

O VEÍCULO DO PROGRESSO NAS CIDADES DO INTERIOR DO TERRITÓRIO BRASILEIRO: A FERROVIA, CONDUCTOR DA MODERNIDADE, DO PROGRESSO E/OU UMA UTOPIA?

Doralice Sátyro Maia
Universidade Federal da Paraíba
doralicemaia@pq.cnpq.br

O veículo do progresso nas cidades do interior do território brasileiro: a ferrovia, condutor da modernidade, do progresso e/ou uma utopia? (Resumo)

A ferrovia tornou-se um “ícone” da Modernidade. Se para muitos a Modernidade é um fato, uma realidade constatável, para outros ela se tornou um ideal, um fetiche, uma fantasmagoria e também uma utopia. A assertiva da frase escrita por Marx “tudo que é sólido desmancha-se no ar” requer consciência das ilusões, do fetiche das mercadorias, das contradições das bases que sustentam a sociedade moderna, estabelecida com a promessa de uma sociedade melhor, de uma vida melhor, portanto de uma utopia. Há contudo, que se compreender os projetos, as projeções, as idealizações do que marcou a Modernidade, muitas destas esboçadas pelo anseio do veículo da velocidade do momento: a ferrovia. Seria então a Modernidade uma Utopia? Em outras palavras, constituir-se-ia a ferrovia uma utopia? Essas indagações impulsionam a reflexão. Para tanto, elege-se como objeto de análise as projeções e as “promessas” de um mundo melhor que surgiria com a ferrovia. Este veículo seria um condutor da solução dos problemas da seca e da estiagem nas cidades “boca de sertão” – Feira de Santana, BA e Campina Grande, PB.

Palavras-chaves: ferrovia, modernidade, utopia, fantasmagoria.

El vehículo del progreso en las ciudades del interior del territorio brasileiro: ¿El ferrocarril, conductor de la modernidad, del progreso y/o una Utopía? (Resumen)

El ferrocarril se convirtió en un “icono” de la Modernidad. Si para muchos la Modernidad es un hecho, una realidad evidente, para otros se convirtió solo en un ideal, un fetiche, una fantasmagoría y también una utopía. La oportuna frase escrita por Marx “todo lo que es sólido se derrite en el aire” cuestiona las ilusiones, al fetiche de las mercadorías, a las contradicciones de las bases que sustentan la sociedad moderna, establecida con la promesa de una sociedad mejor, de una vida mejor, por lo tanto de una utopía. No obstante, para entender los proyectos, las proyecciones y la idealización de lo que marcó la Modernidad, muchas de estas fueron diseñadas por la ansiedad del veloz vehículo del momento: El ferrocarril. ¿Sería entonces la Modernidad una utopía? En otras palabras, ¿el ferrocarril construiría una Utopía? Estas preguntas motivan a la reflexión. Para ello, se elige como objetivo de análisis las proyecciones y las

“promesas” de que un mundo mejor surgiría con el ferrocarril. Este vehículo sería un buen conductor hacia la solución de los problemas de sequía y de periodos secos en las ciudades “boca do sertão” – Feira de Santana, BA y Campina Grande, Paraíba.

Palabras clave: ferrocarril, modernidad, utopía, fantasmagoría.

The vehicle of progress at the cities in brazil's territory's interior: the railway, conductor of modernity, progress and/or a utopia (Abstract)

The railway became an icon of modernity. Although, for many, the modernity is a fact, a reality clearly observed, for other It is a perfect solution, a fetish, a phantasmagoria and utopia as well. Marx's quote “everything that is solid melts into air” requires conscious of illusion, the fetish of goods, the contradictions of bases, which holds of modern society. That was established with the promise of being better, a better life, therefore, an utopic. There is however, to understand the project, the projections, the idealization of Modernity that marked many of these outlined at the time of vehicle speed yearning: the railway. Then, It would Modernity Utopia? In other words, Is It the railway an utopia? These questions drive the reflection. Therefore, as the object of analysis are chosen projections and "promises" of a better world that would arise with the railway. This vehicle would be a driver of the solution of the problems of drought and dry season in the cities "*bocas de sertão*" - Feira de Santana, Bahia and Campina Grande, Paraíba.

Keywords: railway; modernity; utopia; phantasmagoria.

Da concepção de uma sociedade ideal apresentada na obra clássica “Utopia” de Thomas Moro ao debate realizado com os escritos de Marx, destacadamente no Manifesto Comunista, há que se entender a importância do conceito que permeia ideias e teorias de vários campos disciplinares, particularmente no campo das humanidades, cujo propósito em comum é desvelar a sociedade, as suas relações em diferentes transcursores espaço-temporais¹. Há diferentes perspectivas de análise e de discutir a utopia. Uma das encontradas na literatura é a que discute a utopia a partir dos projetos e das obras literárias que trataram do tema, a exemplo do clássico já citado de Thomas Morus, ou das propostas, projetos, discursos, entre outras formas de manifestações em que se traz pensamentos, ideias, idealizações e ou projeções de um outro mundo, uma outra realidade em que se contemple aquilo que se almeja, se idealiza e/ou se projeta.

Assim, a utopia se faz presente na história da escrita e das sociedades a longo tempo. Seriam pois as várias possibilidades em se refletir, em se trazer o tema para a discussão. Para tanto, faz-se necessário demarcar uma temporalidade. Assim, elege-se o século XIX, período marcado pelo surgimento e deflagração de um movimento geral denominado Modernidade. Se para muitos a Modernidade é um fato, uma realidade constatável, para outros ela se tornou um ideal, um fetiche, uma fantasmagoria e também uma utopia.

¹ O texto apresentado deriva da Pesquisa A Ferrovia nas Cidades Bocas de Sertão: Pontas de Trilho, Estações Ferroviárias, Alterações na Morfologia Urbana e na Dinâmica Socioespacial financiado pelo CNPq – Bolsa Produtividade em Pesquisa 2013 – 2016.

