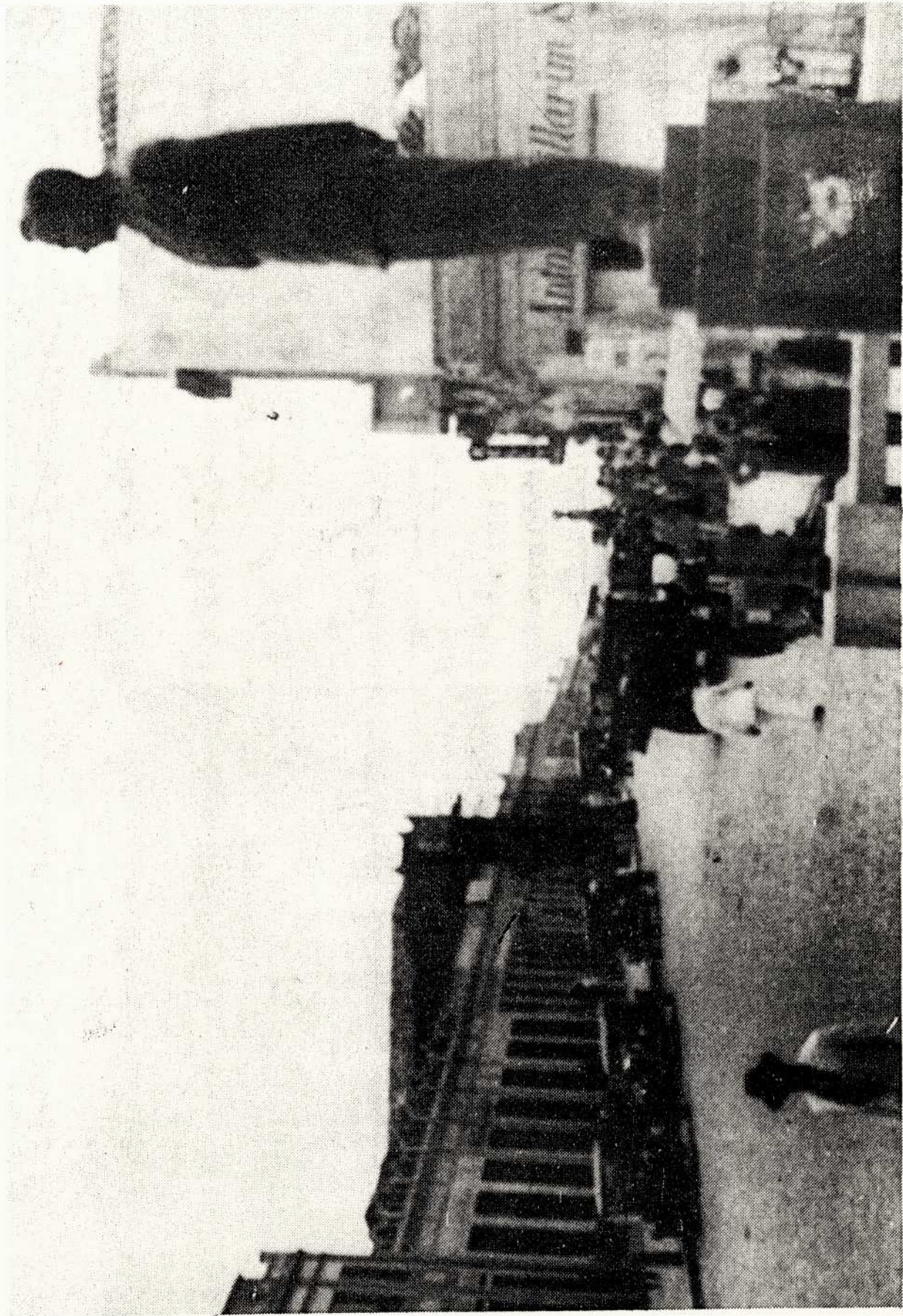
ou "roi-couro", que também saiu do centro para essa mesma área periférica.<sup>(3)</sup> Mas o plano de "remodelação" do espaço urbano campinense, levado a efeito por Vergniaud Wanderlei, basicamente se restringiu ao centro da cidade. Até porque, no momento em que esse plano foi executado, as famílias mais abastadas da sociedade campinense habitavam exatamente essa artéria central. Porém, o perímetro urbano campinense não ficou adstrito às artérias do centro da cidade. Ao contrário, esse perímetro urbano passou por todo um processo de expansão para além da área referida.

Em 1918, por exemplo, contando já com quase 2.000 edificações, dois novos "bairros" são criados em Campina Grande: Açude Velho e Areias. Constituindo duas artérias eminentemente comerciais, seu aparecimento reflete, primeiro, a dilatação do comércio da cidade em direção às duas mais importantes saídas, a do Litoral e a do Sertão; segundo, a natureza da atividade econômica desenvolvida nas duas artérias. Em torno do Açude Velho, foram e rigidizados grandes armazéns de algodão e intensificadas as atividades de compra, beneficiamento e exportação do produto, devido a proximidade da estação ferroviária. Nas Areias, por sua vez, foram incrementadas as atividades relacionadas ao comércio atacadista em geral, inclusive o do Algodão. (V. Fotografia 5).

---

tutas viviam na atual Jovino do Ó, no centro da cidade. Quando de sua remoção para a Feira, no bairro das "piabas", pelo Prefeito Vergniaud Wanderlei, o local em que elas se reuniam teria passado a se chamar "Mandchúria", isto devido à Segunda Guerra Mundial. A autora do texto esquece, no entanto, que os populares não o chamavam de Mandchúria e sim "manichula", aliás sem terem idéia da origem do termo.

FOTOGRAFIA Nº 5 - RUA DAS AREIAS EM CAMPINA GRANDE(ATUAL RUA JOÃO PESSOA) - 1930.



Além desses novos bairros comerciais, eram inúmeras as ruas que surgiam, formando artérias residenciais, fora do tradicional centro urbano, como os bairros de São José e "Piabas". Terminado o ano de 1918, o espaço urbano campinense já era composto por 38 ruas, 3 travessas e 7 praças, distribuídas no centro e em 4 bairros, dois comerciais e dois residenciais (V.Planta nº 4).

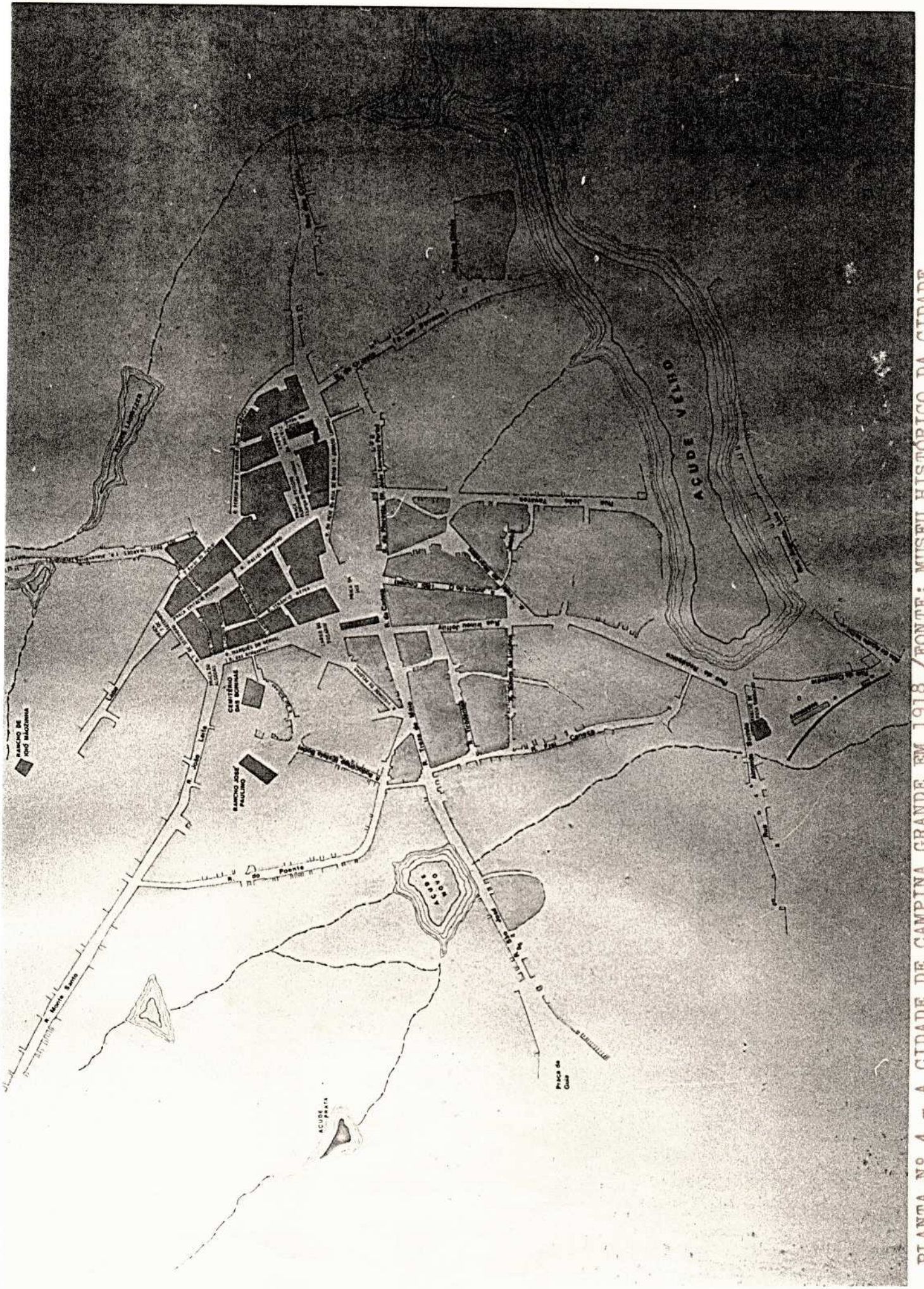
Constata-se, pela conformação do espaço urbano campinense, um significativo crescimento entre 1907 e 1918. Na verdade, esse espaço urbano mais do que dobrou em apenas 11 anos.

Outro elemento a ser constatado, diz respeito ao fato de que a expansão do perímetro urbano se efetua justamente na direção da estrada de ferro. De modo que, em 1918, essa expansão urbana se aproxima bastante da estação ferroviária, o que indica claramente a importância da estrada de ferro para o incremento da economia campinense e, conseqüentemente, para o mencionado expansionismo urbano.

E não demorou muito para que esse expansionismo urbano efetivamente alcançasse o Açude Velho e a própria estação ferroviária. Em 1926, por exemplo, a paisagem que aí se presenciava já era totalmente urbana (V. Fotografia 6). Quer dizer, em apenas duas décadas, toda esta área havia perdido suas características rurais, para tornar-se uma área eminentemente urbana.

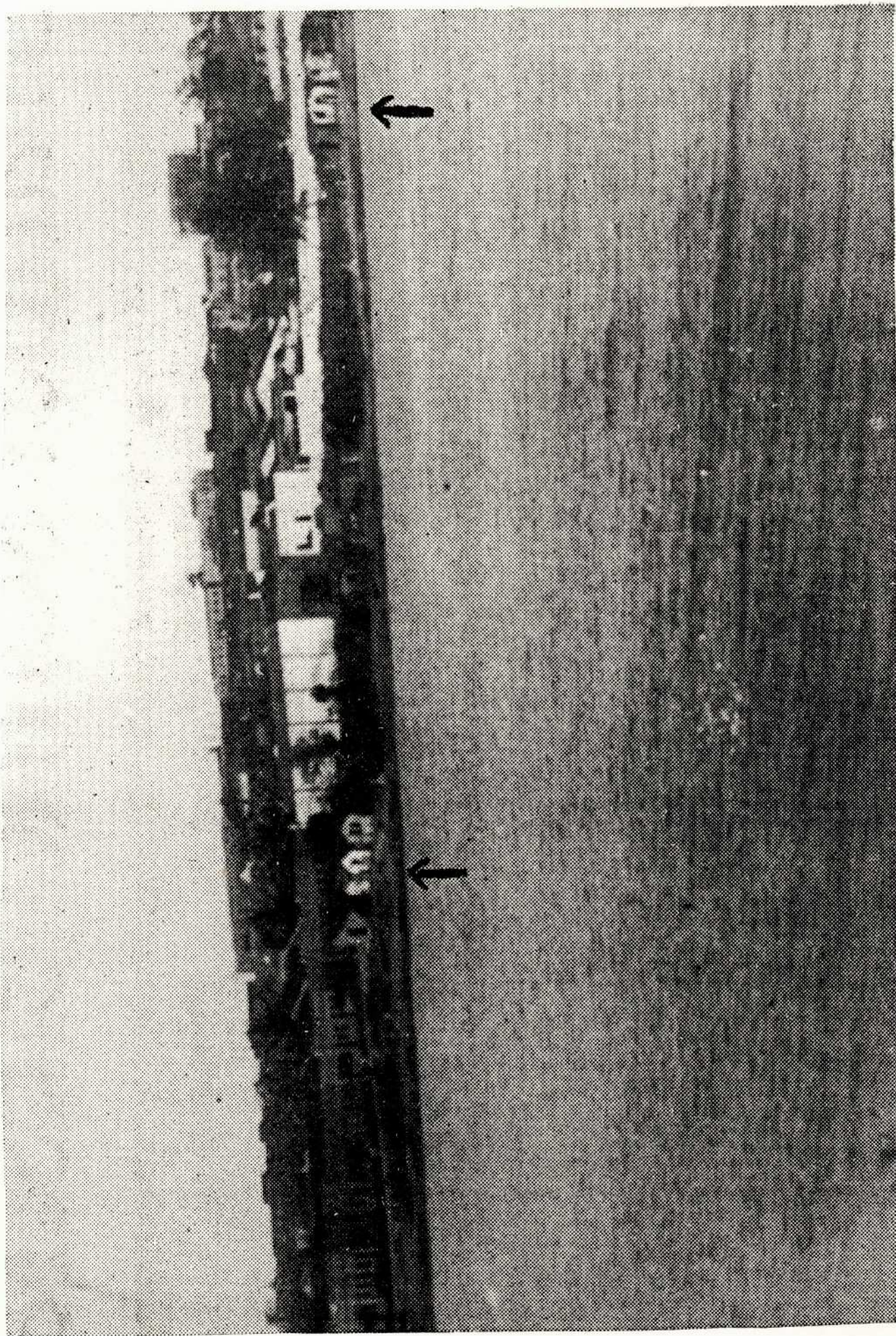
Em 1940, já existiam em Campina Grande mais de 15 bairros espalhados pelas colinas adjacentes à sua área central.<sup>(4)</sup> Esses bairros eram, em sua esmagadora maioria, habitados por populações de baixa renda, envolvendo desde empregados no comércio e operários nas indústrias existentes, até biscateiros, carroceiros, balaios, chapeados, vendedores ambulantes, pequenos feirantes e muitas outras categorias.





PIANTA Nº 4 - A CIDADE DE CAMPINA GRANDE EM 1918 / FONTE: MUSEU HISTÓRICO DA CIDADE.

FOTOGRAFIA Nº 6 - O AÇUDE VELHO EM 1926.



FOTOGRAFIA Nº 6 - O AÇUDE VELHO EM 1926.

Mas, como não poderia deixar de ser, a evolução urbana de Campina Grande é resultado do crescimento econômico da cidade. Dentre os inúmeros indicadores desse crescimento econômico, podemos recorrer ao fator renda pública, seja ela estadual e/ou municipal. Uma tabela correspondente aos anos 1932-1944 reflete bem a importância da economia campinense no contexto regional.

TABELA Nº 24 - ARRECAÇÃO ESTADUAL NOS PRINCIPAIS MUNICÍPIOS PARAIBANOS (1932-1944)

ANO	MUNICÍPIOS	PARTICIPAÇÃO NA ARRECAÇÃO ESTADUAL (EM Rs\$ e Cr\$).
1932	1. Capital	6.220:000\$000
	2. Campina Grande	3.270:000\$000
	3. Itabaiana	300:000\$00
1940*	1. Capital	7.868.000,00
	2. Campina Grande	9.515.000,00
	3. Cajazeiras	7.822.000,00
1941	1. Capital	6.354.000,00
	2. Campina Grande	11.657.000,00
	3. Patos	945.000,00
1942	1. Capital	6.650.000,00
	2. Campina Grande	9.950.000,00
	3. Guarabira	847.000,00
1944	1. Capital	8.614.000,00
	2. Campina Grande	12.585.000,00
	3. Guarabira	1.582.000,00

FONTE: Tabela Organizada a partir de CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. Op. Cit., Passim.

\* A partir de 1940 a fonte fornece as arrecadações em cruzeiros.

Em 1932, já é bastante considerável a distância que Campina Grande mantém em termos de arrecadação estadual comparativamente ao 2º município do interior. Esse distanciamento, como se pode ver, é de 10 vezes mais. Todavia, a arrecadação estadual em Campina Grande ainda ficou bastante aquém do que foi arrecadado no município da capital. Mas não demorou o dia em que Campina Grande arrecadou para o Estado mais do que a própria capital, como na arrecadação de 1940. Quanto a um comparativo com as cidades interioranas, a posição de Campina Grande em 1940 já é de amplo distanciamento em relação às mesmas, tendo arrecadado mais de 12 vezes que o 2º município interiorano. Portanto, se se tomar o fator renda pública como índice de crescimento econômico, então 1940 é um ano chave para a conquista da hegemonia campinense no espaço regional.

E em 1941, a arrecadação estadual em Campina Grande dispara em comparação aos demais municípios paraibanos. Tanto isso é verdade que obtém uma arrecadação quase duas vezes maior que a capital e, a exemplo de 1940, mais de 12 vezes em relação ao 2º município interiorano. E nos anos seguintes, conforme a tabela, a mesma tendência se mantém: Campina Grande continua disparada como a cidade que mais contribui para a arrecadação estadual. De modo que o fator renda pública, a partir de 1940, constitui uma prova inequívoca de que a economia campinense crescia em ritmo acelerado, caracterizada por forte especialização no comércio algodoeiro, em particular, e no comércio atacadista, em geral, advindo daí o mencionado aumento das rendas públicas.

Se Campina Grande passou a liderar, a partir de 1940, a arrecadação a nível estadual, não faz por menos em se tratando da arrecadação a nível municipal, conforme a tabela que se segue:

TABELA Nº 25 - ARRECADAÇÃO MUNICIPAL NA PARAÍBA - PRINCIPAIS CIDADES (1927-1944).

A N O	MUNICÍPIOS	ARRECADAÇÃO ( EM Rs\$ e Cr\$)
1927	1. Capital	688:415\$000
	2. Campina Grande	314:556\$800
	3. Guarabira	186:898\$000
1931	1. Capital	1.033:008\$000
	2. Campina Grande	583:295\$000
	3. Guarabira	215:627\$000
1936*	1. Capital	1.614:941\$000
	2. Campina Grande	790:994\$400
	3. -	-
1938	1. Capital	1.977:323\$000
	2. Campina Grande	1.873:643\$900
	3. -	-
1942**	1. Capital	2.355.000,00
	2. Campina Grande	2.724.000,00
	3. Santa Rita	477.000,00
1944	1. Capital	2.917.000,00
	2. Campina Grande	4.393.000,00
	3. Guarabira	687.000,00

FONTE: Tabela Organizada a partir de CÂMARA, Epaminondas. Op. Cit., Passim.

\* A fonte utilizada não faz menção ao 3º município nos anos 1936 e 1938.

\*\* A Arrecadação, a partir deste momento, passa a ser contabilizada em cruzeiros.

Na tabela em apreço percebe-se claramente que os dados aí contidos refletem o acelerado ritmo de crescimento da economia campinense. De 1927 a 1938, ela tem a segunda maior arrecadação municipal, mas chega a essa última data quase empatada com a Capital do Estado. Nos momentos seguintes, de conformidade com essa tabela, Campina Grande mantém uma significativa dianteira em termos de arrecadação municipal em comparação às demais cidades paraibanas. Em 1944, por exemplo, a renda municipal campinense foi quase o dobro da obtida na capital e cerca de 7 vezes mais que a renda obtida no 2º município interiorano. Logo, a arrecadação municipal, ao ser tomada como fator de crescimento econômico, indica que Campina Grande não tem rival no Estado, a partir da década de 1940, pelo menos não até a data limite do recorte temporal de nosso trabalho, ou seja, o ano de 1957. Pelo exposto, fica claro que a supremacia campinense na arrecadação de rendas públicas (estadual e/ou municipal) reflète a pujança de seu comércio e a hegemonia que ele exerce no espaço regional.

Além dos fatores já apresentados como indicadores do incremento da economia de Campina Grande, podemos apontar o seu crescimento populacional. Com efeito, o crescimento da população campinense também se revela significativo com a intensificação das atividades econômicas no município. E é em função dessas atividades econômicas que Campina Grande torna-se palco de um intenso movimento emigratório, passando a atrair constantes levas de migrantes oriundos do campo e de outras cidades, que se sentiam atraídos por uma possível melhora nas suas condições de vida. Entre 1940 e 1960, por exemplo, a presença de migrantes em Campina Grande foi particularmente intensa. (5)

Acerca do crescimento populacional campinense ele pode ser percebido, inicialmente, através de um comparativo com a Capital do Estado.

TABELA Nº 26 - COMPARATIVO DAS POPULAÇÕES ENTRE A CAPITAL DO ESTADO (ATUAL JOÃO PESSOA) E CAMPINA GRANDE(1907-1960).

ANO	JOÃO PESSOA	CAMPINA GRANDE
1907	40.763	17.041
1920	52.990	70.806
1930	79.755	99.681
1940	95.386	127.000
1950	-	170.000
1960	155.000	205.000

- FONTES: 1) IBGE - Anuário Estatístico do Brasil - 1908-1912, p. 335;  
 2) Anuário Estatístico da Paraíba - 1933;  
 3) RIOS, José Arthur (coord.) . Campina Grande: Um Centro Comercial do Nordeste. Rio, SESC/SPLAN, 1963, p. 15 .

OBS: Esses números incluem as respectivas zonas rurais e distritos.

A população campinense em 1907, o ano da chegada da estrada de ferro, ainda era uma população relativamente pequena, nem de longe podendo ser comparada à população da Capital. Agora, decorrido pouco mais de uma década após a chegada da estrada de ferro, com a intensificação das atividades comerciais no município, a população cresce cerca de 315%, passando de 17.041 habitantes em 1907 para 70.806 habitantes em 1920. Enquanto isso, a população da Capital do Estado não cresceu mais que 30%, no mesmo espaço de tempo, passando de 40.763 habitantes em 1907 para 52.990 habitantes em 1920. Percebe-se, por exemplo, que, nesse momento, a população do município de Campina Grande já ultrapassa a da Capital. Percebe-se também que, a partir da década de 1920, em nenhum momento a população da capital ultrapassa a população de Campina Grande, pelo menos não até a data limite da tabela acima exposta.

Calculando os percentuais de crescimento populacio-

nal em todo o período, isto é, entre 1907 e 1960, os resultados são os seguintes: enquanto a população do município de Campina Grande cresceu em torno de 1.100%, passando de 17.041 habitantes em 1907 para 205.000 habitantes em 1960, a população do município da capital cresceu apenas 287%, passando de 40.763 habitantes em 1907 para 155.000 habitantes em 1960. Claro que, se for calculado década a década, o crescimento populacional dos dois municípios apresenta oscilações, como a população entre 1920 e 1930, em que a da capital cresceu em torno de 50% e a de Campina Grande em torno 40%. De forma inversa, a população entre 1930 e 1940, em que a do município da capital cresceu em torno de 20% e de Campina Grande cresceu em torno de 30%. Contudo, no cômputo geral o que se presenciou foi que Campina Grande manteve um crescimento populacional bem mais e levado que sua concorrente imediata.

Agora, se Campina Grande se manteve como o município mais populoso do Estado, no período mencionado, não temos certeza se a população campinense manteve a mesma posição de destaque, em se tratando, especificamente, do seu núcleo urbano. Ocorre que não dispomos de dados que comprovem a população urbana da capital do Estado no período mencionado. Porém, é possível se fazer uma série de projeções sobre a população urbana no caso específico de Campina Grande.

TABELA Nº27 - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE ENTRE 1940 e 1960: PROJEÇÃO NO NÚCLEO URBANO, NA ZONA RURAL E NOS DISTRITOS.

A N O	POPULAÇÃO TOTAL	ZONA RURAL E DISTRITOS	%	NÚCLEO URBANO	%
1940	127.397 (hab.)	79.825 (hab)	63	47.572 (hab)	37
1947	160.000 (hab.)	80.000 (hab)	56,5	70.000 (hab)	43,5
1950	170.000 (hab.)	90.000 (hab)	53	80.000 (hab)	47
1960	205.000 (hab.)	89.000 (hab)	43,5	116.000 (hab)	56,5

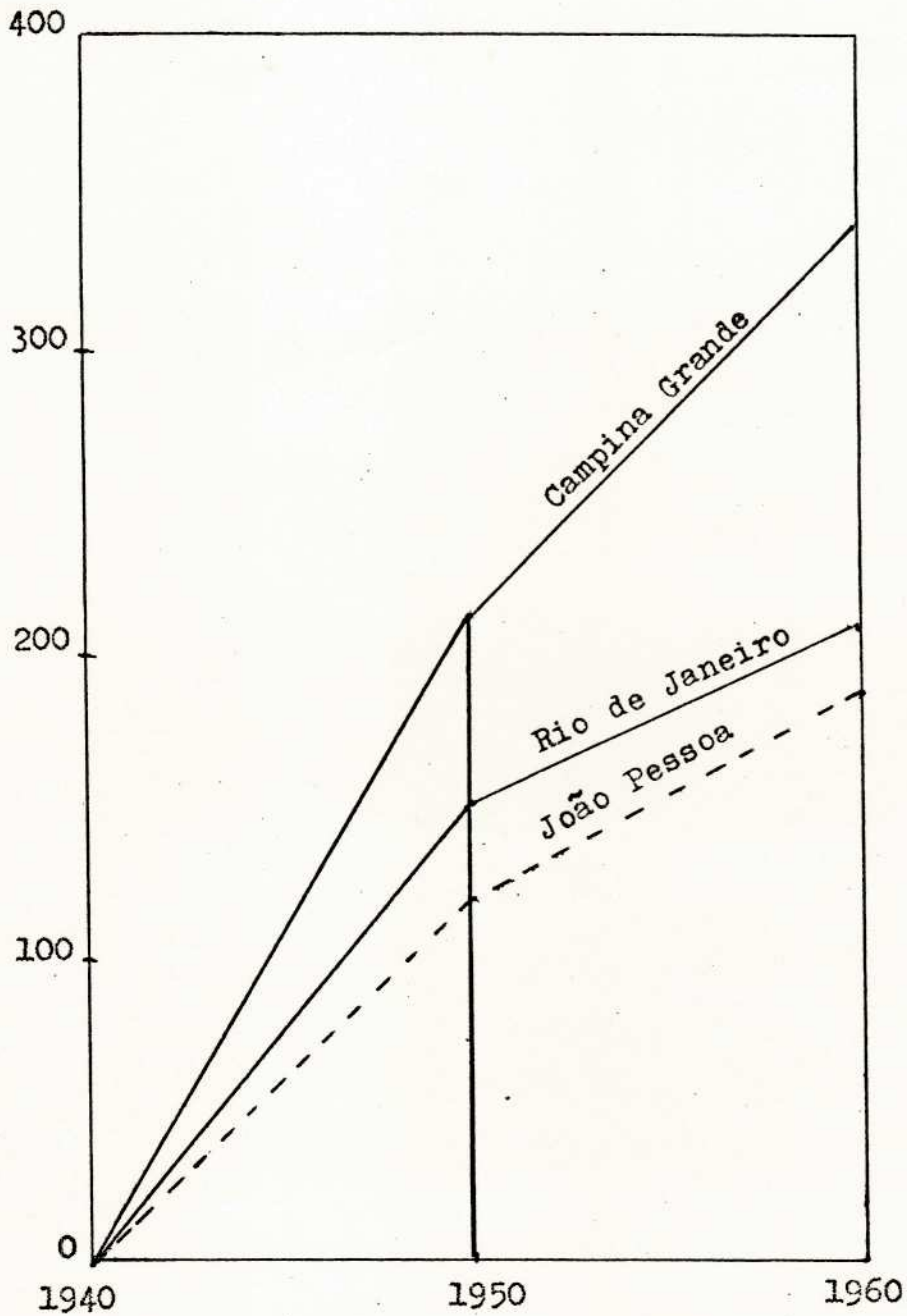
FONTES: 1) RIOS (Coord.) José Arthur. Campina Grande: Um Centro Comercial do Nordeste. Op. Cit., p. 15  
 2) CÂMARA, Epaminondas, Datas Campinenses. Op. Cit. pp 171,188,222.



Por esses dados delinea-se uma tendência bastante clara, a de que o núcleo urbano campinense cresce, em termos populacionais, tanto em números absolutos quanto percentualmente em relação à população total. Enquanto entre 1940 e 1947, por exemplo, a população da zona rural e distritos cai percentualmente, embora crescesse em números absolutos, o núcleo urbano cresce, apenas nesses 7 anos, em torno de 50%. E enquanto a zona rural e os distritos, na década de 1940 como um todo, têm sua população acrescida, em número absolutos, em pouco mais de 10%, o núcleo urbano campinense tem sua população aumentada em torno de 70%. Essa tendência, como pode ser facilmente constatado, se mantém até o final do período. Na verdade, a população do núcleo urbano campinense praticamente triplicou em apenas 20 anos, já que passou de 47.572 habitantes em 1940 para 116.000 habitantes em 1960, comportando, nessa última data, mais da metade de toda a população do município. Há indícios inclusive, de que o crescimento populacional da cidade de Campina Grande, nos vinte anos referidos, foi um dos maiores do país, conforme gráfico exposto a seguir.

GRAFICO Nº 2 : INCREMENTO DA POPULAÇÃO

(Nº DO ÍNDICE 1948 = 100)



FONTE: Sinopse Preliminar do Censo Demográfico  
1960. (6)

De acordo com esse gráfico, o índice de incremento populacional de Campina Grande foi de 344 contra 212 do Rio de Janeiro e apenas 177 da Capital Paraibana. Com esse índice, a população campinense

"Avulta não só em confronto com João Pessoa, mas em relação a outros centros regionais do Nordeste, e nacionais. Não só o índice de incremento de João Pessoa, entre 1940 e 1960, foi amplamente superado por Campina Grande (...), como até o índice do Rio de Janeiro na mesma data(...) é ultrapassado pela cidade nordestina, que, em 1940, era a trigéssima dentre as cidades mais populosas do Brasil, em 1950 era vigésima segunda e, em 1960, a vigésima quarta". (7)

Não há dúvida, pois, de que a cidade de Campina Grande atravessa todo o período contemplado pelo recorte temporal de nosso trabalho, isto é, de 1907 a 1957, como uma cidade bastante próspera. Como vimos, ela cresce significativamente do ponto de vista econômico e do ponto de vista de sua evolução urbana. Agora, com certeza essa prosperidade não se reflete em termos de usufruto para toda sua gente, para todos os seus setores sociais. Fosse no campo ou na cidade, a prosperidade econômica de Campina Grande não significava a real melhoria da qualidade de vida de amplas camadas da população. É o que se percebe, por exemplo, quando se toma como objeto de estudo a questão da força de trabalho relacionada às atividades econômicas no município, em particular a força de trabalho relacionada a dois importantes setores da economia local: de um lado, um produto, o algodão; de outro, um meio de transporte, a ferrovia.

1. CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. Op. Cit., p. 51.
2. CF. Id. Ibid., pp. 51 e 97.
3. CF. VERAS, Cassandra Carmo de. O Espelho de Narciso: Uma Visão Histórica das Transformações Urbanas em Campina Grande (1935-1945). Monografia em História, Campina Grande, UFPB, mimeog., pp. 11 e 27.
4. CF. CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. Op. Cit., p. 191 .
5. CF. AMORIM, Leonília Maria de. Campina Grande e seu Planejamento Urbano. Diário da Borborema, Campina Grande, 11 de Outubro de 1985.
6. Apud. José Arthur (Coord). Op. Cit., p. 96.
7. Id. Ibid., p. 15.

## 2. Economia Algodoeira e Ferrovia versus Força de Trabalho

### 2.1. Economia Algodoeira e Força de Trabalho

O desenvolvimento econômico de Campina Grande foi analisado, até aqui, mais ou menos abstraído do conjunto de suas relações sociais. Neste sentido, se a análise feita até aqui omitiu propositalmente, na maior parte do texto, essas relações, isto se deveu ao fato de que toda nossa atenção estava voltada à constatação de que a cidade efetivamente erigira-se como o maior empório comercial do Sertão e, conseqüentemente, como grande praça algodoeira. Sob este aspecto, o que vimos foi o incremento de uma economia de feição verdadeiramente promissora. Agora, quando a análise se debruça sobre as relações sociais, que fundamentaram essa economia, então ela não apresenta feição tão promissora. O que essa análise possibilita, na verdade, é a constatação nítida de que o desenvolvimento econômico campinense não foi revertido em função do social. Esse desenvolvimento econômico, já a partir de sua fase inicial de exportação algodoeira, passando pelo incremento de seu arrojado comércio atacadista (de tecidos, ferragens, estivas em geral etc.) e pelo incremento de seu setor fabril (beneficiamento de algodão, indústria têxtil, óleo comestível etc), foi um desenvolvimento econômico assentado em contradições bastante palpáveis:

"De um lado, de reprodução ampliada da riqueza (produção, comercialização e capitalização, portanto, enriquecimento); de outro, de emprego não ou mal remunerado, portanto de empobrecimento do trabalho".<sup>(1)</sup>

De maneira que a condição que a cidade assume como polo regional de desenvolvimento econômico - primeiro como polo exportador de algodão de uma vasta área nordestina, condição que começa a se delinear com a chegada da estrada de ferro em 1907 e

que se estende até fins da década de 1940; segundo, como polo regional de um amplo comércio atacadista em geral e, por último, como um centro fabril respeitável - não significa que essa condição fosse favorável a todos. Ao contrário, o que caracterizou esse desenvolvimento econômico do município, do ponto de vista das relações sociais engendradas no seu interior, foi justamente a concentração privada da riqueza e os efeitos causados por essa concentração em termos de miserabilidade social. Essas relações sociais eram, pois, extremamente contraditórias e, por isso mesmo, elas tinham um conteúdo de classe. Assim sendo, refletir sobre essas relações, bastante diferenciadas em sua tessitura global, é refletir sobre as classes sociais em Campina Grande. Aliás, classes sociais que não se configuram da noite para o dia, haja vista que sua História se confunde com a própria História da formação social campinense.

No século XIX, por exemplo, elas já estavam mais ou menos delineadas, tanto no campo quanto na cidade. No campo, dominavam principalmente os grandes fazendeiros, aos quais se submetiam o vaqueiro, o morador, o parceiro, e até mesmo o pequeno proprietário, não obstante este último tivesse um mínimo de autonomia. A cidade, por sua vez, estava estruturada em torno do domínio exercido pelos comerciantes, sobretudo dos grandes comerciantes, aos quais se subordinavam o caixeiro (o comerciário da época), o peão, o mascate, o feirante, o almocreve, o artesão etc.<sup>(2)</sup>

Toda essa divisão do trabalho indica que a economia de Campina Grande, em sua totalidade, era bastante diversificada, mas indica também quem era quem no contexto de sua tessitura social: no campo, os latifundiários submetiam a tudo e a todos; na cidade, essa sujeição era levada a efeito pe

los grandes comerciantes. Os primeiros, em sua maior parte, descendiam dos Oliveira Lêdo, os primeiros colonizadores da região, sendo, por isso mesmo, membros das famílias mais tradicionais do município. Os grandes comerciantes, ao contrário, normalmente eram gente nova, sem maiores vínculos com os setores mais tradicionais do campo. (3)

Voltando à questão da divisão do trabalho, é importante registrar que o fato dela ser particularmente intensa no Agreste, região onde está localizada Campina Grande, sem dúvida criou condições favoráveis à diversificação produtiva no campo e, conseqüentemente, à diversificação comercial na cidade. É que a estrutura de produção no Agreste, ao contrário do Litoral e Sertão, não foi organizada apenas com base no latifúndio canavieiro e/ou pecuarista. A estrutura de produção na região agrestina, apesar de também estar sujeita a uma intensa concentração fundiária, difere daquelas duas regiões por ter sido organizada com base não só no latifúndio, mas na divisão da terra em um sem-número de pequenas propriedades. Entretanto, mesmo que a estrutura fundiária do Agreste comportasse um número significativo de pequenas propriedades, não dá para negar que o latifúndio reinava de forma absoluta e, por isso mesmo, com frequência os pequenos proprietários cediam às pressões por ele exercido, especialmente às pressões por mais terras. Basta resgatar, a título de exemplo, a figura do empréstimo hipotecário, mecanismo através do qual o grande proprietário passava a mão na terra do pequeno. Nesse caso, o primeiro,

dando uma de "agente financeiro", emprestava dinheiro ao segundo, exigindo, em troca, a terra como garantia hipotecária. Quer dizer, se o devedor não saldasse sua dívida no prazo previamente estabelecido, ele perdia a terra dada em garantia. <sup>(4)</sup> O poder do latifúndio não era devido só à concentração cada vez maior da propriedade da terra, era devido também e principalmente, à espoliação do trabalhador direto. Este, fosse ele agregado, parceiro, arrendatário ou simples assalariado, estava subordinado ao poder referido e, por conta disso, era obrigado a entregar a seus detentores a chamada renda da terra, podendo ser na forma de um sobre-produto, um sobre-trabalho ou qualquer outra modalidade de espoliação. No final do século XIX, por exemplo, era exatamente esse tipo de trabalhador direto que compunha a população pobre do campo em Campina Grande, já que essa população

"Consistia em ex-escravos, no regime de cambão, camponeses sem terra, isto é, moradores, agregados e meeiros que entregavam obrigatoriamente uma parte de suas safras ao fazendeiro para vender a outra metade nas feiras". <sup>(5)</sup>

O fazendeiro, aqui, é o proprietário do latifúndio pecuarista, no âmbito do qual estava inserida a cultura algodoeira e uma diversidade de outras culturas. Dada a importância do algodão, praticamente todos os demais produtos apareciam com ele consorciados, conforme a demonstração exposta a seguir:



TABELA Nº 28 - PROPORÇÃO EM QUE APARECEM OUTRAS CULTURAS CONSORCIADAS COM O ALGODÃO NO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE(1840-1905).

PRODUTOS	CONSÓRCIO COM O ALGODÃO
Mandioca	56%
Mandioca e Milho	9,5%
Mandioca, Milho e Feijão	8%
Milho	5,5%
Frutas	5,5%
Milho e Feijão	4%
Mandioca e Cana	4%
Milho e Fumo	1,5%
Café	1,5%
Mandioca e Café	1,5%
Cana	1,5%
Arroz	1,5%

FONTE: VIANNA, Marly de Almeida Gomes. Economia Agrária e Técnicas Agrícolas - Município de Campina Grande (1840/1905). Grão, Ano I, nº 3, julho/Agosto de 1985, p. 25.

Percebe-se, de conformidade com esses dados, que 8 itens apareciam consorciados com o algodão em várias combinações possíveis, o que indica o quão essa fibra despertava o interesse dos agricultores locais. Mas como essa fibra estava inserida, em sua maior parte, no âmbito do latifúndio pecuarista, sua consorciação com o gado era praticamente completa, assim como praticamente completa era a submissão dos agricultores para com o latifundiário. A esse respeito, é importante que se faça o seguinte registro:

"De 1840 a 1857, o cultivo do algodão esteve bastante concentrado em mãos dos grandes proprietários, cuja maioria tinha mais

de um conto de réis de bens: 70% mais de 1:500\$000 e, o que é mais expressivo, 25% mais de 10:000\$000, uma fortuna para a época. Depois de 1858 a cultura se "democratizou", em termos de se ampliar entre pequenos e médios agricultores, mas o principal da produção continuou concentrado nas mãos dos maiores proprietários. Aomesmo tempo que a cultura do algodoeiro se espalhou foi aumentando a dependência dos menores cultivadores para com os grandes proprietários."<sup>(6)</sup>

Outro fator que indica a presença e o domínio do latifúndio na cultura do algodoeiro diz respeito à sua capacidade de introduzir aperfeiçoamentos técnicos, sobretudo com a aquisição de máquinas de beneficiar. Por se tratar de um fator que exigia elevado investimento, só os grandes proprietários estavam em condições de provê-lo, conforme as tabelas expostas a seguir:

TABELA Nº 29 - POSSUIDORES DE MÁQUINAS DE BENEFICIAR ALGO DÃO INVENTARIADOS NO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE (1868-1888).

ANO	NOME DO PROPRIETÁRIO .....	MÁQUINAS DE BENEFICIAR	VALOR (Em R\$)
1868	Joaquim Pereira da Cunha	Máquina	80\$000
1869	João de Sousa Oliveira	Máquina - 18 Serras	100\$000
1870	Vicente Ferreira de Sousa	Máquina e Casa	300\$000
1870	Antonio Bandeira de M.Caval- canti	Máquina	140\$000
1870	João Correia de Araújo	Máquina - 18 Serra	200\$000
1871	Manoel Gomes T. de Melo	Máquina e Casa	800\$000
1873	José Francisco C. Agra*	Máquina e Armazém	-
1874	Luiz José de França	Máquina e Casa	200\$000
1876	José Severino do Rego Peque- no	Máquina - 18 Serras	80\$000
1877	Eufrásio de Arruda Câmara**	Máquina - 18 Serras	-
1877	Francisco Martins de Olivei- ra	Bolandeira e Casa	200\$000
1878	Manoel Luiz de Farias***	Máquina - 16 Serras	-
1879	Bento Gonçalves P. Luna	Bolandeira e Casa	525\$000
1880	Vicente Correia Queiroga	Máquina - 30 Serras	200\$000
1882	Santino Maciel Atayde	Bolandeira e Casa	1:000\$000
1888	Domingos José Rodrigues	Máquina Velha e Casa	100\$000

FONTE: VIANA, Marly de Almeida Gomes. Economia Agrária e Técnicas Agrícolas...Op. Cit. pp. 38-39.

\* A fonte mencionada registra o preço da propriedade como um todo, cujo valor era o seguinte: 7:000\$000 (sete contos de réis).

\*\* Segundo a fonte mencionada, o Sr. Eufrásio de Arruda Câmara possuía 17 propriedades, dentre às quais, apenas uma delas, o "sítio Imbira", estava avaliada em 12:000\$000 (doze contos de réis), incluindo uma bolandeira, uma prensa e uma máquina de 18 serras.

\*\*\* A máquina do proprietário Manoel Luiz de Farias, de conformidade com a fonte, teve seu preço incluído no valor geral de sua propriedade, ou seja, 700\$000 (setecentos mil réis).

OBS. : Os proprietários Francisco Martins de Oliveira, Bento Gonçalves Pereira Luna e Santino Maciel Atayde constam, na fonte trabalhada, numa folha à parte, isto é, fora da citada tabela. E isto pelo simples facto de que esses proprietários eram donos de bolandeiras e não de máquinas com serras. Na verdade, as bolandeiras também constituíam um maquinismo para beneficiamento de algodão e, para todos os efeitos, eram consideradas um avanço em termos de aperfeiçoamento técnico, especialmente as que eram movidas a vapor . Por isso, tomamos a liberdade de fazer um pequeno ajuste, incluindo os três proprietários na referida tabela.

Nos anos subsequentes, vários outros proprietários foram registrados na zona rural campinense como proprietários de máquinas de beneficiar algodão, conforme mais uma demonstração feita a seguir:

TABELA Nº 30 - POSSUIDORES DE MÁQUINAS DE BENEFICIAR ALGODÃO NO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE (1888-1905).

ANO	NOME DO PROPRIETÁRIO	MÁQUINAS DE BENEFICIAR	VALOR (Em Rs\$)
1889	Antônio de Joaquim de Amorim	Máquina e Bolandeira	250\$000
1889	Manoel Casemiro Pereira*	Máquina e Prensa	-
1890	Jerônimo Paz Barbosa**	Máquina	-
1890	Felipe Nery dos Santos	Máquina - 16 Serras	100\$000
1893	Honorato da Costa Agra***	Máquina	-
1896	Matias Joca Ribeiro da Cunha****	Máquina - 14 Serras	-
1900	João Cavalcanti M.de Albuquerque	Máquina - 20 Serras e Casa	1.500\$000
1900	Manoel Alves de Oliveira	Máquina e Casa	100\$000
1901	Joaquim Gonzaga de Araújo	Máquina	80\$000
1901	Antonio Cavalcanti de Albuquerque	Bolandeira e Casa	2.500\$000
1905	João Muniz da Silva	Máquina - 14 Serras Casa e Bolandeira	600\$000

FONTE: VIANNA, Marly de Almeida Gomes. Economia Agrária e Técnicas Agrícolas... Op. Cit., PP. 39-40

OBS: O proprietário Antonio Cavalcanti de Albuquerque consta, na fonte trabalhada, numa folha à parte, ou seja, fora da tabela acima. Pelo mesmo motivo anterior, tomamos a liberdade de fazer com que o nome do referido proprietário constasse nessa tabela. Outros proprietários, segundo a mencionada fonte, também ficaram de fora, e aí com toda razão, por não ter sido possível detectar os respectivos valores de suas máquinas de beneficiar algodão. Todos esses proprietários que mereceram tratamento à parte possuíam casas com bolandeiras e seus nomes eram os seguintes: José Antônio da Silva (1891), José André de Albuquerque e Silva (1895), Manoel Pereira do Amaral e Silva (1901), João Lourenço da Silva Porto (1903) e Manoel Antônio Alves Rodrigues (1903).

\* A fonte não menciona o valor dessa máquina e prensa e sim o valor da propriedade onde elas estavam instaladas. Esse valor era de 1:000\$000 (um conto de réis).

\*\* Aqui ocorre situação idêntica, sendo a propriedade como um todo avaliada em 5.000\$000 (cinco contos de réis)

\*\*\* Essa máquina pertencia ao maior proprietário do período, que teve todo seu espólio avaliado na vultosa quantia de 222:000\$000.

\*\*\*\* A fonte aqui também só menciona o valor da propriedade como um todo. Esse valor era de 4:000\$000 (quatro contos de réis).

Os dados acima expostos, são uma demonstração clara de que a cultura do algodoeiro, pelo menos no que se refere ao setor de beneficiamento, não era de fácil acesso ao pequeno produtor. Percebe-se, por exemplo, que uma simples máquina de descaroçar algodão, contando com pouco mais de uma dezena de serras, custava , no mínimo, 80\$000 (oitenta mil réis). Ora, essa quantia, apesar de em si não ser uma grande fortuna, era o suficiente para pagar a diária de um trabalhador durante mais de dois anos de trabalhos ininterruptos, já que essa diária não ultrapassava 500 réis.<sup>(7)</sup> Por tanto, os 80\$000 referidos era uma quantia elevada para certas camadras pobres do campo.

Alguns desses proprietários eram verdadeiros potentes locais, como o Sr. Eufrásio de Arruda Câmara, em que apenas uma de suas propriedades, dentre as 17 que possuía, estava avaliada em 12 contos de réis; ou o Sr. Honorato da Costa Agra, cujo patrimônio total correspondia a mais de 200 contos de réis, uma verdadeira fortuna.

Esses grandes proprietários, conhecidos também pela sua dedicação à criação de gado bovino, normalmente encarada como atividade principal, viam no algodão a possibilidade de obtenção de uma renda adicional, que proporcionava significativas margens de lucros. Essa renda adicional era conseguida basicamente em função de dois fatores: 1) baixo custo de reprodução da força de trabalho, o que era conseguido mediante a presença do "morador de condição", que se reproduzia mantendo, no âmbito da fazenda, uma lavoura de subsistência, ou mediante a exploração de outras modalidades de força de trabalho, como a do meeiro, foreiro ou simples assalariado; e 2) disponibilidade de capital para bancar o beneficiamento do produto, que saía das fazendas já descaroçado, prensado e enfardado.

É preciso chamar a atenção, aqui, para alguns importantes esclarecimentos. Em primeiro lugar, cabe detectar que os

agentes da produção, exceção feita a alguns proprietários mais abastados, pouco se envolvem ou se vinculam ao beneficiamento e à circulação do algodão. Em segundo lugar, cabe registrar que inúmeros agentes econômicos se vinculam ao beneficiamento e à circulação sem estarem diretamente vinculados à produção, como é o caso de inúmeros intermediários que, situados próximos às áreas produtivas compravam o algodão em caroço, o beneficiavam em suas bolandeiras e o revendiam aos comerciantes que o encaminhavam para fins de exportação.

A atividade desenvolvida por esses intermediários - comércio e beneficiamento de algodão - , se dissemina por todo o Estado da Paraíba. No final do século XIX e começo do XX , não há uma cidade do Sertão, Cariri ou Agreste que não tenha um ou mais comerciantes beneficiadores com suas bolandeiras a vapor\*. No caso, eram eles que açambarcavam a maior parte da produção de algodão realizada em toda a vizinhança. Primeiro eles o compravam, ainda na "folha" ou no caroço , depois o armazenavam, em seguida o beneficiavam e, por último, o revendiam para os comerciantes exportadores ou para os comerciantes que frequentemente se interpunham entre eles e esses comerciantes exportadores. Campina Grande, pela sua condição particular de importante polo mercantil algodoeiro, aliado ao fato de que, através de sua estrada de ferro, essa circulação mercantil era facilmente escoada, atrai a maior parte da fibra algodoeira processada pelos vapores do Sertão, Cariri e do próprio Agreste.

Em se tratando da modernização do setor de beneficiamento de algodão no município de Campina Grande, o que temos a di

---

\* Em termos de Paraíba, as máquinas de beneficiar algodão têm toda uma História, isto conforme o seu grau de evolução e aperfeiçoamento técnico. Os primeiros descaroçadores eram manuais, em seguida vieram as bolandeiras tracionadas por juntas de bois. Estas aos poucos foram sendo substituídas pelas bolandeiras a vapor e, por último, vieram as máquinas à gasolina e as máquinas elétricas (CF. JOFFILY, José. Op. Cit. p. 36).

zer, além do que já expusemos sobre o assunto no tópico 2 do terceiro capítulo, é que esse setor se aparelhou, quantitativa ou qualitativamente, mas que qualquer outro município paraibano. Em termos quantitativos, por exemplo, só no quinquênio 1930-1934 o município contava com 60 descaroçadores, 5 bolandeiras a vapor e cerca de 60 prensas.<sup>(8)</sup> Em termos qualitativos, é importante registrar que uma parte significativa desses instrumentos de beneficiamento comportava o que existia de mais avançado em termos de aperfeiçoamento técnico, como era o caso do setor de prensagem, que já operava com um número significativo de prensas hidráulicas de alta densidade. A bem da verdade, nenhum outro município paraibano possuía essa capacidade de beneficiamento no período mencionado.

Mas em Campina Grande como no resto da Paraíba, só os grandes proprietários e alguns comerciantes abastados puderam adquirir toda essa maquinaria. Se é verdade, por exemplo, que até no mais recuado município do Sertão foram instaladas máquinas de beneficiar algodão, não é menos verdade, porém, que só alguns poucos potentados locais possuíam capacidade financeira para a aquisição dessas máquinas, como um ou outro fazendeiro, que as instalavam em suas terras, e um ou outro comerciante beneficiador, que as instalavam em cidades ou distritos.

Os pequenos agricultores, ao contrário, em sua maior parte trabalhavam em terras de outrem e não encontravam nenhuma facilidade de financiamento. No Sertão, por exemplo, em geral esses agricultores estavam sujeitos à "morada" e conseguiam, no máximo, cultivar algodão de meia nas terras dos grandes proprietários, apenas recebendo um "adiantamento" a título de empréstimo, a ser pago com a metade conseguida na colheita. Para uma melhor discriminação desse tipo de relação eis o que afirma um antigo apanhador de algodão no Sertão de Brejo do Cruz, referente às décadas de 1940 e 1950:

"Na relação de morada, onde o algodão era plantado de meia, os proprietários entra



vam com a terra, as sementes e as capina-  
deiras [cultivadores] puxadas por bois. Além  
disso, muitas vezes os proprietários forne-  
ciam adiantamentos em dinheiro até o momen-  
to da colheita do algodão. Mas quando al-  
guma coisa saía errada, sendo a colheita  
fraca, então esse morador ficava devendo ao  
proprietário, dívida que era acumulada para  
a safra seguinte. Muita coisa podia preju-  
dicar a safra do algodão, como falta de cui-  
dados, ser colhido fora de época, a 'cruei-  
ra'\* causada pela largata e estiagem prolon-  
gada". (9 )

Já os pequenos agricultores, que trabalhavam em ter-  
ra própria, frequentemente se submetiam aos inúmeros intermediários  
que forneciam "adiantamentos", comprando o algodão ainda na "fo-  
lha". Eles estavam espalhados por todo o Sertão e, segundo o depoi-  
mento de um antigo classificador de algodão, esses intermediários

"compravam esse algodão por um preço bem  
inferior ao preço de mercado por ocasião  
de sua colheita. O agricultor pobre, sem-  
pre necessitado de um pouco de dinheiro, fa-  
cilmente se submetia a ação desses interme-

---

\* "crueira" - doença do algodoeiro causado por um certo tipo de largata, isto muito antes da "era do bicudo". Ela se incrustava na maçã do algodão e, com isto, a fibra não se desenvolvia, ficava como se estivesse apodrecida.

diários. Com essa prática de comprar o algodão antecipadamente, mal a folha começava a brotar, muito intermediário enriqueceu, faturando alto com esse tipo de transação. E eles não compravam o algodão antecipado de apenas um ou outro agricultor, compravam dos agricultores de toda uma região. Por isso eles fizeram fortuna sem maiores esforços".<sup>(10)</sup>

E o que dizer, por exemplo, do trabalhador assalariado no campo, mais conhecido no sertão da Paraíba como braço alugado. Requisitado tão-somente nos momentos de limpeza, "corte" da terra e colheita, sua condição de vida no trabalho, além de miserável era bastante instável. O braço alugado, na verdade, ganhava pouco e trabalhava duro, sendo considerado o mais miserável dentre os trabalhadores sertanejos. Por outro lado, é importante levar em conta que sua condição de trabalhador de aluguel o tornava marcado por um certo estigma, como se essa condição fosse uma espécie de "marca registrada" da inferioridade. No próprio imaginário popular esse estigma se fazia presente, já que até mesmo os pequenos trabalhadores o discriminavam, achando que sua condição era de fato inferior, como se trabalhar de aluguel constituísse um desrespeito, uma "afronta", um tipo de relação que reduzia o sujeito a nada. É o que se constata, por exemplo, no depoimento de um ex-agricultor submetido à "morada" no Sertão de Brejo do Cruz, que habitou sua zona rural nas décadas de 1930 a 1950:

"trabalhar de aluguel pra gente significava se rebaixar. Sim, porque o trabalhador de aluguel não tinha nada, não tinha nem onde cair morto. Ele trabalhava quase só pela comida, já que o proprietário dava o almoço, mas ganhava uma miséria, era uma

humilhação. O morador não. O morador plantava algodão, plantava legumes, plantava batata, e embora plantase quase sempre de meia, dava prá sustentar a família. Também o morador tinha um terreiro ao redor de casa onde podia criar galinha, guiné e outros animais. O trabalhador de aluguel não tinha nada disso, era um pobre coitado". (11)

Entretanto, o que é curioso é que, no imaginário dos trabalhadores que se submetiam à "morada", eles não viam a si próprios como categoria explorada. Eles não percebiam, por exemplo, que a relação de "morada" encerrava, em si, um determinado grau de exploração, haja vista que ela colocava ao dispor do proprietário toda uma capacidade de força de trabalho, por um baixo custo de reprodução. De fato, o morador era um tipo de agricultor fixado em um "sitio," no âmbito da propriedade que, por estar obrigado a cuidar da faina dessa propriedade, como reparar cercas ou cuidar do gado, recebia em troca um pedaço de terra para plantar de meia. Assim, fosse o algodão, o feijão ou milho, ou os três consorciados, o morador estava obrigado a entregar uma parte do que produzia ao proprietário. Quer dizer, aqui ele era duplamente explorado: primeiro, porque sua condição de morador o obrigava a certas prestações de serviço não remunerado; segundo, porque sua condição de não proprietário jurídico da terra o obrigava a entregar parte do que produzia a alguém que não participara do processo produtivo.

A mesma idéia é válida para os meeiros não submetidos à "morada", ou seja, os que recebiam a terra em meação numa determinada propriedade mas não a habitavam e não estavam obrigados a certas prestações de serviço não remunerado. Nesse caso, eles também não percebiam a si próprios como uma categoria explorada. E mais: com frequência o simples agricultor meeiro se referia ao proprietário que lhe cedeu a terra como alguém de "bom coração", que estaria lhe prestando um favor assim procedendo. Ele não per-

cebia, por exemplo, que a própria natureza dessa relação era, em si, contraditória, haja vista que estava obrigado a pagar uma renda da terra pelo simples fato de não ser seu proprietário jurídico.

Mas as relações de trabalho desenvolvidas no âmbito do negócio algodoeiro, espalhado por todo o Sertão, não se resumiam as que se vinculavam à terra. Basta lembrar as categorias de trabalhadores que se vinculavam ao setor de beneficiamento de algodão, como os que operavam diretamente as bolandeiras, no serviço de descaroçamento, os que alimentavam as caldeiras à lenha, os que separavam o caroço que destinava a alimentar o gado, os preseiros, os cabeceiros etc.

Todas essas categorias de trabalhadores braçais, sem dúvida exerciam tarefas extremamente estafantes. Além disso, percebiam salários irrisórios e tinham uma condição social deplorável. De fato, não constituía tarefa fácil ficar o dia inteiro vergados sob o peso de fardos pesando mais de 60 Kg, como era o caso dos tombadores de algodão (cabeceiros) no trabalho de armazenagem, ou no de acomodação do produto nos transportes de cargas então existentes: primeiro, os comboios de burros; depois os caminhões.

Não menos estafante eram as condições de trabalho, por exemplo, dos que lidavam com as caldeiras. Alimentá-las o dia inteiro exigia trabalho duro por parte dos foguistas, sobretudo quando as bolandeiras passavam a operar a todo vapor. Era comum, nesses momentos, as bolandeiras descaroçarem mais de 2.000 quilos de algodão por dia, o que dava um total aproximado de 900 quilos de algodão em pluma.

Mas de todas essas categorias de trabalhadores, provavelmente a mais exigida era a dos preseiros, conforme o depoimento a seguir:

"Na época das bolandeiras, os preseiros trabalhavam sempre em dupla e exerciam um

esforço sobre humano para puxarem a 'manjarra', que era formada por dois suportes de madeira usados para rodar um fuso fixo a uma prensa. Os preneiros, um de cada lado, rodavam o fuso até que a prensa fosse socando o algodão que eles iam colocando com as mãos numa espécie de fosso. Depois de repetir essa operação várias vezes, sendo que a cada volta a prensa tornava-se mais lenta e pesada, finalmente eles conseguiam preparar um fardo com 4 arrobas de algodão em pluma. No total, dava para se preparar uns 15 fardos por dia".<sup>(12)</sup>

Todas as relações de trabalho vinculadas à economia algodoeira no Sertão, tal como foram descritas, indicam que, do ponto de vista social, essa economia se estabeleceu à base de uma série de antagonismos. De mais a mais, esses antagonismos representaram uma verdadeira dominação de classe, em que os grandes proprietários rurais e os comerciantes beneficiadores, indiscutivelmente os setores sociais mais abastados da economia algodoeira, tinham absoluto controle sobre a produção, beneficiamento e comercialização da fibra na região. Eis o que afirma, a esse respeito, um dos nossos entrevistados:

"todos plantavam algodão em terras sertanejas. Só que a diferença entre um pequeno produtor e um grande produtor era enorme. Do lado do pequeno produtor, que podia ser o agricultor meeiro, o morador também meeiro ou o pequeno proprietário, só com muito trabalho um quadro de terra conseguia uma colheita de 100 arrobas de algodão em caroço [em torno de 1.600 quilos]. Com os grandes proprietários era diferente, pois al

guns deles, em vários pontos do Sertão, chegaram a colher até 100 mil quilos de algodão em caroço. Era muita fibra e se a gente calcular toda essa fibra ao preço de 10\$000 a arroba\*, que era o preço que eu me lembro em 1940, então o lucro do proprietário era bastante elevado. E que dizer dos proprietários de bolandeiras? Eles eram muito ricos. Eu mesmo cheguei a presenciar, em várias partes do Sertão alguns que chegaram a comprar mais de 1 milhão de quilos de algodão em caroço por ano, tudo para ser beneficiado nessas bolandeiras". (13)

Pois bem, exploração sobre o pequeno trabalhador foi o que não faltou na economia algodoeira paraibana. Agora, uma coisa é o reconhecimento de relações sociais de produção, cuja tônica era a exploração da força de trabalho de alguns grupos considerados subalternos; outra coisa bem diferente é tentar encontrar, nesse feixe de relações sociais, o que costuma ser designado como luta de classes, expressão clássica no jargão marxista. É que, via de regra, a luta de classe encerra um forte componente político, qual seja, o componente que indica que uma classe saiu de sua mera condição de classe em si e erigiu-se à condição de classe para si, ou, em outras palavras, o componente que indica a tomada de consciência, por parte desse ou daquele grupo de indivíduos, da exploração a que está a sujeitar-se e da necessidade de se organizar para debelar esse estado de coisas. (14)

---

\* Realizamos o cálculo referido e o resultado foi o seguinte: 100.000 quilos de algodão, vendidos a 10\$000, chegavam a totalizar 62:500\$000. Quer dizer, uma pequena fortuna.

No Sertão, essa consciência política não se formou em nenhum momento. Daí, torna-se possível afirmar que, a rigor, nessa região não houve luta de classes. Mas isso não significa que o trabalhador sertanejo fosse, por natureza, um trabalhador "passivo" e/ou "acomodado". Se aí não se registrou nenhum movimento político classista organizado, de tipo sindical ou outro qualquer, pelo menos não no período contemplado por nossa pesquisa, isto tem a ver com o caráter intrínseco das relações sociais que descrevemos. Ocorre o seguinte: Em que pese o fato de que essas relações eram, em si, relações de exploração, isto não significa que essa exploração fosse visível e percebida, como tal, num primeiro lance d'olhos. Ao contrário, ela frequentemente era acobertada pela pseudo harmonia do chamado compadrio. Constatamos, através de nossa pesquisa oral, que muitos dos entrevistados se referem aos potentados locais como compadre e/ou padrinho "fulano" ou "beltrano". O fato é que essa relação de compadrio e/ou apadrinhamento aproxima indivíduos, socialmente diferenciados, numa relação aparentemente harmoniosa. Era comum, por exemplo, comerem à mesma mesa e demonstrarem até mesmo apreço e amizade uns pelos outros, não obstante as atitudes de deferência dos que se colocavam como subalternos na relação. É como se essa pseudo harmonia acobertasse ou tentasse escamotear o fosso que os separavam, ou seja, de uma lado, a acumulação privada da riqueza, do outro, o alastramento da miséria social.

