

MODERNIZAÇÃO DO TRANSPORTE E CAPITAL ESTRANGEIRO: A GEOGRAFIA HISTÓRICA DA FERROVIA NO HAITI DO SÉCULO XX

André Yves Pierre

Universidade do Estado do Haiti (UEH)

andre-yves.pierre@ius.education

Resumo: No final do século XIX, o Haiti entrou na era da modernização do transporte com a construção de ferrovias para facilitar a mobilidade urbana na capital, Porto Príncipe, mas também para ligar a capital a outras cidades do país. Incapaz de financiar as ferrovias por conta própria, o Estado haitiano teve de assinar contratos ferroviários com estrangeiros. Isso significa que, por muito tempo, no Haiti, o capital estrangeiro e as ferrovias trabalharam juntos. Embora alguns grupos de cidadãos haitianos tenham começado a entrar no setor comprando ações de empresas, a maior parte das ações estava sempre nas mãos de um estrangeiro ou de uma empresa estrangeira. O pior de tudo é que, sempre que há um déficit, é o Estado haitiano que paga ou reembolsa esses estrangeiros. O objetivo deste artigo é analisar a relação entre o capital estrangeiro e o desenvolvimento das ferrovias no Haiti no século XX. O artigo é baseado em pesquisa qualitativa e nossa abordagem é principalmente documental.

Palavras-chave: bonde, trilhos, capital estrangeiro, trem, território, transporte.

MODERNIZATION OF TRANSPORT AND FOREIGN CAPITAL: THE HISTORICAL GEOGRAPHY OF THE RAILROAD IN 20TH CENTURY HAITI

Abstract: At the end of the 19th century, Haiti entered the era of transportation modernization by building railroads to facilitate urban mobility in the capital, Port-au-Prince, but also to link the capital to other towns in the country. Unable to finance the railroads on its own, the Haitian state had to sign rail contracts with foreigners. This meant that for a long time in Haiti, foreign capital and railroads worked together. Although some groups of Haitian citizens began to enter the sector by buying shares in companies, the bulk of the shares were always in the hands of a foreigner or a foreign company. Worst of all, with every deficit, it's always the Haitian state that pays or reimburses these foreigners. The purpose of this article is to analyze the relationship between foreign capital and the development of Haiti's railroads in the 20th century. The article is based on qualitative research, and our approach is primarily documentary.

Keywords: tram, tracks, foreign capital, train, territory, transportation.

MODERNISATION DES TRANSPORTS ET CAPITAUX ETRANGERS : LA GEOGRAPHIE HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER EN HAÏTI AU XXE SIECLE

Abstract: À la fin du XIXe siècle, Haïti est entré dans l'ère de la modernisation du transport en construisant des chemins de fer pour faciliter la mobilité urbaine dans la capitale, Port-au-Prince, mais aussi pour relier la capitale à certaines villes du pays. Incapable de financer seul les chemins de fer, l'État haïtien a dû signer des contrats ferroviaires avec des étrangers. Cela signifie que pendant longtemps, en Haïti, les capitaux étrangers

et les chemins de fer marchaient ensemble. Bien que certains groupes de citoyens haïtiens aient commencé par entrer dans le secteur en achetant des actions dans des sociétés, mais la plus grosse part des actions a été toujours entre les mains d'un étranger ou d'une compagnie étrangère. Le pire, à chaque déficit, c'est toujours l'État haïtien qui paie ou rembourse ces étrangers. L'objectif de cet article est d'analyser la relation entre les capitaux étrangers et le développement du chemin de fer en Haïti au XXe siècle. Pour réaliser cet article, nous nous appuyons sur une recherche qualitative et notre approche est avant tout documentaire.

Keywords: Tramway, Rail, capitaux étrangers, train, territoire, transport.