O “moderno” há muito se opõe ao “antigo”, em que o primeiro designa o novo e o segundo o velho. Mas para cada período histórico o “moderno” designa algo que difere do que o antecede. Marx utiliza o termo “moderno” ao se referir à ascensão da burguesia, quando instaura-se o capitalismo com o crescimento econômico e critica estes fatos, ou melhor desfetichiza a Modernidade.

Em outra concepção, o moderno é também criticado a partir da arte, da poesia através dos escritos de Baudelaire. Para o poeta, o moderno corresponde ao efêmero, ao fugaz, mas também não deixa de perceber as contradições sociais: “é impossível não ficar emocionado com o espetáculo dessa população doentia, que engole a poeira das fábricas, que inala partículas de algodão, que deixa penetrar seus tecidos pela alvaiade, pelo mercúrio e por todos os venenos utilizados para produzir obras-primas [...]”². Desta forma, seja através dos escritos políticos, acadêmicos ou literários, fato é que muitos foram os que se preocuparam em desvelar a Modernidade, em ver o que estava por trás da máscara do belo, do atraente, do novo, enfim, de desfetichiza-la. Tais escritos nos levam também ao entendimento de que a Modernidade representava algo novo, desde a arte, aos costumes, às relações e inclusive à técnica.

No século XIX várias foram as invenções técnicas que alteram a produção, o trabalho e a vida cotidiana: o fogão a gás (1802), a fotografia (1826), a caneta tinteiro (1827), o cortador de grama (1830), a máquina de escrever (1843), o barômetro (1843), o carro elétrico (1842), a lâmpada incandescente (1835), entre outros e um dos inventos mais propagados, a locomotiva em 1804. Certamente que estes aparatos técnicos não eram acessíveis e a sua inserção nas habitações mesmo as mais luxuosas não se deu de imediato. Porém foram sendo introduzidos causando sempre sentimentos diversos: medo, surpresa, espanto, encantamento, alegria... Apontava-se no século XIX um mundo técnico e “mágico”, portanto um mundo onde se teria uma nova vida, uma vida moderna, ou um mundo utópico.

A ferrovia no Brasil do século XIX: condutor da modernidade e do progresso ou projeto utópico?

A ferrovia constitui-se em um dos elementos que mais marcou o século XIX. Trilhos, máquinas e estações compõem um quadro que exprime uma temporalidade impressa nas mudanças provocadas na paisagem, nas cidades, nos territórios e também na relação espaço-tempo. A grandiosidade do complexo ferroviário causa espanto e admiração, representando uma “nova era”, ou um novo estágio de desenvolvimento da sociedade, em outras palavras o progresso e a Modernidade.

Se em princípios do século XIX as cidades europeias foram marcadas pela implantação da ferrovia, é no final deste mesmo século que tal equipamento se difunde pelo mundo, chegando não somente às principais cidades brasileiras, mas também a algumas que se encontravam no interior do território. Tal fato simboliza a difusão da Modernidade, quando o mundo passa a ser dividido em dois, já que o moderno não atinge o mundo por inteiro³. A Modernidade no século XIX é identificada por Berman (1987) inicialmente a partir da transformação da paisagem, “altamente desenvolvida,

² Baudelaire *apud* Benjamin, 1985, p. 98.

³ Berman, 1987, p. 16

diferenciada e dinâmica”. O autor refere-se a uma “paisagem de engenhos de vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas zonas industriais” além de citar os aparatos técnicos que promoveram a comunicação – jornais, telégrafos, telefones. Tais incrementos surgem no momento em que os Estados nacionais se fortalecem e se constituem os conglomerados multinacionais de capital⁴. As alterações nas condições de trabalho e nas relações sociais são latentes e não passaram despercebidas. Muitas foram as lutas e os movimentos dos trabalhadores cujo acesso às benesses das novas técnicas dava-se sobretudo no trabalho, no manuseio das máquinas e esteiras de produção cada vez mais rápidas e que passam também a fazer o seu trabalho.

Destaca-se aqui, a partir da descrição de Berman (1987), a importância da ferrovia como um equipamento da Modernidade que avança em escala global, compondo o movimento da economia mundial determinado pelos Estados já consolidados e onde a industrialização se deu desde o final do século anterior, consolidando-se no início do Dezenove. Entretanto, o período entre o final do século XIX e início do XX é caracterizado por um fato maior segundo Hobsbawm: “a criação de uma economia global única, que atinge progressivamente as mais remotas paragens do mundo, uma rede cada vez mais densa de transações econômicas, comunicações e movimentos de bens, dinheiro e pessoas ligando os países desenvolvidos entre si e ao mundo não desenvolvido”⁵.

No período denominado por Hobsbawm (2011) de “Era dos Impérios (1875 a 1914)”, há uma grande expansão do capital britânico: “O investimento estrangeiro na América Latina atingiu níveis assombrosos nos anos 1880, quando a extensão da rede ferroviária argentina foi quintuplicada, e tanto a Argentina como o Brasil atingiram até 200 mil imigrantes por ano”. O autor afirma o fato da Grã Bretanha ocupar neste período a posição de maior exportador de “capital, de serviços financeiros e comerciais invisíveis e de serviços de transporte”⁶.

Tal desempenho não se encerra no século XIX, adentrando as primeiras décadas do século XX quando o capital britânico está no Canadá, na Austrália e na América Latina. Além da dominação política e econômica, o referido autor chama atenção para o fato da “Era dos Impérios” ter sido também um fenômeno cultural: as imagens, as ideias, as aspirações atingem grande parte do mundo, seja “pela força e instituições com por meio do exemplo e da transformação social”⁷. Nos países ou nos Estados “dependentes” as elites que “Tal fato atinge diretamente as elites dos Estados “dependentes”, reforçando o que já vinha se constituindo como processo de ocidentalização: “Por várias décadas fora claro, para todos os governos e elites confrontados à dependência ou à conquista, que eles tinham que se ocidentalizar, caso contrário desapareceriam”. (id. *Ibd.*, p. 129).