Tratar das relações de trabalho na economia algodoeira do Sertão, tal como fizemos acima, se justifica, no presente trabalho, por uma razão bastante simples, a de que essa região atravessa toda a primeira metade do presente século, não só como a região que mais produziu algodão no Estado, mas como a que produziu o de melhor fibra, isto é, o algodão de fibra longa ou mocó, considerado um dos melhores do mundo. Ora, como esse algodão em sua maior parte era capturado pela praça de Campina Grande, que realizava sua circulação mercantil, então justifica-se o tratamento acima referido. Por outro lado, fomos levados a isto em função de

certas análises, que, ao se reportarem à economia algodeira paraibana, incluindo o Sertão, ou mesmo à economia algodoeira do Nordeste como um todo, enfatizam a cultura do algodoeiro como uma cultura de "rico e de pobre", à qual todos têm acesso ou, em outras palavras, uma cultura "fácil, barata e democrática".<sup>(15)</sup>

Vimos, tanto em relação a Campina Grande, quanto em relação ao Sertão, que a cultura do algodão não era tão "democrática" assim. Se é verdade que ele era cultivado por pequenos produtores - moradores ou agregados, meeiros, arrendatários e/ou pequenos proprietários -, fornecendo-lhes uma renda adicional para além de sua parca subsistência, não é menos verdade que essa renda pouco significava em termos de melhoria de sua qualidade de vida.

Por outro lado, quando a análise recai sobre o conjunto da força de trabalho, requisitada para operar o comércio e beneficiamento do algodão, o que se percebe é que as relações, aí estabelecidas, eram mais contraditórias ainda. Em Campina Grande, por exemplo, toda uma massa de trabalhadores era requisitada por esse setor. Aqui não existia um ou outro tombador de algodão, um ou outro par de preneiros, um ou outro operador das máquinas de beneficiar, como normalmente ocorria nos municípios sertanejos; aqui eles eram requisitados às centenas. De fato, enquanto nos municípios sertanejos, pelo menos até 1935\*, operava-se com pequenos descaroçadores, com destaque para as bolandeiras a vapor, em Campina Grande já se fazia uso\*\* do que existia de mais sofisticada

\* A partir da data supra alguns municípios sertanejos, a exemplo de Patos e Cajazeiras, são "contemplados" pela presença de filiais das duas multinacionais que atuaram no negócio algodoeiro paraibano: SAMBRA e ANDERSON CLAYTON.

\*\* É importante registrar, contudo, que os pequenos descaroçadores e as bolandeiras continuavam a exercer um papel fundamental na economia campinense.



do em termos de aperfeiçoamento técnico para fins de descaroçamento e prensagem da fibra algodoeira. Quanto ao comércio propriamente dito, outros termos de comparação podem ser estabelecidos. En quanto nos municípios sertanejos, os grandes comerciantes de algodão basicamente se resumiam aos proprietários de bolandeiras, com seus enormes armazens, instalados no campo ou na cidade, sendo, por isso mesmo, impossível separar o comércio do beneficiamento, em Cam pina Grande, ao contrário, não só esses comerciantes beneficiadores existiam em maior número e estavam melhor aquinhoados no que se refere à capitalização dos dois setores conjugados, como era grande o número de comerciantes dedicados tão-somente à circulação do pro duto, que possuíam grandes armazens para sua compra e revenda.

De maneira que o município de Campina Grande não ti nha rival em termos de comércio e beneficiamento de algodão no Es tado da Paraíba. Essas atividades formavam, nesse município, um complexo econômico bastante dinâmico e, por isso mesmo, requisi-  
va não apenas algumas dezenas de trabalhadores, como normalmente ocorria nos vários municípios sertanejos, mas centenas deles. Como documentamos no tópico 2 do terceiro capítulo, a praça campinen se contava, já em 1925, com 39 grandes firmas dedicadas só ao co mércio de algodão ou ao comércio e beneficiamento ao mesmo tempo. É provável que nos anos seguintes esse número tenha au menta-  
do , conforme o testemunho de Antônio Pereira de Moraes, que conheceu de perto os acontecimentos que estamos abordando. Ele a firma:

"Eu mesmo cheguei a contar, no começo dos anos 30, uns 35 grandes armazens de compra de algodão espalhados pela cidade. E veja bem, estou falando apenas de armazens que recebiam algodão em consignação, que na o casião expediam vales que eram ressarcidos quando completavam as operações de revenda para os exportadores. Eles exerciam uma

função intermediária, praticando o comércio [do algodoeiro] entre o produtor e o exportador". (16)

Todo esse complexo econômico, em que se conjugavam as atividades de descaroçamento, prensagem e circulação mercantil do algodão, demandava a força de trabalho de muita gente, como por exemplo, a dos que a vendiam no serviço de classificação\* da fibra ou dos que a vendiam operando as máquinas de descaroçar e/ou prensar, não esquecendo de mencionar a dos que eram recrutados para e executarem tarefas consideradas subalternas, como os trabalhadores ou os ajudantes de serviços gerais, os chamados "peões". Os detentores dessa força de trabalho, os chamados trabalhadores diretos, apesar de constituírem peça chave na reprodução/capitalização da riqueza algodoeira, não tinham acesso à mesma. Ela destinava-se ao usufruto da burguesia local e, por essa razão, eles que ficavam sem com as migalhas.

De modo que podemos constatar que, se no campo, conforme já discorreremos sobre o assunto, a economia algodoeira estava à mercê dos grandes latifundiários, que mantinham a terra e os que nela (efetivamente) trabalhavam como base de sustentação de seu poder, na cidade, a economia do algodoeiro estava à mercê de ricos comerciantes. Eram eles que controlavam as atividades relacionadas à circulação mercantil e ao processo de beneficiamento e, conseqüentemente, controlavam também o conjunto da força de trabalho mobilizada para o incremento de tais atividades. Tudo isto leva à configuração de contradições que não deixam lugar à dúvida: de um lado, a reprodução ampliada da riqueza e, como sua principal beneficiária, a fração burguesa hegemônica na sociedade

---

\* O serviço de classificação de algodão foi oficialmente criado em Campina Grande em 1927. Porém, as firmas locais dispunham de seus próprios classificadores, que realizavam a tarefa de medir a fibra e de checar sua qualidade.

local, os ricos comerciantes do algodão; de outro, os que eram responsáveis por essa riqueza, mas não tinham direito ao seu usufruto, os chamados trabalhadores diretos.

Mas uma coisa é reconhecer a contradição referida, em que claramente se percebe como uma determinada atividade econômica estruturou-se à base de relações sociais antagônicas, cuja tônica principal era a dominação da burguesia comercial sobre os que se relacionavam com o mundo do trabalho. Outra coisa bem diferente reside na detecção do que costumamos designar como luta de classe. É que essa luta não pressupõe o simples reconhecimento de relações sociais antagônicas e ponto final. Pressupõe, isto sim, a capacidade de organização consciente por parte dos agentes sociais que aí se colocam na condição de classe subalterna, organização que pode se expressar na forma de luta sindical e/ou política etc. Ora, falar de luta de classe nos termos colocados, isto em relação à economia algodoeira campinense da primeira metade do presente século, é pedir muito. Assim sendo, o simples reconhecimento de relações sociais antagônicas não configura necessariamente a chamada luta de classe. Tal luta, na acepção plena da palavra, não existiu na economia algodoeira campinense, nem na forma de luta sindical, através de greves, nem na forma de algum protesto de natureza política etc. Fica, por assim dizer, a lição de que exploração existiu, o que não significa que tenha havido uma luta consciente e organizada para combatê-la ou simplesmente amenizar seus efeitos.

Mas se os trabalhadores da economia algodoeira (classificadores, operadores de máquinas, tombadores e demais "peões" etc)., não acumularam experiência no campo da luta sindical e/ou política nas primeiras décadas do presente século, o mesmo não pode ser dito em relação a uma outra categoria de trabalhadores, a saber, os que compunham a força de trabalho recrutada pela estrada de ferro.

## 2.2. Ferrovia e Força de Trabalho

É importante chamar a atenção, de antemão, para o seguinte aspecto: a estrada de ferro em Campina Grande, construída entre 1904 e 1907, não era uma estrada isolada. Ao contrário, ela constituía apenas um trecho de uma malha ferroviária composta por mais de 1.000 quilômetros, sob o comando da Great Western Brasil Railway. Assim sendo, é praticamente impossível abordar a questão da força de trabalho em relação a cada estação ferroviária e/ou trecho ferroviário isoladamente. Até porque, as condições de trabalho e salário eram basicamente as mesmas na Great Western como um todo, sendo intensa a rotatividade dos que executavam essa ou aquela função pelas suas dezenas de estações.<sup>(17)</sup>

Por outro lado, há questões de ordem geral que não se resumem à Great Western ou a qualquer companhia ferroviária em particular, haja vista sua inerência à totalidade do sistema ferroviário brasileiro.

De maneira que começamos fazendo a seguinte constatação: havia dois momentos em que se recrutavam trabalhadores para as ferrovias. O primeiro tem a ver com a fase de implantação de trilhos, cujo chamamento ao trabalho era apenas temporário; o segundo se refere à abertura desses trilhos ao tráfego, com o permanente recrutamento de trabalhadores necessários à sua conservação e funcionamento. No primeiro caso, contratavam-se em grande número os chamados "homens de ganho", acostumados a pegarem todo tipo de serviço. Esses homens, verdadeiros "paus prá toda obra", geralmente ficavam com a parte mais pesada do trabalho de construção das ferrovias.<sup>(18)</sup> No segundo caso, a situação não mudava muito. Basta ver, a respeito, o grande número de trabalhadores braçais recrutados para o serviço de conservação das vias permanentes.

A construção da ferrovia tinha início com o tra-

balho de derrubada da mata e depois continuava com a parte mais difícil, a preparação do terreno, para receber dormentes e trilhos. Era um trabalho árduo e estafante, desumano até e, por essa razão, os que a ele se submetiam, constituíam uma categoria de trabalhadores subalterna por excelência. Isto explica o porquê de certos termos pejorativos contra esses trabalhadores, como "cassacos", "piolhos de linha" etc., especialmente no Sul do País, onde muitos desses trabalhadores eram de origem nordestina. Quanto às atividades que requeriam maior qualificação profissional, como as de certos artesões especializados, com frequência os estrangeiros ou seus descendentes eram chamados a ocupá-las<sup>(19)</sup>. Isto prova que na questão do recrutamento de mão-de-obra, havia todo um preconceito racial aí presente, como se os filhos nativos da "cultura tupiniquim" fossem de inteligência inferior, não podendo ocupar qualquer cargo ou profissão que requeresse "destreza" e "qualificação".

Em se tratando do cotidiano dos acampamentos, montados por ocasião da construção das vias férreas, há que se registrar a rígida disciplina que era estabelecida sobre as turmas de trabalhadores. Esses trabalhadores estavam sujeitos a uma série de punições, tais como transferência, rebaixamento, dispensa. Para isto, bastava que o "apontador", uma espécie de "sargento das construções", prestasse conta dos "atos de indisciplina" desse ou daquele trabalhador, cabendo ao administrador do acampamento aplicar a "justiça". Além disso, outras formas de exploração os sujeitavam, como, por exemplo, a obrigação de comprar nos armazéns mantidos pelos empreiteiros, cujo fornecimento de gêneros alimentícios, roupas, remédios e sapatos, dentre outras mercadorias, era de uma desonestidade a toda prova.<sup>(20)</sup>

Em conversa com um antigo ferroviário da Great Western, como parte de nossa pesquisa oral, colhemos o seguinte depoimento:

"No momento da construção de uma estrada de ferro vinha trabalhador de toda parte, que era contratado para ganhar por produção ou trabalhando na diária. Mas eles davam um duro danado e ganhavam pouco e ainda tinham pela frente os aproveitadores. Me refiro principalmente aos subempreiteiros, que eram aproveitadores de marca maior. Acontece que eles faziam acordos com a empreiteira para tirar várias tarefas, alegando que o serviço seria feito o mais rápido possível. E era mesmo, porque eles reuniam vários trabalhadores para cada tarefa, tudo ganhando por produção, sendo que no fim do serviço o salário era pago na hora, salário do seu próprio bolso. Mas eles é que lucravam com isto. Lucravam porque pagavam bem menos do que a empreiteira e depois recebiam dela como se ela tivesse contratado os trabalhadores diretamente".<sup>(21)</sup>

Mas as próprias empreiteiras não remuneravam satisfatoriamente a força de trabalho diretamente sob seu comando. Não só não remuneravam bem os trabalhadores, como não lhes garantiam condições mínimas de trabalho. Além de não terem vínculo empregatício e de estarem sujeitos a toda sorte de expedientes que os prejudicavam, conforme analisamos acima, há que se registrar ainda o seguinte aspecto: a falta de segurança. Com efeito, praticamente em todas as ferrovias brasileiras registrou-se, no momento em que estavam sendo construídas, uma total falta de segurança, inclusive

com a ocorrência de mortes\*

No que se refere aos trabalhadores contratados pelas companhias ferroviárias, depois que os trilhos eram abertos ao tráfego, é importante que se faça, inicialmente, a seguinte constatação: o transporte ferroviário demandava uma intensa divisão do trabalho, configurada por várias categorias, como maquinistas, foguistas, guardas-freios, agentes de estações, feitores de turmas, guarda-chaves, conferentes, telegrafistas e chefes de trens. (22) A essa relação podemos acrescentar outras categorias, como manobreadores, mestres de linha e, por último, trabalhadores braçais.

Exceção feita a alguns poucos funcionários mais graduados, dentre as companhias ferroviárias, como agente de estação ou engenheiro residente (o primeiro na condição de chefe da estação; o segundo, na condição de responsável pela conservação das vias permanentes), no geral, os trabalhadores ferroviários eram duramente explorados. No caso da Great Western, por exemplo, é pertinente citar o testemunho de um antigo funcionário da companhia:

"Me lembro que a gente só melhorou um pouco de vida já nos anos 50, quando a Great Western havia se transformado em Rede Fer

---

\* Praticamente todas as obras importantes acerca da História das ferrovias brasileiras documentam a falta de segurança em relação ao momento em que foram construídas, com muitos acidentes de trabalho e até mortes. O caso mais "expressivo", para não dizer trágico, foi o da ferrovia Madeira-Mamoré, em que a malária, a febre amarela e os acidentes de trabalho foram responsáveis pela morte de aproximadamente 5.000 trabalhadores. Na Paraíba, ainda sob os auspícios da Great Western, em 1946, três trabalhadores morreram vítimas de acidentes de trabalho, isto por ocasião dos primeiros movimentos em torno da construção do ramal ferroviário Campina Grande/Patos, que só ficou pronto 11 anos depois. (Essa última informação nós a obtivemos com o Sr. Joaquim Lucena, que na época trabalhava na G.W.).

roviária do Nordeste. Antes os salários eram muito baixos e não havia nenhuma garantia de emprego. Mas de todos os trabalhadores da companhia os que menos ganhavam eram os trabalhadores braçais, que obedeciam as ordens de um feitor para a conservação das vias permanentes. Além do salário bastante baixo, não tinham qualquer equipamentos de segurança e sua jornada de trabalho era enorme e também não recebiam hora extra. (23)

Em Campina Grande, por exemplo, os trabalhadores da estrada de ferro estavam distribuídos em dois departamentos, tanto no período da Great Western quanto no da Rede Ferroviária do Nordeste: o de Transportes e o das Vias Permanentes. O de Transportes era composto por agente de estação, telegrafista, manobrador de trens, pessoal de escritório, limpeza e segurança. Já o Departamento das Vias Permanentes era composto por funcionários ou simples trabalhadores. Havia o engenheiro residente, figura de proa nesse departamento; mestres de linha, responsáveis pela orientação técnica no trabalho de conservação das vias permanentes, existindo um mestre de linha para cada 60 quilômetros de vias férreas; feitores, encarregados das turmas de conservação; e os trabalhadores braçais, os que cuidavam diretamente da conservação, como a troca de dormentes, o ajuste das linhas, a reposição das vias danificadas etc. (24)

Mas, se por um lado, eram péssimas as condições de trabalho e salário da maioria dos ferroviários nordestinos, em



particular da Great Western, por outro, há exemplos de que essa categoria se esforçou para reverter esse quadro, seja através de frações isoladas, seja através da categoria como um todo.

A primeira greve ferroviária no Nordeste, de que temos conhecimento, ocorreu em Pernambuco em 1859. Essa greve, realizada por mais de 200 trabalhadores belgas, que haviam chegado àquela província para substituir igual número de trabalhadores ingleses, mortos por uma epidemia da cólera morbus, foi uma greve por questões salariais dirigida contra a Recife São Francisco Railway, companhia que os contratara. Percebendo a irrisória quantia de 500 réis por dia, bem menos que os trabalhadores ingleses, os belgas se revoltam e, apesar terem conseguido elevar essa quantia para 2.000 réis, novas reclamações são feitas aos dirigentes ingleses, o que motiva uma virulenta reação contra alguns desses ousados trabalhadores, que são perseguidos e presos. (25)

Outra greve realizada por uma fração de trabalhadores ferroviários, considerada a segunda greve ferroviária do Nordeste, também ocorreu em Pernambuco. Ela consistiu numa greve de maquinistas da estrada de ferro Recife ao São Francisco Railway que, em 1862, se solidarizam em defesa de um companheiro que havia sido preso por ter atropelado uma mulher na linha. Protestando contra essa ameaça de prisão por acidente, e exigindo a libertação imediata do companheiro acusado, esses maquinistas, todos eles ingleses, pararam suas atividades por vários dias, ocasião em que tiveram o apoio de foguistas brasileiros. Apesar de ter sido um movimento espontâneo, para o qual não contou nenhuma motivação de tipo sindical, o certo é que esse movimento grevista já apontava para questões outras, como melhoria salarial e protesto contra a insalubridade no trabalho. A São Francisco Railway, ao encarar os grevistas, mais uma vez apela para a única linguagem em que sabia se expressar, a da repressão. Além da ameaça de rescisão de seus con

tratos de trabalho, seus dirigentes conseguem, junto às autoridades governamentais, a aprovação de uma legislação totalmente contrária aos interesses dos trabalhadores ferroviários, com a regulamentação de prisão, multa e demissão para quem fizesse greve. (26)

Ainda na 2ª metade do século XIX, uma terceira tentativa de greve foi levada a efeito por mais uma fração de trabalhadores de uma companhia ferroviária, os braçais da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Em 1879, a altura do município de Garanhuns, trabalhadores braçais se reuniram para um simples protesto contra o salário errado. Isto foi o suficiente para serem encarados como perturbadores da ordem e imediatamente presos e espancados, além de terem sido demitidos do emprego. (27)

Algumas lições podem ser tiradas desses primeiros esboços de movimentos grevistas na 2ª metade do século XIX. Em primeiro lugar, claramente se percebe que elas foram deflagradas por trabalhadores estrangeiros, o que indica que eles chegavam, ao Brasil, já portando alguma experiência de luta operária, adquirida em seus países de origem. Daí o aguçado nível de consciência que demonstravam possuir. Em segundo lugar, foram movimentos pacíficos da parte dos trabalhadores, que através de seus representantes tentavam encontrar uma solução negociada através do diálogo, nada conseguindo por essa via. Por último, é importante registrar que as companhias ferroviárias as encararam como caso de polícia, investindo dura e violentamente contra elas, como se as percebessem como um "mal" que deveria ser cortado pela raiz.

Mas se as greves dos ferroviários na 2ª metade do século XIX, eram greves localizadas, deflagradas por uma ou outra categoria de trabalhadores, no século XX esse quadro muda. No século XX elas passam a ter uma outra composição e, conseqüentemente, um maior poder de fogo. Isto ocorre porque passam a envolver os ferroviários como um todo e todas as regiões alcançadas pelos trilhos. Basta ver, por exemplo, a greve deflagrada pelos ferroviários da Great Western em 1902. Ela não atingiu apenas um ou outra categoria ou uma ou outra região. Ao contrário, envolveu os ferroviários -

rios que nela trabalhavam em vários Estados do Nordeste. Apoiados pelo Centro Protetor dos Operários, com sede no Recife, os ferroviários da Great Western tinham, na ocasião, uma série de reivindicações. Segundo o Diário de Pernambuco, em sua edição de 31 de janeiro de 1902, essas reivindicações eram as seguintes:

"50% de aumento salarial; um dia de folga por semana; doze horas de trabalho [dia] ; pessoal habilitado para lavar as máquinas; percepção de ordenado no caso de moléstia, mediante atestado médico; e não poder a companhia demiti-los senão depois de ouvida uma comissão de empregados da classe da superintendência". (28)

De maneira que esta foi, ao que tudo indica, uma greve na acepção plena da palavra. Enquanto as anteriores, na prática, não passaram de arremedos de greve, a de 1902 demonstrou um maior nível de organização e consciência operária. Além de envolver um maior número de trabalhadores e ter uma base territorial maior, as reivindicações eram bem precisas, como aumento de salário, redução da jornada de trabalho, garantia no emprego etc.

Mas a luta não para por aí. Outros movimentos grevistas foram deflagrados nos anos subsequentes. Em 1909, por exemplo, mais um greve geral ferroviária movimentou os trabalhadores da Great Western, que foi a primeira vivenciada por Campina Grande e pelos trabalhadores de sua estrada de ferro. (29) Em 1919, para citar mais um exemplo, certo autor paraibano documenta:

"O pessoal da estrada de ferro Great Western deflagrou uma greve, que paralizou todo o movimento ferroviário durante vários dias. O motivo do movimento foi reivindicar melhores ordenados e salários". (30)

Contudo, é importante registrar que, até o momento em que eclode este último movimento grevista, os ferroviários ainda não estavam sindicalizados. Entretanto, isto não significa que eles não tivessem um mínimo de organização. As greves que articularam, antes mesmo de se organizarem sindicalmente, são uma prova de que acumularam inúmeras experiências de luta por melhores condições de vida e salário. Essas experiências também são um indicativo de que os ferroviários, aos poucos, adquirem o que poderíamos chamar de consciência operária, forjada nos embates de caráter classista. Chegados a esse ponto, os ferroviários da Great Western criam, em 1925, o seu sindicato, com base territorial nos Estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Só que a sindicalização, ao contrário do que era de se esperar, não implica de imediato numa maior capacidade de mobilização por parte dos trabalhadores da Great Western. É o que se percebe, por exemplo, no depoimento de um antigo ferroviário dessa companhia:

O nosso sindicato foi criado em 1925 e dessa data até 1950 não foi realizada nenhuma greve. E olhe que os salários eram muito baixos. Me lembro de uma greve em 1951, em que a gente reivindicava enquadramento no serviço público, já que desde 1949 que a Great Western havia se transformado em Rede Ferroviária do Nordeste, de propriedade do Governo Federal. Agora, greve mesmo nós fizemos muito no começo dos anos 60, no Governo de João Goulart. Inclusive nesse momento as greves eram unificadas nacionalmente. Assim, a gente tinha mais força, pois os ferroviários do Nordeste passaram a fazer greves juntos com o pessoal do Sul". (31)

A verdade é que a não ocorrência de greves, num primeiro momento da gestão sindical dos trabalhadores da Great Western, com certeza não se deveu a condições ótimas de trabalho e salário. Ao contrário, essas condições eram as piores possíveis. O que explica um primeiro momento de inércia sindical é o baixo nível de mobilização da categoria no período em apreço. Por outro lado, é preciso levar em consideração que aquela companhia ferroviária jogava duro contra grevistas, o que exigia destes um certo acúmulo de forças para o enfrentamento.

Acrescente-se, ao exposto, o fato de que poucos anos após a criação do referido sindicato, instala-se, no país, o que se convencionou chamar de modelo sindical corporativista. Esse modelo sindical, criado em 1931, com a Lei de Sindicalização do então Presidente Getúlio Vargas, atrela o conjunto dos sindicatos brasileiros ao Estado, passando a incentivar as práticas sindicais denominadas de pelegas. Aqui o Estado passa a intervir, como mediador na antagônica relação capital-trabalho, garantindo uma base mínimamente satisfatória em termos de assistência ao trabalhador, mas ao mesmo tempo minando seus instrumentos de reivindicação e procurando esvaziá-los de todo e qualquer sentido de caráter político.<sup>(32)</sup> De maneira que o advento do modelo sindical corporativista, instalado no Brasil a partir da década de 1930, implicou em consequências drásticas para o sindicalismo no País. Apesar da resistência dos sindicatos mais combativos, muitos foram esvaziados da luta sindical por excelência, tornando-se meramente assistencialistas. No Nordeste, essa situação foi particularmente desastrosa. Isto porque os trabalhadores, em sua maioria, não haviam acumulado historicamente grande experiência no campo da luta sindical, sendo bastante frágil sua capacidade de mobilização e seu poder de barganha no sentido de enfrentarem a truculência dos seus setores sociais dominantes. Talvez a categoria dos ferroviários tenha sido a única que acumulou um pouco dessa experiência, isto no período que antecede à criação do corporativismo sindical. Assim sendo, não foi difícil a montagem de um esquema sindical corporati

vista na região.

Em se tratando do sindicato dos ferroviários no Nordeste, o mesmo foi criado às vésperas da institucionalização do peleguismo no país, e isto em parte explica o porquê da inércia sindical a que já fizemos alusão. Ocorre que poucos foram os sindicatos, no Brasil, que mantiveram acesa a atividade propriamente sindical, de resistência aos patrões e ao poder de persuasão e/ou de polícia do Estado.

Compreende-se, em função do exposto, que a riqueza auferida pela Great Western e suas tradicionais "Marias-Fumaça"\* , não possibilitava nenhuma "benesse" para os trabalhadores diretos, como maquinistas, foguistas, braçais das vias permanentes (respon-sáveis por sua recuperação/conservação), dentre outros. Acontece que não era pouca a remuneração exigida pelos donos da ferrovia , isto é, os acionistas ingleses, cuja exploração da força de trabalho dos ferroviários constituía uma das formas para manter essa remuneração em patamares elevados. Mais uma vez recorreremos ao depoimento de um antigo ferroviário da companhia. Ele afirma:

"Eu sei que os lucros da companhia eram enormes, principalmente antes da chegada

---

\* Até por volta de 1957, momento em que a Rede Ferroviária do Nordeste é incorporada à Rede Ferroviária Federal, as máquinas que puxavam os trens eram máquinas a vapor, isto é, as famosas "marias-fumaça". A partir desta incorporação, as "marias-fumaça" foram sendo substituídas pelas máquinas eletro-diésel, fabricadas inicialmente nos Estados Unidos e hoje fabricadas em São Paulo. Um verdadeiro crime contra a memória foi cometido por ocasião da substituição das "marias-fumaça", haja vista que os dirigentes da Rede Ferroviária do Nordeste mandaram cerrar as locomotivas para vender nas fundições (ferro velho). Não houve nenhuma preocupação com a preservação das velhas e românticas "marias-fumaça": só na citada rede serraram mais de 60 máquinas. (Es-sas informações nos foram prestadas pelo Sr. Joaquim Lucena, em entrevista que nos concedeu em Campina Grande a 20 de abril de 1991).

do caminhão no transporte porta-a-porta .  
 Veja o exemplo de Campina Grande. Aqui a  
 companhia ganhava muito dinheiro. Eram vá-  
 rios trens cargueiros diariamente transpor-  
 tando várias mercadorias, e o algodão nem  
 se fala. Aí onde fica hoje a estação ve-  
 lha tinha algodão prá tudo quanto era lado,  
 que era trazido pelos comerciantes prá ser  
 embarcado no trem que o transportava em  
 carroças [um tipo de vagão] até o Porto de  
 Cabedelo e o Porto do Recife, daí sendo en-  
 viado para a Inglaterra, Alemanha, e os Es-  
 tados Unidos. E apesar de todo esse movi-  
 mento o que é que a gente ganhava? Só mui-  
 to trabalho, porque o salário que é bom e  
 ra muito baixo. Me lembro que a gente só  
 melhorou um pouco de vida quando a Great  
 Western foi encampada pelo Governo Dutra  
 em 1949. É que a gente lutou pela incorpo-  
 ração do pessoal no serviço público, exi-  
 giu estabilidade no emprego e reivindicou  
 a construção de vilas operárias perto das  
 estações ferroviárias, além de salário me-  
 lhor". (33)

Portanto, se por um lado a estrada de ferro consti-  
 tuiu uma *conditio sine qua non* ao progresso de várias regiões, con-  
 tribuindo sobretudo para a integração/consolidação de seus respecti-  
 vos mercados, sendo, por essa razão, um importante veículo na obten-  
 ção de lucros, por outro lado, ela encerrava, no seu próprio inte-  
 rior, uma série de contradições. Trata-se simplesmente de consta-  
 tar a existência de milhares de trabalhadores por ela recrutados, 'isto é, trata-se simplesmente de constatar a existência dos que a ela estavam vinculados mas que contabilizavam uma única coisa a seu favor: muito trabalho, suor e sangue.

## N O T A S

1. XAVIER, Jurandir Antônio. A Questão Regional no Exemplo de Campina Grande. In Raízes, nº 7, Jun./Dez. 1990, UFPB/CAMPUS II, Campina Grande-PB, p. 33.
2. CF. LIMA, Rômulo de Araújo. A Burguesia Comercial em Campina Grande. Op. Cit., p. 96.
3. CF. Id. Ibid.
4. CF. VIANNA, Marly de Almeida Gomes. A Estrutura de Distribuição de Terras no Município de Campina Grande: 1840-1905. Dissertação de Mestrado em Economia Rural, Campina Grande, UFPB, mimeo 1985, pp. 143, 167 e 172-173.
5. JOFFILY, José. Entre a Monarquia e a República... Op. Cit., p. 114.
6. VIANNA, Marly de Almeida Gomes. Economia Agrária e Técnicas Agrícolas. Município de Campina Grande - 1840-1905. In. GRÃO, Centro de Humanidades da UFPB, Ano I, nº 3, Jul./Ago 1985, p. 22.
7. JOFFILY, José. Op. Cit., pp. 83-84.
8. CF. 1) SILVA, Josefa Gomes de Almeida. Algodão e Modernização em Campina Grande. Op. Cit., p. 70; e 2) Anuário Estatístico do Estado da Paraíba-Anno IV-1933. João Pessoa, Imprensa Oficial, 1936, pp. 342-343.
9. Depoimento do Sr. Genival Bezerra Celestino, ex-apanhador de algodão no Sertão de Brejo do Cruz-PB, hoje pequeno comerciante no Recife, em entrevista concedida ao autor em 08 de julho de 1991.
10. Depoimento do Sr. Adauto Santino, antigo classificador de algodão no Sertão de Brejo do Cruz-PB, hoje aposentado, em entrevista concedida ao autor em 14 de julho de 1991.
11. Depoimento do Sr. João Augusto Batista, ex-agricultor no Sertão de Brejo do Cruz-Pb, hoje domiciliado no Brejo Paraibano, em entrevista concedida ao autor em 21 de outubro de 1990.
12. Depoimento do Sr. Gonçalo Araújo, velho tropeiro do Sertão de Brejo do Cruz, em entrevista concedida ao autor em 16 de julho de 1991.
13. Depoimento do Sr. Gonçalo Araújo, em entrevista já notificada.