INTRODUÇÃO

A conexão do país com as ferrovias parece ter escapado do Haiti há algumas décadas. Nesse caso, o país perdeu a chance de se modernizar no século XX. Essa modernização por ferrovia, que durante algum tempo moldou a paisagem haitiana, foi abandonada. Parece que o espaço do Haiti impõe sua própria realidade, da qual a sociedade deve se apropriar se quiser evoluir e continuar a existir.

Em 1972, durante a ditadura do Presidente vitalício Jean Claude Duvalier, o Ministro de Obras Públicas, Luckner Cambronne, disse aos membros do parlamento que "o Haiti não precisava de uma ferrovia" e começou a desmontar sistematicamente os trilhos entre a capital Porto Príncipe e o município Saint-Marc no Departamento de Artibonite (Michel, 1989, p. 46). Em 2018, essa questão foi levantada novamente quando empresários dominicanos falaram sobre a construção de uma linha ferroviária ligando o Haiti à República Dominicana (Francisque, 2019).

É impossível falar sobre ferrovias no Haiti sem considerar o peso significativo do capital financeiro internacional, composto essencialmente por algumas das principais personalidades financeiras dos Estados Unidos da América. Seu peso no setor ferroviário é sentido desde a criação da primeira linha ferroviária na capital, sob a presidência de Pierre Théoma Boisrond-Canal (1876 - 1879). De acordo com Turnier (1985), os presidentes e vice-presidentes dos bancos de Wall Street eram acionistas das empresas ferroviárias haitianas. Eram eles: Franck A Vanderlip e Samuel Mc Roberts, que eram presidente e vice-presidente do National City Bank.

De acordo com os teóricos da modernização, o desenvolvimento ocorre dentro de uma lógica evoluída e única (Escobar, 1995). Nesse caso, o caminho para a modernização é como uma refeição pronta disponível para todas as sociedades. Essa ideia de modernização ocidental foi bem recebida pela elite haitiana no século XIX e no início do século XX. Além disso, essa lógica de modernização nos leva a ver que a modernização é algo importante ou que ocorre de fora para dentro. Nesse caso, a modernidade é adquirida por meio de relações com outro Estado considerado mais avançado (Rostov, 1962).

Portanto, desde o final do século XIX, nossa elite está ciente de que, para modernizar o transporte, o capital estrangeiro é necessário a todo custo. Entretanto, outros não viam a questão do capital estrangeiro no transporte ferroviário com muita clareza. Alguns até pensaram que o Estado deveria comprar as empresas que operam determinadas linhas para evitar a concentração de monopólios. O caso do Presidente François-Denis Legitime (16 de outubro de 188 – 22 de agosto de 1889) é um bom exemplo. Em 1883, ele disse:

Muito se discutiu, e ainda se discute, se o Estado não deveria assumir o controle das ferrovias para operá-las sob sua administração, e até mesmo se não deveria assumir a tarefa de concluir as redes. Adhuc sub judice lis est. Aqui, o interesse do Estado nem sempre é o do comércio, o que prova que, em economia, o monopólio deve ser sempre relativo (Legitime 1883, p. 117, tradução nossa)¹.

Assim, Legitime queria copiar o modelo francês no Haiti, onde o Estado comprou as ferrovias.

Por que optamos por situar nosso trabalho no final do século XIX até o início do século XX? O motivo é simples: a história do transporte ferroviário haitiano no século XX registrou tanto uma expansão quanto um trágico declínio, ligado ao abandono da política ferroviária pelo Estado haitiano. É como se o território haitiano estivesse se tornando impróprio para a ferrovia. O objetivo deste trabalho é analisar a relação entre o capital

¹ Texto original: "On a discuté longtemps et l'on discute encore sur la question de savoir si l'État ne doit pas racheter les chemins de fer pour les exploiter sous sa direction, et même s'il ne doit pas se charger d'en compléter les réseaux. Adhuc sub judice lis est. Ici, l'intérêt de l'État n'est pas toujours celui du commerce, ce qui prouve qu'en économie, le monopole doit toujours être relatif" (Legitime 1883, p. 117).

estrangeiro e o desenvolvimento ferroviário no Haiti no século XX. Ele está dividido em três partes. Na primeira parte, veremos os Bondes e mobilidade urbana em Porto Príncipe ao final do século XIX e no início do século XX. Na segunda parte, examinaremos a conexão do território e rede ferroviária no Haiti e, na terceira parte, analisaremos as ligações entre as usinas e plantação agrícola de capital estrangeiro e as ferrovias no Haiti.