Essa expansão do capital britânico e da exportação de produtos industrializados atinge diretamente o Brasil, bem como a assimilação dos valores culturais do Ocidente, particularmente pela elite local, por conseguinte pelos seus governantes. O projeto ferroviário desde o início se funda com a promessa de progresso, mas por muito tempo não se concretiza, constituindo-se uma “utopia”.

⁴ Berman, 1987, p. 18

⁵ Hobsbawm, 2011 [1987], p. 106.

⁶ Hobsbawm, 2011, p. 65.

⁷ Hobsbawm, 2011, p. 128

Ao analisar os Planos de Viação produzidos no Brasil durante a segunda metade do século XIX, Sousa Neto (2012), esclarece que mesmo sem terem “saído do papel, sua importância está justamente nas questões às quais propunham resolver” revelando as aspirações da elite imperial de governar um Estado centralizado “integrado de maneira efetiva ao mercado mundial desde os confins do Mato Grosso aos portos do Atlântico”⁸. Tal aspiração configura-se como uma utopia, considerando esta como “lugar nenhum” ou ao que não se concretiza, mas que está no imaginário.

A primeira lei ferroviária brasileira data de 1835 (Lei 101 de 31 de outubro de 1835), esta “não teve consequências objetivas” ou seja, não saiu do papel. É na segunda metade e principalmente no final do Oitocentos que no Brasil se concretiza um sistema ferroviário de transportes. As primeiras ferrovias foram construídas a partir das concessões com garantia de juros, pagamento de subsídio pelo Estado por cada trecho em tráfego e que se destinavam a escoar a produção agrícola, principalmente a cafeeira e a açucareira: A Recife – São Francisco em Pernambuco; a D. Pedro II, ligando a Corte a Porto Novo, com um ramal que acompanhava o rio Paraíba, chegando a Cachoeira Paulista; a Bahia – São Francisco no Recôncavo Baiano e a EF Cantagalo que se junta a Santos – Jundiá. Os capitais nacionais não eram suficientes e assim, como em outros países da América Latina, tanto os capitais como a tecnologia eram ingleses. Contudo, prevalecia o ideário da Modernidade e do Progresso.

Durante o Império, algumas ferrovias foram instaladas, principalmente para atender à “lavoura cafeeira do vale do Paraíba e a agroindústria do açúcar do Nordeste”⁹ O fato de se implementar alguns trechos ferroviários não desfaz a característica utópica, pois em todas as propostas se destacava a necessidade da integração do território nacional. Tal intento de fato se reduz às justificativas e as declarações dos governantes quando defendiam os projetos e as contratações das empresas estrangeiras. Pois, como se tratava de um equipamento que requeria um montante elevado de capital, as concessões foram feitas a empresas estrangeiras, principalmente inglesas, confirmando a assertiva anterior de Hobsbawm (2011).

Com a República, não houve alteração na política ferroviária, elevando-se o número de concessões, “alimentada pela euforia do Encilhamento”¹⁰. Do conjunto de concessões e implementações desde o final do Império às primeiras décadas da República, prevaleciam as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos. É a partir deste propósito que as ferrovias são expandidas às cidades “bocas de sertão” que, entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que permanecessem como pousos de tropeiros ou entroncamentos de caminhos. Estas cidades apresentavam considerável dinâmica comercial desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas, revelando sua importância na ainda escassa rede urbana brasileira no início do século XX.

⁸ Sousa Neto, 2012, p. 25.

⁹ Vasconcelos Neto, 2010, p. 48.

¹⁰ Vasconcelos Neto, 2010.

A Ferrovia: do incremento necessário ao Progresso e à Modernidade à Fantasmagoria

O anseio pela ferrovia anunciada desde 1835 revela tanto a necessidade de se escoar a produção agrícola com maior rapidez para o mercado externo, já que esta era a forma de maior inserção da economia brasileira na economia mundial (Hobsbawm 2011), como também uma aspiração pelo moderno. Aspiração esta manifesta principalmente por parte da elite, que busca atender aos preceitos da cultura ocidental, ou da “ocidentalização”¹¹.

De fato, a ferrovia representava o novo, o moderno ou ainda o progresso, uma vez que com “a ferrovia e a navegação a vapor, o mercado mundial ganhava ao mesmo tempo concretude, o que vale dizer, nesse caso, que a forma-fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade”¹².

No momento em que surgem os trens e a ferrovia, o maquinário e a sua grandiosidade causam espanto e admiração, representando uma “nova era”, ou um novo estágio de desenvolvimento da sociedade, em outras palavras o progresso. Tal impressão foi manifestada por muitos dos que vivenciaram aquele momento. Na obra de Foot Hardman (1991), encontra-se a transcrição das palavras do reverendo Edward Stanley escritas após presenciar em 15 de setembro de 1830 a inauguração da linha ferroviária Liverpool – Manchester, uma das primeiras do mundo. A sua perplexidade diante o “espetáculo”, é assim expressa: todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se”¹³.

Tal perspectiva de progresso, do novo, de um objeto que se agiganta, como se refere o espectador, conduz à ideia da fantasmagoria trabalhada por Hardman (1991). O autor destaca a “forma fluida, volátil e vaporosa” que passa a caracterizar a paisagem típica da “era urbano-industrial”. Pode-se somar aos adjetivos anteriormente assinalados, outros como efêmero e fugaz como define Baudelaire o “ser moderno”. Tal perspectiva é encontrada em alguns escritos literários utilizados nas análises feitas por críticos literários, a exemplo da novela “A Nova Heloísa” em que o “herói” ao escrever para Julie, a “sua amada”, destaca o sentimento de “embriaguez” provocado pela vida agitada e tumultuosa a qual está “condenado”, bem como por sentir-se atordoado com a “quantidade de objetos desfilando diante de meus olhos”¹⁴.