14. CF. MARX, Karl. A Miséria da Filosofia. Tradução de José Paulo Netto. São Paulo, Global, 1985. p. 159.
15. CF. 1) MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op.Cit. , p . 41; e 2) ANDRADE, Mancel Correia de. A Terra e o Homem no Nordeste. Op. Cit., pp. 86-87.
16. Depoimento do Sr. Antônio Pereira de Moraes, livreiro e poeta de Campina Grande, em entrevista concedida ao autor em 27 de junho de 1991.
17. Informação prestada pelo Sr. Joaquim Lucena, antigo ferroviário da Great Western, hoje aposentado, em entrevista concedida ao autor em 20 de abril de 1991.
18. CF. BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Op. Cit., pp. 313-314.
19. CF. Id. Ibid. pp. 47-48.
20. CF. Id. Ibid., pp. 323-324.
21. Depoimento do Sr. Joaquim Lucena, em entrevista já notificada.
22. CF. BENÉVOLO, Ademar. Op. Cit., p. 46.
23. Depoimento do Sr. Joaquim Lucena, em entrevista já notificada.
24. Informações prestadas pelo Sr. Joaquim Lucena, Id. Ibid.
25. CF. CAMILO, Josemir. As Primeiras Greves Ferroviária do Nordeste. Revista Tudo, Diário da Borborema, Campina Grande, 22 de Setembro de 1985, p. 6.
26. CF. Id. Ibid.
27. CF. Id. Ibid.
28. CF. Diário de Pernambuco, 31 de outubro de 1902. Apud. Joffily, José. Op. Cit., p. 134.
29. CF. CAMILO, Josemir. Repensando Classes, em Campina. Diário da Borborema, Campina Grande, 11 de outubro de 1987, p. 10.
30. LEAL, José. Itinerário da História (Imagem da Paraíba entre 1518 e 1965). João Pessoa, Secretaria de Educação e Cultura do Estado, 1965, p. 348.

31. Depoimento do Sr. Joaquim Lucena, em entrevista já notificada.
32. CF. MUNAKATA, Kazumi. A Legislação Trabalhista no Brasil. 2ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1984, pp. 70 e 83-84.
33. Depoimento do Sr. Joaquim Lucena, em entrevista já notificada.

### 3. A Diversificação das Atividades Comerciais em Campina Grande e Ampliação de Suas Áreas de Influência.

Se, num primeiro momento, o peso maior do comércio de Campina Grande residiu nas atividades de compra, beneficiamento e exportação do algodão, num outro momento, esse produto continua importante mas não só ele. Trata-se da constatação de que esse comércio passa por dois momentos: o primeiro corresponde à fase de acentuada especialização no setor algodoeiro; o segundo, diz respeito à fase em que o algodão continua sendo importante mas sem o caráter de especialização. Ao contrário, trata-se de uma fase em que o comércio campinense já apresenta sinais de uma poderosa diversificação, sobressaindo-se o comércio atacadista em geral. Essas duas fases correspondem mais ou menos às seguintes décadas: 1910, 1920 e 1930 para a fase de especialização do algodão; 1940 e 1950 para a fase em que o algodão é apenas um componente, embora importante, do comércio atacadista em geral. Contudo, é importante ressaltar que a expansão da influência comercial de Campina Grande, expansão que nas décadas de 1940 e 1950 atinge quase todo o Nordeste (Rio Grande do Norte, Ceará, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Piauí e Maranhão), tem suas raízes na condição primeira que ela assumiu como porta oriental do Sertão e posto avançado do Recife através da ponta de trilhos. Essa condição primeira tem a ver com a fase áurea do algodão na cidade, isto é, décadas de 1910, 1920 e 1930. De fato, a fase áurea do algodão, em Campina Grande, corresponde mais ou menos à fase áurea de sua estrada de ferro. Sim, porque a partir dos anos 40, com a diversificação das atividades comerciais na economia campinense, o trem continua fazendo aí ponta trilho, mas sem o arrojo da fase imediatamente anterior. A partir dessa diversificação comercial, o meio de transporte mais importante passa a ser o caminhão, apesar de o trem continuar movimentando um considerável volume de mercadorias.

Com uma população de 116 mil habitantes em sua zona

urbana, de um total de 205 mil no município como um todo. (V. Tabela nº 27), Campina Grande chega, ao final dos anos 50, em sua condição de cidade-mercado, concorrendo com várias capitais nordestinas. Portanto, capitais como Natal, Maceió, João Pessoa, São Luiz e Aracaju não eram mais influentes economicamente que Campina Grande, embora algumas contassem com um pouco mais de habitantes em suas zonas urbanas. (1) Agora, comparados os municípios como um todo, foram poucas as capitais que chegaram ao período indicado com 200 mil habitantes. (2)

É evidente que o fator população, por si só, não explica muita coisa. Mas quando relacionado a um conjunto de atividades econômicas (comércio, indústria e serviços, com destaque para o primeiro) e a uma condição ímpar como polo de atração no espaço regional, aí, sim, os índices de crescimento populacional podem ser importantes. No caso de Campina Grande, o crescimento populacional indica exatamente a projeção da cidade em função dessas atividades econômicas e como polo de atração regional. Não sem razão, por exemplo, a cidade chega aos meados da década de 1950 com um movimento inter-municipal de 130 ônibus diariamente, transportando em torno de 3 mil passageiros por dia. Não sem razão, por outro lado, a cidade chega, ao início dos anos 60, com vários vôos diários e/ou semanais das empresas VASP e VARIG para as principais cidades do Nordeste e do Sul do País. Por último, não era desprezível o número de trens para algumas cidades paraibanas e para várias capitais do Nordeste, num total de 5 por dia (cargueiros e de passageiros). Ao todo calcula-se que o movimento de pessoas em trânsito em Campina Grande, do interior da Paraíba e de outros Estados, perfazia cerca de 60 a 80 mil por mês. (3) Ora, uma cidade não comportaria todo esse movimento, caso ela não tivesse a oferecer, como polo de atração regional, um conjunto de atividades econômicas nos setores de comércio, indústria e serviços..

Mas, o que mais chama a atenção, em termos dos transportes em Campina Grande, no período citado, diz respeito ao papel desempenhado pelo transporte de carga. No caso, trem e caminhão.

Sabemos que os primeiros caminhões chegam a Campina Grande nos anos 20. Em 1926, por exemplo, consta que houve uma greve de proprietários de caminhões, que protestaram contra os bondes instalados entre o centro comercial e a estação da G.W.B.R. (4), o que indica que esse transporte já era atuante na cidade, embora como caudatário da estrada de ferro. Nas décadas seguintes, os caminhões chegam em número cada vez maior, até que, por volta dos anos 40, já existem algumas centenas desses veículos, que passaram a concorrer largamente com a ferrovia. Com isto,

"O transporte rodoviário passou a ter uma significação muito grande na região, sufocando a única ferrovia que serve a cidade. Muitas empresas transportam cargas para o sul ou de lá trazem mercadorias para Campina Grande. Quase todo o transporte de mercadorias é feito por caminhões". (5)

Todavia, o transporte ferroviário ainda não está sufocado ao ponto de se poder considerá-lo obsoleto. Tanto é assim que, das 5 composições diárias que circulavam em Campina Grande, 4 eram compostas por cargueiros, com uma média aproximada de 15 vagões por trem. Ora, se for levado em consideração que 1 vagão transporta a tonelagem de 1 caminhão e até mais, então a conclusão é lógica: 4 trens teriam capacidade para transportar o mesmo que 60 caminhões diários ou 1.800 caminhões ao mês. Isto significa que, embora o volume de mercadorias transportadas por caminhões, na década de 1950, fosse infinitamente superior ao transportado pelo trem, este não era de todo desprezível. Algodão e sisal, óleos vegetais e gêneros alimentícios, eis algumas das mercadorias despachadas pelo trem em Campina Grande. De volta, o trem desembarcava açúcar, cimento, farinha de trigo etc. (6) Entre tanto, nem de longe essas mercadorias transportadas pela ferrovia em Campina Grande correspondiam à totalidade do volume de negócios

realizados na cidade. Ao contrário, 4 trens diários não teriam condições de comportar a imensa tonelagem de produtos despachada ou recebida pelo comércio atacadista campinense. Até porque, esse comércio chega, aos anos 50, mantendo estreitos vínculos não só com o interior paraibano, ou com os chamados Estados limítrofes (Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco), mas com o Nordeste praticamente inteiro, para onde despacha sua imensa frota de caminhões abarrotados de mercadorias e de onde recebe frotas de caminhões que aqui vinham se abastecer. Dessa forma, é intenso o seu comércio de estivas, em geral, com inúmeras localidades do Maranhão. (D. Pedro, Bacabal, Coroa tá etc), do Piauí (Teresinha e Floriano), do Ceará (Iguatu, Cedro, Crato, Juazeiro etc), do Rio Grande do Norte (Mossoró, Caraubas, Patu, Angicos etc), de Pernambuco (Afogados, São José dos Cordeiros, Surubin etc), da Bahia (Feira de Santana, Ilhéus, Vitória da Conquista etc) e, por último, do interior paraibano. Discriminando melhor:

"Do Maranhão, vem arroz, goma de mandioca, côco de babuçu e, para lá, em troca, Campina Grande manda açúcar, fósforos, papel de embrulho, biscoitos, sardinhas, soda cáustica, cimento, bebidas em geral, manteiga. Do Piauí, em troca desses produtos vem arroz, feijão e milho. Do Ceará, cereais, do Rio Grande do Norte, cereais e sal. Do resto da Paraíba Campina Grande recebe algodão e agave [sisal], minérios e cereais. Até o Brejo está se abastecendo em Campina Grande. De Pernambuco, através de importadores recebe açúcar, bacalhau, chapas de ferro galvanizadas, mais algodão, cereais, milho, feijão, farinha de mandioca. Para Alagoas, manda principalmente, corda de agave, sal do Rio Grande do Norte e arame farpado importa

do, como também bacalhau do Recife; recebe em troca feijão, trigo, mucuri, mamona, aga ve e até gado em pé; para lá envia álcool, biscoitos, chumbo de caça, corda de agave, fósforos, bebidas, doces em pacote e em lata". (7)

Percebe-se que o comércio atacadista campinense era extremamente diversificado e o seu poder de irradiação era enorme. Percebe-se, também, que esse comércio desempenhava nitidamente uma função intermediária em relação a uma vasta região, bem acordo com as características dos grandes entrepostos regionais. Na verdade, era um entreposto que comprava de um tudo e vendia de um tudo, ga rantido, dessa forma, carga de retorno em qualquer situação. Os ca minhões que saíam de Campina Grande com destino a outras praças, levando esse ou aquele tipo de produto, voltavam com o que essas praças tivessem a oferecer como carga de retorno. Do mesmo modo, os caminhões de outras praças já chegavam aqui carregados, também garantindo carga de retorno. Os caminhões, por exemplo, que chega vam do Sertão carregados com algodão, levavam, de volta, cargas de secos e molhados e assim, sucessivamente, com as demais regiões que vinham se abastecer nessa cidade.

Além dos secos e molhados, há ainda, outros itens im portantes, como tecidos, ferragens, miudezas, peças de automóveis etc. Desses itens, tecidos e ferragens aparecem, ao lado dos produ tos de estivas, como os mais rentáveis do comércio atacadista cam pinense.

Mas, em Campina Grande, o comércio não se resumia às vendas por atacado. Mesmo que essas comportassem a maior parte do movimento de mercadorias, havia também um sólido comércio varejista, com destaque para tecidos, calçados e miudezas. Isto se explica pelas

centenas de firmas a varejo que vendiam esses produtos em seu centro comercial,<sup>(8)</sup> atraindo a população consumidora local e dos vários municípios que a circundam e são por ela polarizados.

Outro importante setor desse comércio diz respeito à composição de sua feira semanal\*. Realizada tradicionalmente às quartas e sábados, essa feira era (e ainda é) considerada uma das maiores do Nordeste. Em sua feição regional, ela oferecia de tudo e atraía milhares de pessoas de Campina Grande, dos municípios vizinhos e até de outros Estados. Em seus três quilômetros de feira, contando ainda com um mercado central, encontrava-se uma variedade imensa de mercadorias: frutas e verduras, legumes e cereais, carne e peixe, queijos e doces, vestuário e calçados, além de móveis, ferragens, cestos, vassouras, chapéus, artigos de couro, cerâmica, fumo de corda, raízes medicinais, comidas típicas etc, etc, etc.

Milhares de pessoas buscavam aí um meio de vida, uns mais sucedidos, outros menos. Dentre a multidão dos que negociavam na feira, podemos apontar: comerciantes abastados, com suas casas de artigos de couros, de produtos farmacêuticos, de ferragens, de miudezas, e com seus mercadinhos de estivas a varejo e armazéns de estivas por atacado etc; proprietários de boxes, com o seu comércio de queijos, carnes, estivas, calçados, frutas etc; centenas de barraqueiros, com suas barracas de frutas, verduras, queijos, doces, temperos secos, pães e biscoitos, refeições rápidas, carnes, peixe, legumes, cereais, raízes medicinais, fumo de corda, calçados, vestuário, miudezas etc; centenas de vendedores ambulantes, que percor-

---

\* As informações processadas sobre a feira de Campina Grande não foram buscadas em nenhuma bibliografia específica. Elas foram processadas a partir de conversas esparsas e informais com antigos feirantes da década de 1950 e a partir de reminiscências de nossa própria memória, gravadas no começo dos anos 60, ocasião em que ainda criança, fomos várias vezes à referida feira.



riam a feira em todas as direções, vendendo de tudo um pouco; balaeiros, que com seus balaios à mão se ofereciam para acompanhar esse ou aquele consumidor, contratando antes o preço pela sua árdua tarefa; condutores de carros de mão, que ganhavam a vida transportando mercadorias no interior da feira ou desta para os bairros; cantadores de coco, que formavam rodas de curiosos em torno de alegres e exibições; divulgadores de folhetos de cordel, que os liam a plenos pulmões para chamar a atenção dos transeuntes; propagadores de "milagrosas curas", isto é, vendedores de estranhos "frascos de remédios" que diagnosticavam, para os presentes na rua, qualquer tipo de doença, tendo a "cura" certa para cada uma delas; barbeiros com tendas improvisadas, que exerciam seu ofício especialmente para pessoas oriundas da zona rural; vendedoras de manguzá, que saíam com seus imensos caldeirões atendendo aos feirantes de barraca em barraca ; prostitutas, cujos "clientes" em dia de feira apareciam em maior número etc, etc, etc.

Portanto, a feira de Campina Grande constituía um imenso painel de cores, formas, sabores e tipos humanos. Como vimos, nela se vendia e se comprava de um tudo e, como se desenhou acima, milhares de pessoas buscavam em seu interior uma ou outra maneira de sobrevivência.

Mas se os milhares de feirantes formavam um quadro rico, diversificado, contraditório, tal como descrevemos , o mesmo quadro se configurou do lado dos consumidores. Com efeito, os milhares de consumidores que semanalmente transitavam pela feira de Campina Grande representavam os mais diferentes tipos humanos, para não falar de diferentes classes sociais. Numa época em que ainda não existiam supermercados na cidade, até as famílias mais abastadas campinenses compravam na feira local. Contudo, ela oferecia o que tinha de melhor para essas famílias abastadas, conquanto as mesmas a ela recorriam logo às sexta-feiras ou no sábado bem cedo, encontrando frutas, verduras, carne e demais produtos perecíveis ainda frescos. Mesmo que custassem mais caros, esses produtos

escolhidos, em primeira mão, eram o que tinha de melhor. A partir daí, as outras camadas da população iam por sua vez se abastecendo, até que, o dia já escurecendo, começava o que se costumava chamar a "feira dos miseráveis", cujos consumidores eram os de renda mais baixa de toda a cidade. Na "feira dos miseráveis" consumia-se, pois, apenas as sobras, isto é, mercadorias que haviam baixado de preço em função de um processo de escolha que durara o dia inteiro ao ficarem expostas aos consumidores de renda mais elevada.

O centro comercial de Campina Grande, além de sua gigantesca feira livre, comportava um considerável volume de negócios, vendendo em abundância no atacado e a varejo. Assumindo um caráter intermediarista, próprio de um grande entreposto regional, esse comércio constituía a principal atividade econômica do município. Não obstante tenha chegado, à década de 1950, como um dos maiores municípios em área territorial do Estado, com vários distritos e uma vasta zona rural, não são as atividades agropecuárias aí desenvolvidas que o colocam em posição de destaque. Tão pouco as indústrias locais teriam contribuído majoritariamente para essa posição de destaque. É que os produtos agropecuários e industriais produzidos no município fornecem apenas alguns itens da verdadeira enxurrada de mercadorias que diariamente chegavam à praça local. Portanto, o que a leva a uma posição de destaque tem a ver com a atração que seu comércio exerce alhures, seja no interior da Paraíba ou fora dela. É essa condição de entreposto regional, pois, que a define economicamente.

Iniciada com o algodão, no alvorecer do presente século, essa condição de entreposto regional tem seu ponto alto na comercialização desse produto nas décadas de 1930 e 1940. No entanto, a partir dessa última década e, principalmente, da década seguinte, o algodão continua um item importante mas não de forma exclusiva. Lado a lado com a atividade algodoeira desenvolve-se um comércio atacadista bastante diversificado e, por isso mesmo, a citada malvacea passa a ser mais um item no contexto desse comércio.

É importante chamar a atenção para o fato de que essa atividade econômica colocava em movimento, para não dizer em contradição, inúmeros agentes sociais. Em primeiro lugar, há que se falar daquela que representava a principal fração da burguesia local, ou seja, a que era constituída pelos grandes comerciantes. Fossem e les beneficiadores ou exportadores de algodão, fossem eles ligados ao comércio atacadista em geral (estivas, tecidos, ferragens, autopeças etc), ou por último, fossem eles ligados aos setores mais rentáveis do comércio varejista, o certo é que faturavam alto. O nível de renda dessa fração burguesa a colocava como um dos setores mais abastados da sociedade local, posição que era gozada juntamente com os grandes proprietários de terras do município e com alguns empresários da área industrial (cortume, sacaria, têxtil etc)\*. (9) Havia também um extrato médio na sociedade campinense composto por inúmeras categorias, como pequenos comerciantes, profissionais liberais, funcionários públicos, bancários, gerentes de lojas, chefes de escritório e, por último, a parte majoritária dos trabalhadores no referido comércio, qual seja, a categoria dos comerciários (balconistas e caixas). Entretanto, a categoria dos comerciários, sem dúvida a mais numerosa e mais importante categoria profissional campinense, só pode ser considerada extrato médio se aceitarmos a nomenclatura sociológica de classe média baixa. É que seu padrão de vida eram bem inferior ao de outras categorias, como funcionários públicos, gerentes de lojas e bancários, não obstante percebessem salários e comissões, que os colocavam acima de outras categorias profissionais existentes na cidade, a exemplo dos operários não qualificados, carregadores de caminhões, trabalhadores

---

\* É importante considerar que não havia uma seperação rígida entre tais frações de classe. É que inúmeros comerciantes eram proprietários rurais ou empresários industriais, embora a recíproca não fosse verdadeira em relação aos grandes proprietários rurais.

da construção civil, trabalhadores braçais do próprio comércio etc. (10)

De maneira que no comércio de Campina Grande, com exceção de gerentes e chefes de escritório, os demais trabalhadores recebiam salários bastante irrisórios, fossem eles caixas, funcionários de escritórios, balconistas e principalmente trabalhadores braçais. A condição de classe média baixa para caixas, balconistas e funcionários de escritórios, só é aceita quando comparada à condição de vida miserável do extrato mais subalterno da sociedade local. Esses eram constituídos pelos trabalhadores braçais de toda espécie, incluindo os do comércio e da construção civil, além de carregadores de caminhões ("chapeados"), biscateiros, pequenos vendedores ambulantes etc, etc, etc. Não há dúvida, pois, que a maior parte da população urbana de Campina Grande era constituída por pessoas de baixa renda e por pessoas de classe média baixa. No final dos anos 50, por exemplo, essa população distribui-se por bairros residenciais

"Cujas fisionomias retratam as diversas condições sociais e completam a variada paisagem urbana de Campina Grande. Assim, Monte Santo, Moita [atual Santa Rosa], Cruzeiro, Liberdade, José Pinheiro, Bodocongó, entre outros, abrangem assalariados de nível subalterno, enquanto São José, Palmeira e Alto Branco apresentam as condições comuns à pequena classe média. Outros são os preferidos pelas famílias mais abastadas, como Lauritzen, Tavares ou mesmo o Prata. Por outro lado, há uma tendência à concentração especializada nos bairros operários. Assim, por exemplo, os trabalhadores nos cortumes preferem Bodocongó, enquanto em José Pinheiro e Liberdade habitam muitos dos que trabalham no beneficiamento de algodão e sisal". (11)

Mas, se a maior parte da população campinense que habitava a zona urbana era constituída por pessoas de baixa renda, na zona rural o fenômeno se repete. Das categorias de indivíduos ocupados na terra podem ser apontadas, dentre outras, os proprietários (pequenos, médios e grandes), arrendatários e "empregados".

Dessas categorias, a dos proprietários era responsável, em 1950, pela maior parte dos estabelecimentos agrícolas (49,8%) e pela maior parte da área ocupada (74,3%). Entretanto, havia proprietários e proprietários. Os grandes proprietários, por exemplo, eram minoria, mas suas terras ocupavam a maior parte do espaço agrário. Já os pequenos proprietários eram detentores de quase totalidade das propriedades existentes, mas suas terras ocupavam um espaço irrisório em comparação aos primeiros. Enquanto os pequenos proprietários viviam da exploração familiar e habitavam casas de tijolos, com apenas 2 quartos e chão de terra batida, os grandes proprietários moravam na cidade e possuíam administradores assalariados e vaqueiros, constituindo a classe mais abastada do setor agrário campinense. (12)

Quanto aos arrendatários, 40,4% do número de estabelecimentos, também em 1950, estavam em suas mãos. Todavia, a totalidade desses arrendamentos correspondia tão-somente a 8,8% da área ocupada pelos estabelecimentos agrícolas. Alugando, normalmente, de 4 a 5 ha, pelos quais pagava uma renda anual, o arrendatário, com frequência, era chamado a dar a "condição" ao proprietário rural, isto é, era obrigado a trabalhar 1 ou 2 dias por semana sem remuneração. Não menos deplorável era a condição de vida do "empregado", ou seja, do trabalhador diarista. Sem ter acesso à terra e vivendo apenas da venda temporária de sua força de trabalho, esse trabalhador era o que vivia em piores condições na zona rural campinense. (13)

Voltando à questão da diversificação das atividades comerciais em Campina Grande e a ampliação de suas áreas de influên

cia, é importante fazer o seguinte questionamento: até quando a cidade consegue manter a privilegiada posição de principal polo de desenvolvimento econômico do Estado e um dos principais do Nordeste? Ao que tudo indica ela se mantém nessa posição privilegiada pelo menos até meados dos anos 60. Neste sentido, a economia campinense não sofreu maiores agravos com a redução do comércio algodoeiro na cidade, fato ocorrido na década de 1950. Na verdade, essa redução não apontou para uma queda da economia campinense na sua totalidade. Passada a fase áurea do algodão, arrefecida a euforia que antes o caracterizara, o comércio campinense continuou mantendo a mesma relação de empório sobre os sertões da Paraíba e dos Estados Limítrofes, não esquecendo de mencionar a ampliação de suas áreas de influência por quase todos os rincões do Nordeste. Se não mais através do comércio algodoeiro, cujos sinais de decadência já são bastante visíveis na década de 1950, esse empório continua sendo levado a efeito por intermédio do comércio atacadista em geral. Dessa forma, é impossível admitir uma estagnação do comércio campinense antes da década de 1960, mesmo que seja possível constatar um certo desaquecimento do "ciclo" agroexportador algodoeiro. Assim sendo, não é verdade que com a crise do "ciclo" agroexportador algodoeiro

"O capitalista ficou desobrigado de reinvestir produtivamente, na própria região, suas preciosas riquezas, privadamente acumuladas. Sobre tudo, quando, no sudeste, com a industrialização marchando a todo vapor, floresciam novas oportunidades de multiplicação das riquezas. Migraram os capitais. Também a força de trabalho. E, só tardiamente, Campina Grande veio timidamente, ademais, sob condução estatal (SUDENE), a sair parcialmente da estagnação". (14)

Pela citação acima, Campina Grande chega ao início dos anos 60 como uma cidade economicamente estagnada. Isto não corres

ponde à verdade. É que só podemos falar em queda da taxa de crescimento da economia campinense exatamente em relação aos anos 60, momento que o autor citado, paradoxalmente, coloca como o momento que essa economia começa a sair da estagnação. Quer dizer, o referido autor não desperta para o fato de que a economia campinense chega ao período citado com ares de uma economia ainda vigorosa e em expansão, em que pese a tendência para uma expansão que contabiliza taxas de crescimento inferiores às décadas anteriores.

Por outro lado, não acreditamos que uma economia em expansão, como a economia campinense nas décadas de 1940 e 1950, dê motivos para uma evasão de capitais e menos ainda para uma evasão da força de trabalho. O número de novos estabelecimentos comerciais que surgem na cidade, ano a ano, especialmente na última década mencionada, constitui forte evidência dessa não evasão de capitais. Como também o número de novos "residentes" que chegam à cidade, provenientes de todas as regiões do interior da Paraíba e de outros Estados, constitui outra evidência de que força de trabalho era o que não faltava na cidade.

Agora, se compararmos a taxa de crescimento da economia campinense na década de 1960, com as taxas de crescimento das décadas anteriores, então torna-se visível o quanto essa economia estava perdendo terreno como polo de atração regional. Vejamos alguns exemplos. Enquanto a economia campinense comportava, em 1950, mais de 50% do comércio de todo o Estado, contribuindo, de igual modo, com a maior arrecadação de ICM, gradativamente começa a perder essa posição de 1960 em diante.<sup>(15)</sup> Claro que isto não significa uma crise brusca, como se do dia para a noite a economia campinense tivesse ido à bancarrota. Não! no começo dos anos 60 podemos falar de uma crise que apenas começa a se delinear. Em 1964, por exemplo, Campina Grande arrecadou 26% da receita global do Estado, sendo que em décadas anteriores essa arrecadação havia sido ainda mais significativa.<sup>(16)</sup> Quer dizer, os 26% de arrecadação mencionados não são um número qualquer. Ao contrário, eles indicam uma arrecadação ainda bastante elevada em se tratando de uma única cidade, mas é uma

arrecadação nem de longe comparável às arrecadações das duas décadas imediatamente anteriores. Por aí se percebe que a cidade já não mantém os índices ótimos de crescimento antes registrados, mas esse crescimento é suficiente para comportar nada menos que 23 agências bancárias de crédito em 1960, das quais 17 eram agências bancárias e 6 eram cooperativas. Dentre as 23 agências de crédito, dois bancos tinham suas matrizes na cidade, o Banco Industrial de Campina Grande e o Banco do Comércio de Campina Grande. (17) Esse grande número de agências bancárias indica exatamente a pujança de suas realizações econômicas. Isto prova que em termos econômicos Campina Grande constituía não só a maior cidade do interior do Nordeste, mas uma das maiores cidades de toda a região, inclusive maior do que algumas capitais. Isto não significa, porém, que essa posição será mantida indefinidamente. Se a cidade se tornou, nos anos 50, um dos maiores entroncamentos rodoviários do Nordeste, na década seguinte aos poucos ela perde essa condição. É que, nesse momento, um amplo programa de estradas de rodagem, muitas delas pavimentadas, transferem gradativamente, para certas capitais estaduais, todas as energias no sentido de dominarem o espaço de atuação do capital, como aconteceu com João Pessoa em relação a Campina Grande. Além de não se manter praticamente isolada como grande entroncamento rodoviário do Nordeste, outro fator contribui para essa perda de hegemonia por parte de Campina Grande, qual seja, o descaído dos sucessivos governos estaduais para com a cidade. Assim, ano a ano, após 1965 João Pessoa compete cada vez mais poderosamente com a praça campinense, até que, em 1970, a capital paraibana torna-se economicamente hegemônica e mantém-se com tal até hoje. É o que se percebe, por exemplo, quando se estabelece um comparativo das rendas estaduais entre os dois municípios, em que Campina Grande manteve-se na dianteira até 1969. Em 1970, a Capital do Estado supera-a e continua superando-a até o presente momento. (18)



N O T A S

1. CF. RIOS, José Arthur (Coord.). Op. Cit., p. 36
2. CF. VII Recenseamento Geral do Brasil - Sinopse Preliminar do Censo Demográfico de 1960, IBGE, pp. 4-5 .
3. CF. RIOS, José Arthur (Coord.). Op. Cit., p. 36 .
4. CF. PIMENTEL, Cristino. Abrindo o Livro do Passado. Op. Cit., pp 216-217 .
5. RIOS, José Arthur (coord.). Op. Cit., p. 36.
6. CF. Id. Ibid. .
7. Id. Ibid., pp. 71-72 .
8. CF. Id. Ibid., p. 63 .
9. CF. Id. Ibid., p. 86 .
10. CF. Id. Ibid. .
11. Id. Ibid., p. 15 .
12. CF. Id. Ibid., p. 20 .
13. CF. Id. Ibid., pp. 20-21 .
14. XAVIER, Jurandir Antônio. A Questão Regional no Exemplo de Campina. In Grão, op. Cit., p. 34 .
15. CF. ROCHA, José Bolívar Vieira da. Campina, Radiografia de uma Crise. In Anuário de Campina Grande - 1982. Anuários da Paraíba LTDA, p. 79 .
16. CRUZ, Evaldo et alii. Informe Sobre Campina Grande, FIEP, 1965, pp. 44-45 .
17. CF. Id. Ibid., P. 37 .
18. CF. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 87 .

CAPÍTULO V: ALGODÃO E TRANSPORTES NAS REGIÕES DE ALÉM-TRILHOS:  
TROPAS DE BURROS E CAMINHÕES.

1. Os Tropeiros e o Transporte de Algodão nas Regiões de Além-  
Trilhos.

"Tropeiros da Borborema"

(Rosil Cavalcanti e Raimundo Asfora)

Estala relho malvado  
Recordar é meu tema  
Quero rever os antigos  
Tropeiros da Borborema

São Tropas de burros  
Que vêm do Sertão  
Trazendo seus fardos  
De pele e algodão  
O passo moroso  
Só a fome galopa  
Pois tudo atropela  
Os passos da tropa  
O duro chicote  
Cortando seus lombos  
Os cascos feridos  
Nas pedras aos tombos  
A sede, a poeira  
O sol que desaba  
Oh! longo caminho  
Que nunca acaba

Assim caminhavam  
As tropas cansadas  
E os bravos tropeiros  
Buscando pousada  
Nos ranchos e aguadas  
Dos tempos de outrora  
Saindo mais cedo  
Que a barra da aurora  
Riqueza da terra  
Que tanto se expande  
E hoje se chama  
De Campina Grande  
Foi grande por eles  
Que foram os primeiros  
Oh! tropas de burros  
Oh! velhos tropeiros.