FERROVIAS E MODERNIDADE NO HAITI: BONDE E MOBILIDADE URBANA NO PORTO PRÍNCIPE

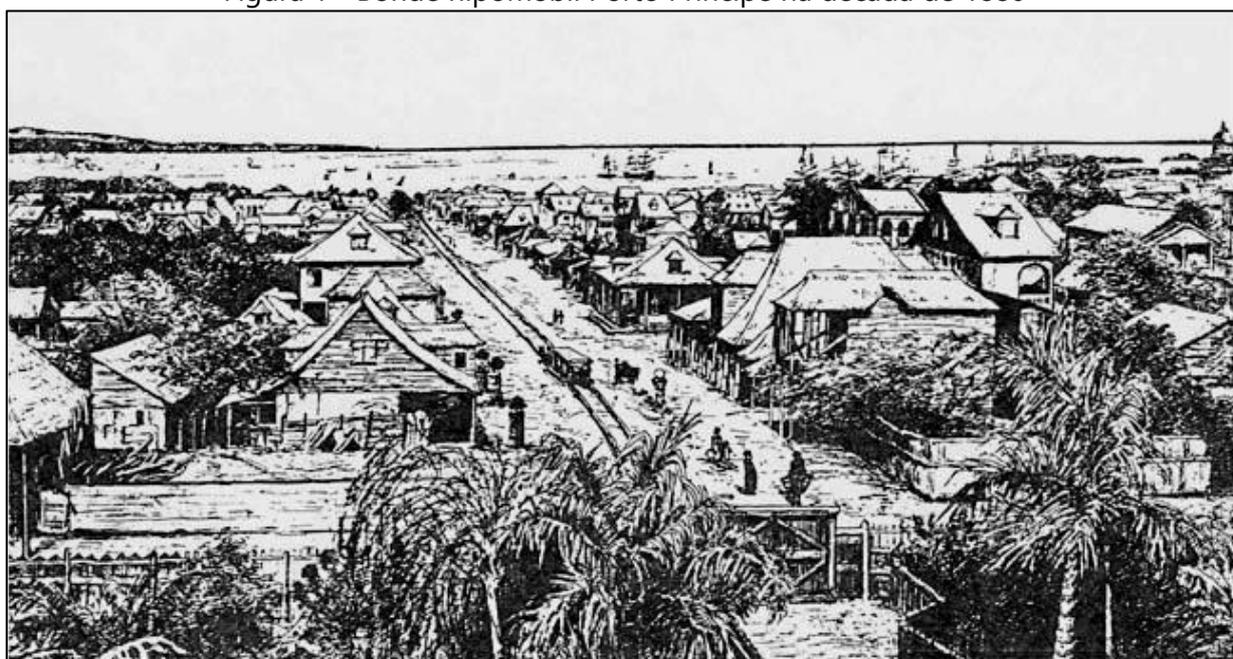
A revolução industrial que começou na Europa no século XIX viu o surgimento das ferrovias (Merenne, 2013, p. 33). Essa revolução redesenhou o mapa de transporte de um país, facilitando a conexão entre as diferentes regiões. Com a chegada das ferrovias, abriu-se uma nova era para o desenvolvimento do território e a conexão entre as pessoas. Com isso em mente, a Europa, especialmente a Inglaterra no início, e depois os Estados Unidos da América, tornaram-se os líderes no transporte ferroviário (Max Hoffmann, 1888). Na segunda metade do século XIX, a tecnologia se espalhou para o Haiti.