A partir das leituras dos autores supracitados, torna-se evidente que no século XIX e principalmente na segunda metade deste, o mundo das mercadorias vai-se convertendo em um “gigantesco fantascópio” constituído por “espetáculos mecânicos da modernidade” que provocam o encantamento¹⁵. Trata-se do domínio da técnica. De fato, os aparatos técnicos “da sociedade industrial, invadem (sempre lentamente, sempre

¹¹ Hobsbawm, 2011.

¹² Hardman, 1991, p. 123.

¹³ Edward Stanley, *Na accurate description of the Liverpool and Manchester Railway* (1830), p. 45, apud Francis D. Klingender, *Arte y revolución industrial*. Madri, 1983, p. 225- 6. In: Hardman, 1991, p. 24.

¹⁴ Rosseau, J. J. *A Nova Heloísa apud Berman*, 1987, p. 17 – 18.

¹⁵ Hardman, 1991, p. 27.

seguramente) a rua, as atividades de trabalho e de prazer, a cotidianidade”¹⁶. A introdução dos novos equipamentos técnicos, o conhecimento destes e muitas vezes a sua ausência provocaram sensações, sentimentos e sentidos diversos, pois um outro mundo se projetava, uma outra realidade. E como bem expressa Lefebvre (1962), esta outra realidade e este outro mundo se apresentam duplamente: no espaço e no tempo próximos, para a sensibilidade, como outros que o real no real – no espaço e no tempo longínquos, como aventuras, explorações, partidas”¹⁷ e acrescentamos, como utopias no sentido de “que aquilo que as pessoas perderam subjetivamente em relação à consciência, é simplesmente a capacidade de imaginar a totalidade como algo que poderia completamente diferente. As pessoas são fieis a este mundo como ele é e têm a consciência bloqueada vis-à-vis essa possibilidade, tudo isso tem uma causa profunda, realmente, que eu penso estar muito conectada ‘exatamente’ com a proximidade da utopia”¹⁸ (exposto anteriormente, como projetos, projeções de um outro mundo, uma outra realidade). Alguns inventos técnicos do XIX já foram citados, mas destaca-se a energia elétrica e a ferrovia como duas técnicas que de fato mudam as cidades, a vida cotidiana, as paisagens, a relação espaço tempo. Contudo, elas também constituíram elementos ou artifícios de projeções de uma outra realidade, um outro mundo, um outro país, uma outra cidade: iluminada, moderna e do tempo rápido. Tais projeções não se concretizaram em todas as partes do mundo e no século XIX constituíram muitos dos argumentos e projeções utópicas.

No Brasil a instalação da ferrovia se concretiza após a segunda metade do século XIX e somente no final do século, este elemento técnico avança sobre o território brasileiro, interiorizando-se e atingindo as denominadas cidades bocas de sertão. Entretanto, nesse processo, que se caracteriza pela descontinuidade, há evidências do anseio pelas elites locais por representar a efetivação do progresso, que muitas vezes se realiza sem, contudo, provocar as transformações tão aspiradas e que, portanto, podem se configurar enquanto fantasmagorias e projetos utópicos.

Entende-se que, como bem nos esclarece Milton Santos (2002), a inserção da técnica no espaço, não se dá de forma inerte, já que a técnica revela a “produção histórica da realidade”. Sendo assim, a técnica não se implementa desassociada da cultura e tampouco das relações sociais. Ela é produto social, um elemento que ao ser fixado provoca alterações no processo de produção do espaço e particularmente no espaço urbano. Isto posto, elege-se a ferrovia enquanto elemento técnico que passa a ser implementado no Brasil desde o XIX e que no início do XX adentra o território transformando muitas realidades, paisagens e relações socioespaciais. Todavia, a sua inserção não se dá de forma contínua e nem na mesma intensidade no conjunto do território brasileiro. E mais exatamente na região do semiárido nordestino, ou nas cidades que se constituíam enquanto portas de entrada para esta região vasta, diversa e para muitos hostil, a implantação da ferrovia é um projeto que parte do anseio da elite governante pelo anseio à Modernidade, como também permeia o imaginário social de

¹⁶ Lefebvre, 1962, p. 211.