Durante décadas, antes do advento do trem de ferro e do caminhão, as tropas de burros constituíram o único elo de ligação entre os sertões e o litoral. Na verdade, as primeiras tropas surgem, na Paraíba, por volta dos meados do século XIX, incrementando-se seu uso a partir de então. Se durante muito tempo o cavalo também foi usado como animal de carga, aos poucos e le vai sendo substituído pelo burro, isto quando se descobre que este último era mais resistente e mais apropriado às longas travessias, sobretudo nas épocas de estiagem. (1) De maneira que melhor adaptado ao meio e às longas travessias, o gado muar cedo despertou o interesse dos criadores, dos fazendeiros especialmente. Reconhecendo que os fazendeiros empreendem a criação desse animal para o transporte de cargas, eis o que afirma o próprio Presidente da Província da Paraíba, Beaurepaire Rohan, em 1858:

"Seria a desejar que essa indústria [criação de muares] tomasse desde já, maior desenvolvimento, e que todos os Srs. Fazendeiros fossem animados por todos os meios ao alcance da Província". (2)

A julgar pelos números das primeiras décadas do presente século, a criação de muares tornou-se uma atividade rentável e em crescimento permanente. É o que se percebe, por exemplo, quando se comparam as atividades criatórias de gado equino e muar, isto entre 1912 e 1937, conforme a tabela exposta a seguir:

TABELA Nº 31 - COMPARATIVO DAS ESPÉCIES DE GADO MUAR E EQUINO NA PARAÍBA ENTRE 1912 E 1937 (EM Nº DE CABEÇAS).

A N O S	E S P É C I E S	
	MUAR	EQUINO
1912	89.720	172.540
1916	86.320	106.760
1920	71.665	106.644
1931	111.090	86.200
1933	103.122	111.100
1934	124.293	124.972
1935	147.061	119.697
1936	167.650	103.822
1937	191.751	122.599

FONTE: MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., pp. 152-153.

Podemos perceber, na tabela acima, que o gado muar tendeu a um crescimento maior que o gado equino, não obstante tenham ficado mais ou menos equiparados em termos de números absolutos. Enquanto de 1912 a 1920 o gado equino sofreu uma queda brusca, indo de 172.540 cabeças para 86.200, na década seguinte apresentou apenas uma leve recuperação, indo de 111.100 cabeças em 1933 para 122.559 em 1937. Já o gado muar apresentou apenas uma pequena queda de 1912 a 1920, indo de 89.720 cabeças para 71.655. Na década de 1930, ao contrário, seu crescimento foi significativo, indo de 103.122 cabeças em 1933 para 191.751 em 1937.

Essa tendência ao crescimento do gado muar, especialmente na década de 1930, demonstra que a criação de equinos arrefeceu comercialmente e que os pecuaristas sentiam-se cada vez mais estimulados à criação de muares. É que os muares eram bem mais resistentes que os equinos no transporte de mercadorias e, por essa razão, a demanda por eles também era maior. Ademais, aos poucos

eles foram se tornando um dos principais meios de sobrevivência para muitos sertanejos, seja na condição de proprietário de uma tropa própria, seja na condição de mero portador de uma tropa de outrem. Ora, como o cavalo foi substituído pelo burro no transporte de mercadorias, explica-se a importância atribuída à criação deste último.

Vendido ao preço de 80\$000 (oitenta mil réis), ou 90\$000 (noventa mil réis) a cabeça, segundo informações colhidas em nossa pesquisa oral, não há dúvida de que os referidos animais de carga levavam os pecuaristas a auferirem uma renda significativa com sua comercialização. Basta lembrar, a esse respeito, que eram em número reduzido os que dispunham da quantia exigida por um único animal de carga e em número mais reduzido ainda os que dispunham de capacidade financeira para a aquisição de um tropa como um todo, normalmente constituída por 8 ou 10 animais. Na verdade, os sertanejos proprietários de suas próprias tropas eram considerados detentores de uma pequena fortuna, para não dizer de um certo status.\*

Mas apesar das dificuldades inerentes à aquisição de animais de carga, haja vista o seu elevado preço, eles existiam em grande número no Sertão paraibano e, para conduzi-los, era arregimentado um verdadeiro exército de trabalhadores, os chamados tropeiros ou almocreves\*\*. Isto significa que, em seu modus vivendi cotidiano, normalmente o tropeiro ou almocreve não detinha a propriedade da tropa por ele conduzida: ele era mero portador\*\*\* da

---

\*Essas informações foram confirmadas por todos os antigos tropeiros que entrevistamos.

\*\*No Sertão, os termos tropeiros e almocreves são termos sinônimos. O mesmo ocorrendo com o termo comboieiro. Isto foi confirmado por todos os antigos tropeiros que entrevistamos.

\*\*\*O termo "portador" tem uma acepção bem precisa: ele não significa, por exemplo, todo aquele que conduz, incluindo aí os proprietários de tropa que as conduziam diretamente. É que o termo "portador" refere-se tão somente ao condutor de tropa pertencente a outrem, podendo ser de um pequeno ou grande proprietário rural, pequeno ou grande comerciante etc.

mesma. Havia casos, porém, em que o proprietário da tropa a conduzia diretamente, não obstante o mais usual fosse o portador de tropa alheia.

Mas em qualquer situação, a atividade própria dos almocreves era, por natureza, uma atividade estafante e suas condições de vida duríssimas. Se o portador de tropa de outrem (fosse essa tropa pertencente a um pequeno ou grande proprietário rural, a um pequeno ou grande comerciante etc) tinha uma condição de vida miserável, ganhando um salário irrisório por cada dia de trabalho, a condição de vida do almocreve que conduzia sua própria tropa também não era das mais promissoras. Mesmo que ele fosse detentor de um certo status em relação ao mero portador, ganhando bem mais que este último, sua vida era duríssima um tanto quanto: dormindo ao relento, caminhando de sol a sol, dia após dia, transportando mercadorias de um lado para outro.

Bem mais promissora, no entanto, era a condição do proprietário de tropa de burro que, mesmo dependendo dela para seu sustento e de sua família, evitava a árdua tarefa de almocrevar. Nesse caso, ele colocava um portador para conduzir sua tropa pelos caminhos e veredas do Sertão e de outras regiões, podendo se dedicar a outras atividades, como agricultura, pecuária ou comércio, isto se ele fosse proprietário rural ou comerciante etc. Quer dizer, a simples condição de proprietário jurídico da tropa e seu absenteísmo em relação ao trabalho específico do almocreve, o diferenciava, em muito, do mero portador. Assim sendo, essa simples condição jurídica permitia-lhe ficar com a "parte do leão" do dinheiro arrecadado com os fretes, sem fazer qualquer esforço, sendo ínfimas as cifras percebidas pelo portador. São esclarecedoras, a esse respeito, as palavras de Pedro Aranha, antigo tropeiro, nascido em 1905:

"'Mocrevei' [grifo nosso] durante uns 20 anos. Comecei em 1919 acompanhando meu pai,

que também era tropeiro. Depois fui portador de seu Bentinho, que era um grande proprietário de terra. Por último, consegui uma tropa minha mesmo. Eu e outros companheiros, a gente formou muitos comboio\* de burro e viajou em todas as direções, mas principalmente prá Campina Grande, onde ia levar cargas de algodão em pluma aqui de Brejo do Cruz, mas também de Catolé do Rocha, São Bento, Riacho dos Cavalos e de outras localidades da redondeza. Era uma vida sofrida andar por essas estradas, dia e noite, mas era bom. Prá Campina, eu me lembro que a gente gastava 8 dias na ida e 8 na volta, quase sem descanso. E ganhava muito pouco. Um portador ganhava apenas 1 mil réis na diária. Quem mais lucrava era o dono da tropa, que cobrava 15 mil réis pela carga de cada animal."<sup>(3)</sup>

Quer dizer, se se leva em consideração que uma tropa de burro nunca era inferior a 8 animais, isto significa que o proprietário de uma tropa cobrava em torno de 120 mil réis no mínimo por uma carga completa, isto para uma distância de aproximadamente 300 quilômetros, como era o caso do Sertão de Catolé do Rocha, Brejo do Cruz ou São Bento até Campina Grande. Por outro lado, se o portador ganhava tão-somente 1 mil réis na diária, isto significa que o frete de um único animal, isto é, 15 mil réis, praticamente cobria todo o gasto que o proprietário da tropa dispndia para com o "salário" do portador, isto para uma viagem de ido e volta a Cam

---

\* Comboio - Várias tropas de burro reunidas num mesmo trajeto

pina Grande. Ora, como os tropeiros, em sua esmagadora maioria , não eram proprietários dos comboios de animais que conduziam e estavam sujeitos às condições descritas, tal fato leva à constatação de que eles compunham uma classe de trabalhadores subalternos, explorados, verdadeiros instrumentos para o enriquecimento alheio.

O tratamento dispensado aos portadores de tropas de burro, mais conhecidos como tropeiros, almocreves ou comboeiros, justifica-se, nesta parte do trabalho, pela relação que tiveram com o algodão. Salvo um ou outro carro de boi, era no lombo do burro que o algodão em "rama" (ainda no caroço) era inicialmente transportado das áreas de produção para os locais em que estavam instalados, no próprio Sertão, os comerciantes beneficiadores, com suas bolandeiras para o trabalho de descaroçamento e prensagem do produto . Beneficiado o algodão, mais uma vez os tropeiros entravam em ação: desta feita para transportá-lo em fardos para as maiores praças de comércio, conforme o desejo dos comerciantes beneficiadores. No caso em apreço, a praça de comércio que concentrava especialmente o algodão sertanejo era a Praça de Campina Grande. Era para essa cidade que convergiam os tropeiros com seus comboios de algodão. Aqui chegando, a fibra era comercializada, reprensada e, em seguida, embarcada na estrada de ferro com destino às praças portuárias. Neste sentido, as tropas de burro que vinham do Sertão tornam-se caudatárias dessa estrada de ferro. Durante o tempo em que esteve no auge, isto é, nas décadas de 1910, 1920 e 1930, era grande o movimento de tropeiros em Campina Grande: eles chegavam de todas as áreas sertanejas. Parafraseando o depoimento de Eurípedes Oliveira, sem dúvida um arguto observador da época, eis o que afirma Silvano Alberto de Vasconcelos:

"Durante toda a viagem, os comboios oriundos das mais diversas localidades vinham - se agrupando, de maneira que era comum chegar à cidade 200 a 300 animais, simultanea



mente, e em épocas de safra de algodão, cerca de 2.000 animais diariamente". (4)

Toda essa movimentação de homens e animais, transportando mercadorias através dos caminhos e veredas da Paraíba, se mantém particularmente intensa nas áreas não contempladas pelo trem de ferro, e se mantém por muito tempo, perdurando até o momento da não proliferação das estradas de rodagem e dos caminhões em toda a Paraíba. No Sertão, por exemplo, os caminhões só proliferaram na década de 1940 e os trens só chegam na década de 1950. Neste último caso, a única exceção corresponde à área do Baixo Piranhas, onde ficam localizadas as cidades de Souza e Cajazeiras, que recebeu os trens da Rede Viação Cearense já no começo dos anos 20. Assim sendo, durante muito tempo os sertanejos contaram praticamente com um único meio de transporte, o de tração animal. Muitos se dedicavam a esse meio de transporte, cotidianamente organizando comboios que levavam mercadorias do Sertão para outras regiões e a ele retornando, por sua vez, com as mercadorias que elas pudessem oferecer.

De fato, tudo o que devia ser transportado, em quase todo o Sertão paraibano, era por intermédio dos tropeiros. É o que se percebe, por exemplo, na fala de um deles:

"Era enorme o movimento de tropeiros em todo o Sertão. Na era de 20 e 30 'comboiar' [o grifo é nosso] era a salvação de muitos sertanejos. Aqui mesmo na região de Brejo [do Cruz], São Bento, Catolé [do Rocha], Riacho dos Cavalos, Paulista e Jericó, diariamente saía comboio de burros prá vários lugares. Eu mesmo fui com outros companheiros durante vários anos buscar comboio de

rapadura no Cariri Cearense, farinha e café nos Brejões [referência ao Brejo Paraibano], sal no Rio Grande do Norte e estivas em Campina Grande. Também levamos muito feijão pro Curimataú e algodão em pluma pra Campina Grande, que era a cidade que mais comprava fibra na época. Me lembro que em Campina a gente nunca voltava batendo. Ia deixar carga de algodão mas sempre tinha retorno, os 'surrão'\* voltava tudo cheio de mercadoria".<sup>(5)</sup>

É importante registrar que não existia um número fixo de tropas para a formação de um comboio. Todavia, mesmo não existindo número fixo, normalmente o comboio nunca era formado com menos de 5 tropas, chegando a 07 ou 08. Cada tropa, por sua vez, comportava entre 08 e 10 animais, cada uma delas conduzida por um portador. De maneira que os comboios variavam de tamanho, mas nunca comportavam menos de 35 animais ou menos de 05 tropeiros.\*\*

Era comum, ao formar-se um comboio, designar-se um dos tropeiros para ser o arrieiro, isto é, o que cuidaria da comida durante todo o trajeto. Essa comida era à base de carne de "criação" (caprino ou ovino), farinha de mandioca e rapadura, além do indispensável feijão "macassa" (macassar). A carne de "criação" era conseguida mediante rateio entre todos os tropeiros que compunham o comboio. Dependendo do tamanho do percurso, eles matavam e salgavam até dois animais para se alimentarem durante a viagem.

---

\* Surrão - saco de couro de gado bovino, um de cada lado do animal. Um único couro dava para confeccionar dois surrões, que os tropeiros usavam para o transporte de mercadorias, menos para o algodão que era transportado em fardos.

\*\* Essas informações foram confirmadas por todos os velhos tropeiros que entrevistamos.

No que se refere à água potável, ela era transportada num barril de madeira. Mas como ela esquentava muito, na hora de beber os tropeiros a depositavam num recipiente feito de couro de bode que a esfriava instantaneamente, também conhecido como "borracha".\*

Como os caminhos eram estreitos, pedregosos, às vezes de difícil acesso, normalmente os tropeiros evitavam viajar à noite. Mesmo assim, eles percorriam cerca de 40 Km diariamente, sendo duas as paradas para o rancho. É importante registrar, nesse ponto, a fala de um velho tropeiro:

"A gente arranchava duas vezes por dia. Primeiro, umas 11 horas, para o almoço e para dar ração aos animais. Depois, ao escurecer, para a janta e o descanso dos homens e animais. Na parada para o almoço a gente preferia acampar debaixo de uma árvore, que podia ser uma oiticica ou um juazeiro. Quando anoitecia, a gente tomava chegada a um dos ranchos espalhados pelo caminho. Já tinha os pontos certo de parada. Ai os homens soltavam os animais no pasto e pernoitavam. Mas é bom lembrar que o tempo de permanência dos animais no pasto custava dinheiro, o rancheiro cobrava um aluguel pelo uso desse pasto".<sup>(6)</sup>

Percebe-se, pelo exposto, que os tropeiros nunca saíam sozinhos. Para onde quer que eles se dirigissem era sempre em forma de comboio. E mais: as dificuldades próprias da atividade de almocrevar os tornavam solidários, companheiros, não havendo qualquer hierarquia ou algum tipo de liderança no seio do grupo. Ao

---

\* Essas informações foram confirmadas por todos os velhos tropeiros que entrevistamos.

contrário, aqui tudo era compartilhado de comum acordo, inclusive a divisão de tarefas.

Como tudo que devia ser transportado era feito no lombo do burro, não havia uma localidade sertaneja que cotidianamente não presenciasse a saída ou chegada de comboios. Esses comboios cruzavam os caminhos da Paraíba e de outros Estados em todas as direções. Não havia um percurso definido ou preferido pelo tropeiro. Até para o Piauí os tropeiros do Sertão organizaram comboios de burro, no que gastavam dois meses de estafante caminhada, um para ir outro para voltar. Mas de todos os caminhos que saíam do Sertão, o que registrava maior número de tropeiros era o que fazia a rota de algodão para Campina Grande. Como demonstramos no tópico 2 do capítulo III, essa cidade concentrava espacial e comercialmente a maior parte da fibra algodoeira produzida na Paraíba, sendo o Sertão o maior produtor dessa que era considerada a riqueza maior desse Estado.

Há que chamar a atenção, nessa parte do texto, para o fato de que o algodão em "rama" era extremamente leve, não sendo nada compensador organizar comboios para transportá-lo através de longos percursos. Com isto, os potentados locais, isto é, os fazendeiros ou grandes comerciantes, investiam na compra de bolandeiras a vapor para o beneficiamento da fibra algodoeira no próprio Sertão. De modo que praticamente todo o algodão produzido no Sertão e que era enviado para Campina Grande, chegava a essa cidade já beneficiado, ou seja, descaroçado, prensado e enfardado, o chamado algodão em pluma. Detectamos, através de pesquisa oral junto a antigos tropeiros do Sertão da Paraíba, que todos os centros algodoeiros sertanejos possuíam bolandeiras a vapor, além, é claro, de pequenos descaroçadores espalhados por tudo que era lugar.

Não obstante o Anuário Estatístico da Paraíba, referente a 1933, seja omissivo no que se refere ao número de bolandeiras a vapor de vários centros algodoeiros do Sertão, como Antenor Navarro, Cajazeiras, Patos, Brejo do Cruz etc, relacionando-os ape

nas como possuidores de pequenos descaroçadores,<sup>(7)</sup> a verdade é que elas estavam instaladas em todos esses municípios. Se os pequenos descaroçadores, em sua maioria de natureza simples, estavam espalhados por todo o Sertão, o mesmo ocorre com as bolandeiras, com a diferença de que estas, bem mais complexas que aqueles, existiam em menor número. Adquirir um pequeno descaroçador, normalmente acompanhado de uma prensa também de natureza simples, exigia um poder aquisitivo que não estava ao alcance do pequeno produtor, fosse ele proprietário, morador ou meeiro; no caso da bolandeira sua aquisição restringia-se a um número bem menor de pessoas abastadas. Movidas a vapor e possuindo uma capacidade de descaroçamento bem maior que os pequenos descaroçadores, todos os centros algodoeiros do Sertão puderam contar com bolandeiras aí por volta das décadas de 1920 e 1930. De maneira que o Anuário Estatístico da Paraíba, em sua edição de 1933, equivoca-se quando omite as bolandeiras dos municípios anteriormente citados. Basta lembrar o exemplo do município de Brejo do Cruz. Segundo o Anuário referido, esse município não possuía nenhuma bolandeira, informação com a qual não concordamos. Inúmeros depoimentos colhidos junto a antigos tropeiros, que almocreveram nas duas décadas acima citadas, dão conta de que nessa época existiam cinco bolandeiras no município: duas na sede municipal e três no então Distrito de São Bento. Essas bolandeiras pertenciam aos potentados locais, como Manoel Zuza e Paulino de Moraes, na sede municipal; "Major" Pereira, "Capitão" Lourenço Capiba (vulgo "Mouco") e Cícero Pereira Diniz, no então Distrito de São Bento. Nas décadas de 1920 e 1930 esses eram os maiores comerciantes beneficiadores do município, haja vista que compravam a quase totalidade de sua produção algodoeira.\*

---

\* Essas informações foram confirmadas por todos os velhos tropeiros que entrevistamos.

E se aquele Anuário Estatístico é omissão em relação a Brejo do Cruz, não faz por menos em relação a outros centros algodoeiros do Estado, como Patos e Cajazeiras. É difícil acreditar que essas cidades não tenham possuído bolandeiras a vapor, sobretudo quando se detecta que elas figuravam como os mais importantes centros algodoeiros do Sertão Paraibano. Em relação a Patos, por exemplo, eis o que informa um antigo apanhador de algodão do município de Taperoá:

"Me lembro como se fosse hoje. Na era de 30, ainda criança, meu pai era apanhador de algodão e eu acompanhava ele. Em 1939, com 15 anos de idade, eu já trabalhava ganhando por produção e apanhei muito algodão por 3.000 réis a diária. Havia muito algodão em Taperoá e também em Teixeira, que era os lugares que conhecia na minha infância. Esse algodão era quase todo tirado prá Patos e Campina Grande. Patos mesmo já era uma grande cidade da região e a gente ouviu falar muito nos vapores [uma referência às bolandeiras] que existia lá. Por isso os produtores de Taperoá e Teixeira enviavam seu algodão prá lá. Ia algodão até de carro de boi, que tinha capacidade prá carregar umas 50 arrobas, mais também ia em costa de burro. Sim, o caminhão já existia, mais era muito pouco. De vez em quando chegava um ou outro vindo das bandas de Patos. (8)

Daí que os dados contidos no Anuário Estatístico da Paraíba, acima aludido, não são confiáveis em se tratando do uso de bolandeiras. Tudo leva a crer que o trabalho de prepara

ção desse documento não usou de todos os canais competentes para colher informações, ou, simplesmente, as condições da época não permitiam a checagem de informações com segurança.

Os comerciantes beneficiadores de algodão do Sertão da Paraíba, proprietários de bolandeiras a vapor, eram os reis do produto em cada localidade sertaneja. Nas décadas de 1920 e 1930, eles açambarcavam praticamente toda a fibra produzida nos municípios onde estavam instalados. É o que se constata, por exemplo, quando sua atividade é relacionada aos transportes. Esses potentados locais, como era o caso de Manoel Zuza e Paulino de Moraes em Brejo do Cruz, possuíam suas próprias tropas de burros. Na verdade, os dois comerciantes/beneficiadores

"Possuíam uns cinquenta animais cada um, no valor de 90\$000 (noventa mil réis) a cabeça. Prá conduzir todos esses animais era contratado vários tropeiros. Vi tudo isso de perto porque fui tropeiro vários anos e carreguei muito algodão prá meu 'padrinho' Manoel Zuza. Mais era muito algodão prá ser transportado e por isso outros tropeiros era contratado por fora".<sup>(9)</sup>

Portanto, os comerciantes/beneficiadores pagavam a inúmeros portadores para a condução de suas tropas de burros. Cada portador conduzia cerca de 8 animais, cada um transportando em torno de 128 quilos de algodão (8 arrobas). No total, o comerciante exportador, que possuísse 50 animais de carga, estava em condições de enviar 6.000 quilos de algodão em um único comboio. Só que o algodão a ser transportado era em quantidade bem maior que a quantidade acima especificada. Basta lembrar que as bolandeiras a vapor preparavam, no setor de prensagem, cerca de 15 fardos por dia, fazendo um total de mais de 900 Kg de algodão diariamente ou quase

29.000 quilos por mês. Significa dizer, o setor de beneficiamento de algodão era responsável pela preparação de 4 vezes mais a capacidade de transporte pertencente aos próprios comerciantes beneficiadores. De modo que eles eram obrigados a contratar um grande número de tropeiros para transportar o algodão preparado em suas bolandeiras.

Mas havia momentos em que os tropeiros interrompiam seu fluxo regular de viagens pelos caminhos do Sertão. Trata-se dos momentos de seca prolongada. Ocorre que as secas colocavam em risco a própria sobrevivência dos animais. O gado bovino ainda tinha como sobreviver comendo "xique-xique", também conhecido como cardeiro (V. Fotografia nº 7). Se tal vegetal, o único que não fenece na caatinga, era de alguma serventia para o gado bovino, o mesmo não acontecia com as tropas de burros. Estes o rejeitavam e, por essa razão, os tropeiros, para salvar os animais, eram obrigados a tirá-los do Sertão. Na seca de 1932, por exemplo, todos os ex-almocreves que entrevistamos confirmam que foram obrigados a sair do Sertão à procura de pasto para os animais, só retornando a aquela região no ano seguinte. Mas o tempo em que permaneciam fora de sua região eles não ficavam de braços cruzados. Ao contrário, ficavam "pegando frete prá tudo que era lugar". De Mogeiro, no Cariri, para Barra de Santa Rosa, no Curimataú, e vice-versa; das cidades do Brejo para Campina Grande e vice-versa etc. Segundo eles, só almocremando é que poderiam garantir seu "ganho pão" e ração para a sobrevivência dos animais.

Mas afora essas bruscas interrupções ocasionadas pelas secas, o que havia era um fluxo regular de tropeiros a serviço do intercâmbio comercial entre o Sertão e várias regiões da Paraíba e de outros Estados. No caso do algodão, por exemplo, eram basicamente dois os caminhos do Sertão que desembocavam em Campina Grande e que apresentavam um fluxo regular de tropeiros. Um desses caminhos era o velho caminho das boiadas, que ligava o extremo oeste da Paraíba, o chamado Sertão do Baixo Piranhas, a Campina



FOTOGRAFIA Nº 7 - XIQUE-XIQUE, VEGETAL RESISTENTE ÀS LONGAS ESTIAGENS (SÍTIO POÇO DA ONÇA-J. DE PIRANHAS-RN).



Grande. Esse caminho comportava importantes centros algodoeiros do Sertão, como Cajazeiras, Sousa, Antenor Navarro, Pombal, Patos etc. Por outro lado, também era através desse caminho que chegava a Campina Grande o algodão proveniente do Sul do Ceará.

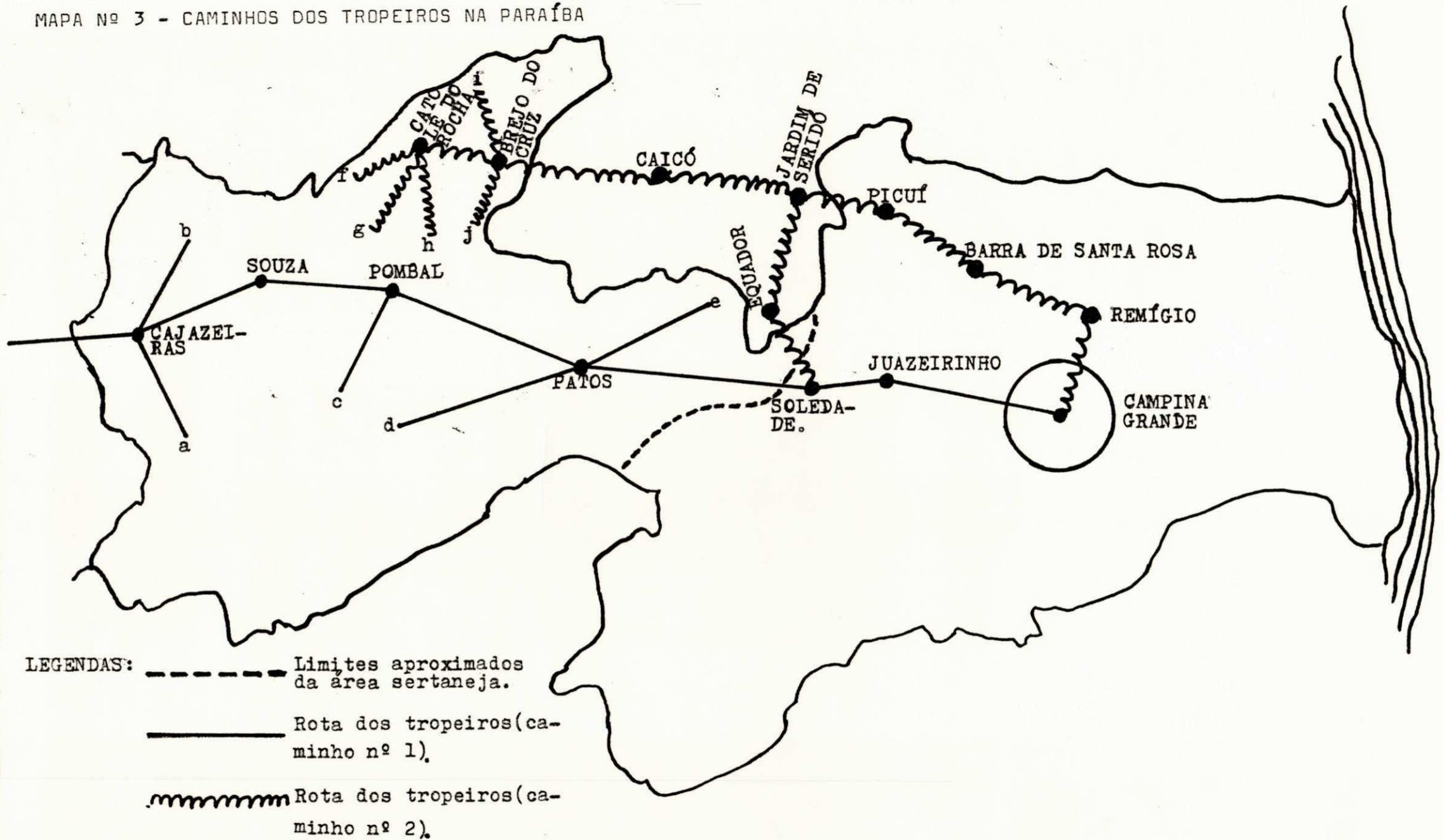
O outro caminho era o velho caminho do Seridó, que ligava os Sertões de Catolé do Rocha e Brejo do Cruz a Campina Grande, passando antes pelo Seridó Norte-Riograndense e pelo Curimataú e Brejo paraibanos. Na verdade, esse caminho comportava, a partir de um determinado ponto, dois itinerários: saindo de Catolé do Rocha, Brejo do Cruz e áreas adjacentes, esse caminho penetrava, no Seridó Norte-Riograndense, através de Jardim de Piranhas, Caicó e Jardim de Seridó. Chegado a esse ponto, ele bifurcava-se em duas direções: uma na direção do Curimataú até Barra de Santa Rosa (última cidade do Curimataú na direção Sertão-Brejo), daí atingindo o Brejo de Lagoa de Remígio, Esperança e em seguida Campina Grande; outra na direção de Parelhas (RN) e Equador (este último na divisa Rio Grande do Norte/Paraíba), daí atingindo Junco do Seridó e Juazeirinho, sendo que, a partir desta última localidade, o caminho para Campina Grande era o mesmo que vinha do Sertão do Baixo Piranhas. Portanto, pelo caminho do Seridó transitavam não só os tropeiros com o algodão produzido no Sertão da Paraíba; transitavam também os tropeiros do Seridó Norte Rio Grandense e do Curimataú. (V. Mapa nº 3 ).

Sobre o Seridó Norte Rio-Grandense, por exemplo, eis o que afirma um dos nossos entrevistados:

"Essa região produzia muito algodão, principalmente Caicó que era a maior cidade da redondeza e que tinha muito comprador da fibra, tudo dono de vapor. Sempre que ia levar comboio de algodão em Campina Grande, a gente encontrava muito comboio do Seridó do Rio Grande [do Norte] pelo caminho. Inclu

MAPA Nº 3 - CAMINHOS DOS TROPEIROS NA PARAÍBA

MAPA Nº 3 - CAMINHOS DOS TROPEIROS NA PARAÍBA



a, b, c, d, e, f, Ramais dos caminhos 1 e 2.  
g, h, i, j.

sive eu acho que a influência de Campina Grande no Seridó do Rio Grande era maior que aqui em Brejo [do Cruz] e Catolé [do Rocha]!"<sup>(10)</sup>

Voltando a discorrer sobre os comerciantes beneficiadores do Sertão, tudo leva a crer que suas margens de lucros eram significativas. Na verdade, era compensador beneficiar algodão numa bolandeira a vapor, mesmo sabendo-se, que além do investimento realizado na sua compra, havia gastos com o material de combustão para o vapor (lenha), com a compra da matéria-prima ao produtor rural (algodão em "rama"), com o salário dos trabalhadores que a operavam, com a estopa e o fio de arame para revestir e amarrar os fardos de algodão etc. Depois de todas essas operações, acreditase que o algodão emplumado era revendido em Campina Grande permitindo uma boa margem de lucros. Também não era para menos, já que alguns desses comerciantes chegaram a beneficiar em torno de 1 milhão de quilos de algodão em "rama" por ano. Transformado em pluma, esse algodão não dava menos de 400.000 quilos, o que exigia mais de 3.000 animais de carga para transportar toda essa fibra, numa média de 128 quilos ou 8 arrobas por animal.

