

A ESTAÇÃO DE TREM DE DUAS ESTRADAS: POTENCIALIDADES E CONTRIBUIÇÕES PARA A HISTÓRIA LOCAL DO MÉDIO CURIMATAÚ

Danilo Pereira da Costa

Graduando em História (UEPB)

danilopc115@gmail.com

José Hildemário Mendes Soares

Graduando em História (UEPB)

marcio.017@hotmail.com

Orientador: Tiago Bernardon de Oliveira¹

tiagobernardon@gmail.com

No rastro dos bandeirantes, foi o trem que fez o Brasil do tamanho que ele é. E os votos que nós, os filhos do trem, fazemos é que os nossos museus e as praças preciosas aqui exibidas não funcionem só como relíquias, saudade do que se foi. Que eles sejam um desafio para os novos pioneiros, o apelo à abertura de mais caminhos, a chamada dos carregadores de riqueza e do progresso saudável. (Raquel de Queiroz, catálogo do Museu Ferroviário do Ceará – 1982.)

A Estação Duas Estradas e o advento da modernidade

Com o intuito de ligar Pernambuco ao Rio Grande do Norte, a estrada de ferro Conde D'Eu (linha férrea que ligava a capital da província à vila de Alagoa Grande, com ramais para as de Ingá e Independência - antigo nome da cidade de Guarabira), acabou por colaborar com o progresso de muitas cidades paraibanas por onde esta passava. A ligação com a estação de Nova Cruz no Rio Grande do Norte se completou em 1904 e o nome da estação deixou de ser Independência e passou a ser chamada de Guarabira.

A chegada do trem e a inauguração da Estação Duas Estradas data de 1904, sendo resultado de uma ramificação da estrada férrea que partia da Vila da Independência, hoje Guarabira, mais precisamente da Estação Itamataí, seguindo rumo a Estação de Nova Cruz, no Rio Grande do Norte. Neste percurso Guarabira/PB-NovaCruz/RN foram construídas três estações: uma em Sertãozinho, uma em Duas Estradas e outra em Logradouro, sendo que a primeira e a última não mais existem. É válido salientar que Duas Estradas pertencia a Caiçara, assim como as povoações de Belém, Serra da Raiz, Lagoa de Dentro, Sertãozinho e Logradouro. As estações de trem

constituíam-se, sobretudo em espaços fecundo aos desenvolvimento de intensas sociabilidades, como nos atesta Silva:

¹ Professor Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense e atual docente na Universidade Estadual da Paraíba, onde leciona o componente curricular História Moderna e Contemporânea.

Como naquela época só havia estradas de barro escorregadias e intransitáveis durante os invernos mais rigorosos, a estrada de ferro era a única garantia de ligação permanente com o resto do mundo. O trem trazia notícias, o jornal, o político, o visitante, o comerciante e suas mercadorias, o estudante em gozo de férias; marcava a hora de dormir para os garotos e acordava, cada madrugada, meio mundo. O imediatismo do falso planejamento econômico e administrativo determinou essa medida economicamente irreal, socialmente injusta e administrativamente inequívoca (SILVA, 1997, p. 57).

Como uma forma de legalização e facilitação de idas e vindas de pessoas, de mercadorias e de notícias, destacamos a importância do trem que chega em Duas Estradas em 1904, ligando-a à Parahyba do Norte, por Guarabira, e à Natal, por Nova Cruz, trazendo consigo um novo espetáculo, um novo barulho, uma maneira nova de estabelecer contatos entre uma região do interior e outras cidades com desenvolvimento mais acentuado.

Podemos também estabelecer uma relação significativa entre o trem, nos hábitos do cotidiano local com os jornais, no que diz respeito à circulação de informações da Capital e do resto do país dentro da cidade, tendo como irradiador a Estação de Trem. A chegada do Trem em Duas Estradas propôs um repensar da cidade, num desejo por um espaço novo, capaz de abarcar pelo menos em parte alguns desígnios da modernidade, aliado à aquisição de novos hábitos, costumes e valores que adentraram no meio social duas estradense.

A cidade de Duas Estradas não se beneficiou apenas no contexto econômico organizacional (reorganização das cidades), mas teve um crescimento cultural significativo para o período, pois o trem além de transportar objetos e pessoas transportava também informações. Devido à precariedade com que as informações circulavam a população sabia o que estava acontecendo pelo Brasil através dos jornais trazidos, estas passavam a conhecer o mundo do “outro” através do trem, como aponta Gervácio Batista Aranha:

Os trens que aportam nessas estações – trazendo ou levando pessoas e objetos, além de boas e más notícias, ou simplesmente notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos – tornam-se canais de por meio dos quais estas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos etc.(ARANHA, 2005. p.88).

Neste sentido, podemos pensar a Estação férrea de Duas Estradas enquanto uma escola, um espaço de pedagogização na medida em que apresentava em ação os instrumentos da modernidade através do viver, do conviver, dos desejos, dos prazeres, dos divertimentos, da novidade, daquilo que se podia observar, comprar e ter para si, da mesma forma que se educava, se aprendia e evoluía.

O lugar de Memória

Diante desta explanação nossa análise discutirá o quão esse símbolo do progresso contribuiu para o desenvolvimento social e econômico da cidade de Duas Estradas. Tendo em vista que este foi um espaço onde as pessoas se encruzilhavam criando uma teia de significados, tornando-o um lugar de identificação e produção de uma memória, buscaremos mostrar quais os grupos sociais que fundamentaram essas relações com o trem e como estas práticas sociais contribuíram para a construção da identidade do cidadão duas estradense. Além disso, discutiremos como a estação de trem da cidade de Duas Estradas está abandonada, onde o trem passa de símbolo moderno, inovador para símbolo de memória, haja vista que se faz preciso lugar de memória para não haver esquecimentos.