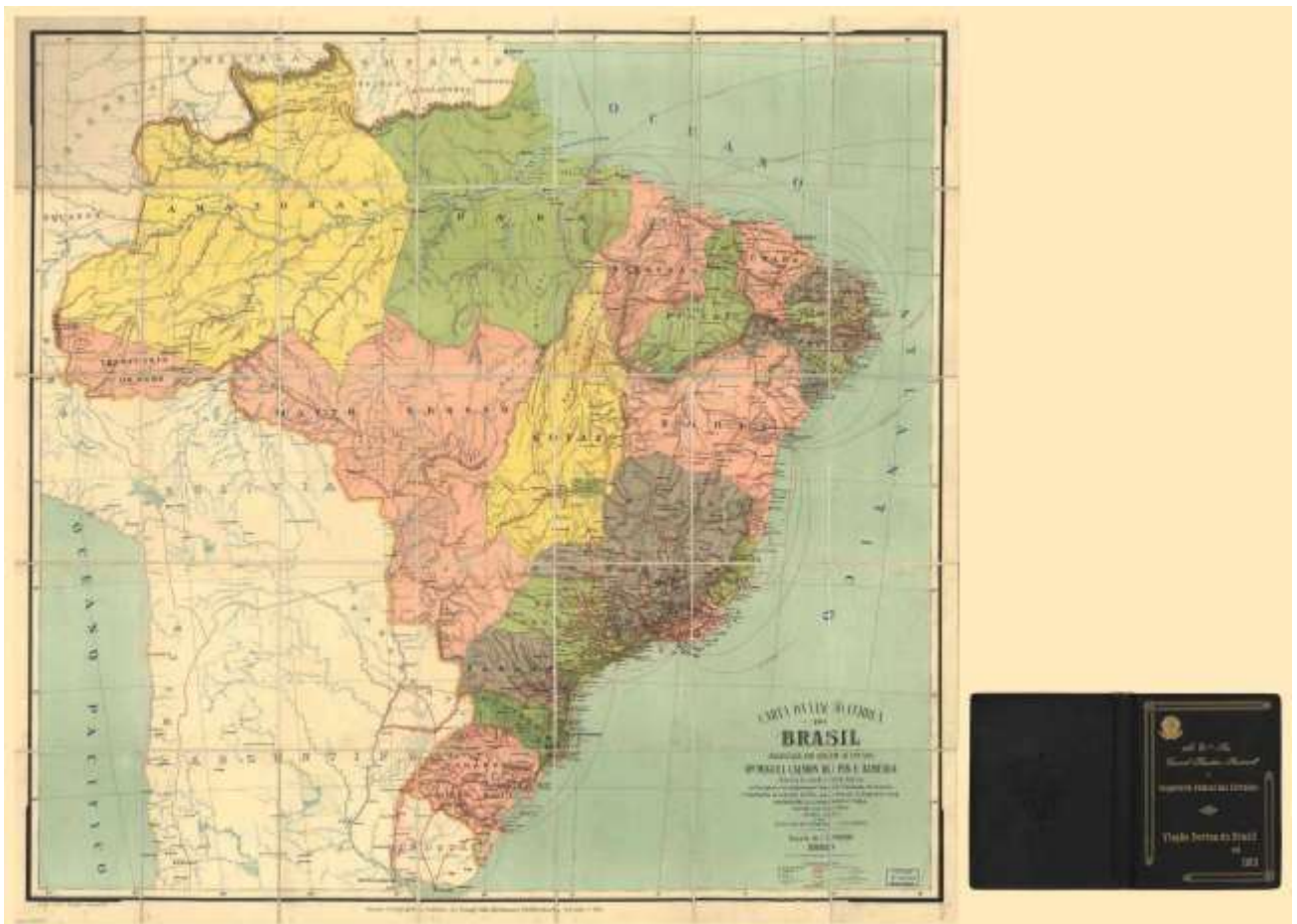
¹⁷ Lefebvre, 1962, p. 211.

¹⁸ *that what people have lost subjectively in regard to consciousness is very simply the capability to imagine the totality as something that could be completely different. That people are sworn to this world as it is and have this blocked consciousness vis-a-vis possibility, all this has a very deep cause, indeed, a cause that I would think is very much connected exactly to the proximity of utopia (...).* Bloch, 1988, p. 23 (Tradução livre).

uma projeção de um mundo melhor, uma vida melhor uma vez que este incremento não só escoaria a produção ou reduziria as distâncias aproximando tais localidades aos centros “iluminados”, mas também “prometia” dirimir ou sanar os danos das longas estiagens, dos duros períodos de seca. Tal projeção se revela na sua totalidade uma utopia.

Para melhor compreensão desta assertiva, elegemos duas cidades bocas de sertão onde tal projeção integra a sua história: Feira de Santana na Bahia e Campina Grande na Paraíba (Figura 1).

Figura 1. Carta da Viação Férrea do Brasil, 1910



Fonte: *Library of Congress Online Catalog*. <<https://www.loc.gov/item/2003682784>>. [Acesso em 10 de março de 2012].

A Ferrovia nas Cidades Bocas de Sertão: idealizações do progresso e utopia

A nomenclatura cidades de “bocas de sertão” encontra-se nos escritos sobre as cidades brasileiras no período colonial, para designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII. Porém, de acordo com Azevedo (1957) é no século XVIII que se registram “modificações substanciais no panorama urbano do Brasil”, quando se conseguiu “libertar-se definitivamente da orla atlântica, em consequência da expansão provadora da conquista de larga porção do Planalto Brasileiro e da própria

Amazônia” (p. 114). Destarte a importância da mineração para a origem de vilas e cidades no Planalto Brasileiro, o fato é que houve uma interiorização do povoamento, o que, por conseguinte, fez surgir outras “bocas de sertão” bem como fortaleceu aquelas já estabelecidas. Encontram-se, pois, nas várias regiões brasileiras, algumas cidades que possuem na sua origem a caracterização de “bocas de sertão” e que se tornaram importantes centros regionais, bem como passaram por modificações a partir da instalação da ferrovia.