Para que se possa ter uma idéia do poder de fortuna dos comerciantes beneficiadores de algodão do Sertão da Paraíba, é suficiente chamar a atenção para sua posição relacionada aos transportes. Como vimos anteriormente, só de animais de carga cada um possuía em torno de 50 cabeças, o que constituía um patrimônio nada desprezível se se leva em consideração que cada animal chegava a ser vendido ao preço de 90\$000 (noventa mil réis). Portanto, um patrimônio avaliado em 4:500\$000 (quatro contos e quinhentos mil réis) que era mais ou menos o preço de um automóvel por volta dos anos de 1920 e 1930. Enquanto o tropeiro pobre, só às "duras penas" conseguia adquirir um animal de carga, nem sempre concretizando o sonho de formar uma tropa como um todo, com 8 ou 10 animais, o comer

ciante beneficiador com facilidade chegava a formar comboios inteiros.

Por outro lado, quando os primeiros caminhões surgem como uma novidade no Sertão da Paraíba, é sintomático a constatação de que os primeiros a adquiri-los tenham sido exatamente os comerciantes locais, incluindo os que negociavam com algodão. No Sertão de Brejo do Cruz, por exemplo, os primeiros caminhões chegados à cidade, na década de 1930, foram adquiridos por dois abastados comerciantes locais: um de peles e estivas, Dão Silveira; outro de algodão e estivas, Paulino de Moraes. Esses comerciantes, que antes organizavam comboios de burro para o transporte dos artigos que comercializavam, eram abastados o suficiente para providenciarem o investimento necessário à compra de caminhões. E essa tendência pode ser generalizada ao restante do Sertão. Com efeito, foram os comerciantes mais abastados, dentre os que negociavam com algodão, que investiram na compra dos primeiros caminhões surgidos no Sertão Paraibano. Não que o caminhão tenha levado à imediata extinção do transporte de tração animal. É que os primeiros caminhões que surgem apenas apontam com a futura extinção das tropas de animais, significando que num primeiro momento coexistiram os dois meios de transporte. E mais: se os principais caminhos na rota dos tropeiros, a partir do Sertão da Paraíba, eram os que desembocavam em Campina Grande, o mesmo ocorre com os primeiros caminhões. Neste sentido, se e verdade que os dois meios de transporte coexistiram num primeiro momento, não é menos verdade que coexistiram como caudatários da esta de ferro Great Western em Campina Grande.

2. A Abertura de Estradas de Rodagem no Além-Trilhos: O Advento do Caminhão e o Gradativo Desaparecimento do Lombo do Burro.

No que se refere à construção de Estradas de Rodagem, elas só são construídas na Paraíba a partir da década de 1910. Em todo o período anterior, isto é, da Colônia ao começo da República, existiam tão-somente os chamados caminhos: os estreitos, que não passavam de simples trilhas ou veredas abertas no mato, mal comportando o trânsito de homens e animais enfileirados; os largos, também chamados de caminhos e/ou estradas carroçáveis. Enquanto os primeiros cortavam a Paraíba em todas as direções e eram em número incalculável, os carroçáveis, ao contrário, eram em número reduzido, conforme referência aos mesmos relativa ao século XIX:

"Podemos afirmar que, com pequenas variantes, a Paraíba durante os 66 anos de Monarquia gravitou em torno de (17) caminhos ; sendo 14 no litoral, um no Cariri e dois no Sertão." (11)

Esses caminhos carroçáveis eram construídos às expensas do Governo Provincial, e/ou Municipal, que enviavam homens portando foices para o serviço de roçagem do mato. Construído o caminho, o poder público exigia, a partir desse momento, que o trabalho de conservação ficasse sob a responsabilidade dos proprietários das terras beneficiadas. Esse trabalho consistia em cortar novamente os ramos crescidos às margens do caminho, caso os cascos das tropas de burros e cavalos e os rodeiros dos carros de boi não deixassem, por si sós, esse caminho bem conservado. (12)

Dentre todos os caminhos carroçáveis da Paraíba, no século XIX, sem dúvida o mais importante era o que cortava a Província em todo o sentido leste-oeste, o chamado caminho do Sertão.

Partindo da Capital da Província, esse caminho seguia em direção a Campina Grande e, daí, até Souza no extremo oeste. Na legislação específica sobre cada um desses caminhos carroçáveis, a Lei Provincial que autorizou o caminho da Capital até Souza foi a de nº 6 , de 02 de junho de 1854, cujo artigo 1º tem o seguinte teor:

"É o Presidente da Província autorizado a mandar estudar e levantar a planta e orçamento de uma 'Estrada Geral' [grifo nosso], que partindo da Capital termine na Villa de Souza; assim como das ramificações necessárias a aquelles pontos da Província separados da 'Estrada Geral' [grifo nosso] que pela sua importância actual, e pela probabilidade de que para o futuro possam ter e reclamarem". (13)

Como podemos observar, o Poder Público esteve diretamente envolvido na construção dessa "Estrada Geral" no sentido leste-oeste da Província. Entretanto, a denominação de Estrada Geral não condiz com o que entendemos, hoje, por estrada. Era um simples caminho carroçável, destinado a servir de leito às tropas de burros e aos carros de boi no transporte de mercadorias. Estradas de rodagem propriamente ditas só surgem na Paraíba na década de 1910 e, com elas, os primeiros automóveis.

Contudo, decorridas as duas primeiras décadas do século XX, era ainda bastante reduzido o traçado das estradas de rodagem em terras paraibanas. Construídas como parte dos Programas Governamentais de Obras Contrás as Secas, seja através da IFOCS e/ou DNOCS, as estradas de rodagem só tiveram um maior impulso a partir do início da década de 1920. Antes disso, o traçado dessas estradas era, de fato, exíguo. A estrada de rodagem Campina Grande-Soledade, por exemplo, construída na seca de 1915, constitui um dos

poucos investimentos governamentais no período. Anteriormente aos 61 quilômetros dessa estrada de rodagem, só existiam mais duas na Paraíba: (1) a de Alagoa Grande-Areia, ainda inconclusa; e (2) a de Parahyba (Capital)-Pilar.<sup>(14)</sup> Portanto, o Sertão da Paraíba a travessa as duas primeiras décadas do presente século sem contar com nenhuma estrada de rodagem, sendo o trecho Campina Grande-Solodade, com os seus 61 quilômetros de extensão, o único que dele se aproxima.

Quanto ao tráfego de veículos automotores na Paraíba, ele também praticamente inexistiu nas duas primeiras décadas do presente século. Os carros então existentes eram, em sua maioria, um ou outro cabriolé, uma ou outra caleche, puxados a cavalo.<sup>(15)</sup>

Aliás motivo de orgulho e sinônimo de status para seus proprietários: só alguns poucos potentados e/ou "figurões" os possuíam. To davia, alguns poucos automóveis foram adquiridos no período citado. A bem da verdade, o primeiro automóvel surgido na Paraíba foi no ano de 1909, pertencente a um comerciante de Santa Rita, da casa de estivas F.H. Vergara e Cia, que era um carro de passeio de marca "Bayard". Pouco tempo depois surgiu o primeiro caminhão no Estado pertencente a um comerciante da capital, da casa de tecidos Castro Irmão e Cia. Era um caminhão pequeno, de reduzida velocidade e grande barulho.<sup>(16)</sup>

Entre 1913 e 1917 a frota automobilística da Paraíba foi acrescida de apenas mais 4 ou 5 veículos, todos restritos à Capital do Estado e imediações. Dentre eles, consta que foi adquirido um automóvel para o serviço oficial do Palácio do Governo, em 1916, pelo então Presidente Camilo de Holanda.<sup>(17)</sup> Para o interior, nesse período, não havia nenhum tráfego regular de veículos automotores. É que além dos caminhos não facilitarem nenhum tráfego, os próprios veículos ainda não haviam chegado à região. Saindo da Capital em direção ao sul, com destino ao Recife, só em 1918 surge aí um arremedo de estrada, começando então o que Celso Mariz chamou jocosamente de "trote automobilístico" entre as capitais da



Paraíba e Pernambuco. Em direção ao Norte, até a Região do Brejo, também nada ainda. Não se tem conhecimento de nenhum tráfego regular de veículos automotores, nesse período, entre a capital do Estado e a região acima. Tomando a direção oeste, com destino ao Sertão, pode-se dizer o mesmo. Até um automóvel que chegou em Campina Grande em 1915, proveniente da capital, aí chegou de trem. Ao descer a Serra da Borborema com destino a Teperoaá, o referido veículo teve de parar a todo instante para que seus condutores remo-  
vessem os obstáculos existentes no caminho, como tócos, pedras e depressões. Já o comerciante Emídio Sarmiento de Sá, da cidade de Souza, que adquiriu um Ford no Recife pelo preço de 4:000\$000( quatro contos de réis), no ano de 1918, se aventurou com o mesmo pelo velho caminho dos tropeiros, descendo a Serra da Borborema a partir de Campina Grande e atravessando todo o Sertão até aquela cidade do Baixo Piranhas. (18),

Portanto, podemos observar que até 1918 não houve o incremento do automobilismo na Paraíba. O que vimos, nos exemplos citados, foram casos isolados de uma outra aventura levada a efeito por pessoas abastadas, o que nem de longe constituíram indícios de tráfego regular de veículos automotores. A partir de 1919, no entanto, outros automóveis foram aparecendo e, junto com eles, várias estradas de rodagem começaram a ser construídas em território paraibano. Isto ocorreu por ocasião da gestão do paraibano Epitácio Pessoa à frente do Executivo Federal, que autorizou a execução, através da IFOCS (Inspetoria Federal de Obras Conta as Secas), de um amplo programa de construção de Estradas de Rodagem na Paraíba e em outros Estados do Nordeste. Em 1922, no fim da gestão Epitacista, a Paraíba já constava com 7 estradas de rodagem totalmente construídas, 14 em construção e 4 sendo reconstruídas. As já construídas eram as seguintes: (1) Umbuzeiro-Itabaiana, via Barra de Natuba; (2) Sapé-Mamanguape; (3) Taperoá-Cajazeiras; (4) Mulungú-Alagoinha; (5) Bananeiras-Moreno, que contava com o ramal do Açude e ramal de São Bento; (6) Borborema-Serraria; e (7) Cajazeiras-Souza, com os ramais de São Gonçalo, Boqueirão de Piranhas

e Serrote das Pombas. No que se refere às estradas de rodagem em construção, eis sua relação: (1) Soledade-Patos; (2) Patos-Pombal, com um ramal até Santa Luzia; (3) Umbuzeiro-Campina Grande; (4) Itabaiana-Campina Grande; (5) Campina Grande-Boa Vista; (6) Itambé-Itabaiana; (7) Alagoa Grande-Areia-Esperança; (8) Bananeiras-Arara; (9) Borborema-Bananeiras; (10) Borborema-Pirpirituba; (11) Pirpirituba-Belém; (12) Bananeiras-Patronato, com um ramal até Pilões; (13) Princesa Isabel-Imaculada; e (14) Campina Grande-Pocinhos. Por último, as estradas em reconstrução eram as seguintes: (1) Alagoa Grande-Areia; (2) Parahyba-Pilar; (3) mangueira-Jaraguá e (4) Natuba-Barra de Natuba.<sup>(19)</sup>

Em se tratando das estradas carroçáveis, em 1922, a gestão Epitacista constrói as abaixo relacionadas: (1) Campina Grande-Cabaceiras-Monteiro; (2) Taperoá-Cochichola; (3) Taperoá-Teixeira; (4) Lagoa de Dentro-Icó, passando por Umary; (5) Serrote da Pombas-São João; (6) São João-Souza; (7) São João-Belém; (8) Souza-São José da Lagoa Tapada; e (9) São João-Cajazeiras.<sup>(20)</sup>

Portanto, com excessão do trecho Campina Grande-Soledade, construído em 1915, só na década de 1920 é que as demais estradas de rodagem são construídas no além-Borborema. Mas segundo a relação que apresentamos, o número de estradas de rodagem construídas no além-Borborema era reduzido. Na verdade, das 21 estradas de rodagem construídas, ou em construção na Paraíba, no fim da gestão Epitácio Pessoa, apenas 5 estavam localizadas no Sertão, como a Soledade-Patos ou Patos-Pombal etc. Note-se pois, que o Projeto de Construção de uma Estrada de Rodagem Central ligando a Capital a Souza, comunicando as extremidades leste-oeste do Estado, foi construída por etapas: primeiro, o trecho Campina Grande-Soledade; depois o trecho Soledade-Patos; mais além, o trecho Patos-Pombal etc. Agora, se foi reduzido o número de estradas de rodagem no além-Borborema, tal como demonstramos acima, o mesmo não aconteceu com as estradas carroçáveis. Todas as que foram construídas no começo da década de 1920, na gestão Epitacista,

foram construídas exatamente no além-Borborema, em especial na vasta área sertaneja. O que esses dados comprovam? Comprovam que era em caráter reduzido o envolvimento do Sertão e de toda a área de além-Borborema, na década de 1920, com o transporte automobilístico. Basicamente toda a área de além-Borborema atravessa a década referida com uma única estrada de rodagem e, ainda por cima, incompleta. Ora, o setor automobilístico não se desenvolve sem que, em sintonia com ele, haja uma ampla disponibilidade de estradas apropriadas. A área mencionada, ao que tudo indica, não possuía uma infra-estrutura adequada à instalação de um tráfego regular de veículos automotores na década já citada.

Se na década de 1910, como vimos, apenas um ou outro veículo singrou o além-Borborema, não existindo, por assim dizer, um tráfego regular de veículos motorizados. O mesmo pode-se dizer em relação à década de 1920. Portanto, durante estas duas décadas, o lombo do burro continuou sendo o principal meio de transporte no interior paraibano de além-Borborema. Isto foi confirmado por todos os ex-almocreves que entrevistamos. Segundo eles, não era comum encontrarem-se caminhões percorrendo os caminhos do Sertão naquele período.

Por outro lado, constata-se que o primeiro plano de construção de Estradas de Rodagem na Paraíba, como parte do Programa de Obras Contra as Secas, ficou no meio do caminho. Ocorre que terminado o mandato presidencial de Epitácio Pessoa, em 1922, o Governo que o substituiu, Artur da Silva Bernardes, determinou a suspensão do referido programa. Considerado por muitos como a "Redenção" do Nordeste em geral e da Paraíba em particular, a suspensão do programa teria constituído um ato "impatriótico" e de um "anti-brasileirismo injustificável".<sup>(21)</sup> Também no Governo subsequente a Artur da Silva Bernardes, isto é, na gestão de Washington Luís, o Programa de Obras Contra as Secas da IFOCS continuou suspenso. É certo que esse governo investiu em estradas e até criou uma Comissão de Estradas de Rodagem Federais, mas o Programa referido não

foi reativado. (22) É que esse governo investiu num amplo programa de construção de estradas de rodagem, mas esse programa basicamente se restringiu ao sul do país.

De maneira que houve um claro arrefecimento no plano de construção de estradas de rodagem na Paraíba iniciado por Epitácio Pessoa. Os dois governos Federais que o sucederam não deram continuidade às obras. Só na gestão Vargas, já na década de 1930, é que o referido plano é completado e até aumentado, ainda sob a égide da IFOCS. Assim sendo, só nesse momento é que se concretiza o Projeto de Construção da Estrada de Rodagem Central cortando a Paraíba de leste a oeste, ligando a Capital paraibana à cidade de Cajazeiras, passando por Campina Grande. Como também é nesse momento que, partindo dessa estrada de rodagem central, mais conhecida como Estrada Tronco, são construídos os seguintes ramais: (1) Catolé do Rocha-Caicó (RN); (2) Piancó-Misericórdia (atual Itaporanga); (3) Picuí-Alagoa-Grande; (4) São João do Cariri- Monteiro etc. (23)

Especificando melhor o curso da Estrada Tronco da Paraíba, construída como parte do Programa de Obras Contra as Secas, levado a efeito pelo Governo Vargas, já na década de 1930, constatamos que essa estrada tinha início em Pedras de Fogo, na divisa com Pernambuco, daí seguia em direção a Itabaiana e, a partir desta última, prosseguia em dois sentidos: um rumava para leste até a Capital paraibana; outro rumava para oeste até a divisa com o Ceará. Nas duas tabelas que se seguem, vemos, um a um, os vários municípios da Estrada Tronco da Paraíba e suas respectivas distâncias.

TABELA Nº 32

ESTRADA TRONCO EM 1933 - RUMO OESTE.

LOCALIDADES	DISTÂNCIA EM KM	
	Do Ponto Anterior	Do Ponto Inicial
Pedras de Fogo-Itabaiana	31	31
Itabaiana-Campina Grande	72	103
C. Grande- Soledade	61	164
Soledade-Juazeirinho	26	190
Juazeirinho-Patos	85	276
Patos-Pombal	71	347
Pombal-Souza	58	405
Souza-Cajazeiras	49	454
Cajazeiras-Divisa Ceará	12	466

FONTE: Anuário Estatístico da Paraíba. Anno IV - 1933.  
João Pessoa, Imprensa Oficial, 1936, p. 223.

TABELA Nº 33

ESTRADA TRONCO EM 1933 - RUMO LESTE.

LOCALIDADES	DISTÂNCIA EM KM	
	Do ponto anterior	Do Ponto Inicial
Itabaiana-Pilar	15	15
Pilar - Cobé	26	41
Cobe-Espírito Santo	06	47
Espírito Santo-Sta. Rita	06	53
Santa Rita-João Pessoa	12	65

FONTE: Anuário Estatístico da Paraíba. Anno IV - 1933.  
João Pessoa, Imprensa Oficial, 1936, p. 224

Portanto, a Estrada Tronco comunica a Paraíba inteira na direção leste-oeste e estabelece duas importantes interconexões rodoviárias: a oeste, liga-se com o Ceará, ao sul, com Pernambuco. Ao todo, eram 466 Km do tronco principal, isto é, de Pedras de Fogo até a divisa com o Ceará, e mais 65 Km do tronco menor entre Itabaiana-João Pessoa, totalizando, para os dois trechos descritos, 531 Km.

De todas as cidades servidas pela Estrada Tronco da Paraíba, no começo dos anos 30, nenhuma era tão bem servida como Campina Grande. Além de ser cruzada por essa estrada no sentido leste-oeste, essa cidade comportava vários ramais: ao norte, para as cidades brejeiras de Esperança e Alagoa Nova; ao sudeste, para as cidades caririzeiras de Cabaceiras e Monteiro; ao oeste, desviando-se da Estrada Tronco até Taperoá ou desviando-se dessa mesma estrada até Pocinhos etc. (24)

A construção dessas estradas de rodagem resultou de uma política de intervenção do Estado Federal. Daí, a importância do seguinte questionamento: que interesses estavam por trás dessa política de intervenção estatal para a edificação de estradas de rodagem no Nordeste? Nossa opinião é que esses interesses têm a ver com dois fatores: de um lado, há que levar em conta que os anos 20 "coincidem" com a instalação das primeiras montadoras de veículos no Brasil, (25) delineando-se, a partir de então, a opção pelo transporte rodoviário no país; de outro lado, é importante considerar o Programa de Obras Contra as Secas, que a pretexto de beneficiar as populações flageladas do semi-árido nordestino, dando "emprego" a essas populações na abertura de estradas de rodagem, beneficiava mesmo era as grandes propriedades rurais por onde essas estradas passavam.

De modo que as estradas de rodagem surgiram nas áreas sertanejas do Nordeste e da Paraíba em função dos dois fatores mencionados: primeiro, há o fato de que as primeiras multinacionais automobilísticas, com suas montadoras de veículos, chegaram ao Brasil já

na década de 1920, estimulando em todo o país o uso do automóvel e, conseqüentemente, a abertura de estradas de rodagem; segundo, há a execução de um Programa de Obras Contra as Secas no Nordeste, que com o pretexto de "salvar" as populações flageladas pelo fenômeno das longas estiagens, levava o governo a mobilizar um verdadeiro e xército de trabalhadores sertanejos pobres para os trabalhos de construção de açudes e estradas, tudo em nome da novidade e do progresso. Na prática, essas populações continuavam flageladas, sem terem como usufruir das "grandes obras" contra as secas. Mesmo porque esses açudes e/ou estradas eram construídos nas terras de pessoas abastadas, beneficiando-as diretamente.

Explicitando o primeiro dos fatores mencionados, há que chamar a atenção para o fato de que a opção pelo automóvel, no Brasil, surgiu em detrimento do programa ferroviário aqui instalado. É que esse programa apresentou um período inicial de expansão e um período de decadência que se lhe seguiu, sendo que, neste último caso, há uma clara relação entre essa fase decadente das ferrovias e a ascensão do transporte rodoviário. A tabela que segue, referente ao Programa Ferroviário Brasileiro entre os anos 1854-1960, permite uma maior reflexão sobre a questão acima apontada.

TABELA Nº 34 - EXPANSÃO E DECADÊNCIA DAS FERROVIAS NO BRASIL (1854-1960).

PERÍODOS	EXTENSÃO DA REDE NO FINAL DO PERÍODO (EM KM)	ACRÉSCIMOS DURANTE O PERÍODO (EM KM)	PERCENTAGENS CONSTRUÍDAS EM RELAÇÃO A 1960 (%).
1854-1859	109,4	109,4	0,3
1860-1875	1.180,0	1.691,6	4,4
1876-1885	6.930,3	5.129,3	13,4
1881-1896	13.576,7	6.646,4	17,4
1897-1902	15.680,4	2.103,7	5,5
1903-1907	17.605,2	1.924,8	5,0
1908-1914	26.062,3	8.457,1	22,2
1915-1920	28.553,0	2.472,7	6,5
1921-1930	32.478,0	3.943,0	10,3
1931-1940	34.252,0	1.774,0	4,6
1941-1945	35.280,0	1.028,0	2,8
1946-1960	38.173,0	2.893,0	7,6

FONTE: DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. Aspectos Sócio-Econômico da Expansão e Decadência das Ferrovias Brasileiras. In Ciência e Cultura, 36(5), maio de 1984, p. 734.

Na tabela em estudo há elementos importantes a destacar. Levando em consideração, por exemplo, a extensão da rede ferroviária no final de cada período, 1914 é um ano chave, já que as ferrovias brasileiras só se expandem até esse momento, começando a partir daí sua fase decadente. Tanto isso é verdade que nos 46 anos que se seguiram àquela data, a rede ferroviária no país foi acrescida de apenas 12.110,7 Km, onde só no período 1908-1914 haviam sido construídas 8.457,1 Km. O que explica, então, a decadência ferroviária a partir de 1914? O fato de que aos poucos desponta uma nova potência econômica, os Estados Unidos da América. Com isto,



"1914 marca o fim da hegemonia dos investimentos ingleses no Brasil que se concentravam na construção de ferrovias. A partir daí se constata uma ofensiva dos investimentos americanos, quando são instaladas, empresas montadoras de veículos, bancos etc. Instala-se nesse período a indústria automobilística no Brasil".<sup>(26)</sup>

É claro que não é simplesmente com a chegada das primeiras montadoras de veículos no Brasil, que as ferrovias iriam à decadência. É preciso considerar que lado a lado com essas primeiras montadoras de veículos, especialmente na década de 1920, gradativamente foi forjada uma certa "mentalidade rodoviarista" no país, esboçada sobretudo nos discursos oficiais, cujo teor endereçava rasgados elogios às "benesses" do automóvel. É sintomático, por exemplo, o lema "governar é abrir estradas", expresso pelo Governo da Nação, já em 1926. Essa frase lapidar, do então presidente Washington Luís, indica todo o empenho governamental que seria efetuado para a concretização do transporte rodoviário no Brasil. A ênfase a esse transporte se acentua a partir de então, até que, em 1937, sob a égide da Gestão Vargas, é criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e, três anos após, o Fundo Rodoviário para o Auxílio de Estados e Municípios, não esquecendo de mencionar o Plano Rodoviário Nacional lançado em 1944. Assim sendo, enquanto os planos de transporte voltavam-se para o setor rodoviário, as ferrovias aos poucos iam ficando entregues à sua própria sorte. Em 1930, por exemplo, já era extremamente precário o funcionamento desse último meio de transporte, seja em relação aos traçados, às vias permanentes ou ao material rodante.<sup>(27)</sup> Pelo menos era o que estava acontecendo como regra regnal, não significando que não existisse uma ou outra exceção, como era o caso das ferrovias mais prósperas do país.

É óbvio que o estímulo governamental ao setor rodo

viário não era uma coisa isolada, porquanto tinha a ver com as mais poderosas multinacionais que comandavam os investimentos no Brasil entre as décadas acima mencionadas, as multinacionais automobilísticas americanas. De modo que o Brasil começa de fato a motorizar-se já na década de 1920, com as primeiras montadoras de veículos, o que é intensificado nas décadas seguintes. Se em 1920 o número de automóveis no Brasil era de 30.000, uma década depois esse número já atingia 250.000, sendo que as estradas de rodagem a acompanham esse crescimento. (28)

Mas em que pese os primeiros surtos rodoviários de algumas políticas de governo, entre as décadas de 1920 e 1940, com Epitácio Pessoa, Washington Luís ou Getúlio Vargas à frente do Executivo Federal, só na gestão de Juscelino Kubitschek é que a opção pelo automóvel é levada às últimas consequências. É que esse Governo, com o seu mirabolante Plano de Desenvolvimento para o País, denominado "50 Anos em 5", atrai de uma vez por todas as mais poderosas multinacionais automobilísticas e, por isso mesmo, lança mão de um gigantesco programa de construção de estradas de rodagem, bem de acordo com os interesses de enormes conglomerados econômicos, como Volkswagen, General Motors, Ford etc. (29)

O que se percebe, pois, é que a partir do momento em que é feita a opção pelo automóvel, o setor de estradas de rodagem demanda praticamente todos os investimentos em transportes levados a efeito por sucessivas gestões de governo, o que por sua vez reflete o fato de que essas gestões de Governo agiam em perfeita sintonia com os interesses das multinacionais automobilísticas.

Essas condições gerais referentes às estradas de rodagem, também se fizeram presentes no Nordeste. Aqui se registrou a mesma tendência à incorporação das "benesses" do automóvel. Vieram as multinacionais automobilísticas com suas montadoras de veículos - como a FORD, a marca mais prestigiada dos anos 20, que instalava uma dessas montadoras no Recife com peças provenientes de Detroit, Estados Unidos - e, com elas, cria-se toda uma rede de

comércio para sua distribuição na região. Em Campina Grande, por exemplo, em 1928 já existiam três agências de automóveis, duas da Ford e uma da Chevrolet. Portanto, carros de passeio e caminhões eram montados no Recife e distribuídos por todo o Nordeste. Em Campina Grande, eles chegavam de trem e eram todos adquiridos pelos potentados locais, especialmente pelos ricos comerciantes de algodão. E, como não poderia deixar de ser, adquirir um automóvel último modelo era sinônimo de status e prestígio para os homens ricos da terra. (30)

Mas fazer opção pelo automóvel exigiu, como vimos, toda uma política de intervenção estatal visando o fomento de uma infra-estrutura básica no que se refere à criação de uma rede de estradas de rodagem no país. Em termos de Nordeste, uma parte significativa dessa rede de estradas de rodagem foi construída em função das "Grandes Obras Contra as Secas", através dos Órgãos Federais IOCS, IFOCS ou DNOCS. Trata-se, na verdade, de um único órgão, que ao longo dos anos foi mudando de sigla, mas permaneceu essencialmente o mesmo. A IOCS ou Inspetoria de Obras Contra as Secas foi criado em 1909 e permaneceu como tal durante uma década. Em 1919, esse órgão foi transformado em IFOCS ou Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, permanecendo como tal até 1945, ocasião em que muda de sigla e passa a denominar-se DNOCS ou Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. (31)

Na verdade, esses órgãos, no essencial, foram idênticos, porque as obras que realizaram, seja no setor de açudagem ou de estradas de rodagem, não tiveram nenhuma eficácia no que diz respeito à erradicação dos efeitos da seca e, conseqüentemente, não se traduziram em termos de reais melhorias das condições de vida de milhares de trabalhadores sertanejos. Refletindo sobre o assunto na Paraíba, eis o que afirma uma estudiosa do assunto:

"A permanência dos efeitos calamitosos das estiagens prolongadas, a despeito da exis -

tência, desde longa data, de Obras Contra as Secas, é de causar estranheza, quando se têm exemplos em outros países de regiões similares ao sertão nordestino, com seus problemas resolvidos. A resposta deste porquê reside na política ou política, ou ainda na chamada 'indústria da seca'." (32)

O que acima se chamou de "indústria da seca" diz respeito à prática de se tirar proveito dos "socorros" enviados às regiões flageladas pelo fenômeno das estiagens excessivas. Isto ocorria de diversas maneiras, seja desviando-se as verbas públicas ou mantimentos, seja favorecendo parentes e protegidos. Acrescente-se ao exposto o fato de que, não raro, os "socorros" às regiões flageladas pela seca constituíam meios de arranjos eleitorais, através dos quais certos governos influenciavam as "comissões de socorros" para que distribuíssem verbas e mantimentos conforme o interesse de seus correligionários em cada localidade sertaneja. (33)

Mas a "indústria da seca" não se refere apenas ao desvio de verbas públicas ou mantimentos ou ao seu uso para a corrupção própria da politicagem. Ela se refere também ao fato de que as frentes de trabalho, nas quais os sertanejos eram contratados como meros "emergenciados", beneficiavam diretamente as terras dos grandes proprietários. O serviço de açudagem é um bom exemplo a esse respeito. Se é verdade que alguns açudes construídos eram públicos, outros eram particulares, construídos no interior das grandes propriedades rurais, valorizando-as diretamente. O mesmo ocorre com as estradas de rodagem. Sim, porque normalmente essas estradas de rodagem cortavam essas terras e também contribuía para sua valorização. Assim sendo, os "emergenciados" das frentes de trabalho que ficassem com as migalhas, aliás migalhas de um Estado assistencialista que, ao "emergenciá-los", queria fazer crer que eles deveriam encarar tal assistencialismo como uma "dádiva",

um "presente dos céus", um benefício próprio de um governo "pro<sub>te</sub>tor", quando, na verdade, os sertanejos recebiam tão-somente um auxílio como se fora uma esmola. Por tudo isto, cabe a seguinte constatação:

"Sob a máscara da 'ajuda do teu irmão', as frentes de trabalho no Sertão se tornaram a mais vergonhosa fonte de corrupção de nossa história, humilhando o sertanejo, e enriquecendo os inescrupulosos aproveitadores da miséria alheia." (34)

Na Paraíba, conforme registramos anteriormente, as estradas de rodagem foram construídas inicialmente na Gestão do Presidente Epitácio Pessoa, por intermédio da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas, entre os anos 1919-1922. Mas eram em número bastante reduzido e, por isso mesmo, nenhum tráfego regular de veículos automotores foi facilitado no período. Em direção ao Sertão, por exemplo, eram praticamente inexistentes as estradas de rodagem construídas na década de 1920. Ora, como o número de veículos automotores tende a acompanhar a disponibilidade de estradas de rodagem, a conclusão a que se chega é que esses veículos também comportavam reduzido número no momento em apreço.