O Estado haitiano, incapaz de financiar a construção da infraestrutura de transporte no século XIX, não teve outra opção a não ser ver como o setor privado nacional e até mesmo internacional poderia ajudar. Assim, em 9 de dezembro de 1876, foi assinado um acordo entre o Presidente Pierre Théoma Boisrond-Canal e o americano Theodore E. Borott para a construção de uma ferrovia no Haiti (Turnier, 1985, p. 217). Esse primeiro contrato dizia respeito à área de Porto Príncipe e seus arredores. Portanto, a primeira experiência de ferrovias no Haiti foi o trabalho do setor privado. E, um ano depois, foi criada sociedade de capital aberto (ou sociedade anônimo) The Port-au-Prince Railroad Company, com um capital de 500.000 dólares (Turnier, 1985, p. 217).

Na Europa e na América do Norte, os trens a vapor cruzavam o país sobre trilhos, mas no Haiti, os primeiros trilhos foram colocados em 1878 e eram usados por bondes puxados por cavalos. Durante 10 anos, a população de Porto Príncipe usou essa rede puxada por

cavalos, até que ela foi fechada em 1888. Esses trilhos mudariam a paisagem urbana e também o comportamento das pessoas quando se trata de se movimentar na área de Porto Príncipe, a capital do país (Michel, 1989).

Figura 1 - Bonde hipomobil Porto Príncipe na década de 1880



Fonte: Deléage, 1887, p. 25.

A história do bonde puxado por cavalos não é bem conhecida. Não temos nenhuma foto da época. De acordo com Alen Morison, a imagem acima é a única que existe desse tipo de bonde em Porto Príncipe. Além disso, devemos ressaltar que em Porto Príncipe, durante esse mesmo período, havia muitos cocheiros jamaicanos dirigindo as carruagens (Deléage, 1887). É possível que essas carruagens tenham concorrido com os bondes puxados por cavalos.

Depois de dez anos sem um bonde, um grupo de intelectuais decidiu pressionar o governo a considerar a reabertura das ferrovias para o transporte de mercadorias e pessoas em Porto Príncipe (Deléage, 1887).

Figura 2 - Presidente Tirésias Simon Sam na inauguração da nova linha de trem em Porto Príncipe



Fonte: Photographie inconnu - Collection of Art Dream Tumblr – Disponível em: <https://www.lunionsuite.com/vintage-haiti-inauguration-of-new-railway-in-port-au-prince-haiti-c-1896/>, Acesso em 3 de agosto de 2023.

Em Porto Príncipe, o bonde, ao lado da caleche, era um meio de transporte para a população no final do século XIX (Deléage, 1887, p. 13). Naquela época, a cidade tinha uma população de 5.000 habitantes e cerca de 60.000 nos arredores (Simon Deprez, *e al*, 2011). Havia três linhas:

- Linha A: Portail Saint-Joseph até Champs de Mars.
- Linha B: Portail Saint-Joseph até Cimetière.
- Linha D: Champs de Mars até a Grand'Rue (Michel, 1989, p. 71).

Essas três linhas cruzavam Porto Príncipe, conectando dois pontos importantes: Portail Saint Joseph, que era uma espécie de porta de entrada para a capital, e Champs-de-Mars, que era considerado o centro da capital, para usar o termo usado pelo geógrafo Jean Marie-Theodat, "um lugar de poder" (Theodat, 2013). Esses dois pontos eram muito estratégicos em termos do fluxo de passageiros em Porto Príncipe na época.

Os serviços de bonde a vapor em Porto Príncipe começaram em abril de 1897. Nos primeiros seis meses de operação, a empresa recebeu 250.000 passageiros (Morison, 2004).