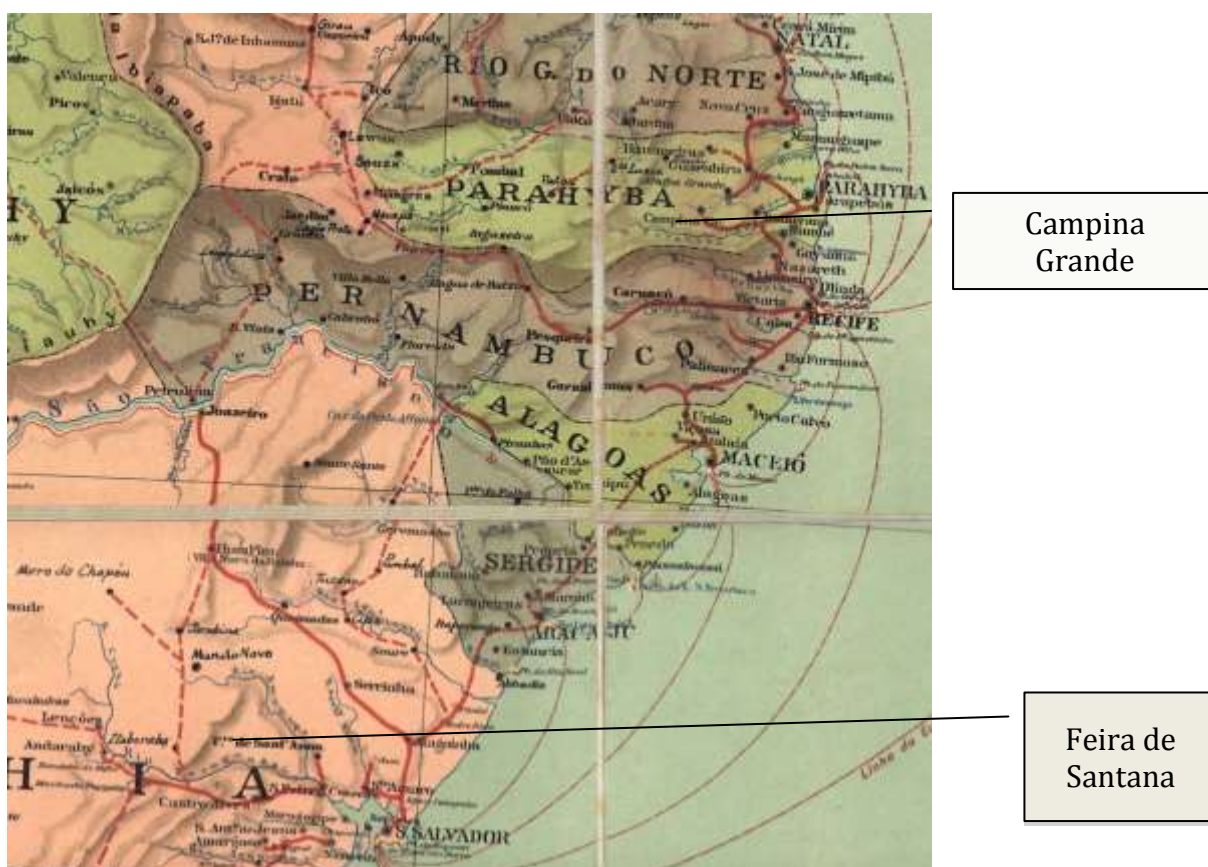
A ferrovia chega às cidades bocas de sertão aqui eleitas a partir da segunda metade do século XIX, sendo uma na década de 1870 – Feira de Santana – e outra já no século XX – Campina Grande (Quadro 1 e Figura 2).

Quadro 1. Nome das cidades e ano da inauguração da estação ferroviária

Cidade	Ano	Ferrovia
Feira de Santana	1876	E. F. Central da Bahia
Campina Grande	1907	Great Western Railway Co of Brazil – Ramal – Itabaiana – Campina Grande

Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>, acesso em 12 de setembro de 2015.

Figura 2. Ferrovias no Nordeste Brasileiro, 1910



Fonte: Carta da Viação Férrea do Brasil. Library of Congress Online Catalog.
<<https://www.loc.gov/item/2003682784>>. [Acesso em 10 de março de 2012].

Nas cidades eleitas, as ferrovias são instaladas em anos diferentes, são ferrovias distintas mas que ambas revelam uma maior contradição: do moderno, do novo, do técnico com o que se manifestava como mais arcaico: a fome, a miséria, a seca, o flagelo. Portanto, nestas cidades, espera-se a chegada da ferrovia como artefato técnico e moderno, ou em outras palavras, um elemento que trará e garantirá o progresso para o município, para a província e para a economia agrícola e ainda nos anos de seca possibilitará dirimir o flagelo e a fome ali encontrados. Trata-se portanto de uma idealização, de uma projeção, de uma utopia.

Dentre as duas localidades eleitas, a primeira a receber a ferrovia é a cidade Feira de Santana na Bahia. Esta “boca de sertão” abrigava a maior feira de gado do Nordeste, cuja origem acompanha a da cidade. Por conseguinte, trata-se de uma área cuja economia estava diretamente associada à criação de gado e à sua comercialização.

A primeira concessão para a construção da ferrovia que posteriormente chegaria a Feira de Santana fez-se em 1866, no intuito de ligar a cidade de Cachoeira – BA à chapada Diamantina. No ano posterior, autoriza-se o funcionamento da Paraguassu Steam Tram Road Company Limited de Londres e que vem a falência em 1872 ainda durante a construção da estrada. Tal fato gera uma série de discussões pelo governo da Província da Bahia, decidindo-se que o governo procuraria desonerar a Província e disponibilizar a concessão para outra empresa que manifestasse interesse. No Relatório do Conselho Interino da Bahia (1871), escreve-se: “Aberta a mencionada via férrea ao serviço publico, e firmado n’esta parte o credito da nova empreza, pensar-se-ia na forma de prosseguir por esta ou aquella localidade, segundo os recursos que se proporcionarem com a nova perspectiva que ella oferece”.

Destaca-se que um dos fortes argumentos para a conclusão da construção da ferrovia para Feira de Santana e o seu efetivo funcionamento é que esta poderia fazer chegar com maior rapidez gêneros alimentícios para a população “afetada” com a seca. Tal “promessa” está expressa no Relatório do Conselho Interino da Bahia de 1870. O Presidente da Província ao ser notificado de “que varias localidades do centro sofriam os horrores da fome, á ponto de emigrarem familiar inteiras em demanda do litoral” nomeia uma comissão para providenciarem “mais conveniente à fazer no intuito de socorrer às populações falgelladas”¹⁹. Dentre as providencias, determina que as “varias companhias de paquete e a estrada de ferro proporcionaram a comissão o transporte gratuito dos gêneros que reclamassem as populações affectadas. Semelhante procedimento humanitário deve ser comemorado nas paginas d’este documento oficial, louvando a Presidencia o zelo caritativo das respectivas empresas”²⁰.