Na década de 1930, com a ampliação do Programa de Obras Contra as Secas na Paraíba, incluindo a área sertaneja, foi construído um número bem maior de estradas de rodagem, surgindo também, a partir de então, um número maior de veículos automotores. No caso dos caminhões, por exemplo, uma amostragem relativa a 1933 demonstra que esse número era de fato significativo.

TABELA Nº 35 - CAMINHÕES EXISTENTES EM CAMPINA GRANDE E EM 08 MUNICÍPIOS SERTANEJOS - 1933.

M U N I C Í P I O S	Nº DE CAMINHÕES
Campina Grande (Estrada Tronco)	194
Santa Luzia (Estrada Tronco)	19
Patos (Estrada Tronco)	15
Pombal (Estrada Tronco)	07
Souza (Estrada Tronco)	39
Cajazeiras (Estrada Tronco)	60
Brejo do Cruz	02
Catolé do Rocha	03
Conceição	02

FONTE: Dados organizados a partir do Anuário Estatístico da Paraíba - Anno IV - 1933. Op. Cit. p. 231.

Como é possível perceber, era significativo o número de caminhões nas cidades que ficavam na Estrada Tronco da Paraíba, começando com Campina Grande, onde tinha seu maior movimento, mas com destaque também para Santa Luzia, Patos, Pombal, Souza e Cajazeiras. Contudo, é importante registrar que nem de longe essas cinco cidades sertanejas se aproximavam do movimento de veículos de cargas registrado em Campina Grande, porquanto as cinco juntas totalizavam 140 caminhões, contra 194 em Campina.

Em se tratando das cidades localizadas fora da estrada tronco, ou, no máximo, a ela ligadas através de precários ramais, a amostragem acima registra que essas cidades contavam apenas um, dois ou três caminhões. Portanto, um número extremamente reduzido.

Por outro lado, conseguimos detectar que o Estado como um todo possuía, em 1933, 722 caminhões. (35) Ora, como só em Campina Grande estavam 194 desse total, isto corresponde a mais da

quarta parte de toda a frota paraibana, em torno de 26%.

Assim sendo, os caminhões existentes em Campina Grande pressupõe um amplo movimento comercial se irradiando a partir dessa cidade. Todavia, tudo leva a crer que nesse momento (início dos anos 30) o caminhão ainda não apresentava uma séria ameaça em termos de concorrência ao transporte ferroviário. Num primeiro momento, os caminhões eram utilizados basicamente para o transporte porta-a-porta, a nível local, especialmente para o leva e trás de mercadorias entre o centro comercial campinense e a estação da Great Western Brazil Railway. Antes levada a efeito por pesadas e lentas carroças puxadas por juntas de bois,<sup>(36)</sup> a circulação mercantil entre os dois pontos torna-se bem mais ágil com os caminhões. Neste sentido, as primeiras dezenas de caminhões adquiridas na cidade tornam-se tributários de sua estrada de ferro.

Mas, se num primeiro momento, os caminhões existentes em Campina Grande eram tão-somente tributários da estrada de ferro, o mesmo ocorre com os caminhões adquiridos no Sertão, especialmente porque esses veículos são utilizados em sua maior parte para o transporte de algodão. Até porque, esse produto constituía praticamente a única mercadoria disponível na região. Francisco de Oliveira, referindo-se à rede de estradas de rodagem construída no Polígono das Secas, seja pela IFOCS ou DNOCS, indica que essa rede servia sobretudo à circulação da mercadoria algodão, por quanto:

"(...) Só havia essa mercadoria. As outras, de produção agrícola, eram pequenas quantidades das 'culturas de subsistência' que, vendida nas feiras próximas, nem necessitavam de transportes rodoviário nem aguentariam o sobre-custo imposto por esse tipo de transporte, dado o fraco poder aquisitivo das populações pobres das cidades da zo

na semi-árida". (37)

De fato, os caminhões adquiridos no semi-árido sertanejo serviram principalmente para o transporte do algodão até as grandes praças de comércio, sendo que, no caso da Paraíba, a praça preferida era Campina Grande. No Sertão de Brejo do Cruz, por exemplo, os dois primeiros chegados à cidade foram adquiridos por um abastado comerciante local, isto entre 1932 e 1933. Esses caminhões, da marca Chevrolet, eram dois autênticos "caras de sapo", cujo proprietário, Dão Silveira, um bem sucedido comerciante de peles, enviava-os a Campina Grande carregados de Algodão e autorizava seu retorno com carga de cereais para os comerciantes de Pombal, Belém, Brejo do Cruz e São Bento. (38)

Na verdade, praticamente todas as cidades e/ou vilarejos do Sertão passaram pela mesma experiência a partir da década de 1930: os seus comerciantes mais abastados investiram na aquisição de caminhões.

Todavia, esse meio de transporte não substituiu de imediato o lombo dos animais. É que os caminhões vão chegando aos poucos no Sertão paraibano. E mais, se as estradas de ferro, via de regra, não lograram extinguir os comboios de burros nos lugares por ela alcançados, o mesmo pode ser constatado em relação ao caminhão, pelo menos nos primeiros anos de sua chegada ao Sertão. A tabela abaixo constitui uma pequena amostragem do número de muares em comparação ao de caminhões existentes em Campina Grande e em alguns municípios do semi-árido paraibano.



TABELA Nº 36 - CAMINHÕES E MUARES EM CAMPINA GRANDE E  
EM 08 MUNICÍPIOS SERTANEJOS - 1933.

MUNICÍPIOS	CAMINHÕES	MUARES
Campina Grande	194	4.212
Santa Luzia	19	1.000
Patos	15	800
Pombal	7	7.500
Souza	39	1.200
Cajazeiras	60	1.478
Brejo do Cruz	02	11.000
Catolé do Rocha	03	4.280
Conceição	02	2.280

FONTE: Dados Organizados a partir do Anuário Estatístico da Paraíba-ano IV - 1933. Op. Cit., passim.

Os dados contidos nessa tabela indicam claramente que, exceção feita a Campina Grande, cujo movimento comercial comportava diversos meios de transporte simultaneamente, os demais municípios arrolados seguem uma tendência bastante visível, qual seja, a da redução das tropas de burros à medida que aumentavam as frota de caminhões. Ou o sentido inverso: a permanência de uma enorme quantidade de animais de carga à medida que os caminhões se mantinham em número bastante reduzido. Brejo do Cruz, por exemplo, se presta claramente à constatação dessa tendência. É que, em 1933, existiam apenas dois caminhões no município. Ora, comportando vários distritos, São Bento, Belém e São José, hoje emancipados, todos com uma feira semanal e com negócios de compra e venda com centros comerciais maiores, como Campina Grande, os dois caminhões citados nem de longe supriam as carências de transporte de carga no município. Daí o apelo às tropas de burros, com o significativo número de 11.000 animais no período mencionado. Contando, no começo dos anos 30, com o maior rebanho de gado muar de todo o Sertão paraíba

no e com apenas dois caminhões, a conclusão a que se chega é que a quase totalidade do algodão produzido na região de Brejo do Cruz era transportado no lombo de animais até as praças de comércio maiores, com destaque para Campina Grande. O mesmo pode ser dito em relação aos municípios de Catolé do Rocha e Conceição. Neles, havia um reduzido número de caminhões, mas seus rebanhos de muares eram significativos.

Agora, nos municípios sertanejos onde os caminhões chegaram em maior número, como Santa Luzia, Patos, Souza e Cajazeiras, todos grandes centros algodoeiros, os muares existiam em número bem reduzido. Pombal, dentre os municípios sertanejos arrolados, teve uma situação um pouco diferente, conquanto chega em 1933 com um enorme rebanho de gado muar, 7.500 animais, e um número razoável de caminhões.

Mas, de todos esses municípios, Campina Grande constitui a única exceção de fato. O que se percebe, aqui, é que os muares não diminuem com a chegada dos caminhões, assim como não havia diminuído com a chegada da estrada de ferro inglesa. Se o município contava com quase 200 caminhões, em 1933, e com vários trens carregueiros em operação diariamente, contava também com um rebanho de gado muar com mais de 4.000 animais.

Percebe-se, pois, que os animais de carga estavam espalhados por todo o Sertão e, em certos casos, em enormes quantidades, a despeito de já existirem estradas de rodagem e caminhões nelas circulando. Ademais, em muitos casos os caminhões se revelavam absolutamente insuficientes para atender as demandas de inúmeras cidades sertanejas. Aliás, algumas dessas cidades chegam, ao período referido, sem um caminhão sequer, como é o caso de Piancó e São José de Piranhas.<sup>(39)</sup>

Para mais uma comparação entre os caminhões e as tropas de burros, as informações que se seguem são da maior importância:

"Os primeiros caminhões transportavam em média uma carga de 2.000 quilos, carga essa equivalente ao transporte de 16 animais. Admitindo-se uma velocidade para os caminhões em torno de 30 Km/h, face à precariedade das estradas e da simplicidade dos primeiros veículos, e para os animais uma média de 5 Km/h, tem uma idéia da agilização que provocaria o caminhão na circulação de mercadorias. Entretanto, essa agilização era em grande parte prejudicada, vez que eram raríssimas as estradas, e as áreas onde se plantavam algodão e comercializavam com Campina Grande eram vastíssimas, ultrapassando as fronteiras do Estado".<sup>(40)</sup>

As informações contidas nessa citação confirmam nossa hipótese de que o transporte de mercadorias, levado a efeito por animais, não se extingue com a simples chegada dos caminhões. Por mais acentuada que fosse a diferença de peso e velocidade entre o caminhão e o animal de carga, com ampla vantagem para o primeiro, não era tão-somente com algumas dezenas desses veículos que ficava resolvido o problema do transporte. Como se afirmou acima, um caminhão correspondia à capacidade de transporte de 16 animais, que gravitava em torno de 32 fardos de algodão em pluma. É que esses primeiros caminhões eram veículos curtos, com uma aerodinâmica bastante simples, contando com apenas quatro rodas e, por isso mesmo, comportando peso e velocidade relativamente reduzidos.

Ora, como os animais de carga eram organizados em comboios com até cinquenta cabeças, isto significa que um único comboio correspondia a cerca de três caminhões. Como as tropas de burros existiam em grande número no Sertão e eram muitos os produ

tos a transportar, seja o algodão aí despachado ou os secos e molhados demandados por essa região, organizavam-se comboios desse animal até com uma certa facilidade em cada localidade. A verdade, pois, é que os caminhões e as tropas de burros coexistiram durante alguns anos, fato que se mantém pelo menos até 1940. Só a partir desse momento, é que o transporte rodoviário proliferou em todo Sertão, estabelecendo um forte distanciamento em termos de tonelagem transportada e velocidade alcançada em comparação às tropas de burros. Aí sim, estas não têm como concorrer com caminhão e gradativamente entram em declínio.

Uma prova de que esse novo meio de transporte de carga passa a ser dominante no Sertão da Paraíba, na década de 1940, pode ser encontrada na reportagem da Revista Mensal RN/Econômico, em sua edição de janeiro/89, cujo teor registra que um comerciante de caminhões, Dão Silvéira,

"Comprava os veículos em São Paulo e vendia ou trocava com os comerciantes e caminhoneiros da região, chegando a vender cerca de 30 caminhões por mês.<sup>(41)</sup>

Inclusive, os caminhões na década de 1940 já haviam melhorado sua aerodinâmica e, conseqüentemente, sua capacidade de peso e velocidade eram maiores que na década anterior. Consta que esses veículos comportavam cargas, nos anos 40, que ficavam em torno de 3.500 Kg, totalizando, no caso do algodão, pouco mais de 30 fardos pesando 7 arrobas cada, isto é, cerca de 110 quilos. Sim, porque os centros algodoeiros do Sertão haviam adquirido uma maior capacidade de descaroçamento e prensagem na última década referida. As velhas bolandeiras a vapor, em sua maior parte, já estavam

desativadas, assim como desativadas estavam as pequenas prensas que as acompanhavam. Em sua substituição surgem as usinas e, com elas, a preparação de fardos pesando 110 quilos, que estavam acima da capacidade do animal de carga. Isto significa que o serviço de beneficiamento de algodão avança lado a lado com o transporte. Podemos concluir, por assim dizer, que a era das usinas de algodão torna-se também a era dos caminhões, o que foi confirmado por todas as falas dos nossos entrevistados, das quais elegemos o seguinte depoimento:

"Aqui em São Bento os vapores foi tudo fechado com o passar dos anos. Foi fechado o vapor de "Major" Pereira, o de "Capitão" Lourenço Capiba e de seu Cícero Pereira Diniz. No lugar do vapor veio uma usina que foi criada em 1945, num prédio enorme, que ocupava uma quarteirão todinho. Era a usina de seu Benedito Saldanha, homem rico do lugar, duma família importante. Ele comprava quase todo algodão em rama da região, inclusive muito era comprado ainda na 'folha'. Esse algodão chegava dos sítios em carroça, tropa de burro ou carro de boi, mas depois de descaroçado era todo preparado em fardos, uns fardo maior que no tempo do vapor, que era embarcado em caminhão prá ser vendido fora." (42)

Mas não existiu só o exemplo de São Bento. Na verdade, foram implantadas usinas de algodão por todo o Sertão, todas em substituição às velhas bolandeiras. Consta, por exemplo, que nos municípios maiores essas usinas surgiram já em meados da década de 1930, sobretudo com a chegada, à Paraíba, de duas poderosas multinacionais do setor algodoeiro, SANBRA E ANDERSON CLAYTON. As

sim, municípios como Patos e Cajazeiras tiveram filiais dessas em presas já em 1935.<sup>(43)</sup> Em outros municípios, como vimos no exem - plo de São Bento, as usinas chegaram na década de 1940. Por últi mo, há exemplos relativos à década de 1950, como foi o caso da usi na de Brejo do Cruz. Eis o que afirma, a respeito, um dos nossos entrevistados:

"A usina de Brejo foi implantada em 1951 e tinha uma capacidade de beneficiamento de algodão bem maior que no tempo das bolan - deiras a vapor. Quase toda a safra do muni cípio era comprada pela usina, num total de mais de 3 milhões de quilos por ano, prin - cipalmente entre agosto e dezembro que era o momento dessa safra. A fibra chegava de toda a redondeza e chegava de diversas for - mas, de carro de boi, carroça e caminhão , mas também em costa de animais. Mas no ca - so do algodão vendido pela própria usina , em fardos de 110 quilos, o produto era trans portado em caminhões para os grandes compra - dores em outras regiões, como as empresas de Campina Grande, João Pessoa e Recife."<sup>(44)</sup>

De modo que, a partir dos anos 40, todo o transporte de carga a longa distância passa a ser realizado por caminhões. Na maior parte do Sertão, esse é o único meio de transporte capaz de escoar a produção de algodão em fardos pesando mais de 100 quilos cada. Neste sentido, estamos falando de um momento em que o cami nhão já prolifera totalmente. Com isto, as tropas de burros não têm como concorrer com o transporte rodoviário. Com efeito, constata mos em nossa pesquisa oral, junto a antigos almocreves , que só se tornou possível suportar a concorrência do caminhão até por volta de 1940. Depois dessa data, as tropas de burros aos poucos foram

desaparecendo dos caminhos e veredas do Sertão e, com elas, a figura do tropeiro. Salvo a utilização de animais de carga entre a zona rural e a cidade, no interior de cada município, no geral esses animais não mais realizam o transporte a longa distância, seja intermunicipal ou inter-regional.

Dos anos 40 em diante, os caminhos e veredas com suas tropas de burros são substituídos pelas estradas de rodagem com seus caminhões. De fato, essas estradas e esses veículos autômatos aos poucos tornam-se a infra-estrutura básica do intercâmbio comercial entre o Sertão e as demais regiões da Paraíba e de outros Estados. Em relação a Campina Grande, por exemplo, constatamos que essa cidade continuava a exercer forte atração comercial sobre o Sertão, mesmo após a proliferação dos caminhões. Contudo, nossa pesquisa revelou que esses veículos também foram utilizados para a realização de comércio direto com certas capitais, como João Pessoa e Recife, e até para o Sul do País, sobretudo a partir da década de 1950.

Por outro lado, percebe-se claramente que os caminhões oriundos do Sertão não são mais simples tributários da Estrada de Ferro em operação em Campina Grande. Até porque, essa cidade torna-se um dos maiores entroncamentos rodoviários do nordeste, sendo particularmente intenso a concorrência rodoviária à referida estrada de ferro. Logo, o transporte rodoviário torna-se responsável pela realização da maior parte da circulação mercantil na praça campinense, levando inclusive a um certo esvaziamento do papel que a ponta de trilho desempenhara nessa praça nas décadas de 1910, 1920 e 1930.

O uso do caminhão em larga escala contribui, pois, para a decadência gradativa dos dois meios de transporte de carga que, durante décadas, foram responsáveis pela intensificação das atividades comerciais em Campina Grande. No caso, as tropas de burros e a estrada de ferro. Aquelas, como caudatárias desta última, realizavam a circulação mercantil entre o Sertão da Paraíba e

de outros Estados e a praça campinense. A estrada de ferro, por sua vez, realizava toda a circulação mercantil entre essa praça e as regiões portuárias, contribuindo assim para aproximar comercialmente o Sertão e o Litoral através de Campina Grande. Com a proliferação do caminhão, esse novo meio de transporte aos poucos substitui os dois meios aludidos, passando a realizar a maior parte da circulação mercantil antes levada a efeito por eles. É a vitória do rodoviarismo que também se processa a nível local.



## N O T A S

1. CF. ALMEIDA, Elpídio de. História de Campina Grande. Op. Cit. p. 106.
2. Apud. ALMEIDA, Elpídio de. Id. Ibid.
3. Depoimento do Sr. Pedro Aranha (nascido em 1905), velho tropeiro do Sertão de Brejo do Cruz-PB, em entrevista concedida ao autor 03 de Janeiro de 1991.
4. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 66.
5. Depoimento do Sr. Pedro Aranha, em entrevista já notificada.
6. Depoimento do Sr. Antônio Aranha (nascido em 1908), velho tropeiro do Sertão de Brejo do Cruz-PB, em entrevista concedida ao autor em 01 de janeiro de 1991.
7. CF. Anuário Estatístico da Paraíba - Anno IV - 1933. João Pessoa, Imprensa Oficial, 1936. pp. 342-343.
8. Depoimento do Sr. Joel Valentin (nascido em 1926), ex-apanhador de algodão no município de Taperoá, em entrevista concedida ao autor em 22 de junho de 1991.
9. Depoimento do Sr. Gonçalo Araújo (nascido em 1916), velho tropeiro do Sertão de Brejo do Cruz, em entrevista concedida ao autor em 16 de julho de 1991.
10. Depoimento do Sr. Pedro Aranha, em entrevista já notificada.
11. MAIA, Sabiniano. Caminhos da Paraíba (1500-1978) - História do DER-PB. João Pessoa, União Editora, 1978, p. 27.
12. CF. Id. Ibid., pp. 24-25.
13. Apud. Id. Ibid., p. 31.
14. CF. Id. Ibid., pp. 60-61
15. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., p. 144.
16. CF. Id. Ibid., p. 115.
17. CF. Id. Ibid., p. 116.
18. Id. Ibid., pp. 117-118.

19. CF. ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e Seus Problemas. 3ª edição, João Pessoa, Secretaria de Educação de Cultura, 1980, pp. 364-368.
20. CF. Id. Ibid., p. 369.
21. CF. MAIA, Sabiniano. Op. Cit., p. 69.
22. CF. Id. Ibid., p. 70.
23. CF. Id. Ibid., pp. 70-71.
24. CF. Anuário Estatístico da Paraíba. Ano IV - 1933. Op. Cit., p. 225.
25. CF. KUCINSKI, Bernardo. O Que São Multinacionais. 6ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1984, p. 66.
26. DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. Aspectos Sócio-Econômicos da Expansão e Decadência das Ferrovias no Brasil. In Ciência e Trópico, 36 (5), maio de 1984, p. 734.
27. CF. Id. Ibid.,
28. CF. RUY, José Carlos, e Prado, Regina. Do Cavalo ao Avião. In Super Interessante Especial. Ano 4, nº 3, outubro de 1990, p. 40.
29. CF. 1) CARDOSO, Jéthero et alii. Estação Abandono. In Revista Isto É, 10 de abril de 1991, p. 32; 2) MARANHÃO, Ricardo. O Governo Juscelino Kubitschek. 4ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1985, pp. 64-65.
30. CF. TEJO, Willian. Campina Antiga. In. Anuário de Campina Grande. Anuários da Paraíba LTDA, 1981, p. 68.
31. CF. MAIA, Sabiniano. Op. Cit., pp. 60-61 e 71.
32. FERREIRA, Lúcia de Fátima Guerra. A Indústria da Seca na Paraíba. In Octávio, José (Org.). José Américo e a Cultura Regional. João Pessoa, Fundação José Américo, 1983, p. 73.
33. CF. Id. Ibid., pp. 73-74.
34. COELHO, Jorge. As Secas do Nordeste e a Indústria das Secas. Petrópolis, Vozes, 1985, p. 37.
35. CF. Anuário Estatístico da Paraíba - Anno IV - 1933. Op. Cit. p. 234.
36. CF. PIMENTEL, Cristino. Abrindo O Livro do Passado. Op. Cit., p. 216-217.

37. OLIVEIRA, Francisco de. Elegia para uma Re(li)gião: SUDENE , Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes. 4ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981, p. 54.
38. CF. "Cabra Marcado Prá Vencer". In RN/Econômico. Revista Mensal, ano XX, nº 205, Jan./89, p. 9.
39. CF. Anuário Estatístico da Paraíba - Anno IV - 1933. Op. Cit. p. 231.
40. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Op. Cit., p. 66.
41. "Cabra Marcado Prá Vencer". Revista Mensal RN/Econômico. Op . Cit., p. 10.
42. Depoimento da Sra. Francisca Santana de Souza (nascida em 1922), natural do Sertão de São Bento-PB, em entrevista concedida ao autor em 15 de julho de 1991.
43. CF. MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. Op. Cit., pp 166-167.
44. Depoimento do Sr. Adauto Santino, antigo classificador de algodão do Sertão de Brejo do Cruz, em entrevista concedida ao autor em 14 de julho de 1991.

## CONCLUSÃO

É sabido que existe uma substancial produção científica acerca da economia algodoeira na Paraíba. Todavia, essa produção se volta basicamente para uma única problemática, as relações de natureza oligárquica. Ora, enveredar por essa mesma problemática seria expressar uma linguagem até certo ponto repetitiva. Assim, optamos por uma abordagem que se debruçasse sobre uma problemática pouca estudada, a relação entre economia algodoeira e transportes. É neste ponto particular que reside a contribuição original deste trabalho.

Como vimos, o interesse de alguns grupos econômicos paraibanos na construção de um ramal ferroviário ligando Alagoa Grande-Campina, ao invés de uma ligação entre esta última e Itabaiana, tinha um porquê: o temor na derrocada do comércio da capital paraibana. A burguesia mercantil radicada nesta capital, fecha questão em torno do ramal de Alagoa Grande, porque encarava esse ramal como o único caminho viável no sentido da "estadualização" do comércio paraibano, evitando que se estabelecesse um "corredor comercial" entre o interior do Estado e a capital pernambucana. Em primeiro lugar, aquela burguesia mercantil não entendia a própria natureza da organização econômica do espaço regional, daí sua insistência na "estadualização" comercial paraibana; em segundo lugar, o poder de outros setores da burguesia comercial nordestina, como os comerciantes do Recife e de Campina Grande, aliado ao interesse do capitalismo britânico no fomento de um "corredor de exportação" através da estrada de ferro, foi algo que falou mais alto.

A estrada de ferro, como é sabido, era vislumbrada por todos como fator de imenso progresso, o que explica o empenho do grupo algodoeiro campinense em instalar, a qualquer custo, um ramal ferroviário até a cidade. Isto foi conseguido, como vimos, através de articulações junto ao Executivo Federal, na forma de sub

venções que despertaram o interesse do poderoso truste inglês Great Western of Brasil Railway.

Com a estrada de ferro, Campina torna-se uma espécie de posto avançado do Recife para a captura econômica do Sertão, ad vindo daí a condição que a praça campinense assume como importante empório comercial. Mas essa condição, com certeza, não teria se concretizado caso a estrada de ferro tivesse imediatamente estendido os trilhos a partir de Campina Grande até um ou outro ponto mais o riental na direção do semi-árido sertanejo. Ao contrário, ao se instalar em Campina Grande, a estrada de ferro assumiu a condição particular de ponta de trilho durante meio século, tirando proveito, por assim dizer, da própria exiguidade da malha ferroviária paraibana. Ao assumir essa condição particular de ponta de trilhos, como ficou demonstrado, a ferrovia efetivamente contribuiu para o cosmopolitismo regional da praça campinense.

Na verdade, a relação entre a ponta de trilhos e uma grande praça de comércio, tal como ocorreu em Campina Grande, se deveu, como procuramos demonstrar, pelas seguintes motivações: 1) o indissociável vínculo entre ferrovia e algodão, produto de exportação que se tornara o lastro da economia paraibana e campinense; 2) a ligação direta com um grande porto de exportação, como era o caso da ligação ferroviária entre Campina e o porto do Recife, considerado o maior do Nordeste; e 3) o proveito tirado da própria exiguidade da malha ferroviária paraibana, porquanto, o simples fato de que muitas áreas não foram alcançadas por essa malha, beneficiou sobre modo a que teve o privilégio de manter-se como ponto terminal do trem.

Mas o presente trabalho não se preocupa apenas com a estrada de ferro. Também fizemos um estudo sobre o papel desempenhado pelos tropeiros, na condução de comboios de burros, e sobre o papel desempenhado pelo transporte rodoviário, a partir do advento do caminhão.

Os tropeiros, como demonstramos, existiam em grande número em todo o semi-árido paraibano, percorrendo em todas as direções os caminhos e/ou estradas carroçáveis do Estado. Tangendo tropas de burros, normalmente com 08 ou 10 animais cada uma, os tropeiros formavam comboios com até 50 animais, que levavam mercadorias de suas regiões de origem e a elas voltavam com carga de retorno de outras regiões. No caso de Campina Grande, por exemplo, os tropeiros estavam umbilicalmente ligados ao seu comércio, já que fluíam para ela em grande número, especialmente com cargas de algodão. Os comboios de animais constituíam, na verdade, uma extensão da ponta de trilho em Campina.

No que se refere aos caminhões, também fizemos um estudo sobre o papel que desempenharam no contexto da economia campinense e nas suas áreas de influência. Vimos, por exemplo, que num primeiro momento, os caminhões não concorrem com a estrada de ferro, sendo, por assim dizer, também uma extensão da mesma. Num segundo momento, todavia, os caminhões proliferaram totalmente e sufocam a própria estrada de ferro, sendo também responsáveis pela desativação dos animais de carga no transporte à longa distância.

Por último, temos apenas a dizer que o trabalho não tem a pretensão de dar a palavra final sobre o assunto. Nos daremos por satisfeitos se puder suscitar dúvidas, favorecendo um clima que permita e estimule outras formulações e enfoques veiculados ao problema.

BIBLIOGRAFIAI. Livros, Teses, Monografias e Manuais Estatísticos.

1. ALMEIDA, Elpídio de. História de Campina Grande. 2ª edição, Editora Universitária/UFPB, 1979.
2. ALMEIDA, Horácio de. Areias - Memórias de um Município. 2ª edição, João Pessoa, Editora Universitária/UFPB, 1980
3. \_\_\_\_\_ . História da Paraíba, 2ª edição, Editora Universitária/UFPB, 1980.
4. ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus Problemas. 3ª edição, João Pessoa, Secretaria de Educação e Cultura, 1980.
5. \_\_\_\_\_ . O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação. 2ª edição, João Pessoa, Coedição da Casa de José Américo e Fundação Guimarães Duque, Coleção Mossoroense, CLXXVI, 1982.
6. ANDRADE, Manoel Correia de. Aspectos Geográficos do Leste da Paraíba. Campina Grande, mimeo., 1958.
7. \_\_\_\_\_ . A Terra e O Homem no Nordeste . 4ª edição, São Paulo, Ciências Humanas, 1980.
8. \_\_\_\_\_ . Formação Histórica da Rede Urbana no Nordeste, Recife, mimeo., s/d.
9. \_\_\_\_\_ . Os Rios do Açúcar no Nordeste Oriental - O Rio Mamanguape. Recife, Instituto Joaquim Nabuco, 1957.
10. Anuário Estatístico do Estado da Paraíba - Anno IV - 1933 . João Pessoa, Imprensa Oficial, 1936.
11. ARAÚJO, Martha Lúcia Ribeiro. Campina Grande: Poder Local e Mudança Nacional (1945-1964). Dissertação de Mestrado em Sociologia Rural, UFPB, mimeo., 1985.
12. AZEVEDO, Fernando de. Um Trem Corre para o Oeste. 2ª edição, São Paulo, Melhormanetos, s/d.
13. BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Recife, Folhas da Manhã, 1953.
14. BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos. 2ª edição, São Paulo, EDUSP, 1987.

15. BRUIT, Hector. Acumulação Capitalista na América Latina. São Paulo, Brasiliense, 1982.
16. BRUM, Argemiro J. O Desenvolvimento Econômico Brasileiro. 6ª edição, Petrópolis, Vozes, 1985.
17. CHALOUT, Ives. Estado, Acumulação e Colonialismo Interno ; Contradições Nordeste/Sudeste. Petrópolis, Vozes 1978.
18. CÂMARA, Epaminondas. Datas Campinenses. João Pessoa, Departamento de Publicidade, 1947.
19. \_\_\_\_\_ . Os Alicercers de Campina Grande; Esboço Histórico-Social do Povoado e da Vila. Campina Grande, Livraria Moderna, 1943.
20. CARDOSO, Ciro Flamarion S., e Brignoli, Héctor Perez. História Econômica da América Latina. Rio de Janeiro, Graal , 1983.
21. CARVALHO, Otamar de. A Economia Política do Nordeste: Secas, Irrigação e Desenvolvimento. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1988.
22. COELHO, Jorge. As Secas no Nordeste e a Indústria das Secas . Petrópolis, Vozes, 1985.
23. CRANDAL, Roderic. Transportes. In. O Problema da Seca no Nordeste Brasileiro. Rio de Janeiro, IFOCS, 1910.
24. CRUZ, Evaldo et alii. Informe Sobre Campina Grande, FIEP , 1965.
25. CUNHA, Ernesto Antônio L. (Org.) Estudo Descritivo da Via Férrea do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909.
26. ECO, Humberto. Como se Faz uma Tese. São Paulo, Perspectiva , 1983.
27. FERREIRA, Lúcia de Fátima Guerra. A Indústria da Seca na Paraíba. In Octávio, José (Org.). José Américo e a Cultura Regional. João Pessoa, Fundação José Américo, 1983.
28. FILHO, José Moura Gonçalves. Olhar e Memória. In Neves, Adauto et alii. Olhar, São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
29. FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. 17ª edição, São Paulo, Editora Nacional, 1980.
30. GNACCARINI, José C. Processo de Trabalho e Processo de Acumulação. In Fausto, Boris (Org.) HGCB, Período Republicano , Tomo III, 1º volume. 4ª edição, São Paulo, DIFEL, 1985.