De acordo com Michel (1989), os bondes de Porto Príncipe transportaram 1.001.683 passageiros entre 1910 e 1911. Entre 1912 e 1918, havia planos para eletrificar o sistema, mas esse projeto nunca se concretizou. Em vez disso, foi introduzido um carro pequeno, baseado em peças de automóveis. Essa versão do bonde foi fechada em 1932 (Morison, 2004).

Figura 3 - Bonde a vapor em Porto Príncipe no início do século XX



Fonte : Alen Morison, 2004.

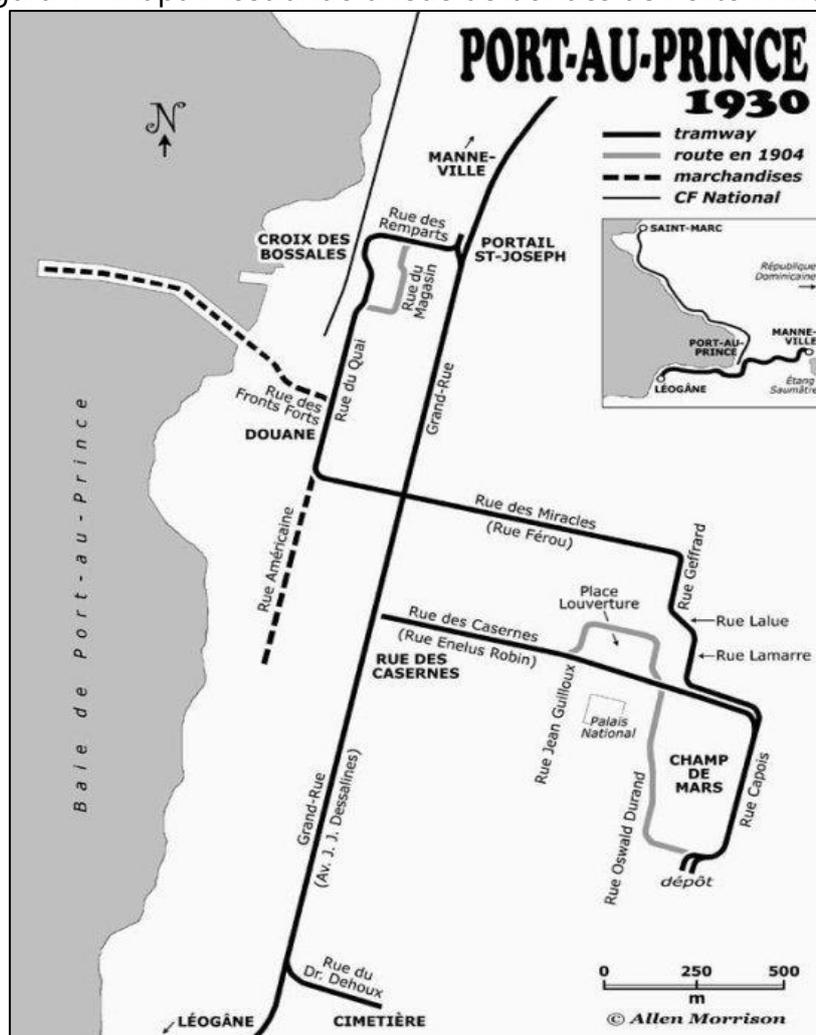
Disponível em : <http://www.tramz.com/ht/ppe.html>, Acesso em 30 de agosto de 2023

Esse período, em meio à ocupação americana, foi influenciado pelo estilo de vida americano, com os carros se tornando muito populares. A presença das forças de ocupação, que queriam lucrar com a crescente indústria automobilística, marcou a morte do bonde em Porto Príncipe.

Os trilhos e o material rodante estavam envelhecendo e a concorrência dos novos ônibus estava se fazendo sentir. Entre 1912 e 1922, a receita da Central Railway caiu 64%, de 94.000 para 34.000 dólares (Morison, 2004). O material rodante foi vendido a fazendeiros em áreas rurais, onde foi usado até 1970.