A Estrada de Ferro Central da Bahia ligará a cidade de Cachoeira à Feira de Santana, sendo a primeira, cidade portuária, para onde convergia a produção agrícola do Recôncavo Baiano, particularmente o açúcar e o fumo. Com a interligação à Feira de Santana, favorece-se a exportação da carne bovina. Assim, em 1876, inaugura-se a estação ferroviária em Feira de Santana. Esta estação foi “ponta de trilho” do trecho inicial da E. F. Central da Bahia (1876 – 1911), ou seja, era a ponta do ramal que se iniciava em Cachoeira na Bahia. A chegada da estrada de ferro não alterou significativamente a dinâmica porque a ligava à Cachoeira – São Felix, ponto inicial da

¹⁹ Relatório do Conselho Interino da Bahia, 1870, p.36.

²⁰ Relatório do Conselho Interino da Bahia, 1870, p.36.

E. F. que demandaria a Chapada Diamantina²¹. Desta forma, o argumento da importância da ferrovia para atender à sobrevivência dos que estavam sofrendo com a seca, serve para justificar a decisão de se favorecer o escoamento da produção agrícola até o porto na cidade de Cachoeira. A instalação do incremento técnico que de fato altera a paisagem e a dinâmica econômica da região concretiza-se em razão da exportação e, por conseguinte, por demanda do mercado mundial da “Era do Império”, já explicitada por Hobsbawm (2011). Contudo, se para os governantes o argumento do atendimento aos “flagelados da seca” pode ser interpretado como um engodo, para a população se constitui uma utopia, no sentido de possibilitar a projeção de uma vida melhor, de satisfação das necessidades básicas e da permanência no local onde viviam.

Interessante verificar que para a instalação da ferrovia em Campina Grande (PB) - uma outra “boca de sertão” - os governantes e os comerciantes locais também aspiravam desde o final do século XIX pela grande máquina moderna. Trata-se de uma projeção nos termos anteriormente definidos, ou mesmo de uma “esperança” na perspectiva de Bloch (1988). Da primeira expressão desse anseio à implantação da ferrovia há uma longa espera. Tal espera se prolonga até a primeira década do século XX, quando se inaugura o ramal da Estrada de Ferro *Great Western* que se estende de Recife a Campina Grande, prolongando-se desde Itabaiana na Paraíba. As reivindicações se iniciam no momento em que se inaugura a ferrovia Conde D’Eu na Cidade da Parahyba, então capital da Província em 1889. Desde então os jornais e os políticos locais manifestavam o anseio pelo equipamento moderno, cuja justificativa se explicitava pelas necessidades econômicas e sociais, destacadamente em virtude da “terrível seca”: “O Sr. Irineu Joffily, obtendo a palavra, diz que achando-se a província ameaçada de uma terrível secca, deve a Assembleia pedir ao Governo Geral o prolongamento da ferro-via Conde d’Eu até Campina Grande, como medida urgente²²”.

Muito embora a cidade de Campina Grande já se constituísse em um entreposto comercial, é importante destacar que ao mesmo tempo que se anseia pela ferrovia por ser um incremento que irá trazer o progresso, para uma cidade, que já se mostrava digna deste, este mesmo incremento viria no sentido de contribuir para amenizar a fome que se expandia no sertão paraibano, assim como em todo o Nordeste brasileiro. Há aqui, portanto, dois elementos que se mostram antagônicos – o progresso e o flagelo da seca, mas que se unificam no argumento, no projeto utópico de uma vida melhor, de uma cidade moderna, seja por parte da elite governante, seja pela população que sofria as consequências das longas estiagens. Veja-se o que escreve o Presidente da Província em seu relatório em 1906: “Attento o adiantamento dos trabalhos, é provável que, dentro de poucos mezes, esteja aberto o tráfego, ficando realizada uma aspiração que ha muito vem trabalhando o espirito da população sertaneja e dos Carirys, por ser aquella bela cidade o centro de convergência de quasi todo o alto sertão²³”. Ao mesmo tempo em que se vislumbra a concretização do que se havia aspirado, projetado, a aspiração ou a projeção de algo por vir permanece: o progresso: “É incontestavelmente, meio caminho andado para levar o progresso ao interior do Estado, proporcionando áquella zona outras

²¹ Tal projeto final não se concretiza, havendo um desvio e direcionando a EF para Monte Azul, Minas Gerais.

²² Jornal Gazeta do Sertão, 26 de outubro de 1888. In: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=213667&pasta=ano%20189&pesq=ferrovia>> [Acesso em 12 de Junho de 2014]

²³ Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.

condições de vida pela facilidade de comunicações e de receber socorros nas epochas de calamidade publica"²⁴.

No mesmo relatório expressa-se a “promessa”, a aspiração pela “luz da civilização” que seriam “trazidas” pela máquina veloz: o trem: “Aguardemos o futuro, certos de que já não haverá meios de abrecar o vehiculo do progresso que, em vertiginosa desfilada, vò por toda parte, derramando a luz da civilização através dos vales e das serranias, nas mais longiquas paragens, do universo”²⁵.

A ideologia do progresso foi desvendada desde a compreensão desta enquanto avanço das forças produtivas na literatura marxista. Benjamin ao tratar da Modernidade e dos incrementos técnicos que passam a fazer parte da estrutura e da vida citadina, diz tratarem-se das “utopias concretas da época” e que “representavam o progresso em que esta sonhava o seu futuro”²⁶. Benjamin, define a ideia do “eterno retorno” como uma “tentativa de correlacionar dois princípios antinômicos de felicidade, ou seja, o da eternidade e o do ainda-uma-vez” e esclarece que a “ideia do eterno retorno faz surgir magicamente da miséria da época a ideia especulativa (ou fantasmagoria) da felicidade”. Acrescenta que o “conceito de progresso tem de ser fundado na ideia de catástrofe”, pois ela “não é o que sempre está pela frente, mas o que sempre é dado”²⁷. Desta forma, o “progresso” aspirado ao se requerer e ansiar a instalação da ferrovia por esta ser a possibilidade de atingir o progresso, elege-se o incremento técnico enquanto aquilo que é capaz de concretizar o sonhado, ou seja, a ferrovia representa de fato “o progresso sonhado” ou como bem expressou Benjamin, “a utopia concreta da época”.