Dessa maneira torna-se interessante a preservação desse espaço de memória, com o objetivo de esclarecer a população sobre o seu passado, sobre a formação de sua cidade, do comércio dentre outros fatores considerados relevantes.

Tendo em vista que os lugares de memória se constituem enquanto tais para legitimar uma identidade, o patrimônio material é um dos espaços onde há a cristalização dessa identidade, uma vez que “há locais de memória porque não há mais meios de memória” (NORA, 1995, p.07).

No que tange a Estação de Duas Estradas, localizada na atual cidade de Duas Estradas/PB, esse lugar de memória está abandonado, a memória de um passado enriquecedor tanto economicamente como cultural desencadeado com o advento do trem, está sendo aos poucos apagado da história de Duas Estradas, do Médio Curimataú, de uma região outrora importante na economia estadual, pois:

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque estas operações não são naturais. (Idem, p. 13)

Sabe-se que a memória humana não é capaz de abarcar e armazenar todos os acontecimentos, porém há o medo do esquecimento que nos trás a necessidade do lembrar onde criamos lugares para que tais esquecimentos não nos venham a ocorrer, perdendo identificação social. A estação é esse lugar, haja vista que o reconhecimento do trem enquanto contribuinte da história econômica e social de Duas Estradas só é reconhecido por aqueles que vivenciaram o momento ou que ouviram dizer por intermédio dos pais, no entanto, é a estação que vai fomentar o reconhecimento e pertencimento a esse lugar de memória.

Importância da preservação da Estação

Itapuan Bôtto Targino, estando à frente do instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Paraibano no biênio 2000-2002, por intermédio do projeto “Tombamento Temático das Estações Ferroviárias”, realizou um trabalho de diagnóstico do grau de conservação do patrimônio ferroviário do Estado da Paraíba, constata o quão é precário o estado de preservação de tal patrimônio.

Quando de sua estadia em Duas Estradas, a equipe do IPHAEP constata que a Estação Duas Estradas que, à época, encontrava-se totalmente abandonada e o município desejava adquiri-la para atividades culturais. No entanto, cerca de dez anos após o levantamento realizado, constatamos a situação nada mudou. A Estação de Duas Estradas diariamente sofre com a ausência de políticas públicas efetivas de preservação patrimonial, além da depredação e do vandalismo.

Sobre o precário estado de conservação do patrimônio ferroviário paraibano e as lembranças do que ficou do trem em terras brejeiras e curimatauzeiras, Manoel Luiz da Silva faz a seguinte denúncia:

O maquinário foi retirado, para ter seu fim no cemitério do sucateamento, os trilhos arrancados, os dormentes de madeira de lei queimados nas fornalhas dos engenhos. Os fios telegráficos extirpados. Os postes de ferro ainda suportam a ação do tempo e dos vândalos, são meros suportes de cipós e retirantes. E, as estações ou paradas, seus prédios suntuosos de uma arquitetura barroca – na maioria delas –, onde sediavam os armazéns, as salas de espera, a bilheteria, as residências do chefe, a um ponto telefônico, hotéis, um departamento municipal e muitas delas os Prefeitos Municipais adquiriam por compra, para instalação da sede do Município entre outras dependências (SILVA, 1997, p. 37).

A preservação da Estação de Duas Estradas em face da sua efetiva participação na história do desenvolvimento sócio-econômico e cultural do Estado da Paraíba, particularmente do Médio Curimataú torna-se de fundamental importância. Daí a

proposta para que se faça o tombamento temático do referido imóvel, como forma de resguardar uma parte considerável da memória ferroviária da região.

Destacando a legitimidade de uma ação de identificação e proteção deste patrimônio, por entendermos o mesmo enquanto transmissor para as populações locais e futuras o legado da participação da Estação e ferrovia no desenvolvimento sócio-econômico e cultural do Médio Curimataú, da Paraíba. Pleiteamos, assim, a salvaguarda e o tombamento urgente da Estação como mecanismo de resguardar esse patrimônio típico da cultura, para que, no mínimo, se assegure a preservação desse acervo material e a memória local, constituidor de tão importante capítulo de (trans)formação da região.

Os jovens, as crianças, os adultos e especialmente os idosos de Duas Estradas possuem o direito de olhar com novos olhares a cidade em que moram e conseguirem ler através da Estação Férrea de Duas Estradas/PB sua própria história, expurgar o analfabetismo histórico ou cultural e produzir a democratização da memória, visto que a referida Estação traz consigo elementos que servem como registro dos processos inerentes a uma determinada época. Logo, a Estação enquanto um lugar de memória e história é de suma importância para preservá-la, a fim de que se evite o abandono da memória, de sua história, das origens e da formação identitária e cultural local ou de toda uma região.

REFERÊNCIAS

ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: **A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural**. 2. ed. João Pessoa: Idéia, 2005.

NORA, Pierre. *Lês lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1994, p. XVIII-XLII. Tradução: Yara Aun Khoury. **Entre a memória e a história: a problemática dos lugares**. Projeto História. São Paulo, 10, 1995. p. 07-27

SILVA, Manoel Luiz da. **Bananeiras: sua história, seus valores**. João Pessoa: Ipê, 1997.

TARGINO, Itapuan Bôtto. *Patrimônio Temático do Estado da Paraíba*. In: **Patrimônio Histórico da Paraíba (2000-2002)**. João Pessoa: Idéia, 2003. p. 167-180.