Em suma, os trilhos abriram o caminho para a modernidade para os habitantes da capital, que começaram a enfrentar a questão do tempo e do espaço para poderem realizar seus negócios.

Figura 4 - Mapa mostrando a rede de bondes de Porto Príncipe



Fonte: Morison : Les Tramways de PORT-AU-PRINCE, Haïti, *In Caraïbe Express*. 26 de setembro de 2024. Disponível em: <https://www.caraibeexpress.com/bloc-accueil-les-unes/article/les-tramways-de-port-au-prince>. Acesso em: 3 de novembro de 2024.

A imagem acima mostra uma dupla realidade. Em uma foto maior, ela mostra a rede de bondes urbanos de Porto Príncipe e, em uma segunda foto menor acima, mostra como Porto Príncipe era um importante cruzamento na rede ferroviária do Haiti. Ela mostra como a capital do país, em virtude de sua localização, está ligada à rede ferroviária nacional. A cidade de Porto Príncipe não era a única a ter uma rede de bondes no início do século. No

sul do país, a cidade de Les Cayes também tinha uma rede de bondes que entrou em operação no início da década de 1910 (Le Ruzic, 1911, p. 30). De fato, embora o capital estrangeiro fosse a norma para a rede na área metropolitana de Porto Príncipe, esse também era o caso para conectar as regiões do país.

CONECTANDO AS REGIÕES: A REDE FERROVIÁRIA E O CAPITAL ESTRANGEIRO

A geografia do transporte de um país leva em conta seu relevo e sua topografia (MERENNE, 2013, p. 266). Podemos dizer também que a formação do território também influencia o tipo de rede. A República do Haiti, que era mais de 90% rural no início do século XX, deveria, portanto, levar em conta as áreas rurais que produziam bens agrícolas para o comércio exterior na distribuição das redes ferroviárias.

No final do século XIX e no início do século XX, os alemães eram muito poderosos no Haiti. Seu capital era encontrado em vários campos (Berloquin-Chassany, 2008). A *Compagnie des Chemins de Fer de la Plaine du Cul-de-Sac* (CCFPCS), fundada em 1900, era em grande parte propriedade de alemães (Le Moniteur, 5 de dezembro de 1900). Mais tarde, em 1901, ele comprou a *Compagnie de Tramway de Port-au-Prince* (Em português: Empresa de bondes de Porto Príncipe) por 100.000 dólares (Turnier, 1985, p. 224). Em 1º de outubro de 1903, a empresa inaugurou a linha ferroviária que servia a capital até o Lago Azuei, na fronteira entre o Haiti e a República Dominicana.