31. GOMES Ângela Maria de Castro. Burguesia e Trabalho - Política e Legislação Social - 1917 - 1937. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1979.
32. GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil - 1850-1914. São Paulo, Brasiliense, 1973.
33. GRAMSCI, Antônio. A Questão Meridional. Seleção e Introdução de Franco de Felice e Valentino Parlato. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
34. HARDAMAN, Francisco Foot, e Leonardi, Victor. História da Indústria e do Trabalho no Brasil. São Paulo, Global, 1982.
35. HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: A Modernidade na Selva. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
36. HOBSVAVM, Eric J. A Era do Capital: 1848-1875. 3ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.
37. IANNI, Octávio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1971.
38. IBGE - Anuário Estatístico do Brasil-1908-1912.
39. \_\_\_\_\_ Anuário Estatístico do Brasil - 1953.
40. \_\_\_\_\_ VII Recensamento Geral do Brasil - Sinopse Preliminar do Censo Demográfico de 1960.
41. ISSLER, Bernardo (Coord). Atlas Geográfico da Paraíba, UFPB, s/d.
42. JOFFILY, José. Entre a Monarquia e a República - Idéias e Lutas de Irineu Joffily. Rio de Janeiro, Kosmos Editora, 1982.
43. JOFFILY, Irineu. Notas Sobre a Paraíba. Brasília, Thesaurus Editora, 1977.
44. JOFFILY, José. Porto Político. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1983.
45. JUNIOR, Caio Prado. História Econômica do Brasil. 9ª Edição, São Paulo, Brasiliense, 1969.
46. KUCINSKI, Bernardo. O Que São Multinacionais. 6ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1984.
47. LEAL, José. Itinerário da História (Imagem da Paraíba entre 1518-1965). João Pessoa, Secretaria de Educação e Cultura do Estado, 1965.

48. LEVINE, Robert. "Pernambuco e a Federação Brasileira (1889-1937)". In Fausto, Boris (Org.). HGCB, Período Republicano, Tomo III, Volume 1º. 4ª edição, São Paulo, DIFEL, 1985.
49. LUKÁCS, Georg. Consciência de Classe. In IANNI, Octávio. (Org) Teorias da Estratificação Social (Leituras de Sociologia). 3ª Edição, São Paulo, Ed. Nacional, 1978.
50. MAIA, Sabiniano. Caminhos da Paraíba (1500-1978) - História do DER-PB. João Pessoa, União Editora, 1978.
51. \_\_\_\_\_. Itabaiana: Sua História - Suas Memórias. 2ª edição, João Pessoa, 1976.
52. MUNAKATA, Kazumi. A Legislação Trabalhista no Brasil. 2ª Edição, São Paulo, Brasiliense, 1984.
53. MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1973.
54. MANTEGA, Guido. A Economia Política Brasileira. 2ª edição, São Paulo, Editora Polis, 1984.
55. MARANHÃO, Ricardo. O Governo Juscelino Kubitschek. 4ª Edição, São Paulo, Brasiliense, 1984.
56. \_\_\_\_\_. Sindicatos e Democratização. (Brasil 1945/1950). São Paulo, Brasiliense, 1979.
57. MARANHÃO, Sílvio (Org). A Questão Nordeste. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.
58. MARIZ, Celso. Cidades e Homens. João Pessoa, União Editora, 1945.
59. \_\_\_\_\_. Evolução Econômica da Paraíba. João Pessoa, União Editora, 1939.
60. MARX, Karl. A Miséria da Filosofia. Tradução de José Paulo Netto, São Paulo, Global, 1985.
61. \_\_\_\_\_. O Capital - Crítica da Economia Política. 3 volumes, Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo, Abril Cultural, 1983.
62. MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. São Paulo, Alfa-Ômega, 1974.
63. MELO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário e o Império. Brasília, Nova Fronteira, 1984.

64. MELO, João Manuel Cardoso de. O Capitalismo Tardio. São Paulo, Brasiliense, 1982.
65. MELO, Josemir Camilo de. A Lavoura Canavieira em Pernambuco e a Expansão do Capitalismo Britânico (1870-1890). Dissertação de Mestrado em História, UFPE, mimeo., 1978.
66. MORAIS, Antônio Pereira de. Vi, Ouví e Sentí. Campina Grande, Grafset, 1985.
67. OLIVEIRA, Francisco de. A Economia Brasileira: Crítica à Ração Dualista. 3ª Edição, Petrópolis, Vozes, 1987.
68. \_\_\_\_\_ . Elegia para uma Re(li)gião. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
69. PINTO, Estevão. História de uma Estrada de Ferro do Nordeste. Rio de Janeiro, José Olympio, 1949.
70. PINTO, Irineu Ferreira. Datas e Notas para a História da Paraíba. João Pessoa, Imprensa Oficial, 1938.
71. PINTO, Luís da Silva. Fundamentos da História e do Desenvolvimento da Paraíba. Rio de Janeiro, Ed. Leitura, 1973.
72. PIMENTEL, Cristino. Abrindo o Livro do Passado. Rio de Janeiro, Editora Teone, 1956.
73. \_\_\_\_\_ . Pedacos da História de Campina Grande . Rio de Janeiro, Editora Teone, 1958.
74. \_\_\_\_\_ . Pedacos da História da Paraíba. Rio de Janeiro, Editora Teone, 1953.
75. RESUMO Histórico e Estatístico de Campina Grande. PMCG, Assesoria de Imprensa, 1964.
76. RIOS, José Arthur (Coord.) Campina Grande: Um Centro Comercial do Nordeste. Rio de Janeiro, SESC/SPLAN, 1963.
77. RODRIGUES, José Carlos. Resgate das Estradas de Ferro do Recife e da Bahia ao São Francisco. Rio de Janeiro, 1902.
78. SAES, Flávio A. M. de. As Ferrovias de São Paulo, 1880-1940 : Expansão e Declínio do Transporte Ferroviário. São Paulo, HUCITEC, 1981.
79. SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade. 2ª edição, Petrópolis, Vozes, 1982.

80. SILVA, Clodomiro Pereira da. Política e Legislação de Estradas de Ferro. São Paulo, Laemmert e Companhia, 1904.
81. SILVA Eliete de Queiroz Gurjão. O Poder Oligárquico na Paraíba: Descontinuidade e Recriação (1889-1945). Dissertação em Sociologia Rural, UFPB, mimeog., 1985.
82. SILVA, Josefa Gomes de Almeida e. Latifúndio e Algodão em Campina Grande: Modernização e Miséria. Dissertação de Mestrado em História, UFPE, mimeog. 1985.
83. SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. O Regionalismo Nordestino: Existência e Consciência da Desigualdade Regional. São Paulo, Moderna, 1984.
84. SILVA, Sérgio. Expansão Caféeira e Origens da Indústria no Brasil. 5ª edição, São Paulo, Alfa-Ômega, 1981.
85. SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional (1889-1930). In Fausto, Boris (Org.). HGCB, Período Republicano, Tomo III, 1º volume, 4ª edição, São Paulo, Difel, 1985.
86. SPINDEL, Cheyva. Homens e Máquinas na Transição de uma Economia Caféeira. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.
87. The Great Western of Brasil Railway Co. Ltda. Tarifas, Recife, Imprensa Industrial, 1911.
88. VASCONCELLOS, Silvano Alberto de. Ascensão e Queda da Economia Algodoeira em Campina Grande (1907-1940) - Um Estudo de Caso - Dissertação de Mestrado em Engenharia da Produção, UFPB, mimeo., 1980.
89. VERAS, Cassandra Carmo de. O Espelho de Narciso: Uma Visão Histórica das Transformações Urbanas em Campina Grande (1935 - 1945). Monografia em História, UFPB, mimeo., 1988.
90. VIANNA, Marly de Almeida Gomes. A Estrutura da Distribuição de Terras no Município de Campina Grande: 1840-1905. Dissertação de Mestrado em Economia Rural, UFPB, mimeo., 1985.

## II. Jornais, Revistas, Periódicos.

1. AMORIM, Leonília Maria de. Campina e Seu Planejamento Urbano. Diário da Borborema, Campina Grande, 11 de Outubro de 1985.

A N E X O S

TABELA EM ANEXO 1 - TARIFAS DA GREAT WESTERN EM 1911 - FRETE MÍNIMO = 1\$000(MIL RÉIS)

POR 10 KILOGRAMA E POR KILÔMETRO	TARIFAS POR NÚMERO E POR MERCADORIAS				
	TARIFA Nº3*	TARIFA Nº 4	TARIFA Nº 5	TARIFA Nº 6	TARIFA Nº 7**
	Bagagens e Encomendas	Mobílias de Lu <u>xo</u> , porcelana, espe <u>lhos</u> , cris <u>tais</u> , perfuma <u>ria</u> etc.	Fazendas em geral, licores, vinhos, louças estrangeira, borracha, quinqu <u>lharias</u> etc.	Couros cecos e sal <u>gados</u> , folhas de flandres, louça de barro do país, fu <u>mo</u> etc.	Açúcar, Álcool, Aguardente, Carne Seca, F. de Trigo etc.
De 0 a 100 Km	\$ 006	\$ 004	\$ 002,20	\$ 001,50	-
De 101 a 200 Km	\$ 004	\$ 003	\$ 001,50	\$ 001,25	\$ 000,60
De 201 em Diante	\$ 002	\$ 001,5	\$ 001	\$ 001	\$ 000,40

FONTE : THE GREAT WESTERN OF BRASIL RAILWAY Co. LTD. Tarifas, Recife, Imprensa Industrial, 1911, p. 4 .

\* A tarifa nº 3 estabelecia um frete mínimo de \$300.

\*\* Em se tratando da Tarifa nº 7, os preços desses produtos estavam regulados, de 0 a 100 quilômetros, da seguinte forma: De 0 a 50 quilômetros... \$ 001,25; de 51 a 100 quilômetros... \$ 000,90.

TABELA EM ANEXO 2 - TARIFAS DA GREAT WESTERN EM 1911 - FRETE MÍNIMO = 1\$000(MIL RÉIS).

POR TONELADA E POR KILÔMETRO	TARIFA POR NÚMERO E POR MERCADORIAS	
	TARIFA Nº 8	TARIFA Nº 9
	Cereais em geral para exportação, sementes de mamona, carvão de pedra, carros funebres, carros de passeio, sal e material para estrada de ferro etc.	Tijolos, telhas, pedras, lenha, barro, areia, máquinas em geral para a lavoura e indústria, produtos da pequena lavoura etc.
De 0 a 100 Km	\$ 078	\$ 050
De 101 a 200 Km	\$ 050	\$ 040
De 201 em Diante	\$ 020	\$ 025

FONTE: THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY C.. LTDA. Tarifas, Recife, Imprensa Industrial, 1911, p.4

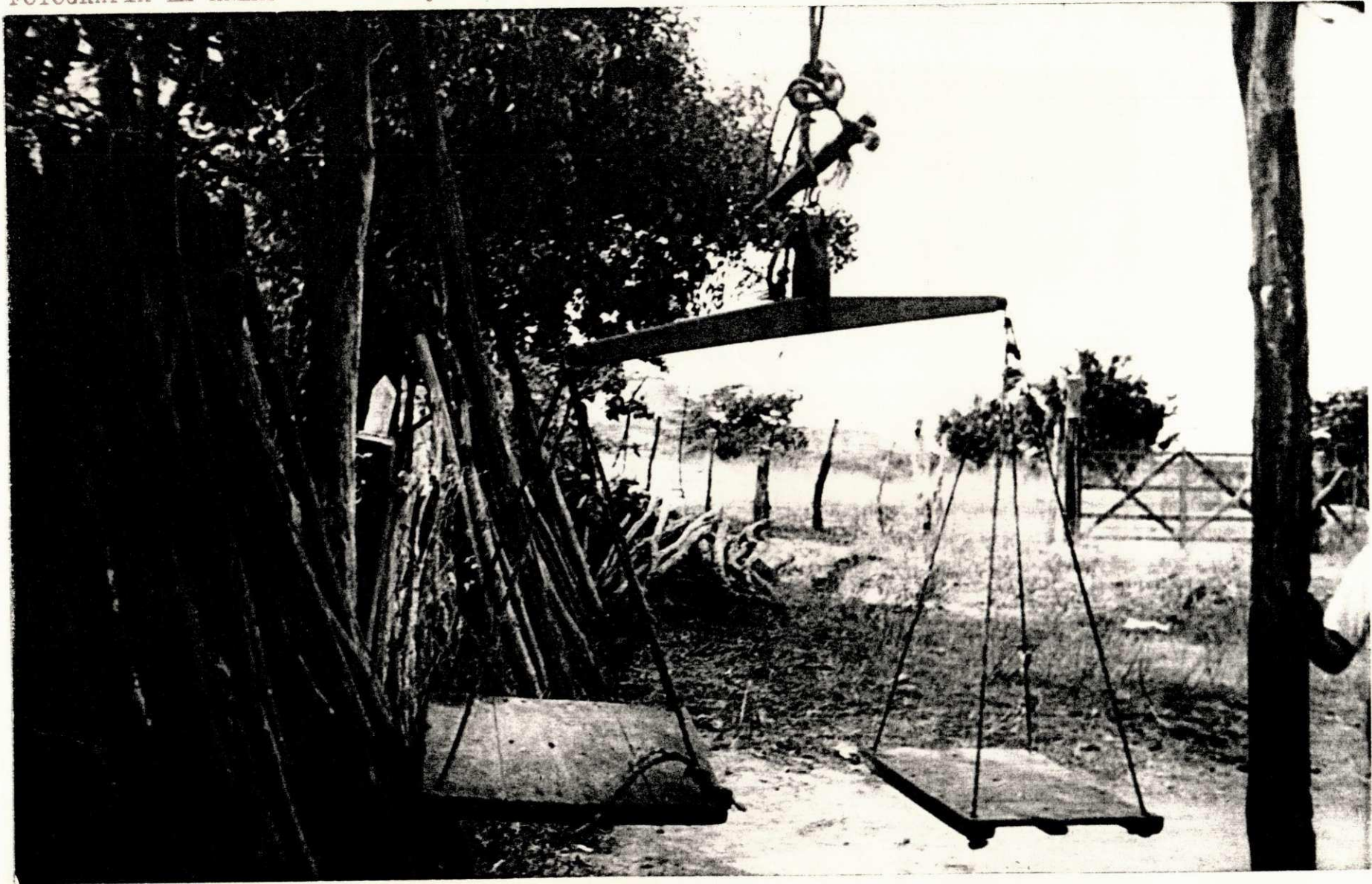
TABELA EM ANEXO 3 - TARIFAS DA GREAT WESTERN EM 1911 - FRETE MÍNIMO = 1\$000(MIL RÉIS).

POR CABEÇA E POR QUILOMETRO	TARIFA POR NÚMERO E ANIMAIS		
	TARIFA Nº 10	TARIFA Nº 11	TARIFA Nº 12*
	Cavalos e Burros	Vacas, Bois e Bezerros	Porcos, Ovelhas e Cabras
De 0 a 100 Km	\$ 055	\$ 035	\$ 012
De 101 a 200 Km	\$ 035	\$ 012	\$ 006
De 201 em Diante	\$ 015	\$ 006	\$ 003

FONTE: THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY Co. LTD. Tarifas, Recife, Imprensa Industrial, 1911, p. 4

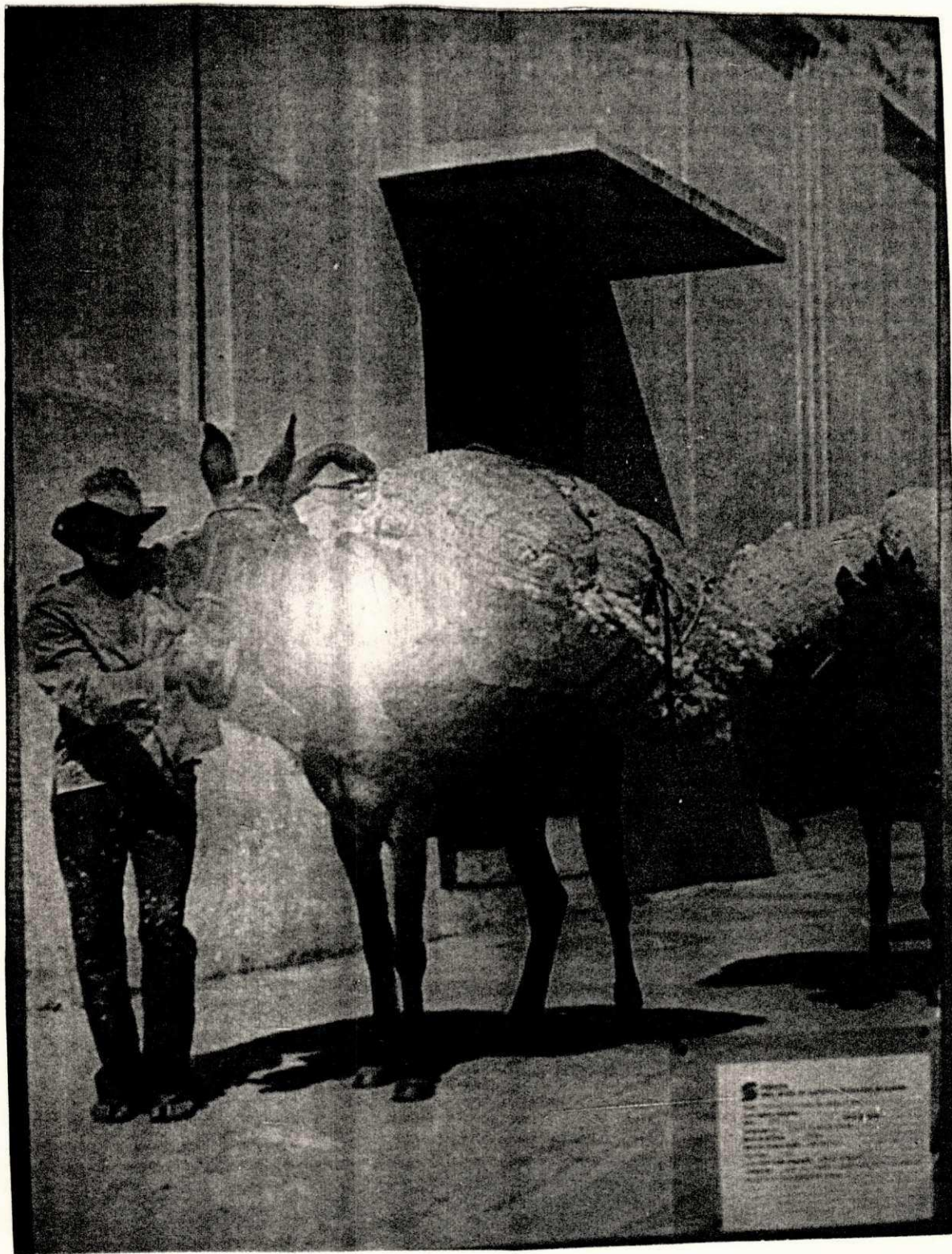
\* A tarifa nº 12 estabelecia um frete mínimo de \$ 500 .

FOTOGRAFIA EM ANEXO 1 - BALANÇA RÚSTICA DE PESAR ALGODÃO(SÍTIO FLORES - BREJO DO CRUZ - PB).



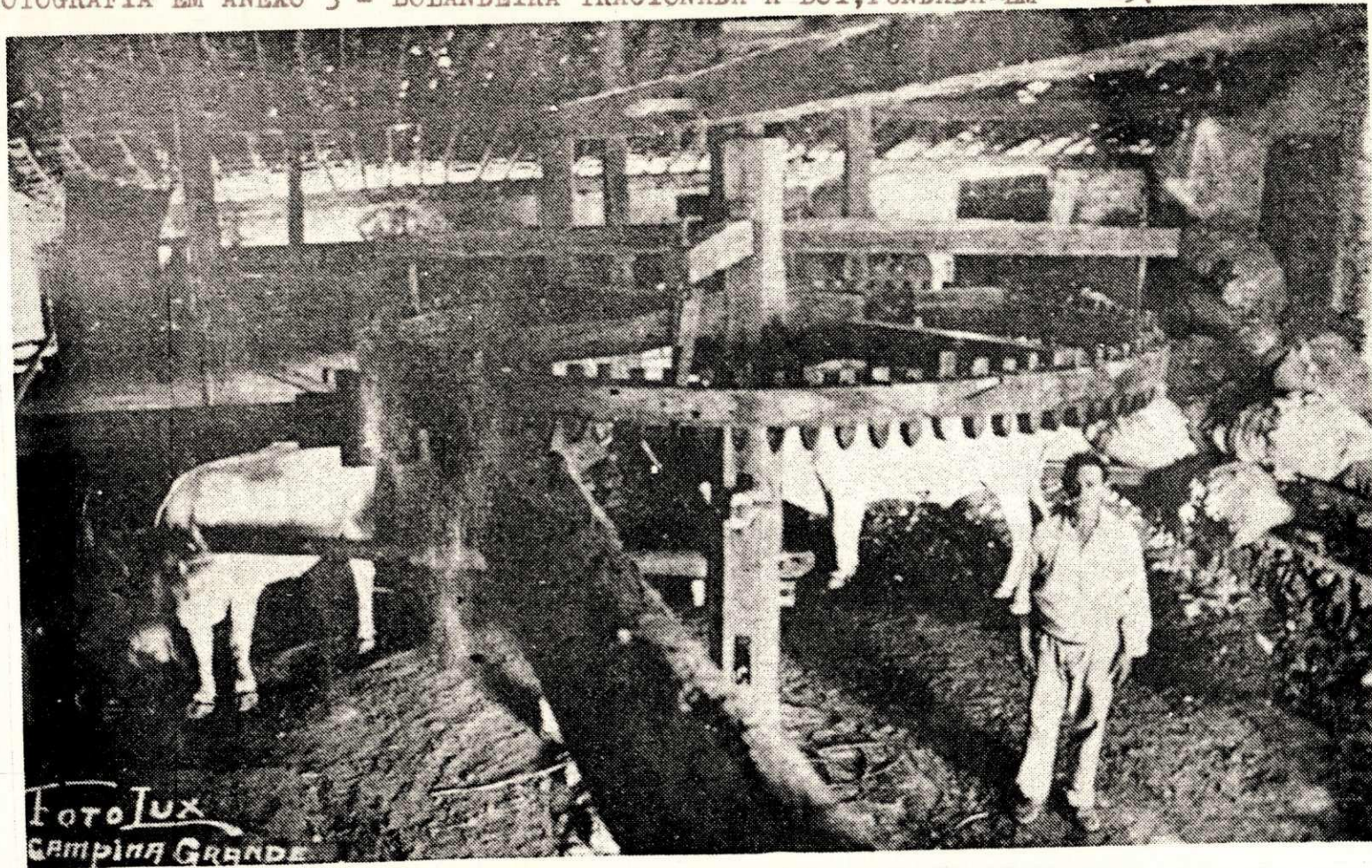


FOTOGRAFIA EM ANEXO 2 - HOMEM CONDUZINDO ANIMAIS COM ALGODÃO  
EM SACAS.



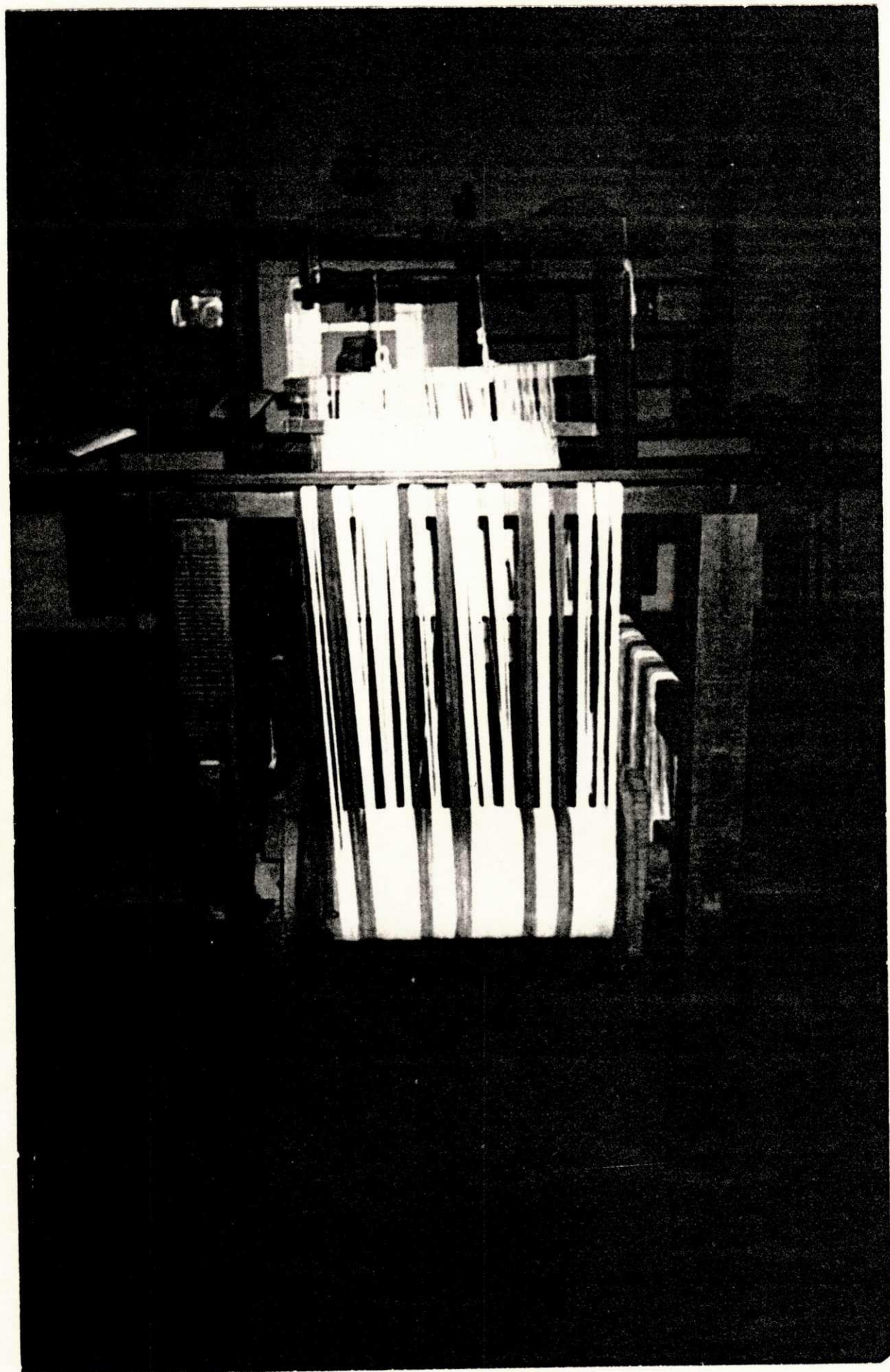
FONTE: MUSEU DO ALGODÃO EM CAMPINA GRANDE(EMBRAPA).

FOTOGRAFIA EM ANEXO 3 - BOLANDEIRA TRACIONADA A BOI, FUNDADA EM 1865 (CAMPINA GRANDE-PB).



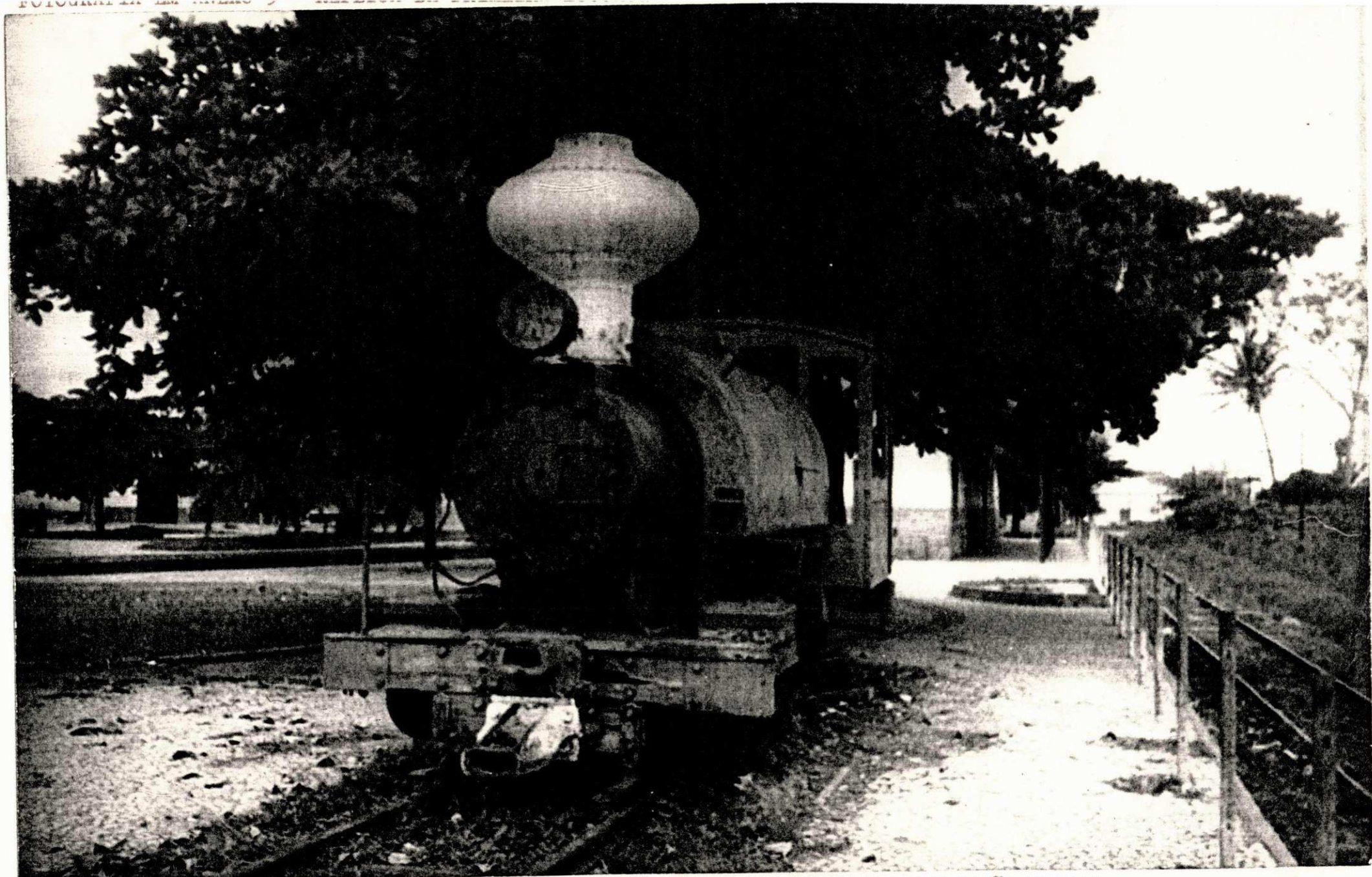
FONTE: CELSO MARIZ, NO LIVRO EVOLUÇÃO ECONÔMICA DA PARAÍBA (EDIÇÃO DE 1939).

FOTOGRAFIA EM ANEXO 4 - TEAR MANUAL(CATOLÉ DO ROCHA - PB).



FONTE: MUSEU DO ALGODÃO EM CAMPINA GRANDE(EMBRAPA).

FOTOGRAFIA EM ANEXO 5



FOTOGRAFIA EM ANEXO 5 - RÉPLICA DA PRIMEIRA LOCOMOTIVA EM CAMPINA GRANDE(ESTAÇÃO VELHA).