Os trilhos chegam à Campina Grande, “com passagem pela povoação de Mogeiro e vila do Ingá” significando “um advento de prosperidade para a lavoura do meu Estado” como bem expressa o discurso de Seraphico da Nóbrega, deputado paraibano segundo Aranha (2006, p. 85). Observe-se que tanto o “progresso” como o atendimento às vítimas “nas epochas de calamidade publica”, são justificativas expressas nos relatórios dos presidentes dos estados da Bahia e também da Paraíba. Em outras palavras, “o progresso” das províncias e posteriormente dos estados dependiam do equipamento técnico moderno: a ferrovia, que como bem expressa o Presidente do Estado da Paraíba em 1906, “o vehiculo do progresso que, em vertiginosa desfilada, vò por toda parte, derramando a luz da civilização através dos valles e das serranias, nas mais longínquas paragens, do universo”²⁸. Tal discurso manifesta de forma evidente, a ideia especulativa ou a criação de uma fantasmagoria: a máquina gigante em movimento iluminando os sertões do território brasileiro, uma utopia concreta representando o progresso tão esperado. Utopia esta que já traz em si a fantasmagoria ou a própria frustração como lembra Adorno: “percebemos quase sempre enganados a realização dos desejos toma algo da substância dos desejos [...]” e utilizando as palavras de Wilhelm Busch escreve: “Em outras palavras, quando se diz, como Wilhelm Busch ‘é tão lindo em algum outro lugar, e eu estou aqui, de todas as formas”, então este mundo começa assumir um

²⁴ Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.

²⁵ Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.

²⁶ Kothe, 1985, p. 11.

²⁷ Benjamin, 1985, p. 145.

²⁸ Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.

horroroso significado hoje na realização das Utopias tecnológicas, trocando em miúdos, que “e eu estou aqui de todas as formas também toma posse de “algum outro lugar”²⁹.

Assim, tem-se duas bocas de sertão que passam a ser interligadas a cidades portuárias ou cidades de entroncamento ferroviário entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, portanto na Primeira República. A aspiração pelo progresso e pela modernidade materializa-se na construção de uma linha férrea e na chegada da locomotiva, da “máquina gigante” que modifica o espaço e o tempo e que se mostra tanto como a salvadora da fome e do flagelo dos que viviam para além da boca de sertão, como também o incremento técnico impulsionador da economia agropecuária e, portanto, do progresso. Progresso este que se revela no incremento da atividade comercial, mas que não elimina a fome e nem o flagelo, tampouco impulsiona a maior inserção dos habitantes no mundo moderno, daí, poder-se afirmar que a ferrovia constitui-se enquanto um elemento técnico que representa uma ideia, uma projeção, por conseguinte uma utopia, mesmo sendo em algumas realidades e em determinado períodos uma utopia concreta como alerta Adorno em entrevista a Bloch (1988) ao discutir as implicações das realizações tecnológicas que no passado foram tidas como utópicas: “o aparato social endureceu-se contra as pessoas, e, portanto, tudo o que aparece diante de seus olhos em todo o mundo como possibilidade atingível, como a possibilidade evidente de realização, apresenta-se a eles como radicalmente impossível”³⁰.

Bibliografia

ARANHA, Gervácio Batista. *Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880 – 1925)*. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2006a.

ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880 – 1925)*. In: AGRA DO Ó, Alarcon et all. *Paraíba no Império e na República*. Estudos de História Social e Cultural. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2006b, p. 67 – 112.

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil Colonial (Ensaio de geografia urbana retrospectiva) In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB)*. Vol. IX, Tomo I (1054-1955). São Paulo, 1957, pp. 83-168.

BENJAIM, Walter. Parque Central. In: KOTHE, F. R. (org.). *Walter Benjamin. Sociologia*. São Paulo: Ática, 1985.

²⁹ In other words, when it means for Wilhelm Busch “it’s also beautiful somewhere else, and here I am at any rate,” then this word begins to assume a horrifying meaning today in the realization of technological Utopias, namely, that “and here I am at any rate” also takes possession of the “somewhere else” [...]. (Adorno in Bloch, 1988, p. 1). Tradução livre.

³⁰ “The social apparatus has hardened itself against people, and thus, whatever appears before their eyes all over the world as attainable possibility, as the evident possibility of fulfillment, presents itself to them as radically impossible”. (Adorno in Bloch, 1988, p. 3). (Tradução livre).

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BLOCH, Ernst. Bloch, Ernst. *The Utopian Function of Art and Literature: Selected Essays*. Studies in contemporary German social thought. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1988.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era dos Impérios (1875 – 1914)*. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011 [1988].

KOTHE, F. R. (org.). *Walter Benjamin. Sociologia*. São Paulo: Ática, 1985.

LEFEBVRE, Henri. *Introdução à Modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2002.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. *Planos para o Império. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869 – 1889)*. São Paulo: Alameda, 2009.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. Uma súplica da evolução ferroviária brasileira. A palavra do tecnocrata. In: FERREIRA, Victor José. *Trilhos & Letras: uma antologia do trem*. Florianópolis: Pandiön, 2010; p. 45 – 53).

Fontes Documentais:

BAHIA. Relatório do Conselho Interino da Bahia, 1870.

PARAÍBA. Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.

Jornal Gazeta do Sertão, 26 de outubro de 1888. In: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=213667&pasta=ano%20189&pe sq=ferrovia>> [Acesso em 12 de Junho de 2014]