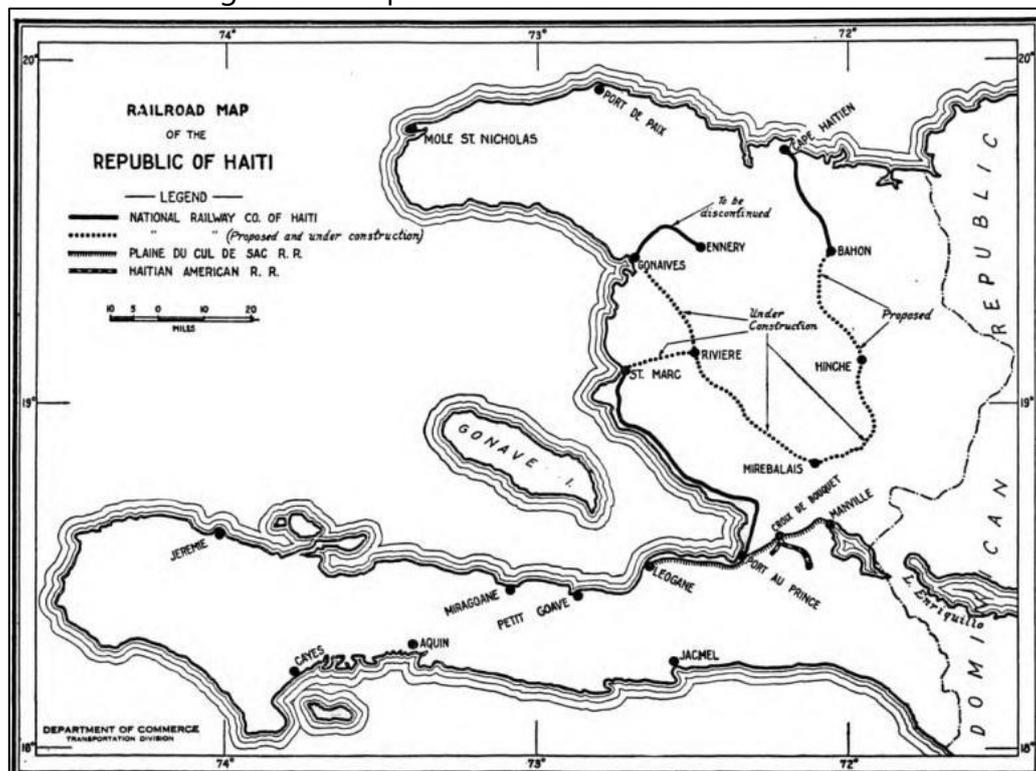
A conexão do território com as ferrovias passou por várias etapas. A partir de 1905, uma nova empresa, a *Compagnie Nationale* (Empresa Nacional), construiu uma ferrovia a vapor de bitola estreita de 1.067 mm (3 pés e 6 polegadas) de Porto Príncipe a Saint-Marc (100 km). A linha foi então estendida 30 km para leste até Verrettes (Michel, 1989, p. 33).

Havia também uma linha de Cap-Haïtien a Bahon, ao norte do país (Michel, 1989, p. 25). Ela conectava o interior em uma curta distância de 39 km. De acordo com Georges Michel (1989), essa linha deixou de operar no final da década de 1940. Naquela época, a linha operava em uma base diária regular e conectava três comunas (Cabo Haitiano, Grande-Rivière e Bahon)

no Departamento do Nord, transportando passageiros e também produtos agrícolas. Entretanto, durante a década de 1950, essa ferrovia foi usada pela empresa chamada Sociedade Haitiano-Americana para o Desenvolvimento Agrícola (SHADA), que explorava o sisal na região do Norte e Nordeste, no Haiti (Michel, 1989, p. 27). Nessa mesma região norte, desde o final do século XIX, o objetivo das autoridades políticas era construir uma linha ferroviária ligando a Cidade do Cabo a Ouanaminthe, na fronteira entre o Haiti e a República Dominicana. No entanto, várias dificuldades de todos os tipos, incluindo conflitos políticos e outros, impediram que o trabalho fosse concluído conforme planejado (Exposé Général de la Situation de la République d’Haïti, 1892, p.76).

As partes norte e central do Haiti tinham uma extensa rede ferroviária, mas no sul quase não havia ferrovias, exceto por uma linha de Porto Príncipe a Léogane, que funcionou durante a década de 1920. Posteriormente, ela foi usada até a década de 1980 para transportar cana-de-açúcar.

Figura 5 - Mapa das ferrovias no Haiti em 1925



Fonte : LONG, Rodney W. *Railways of Central America and the West Indies*, US Department of Commerce, Washington DC, 1925, p. 284.

Este mapa mostra que Porto Príncipe, era o verdadeiro centro ferroviário do país. Sua rede ligava o centro e uma parte muito pequena da Península do Sul, chegando até a cidade de Léogane. Ela também passa pela planície de Cul-de-Sac, que foi o centro da produção de cana-de-açúcar durante esse período. Portanto, este mapa não mostra todas as linhas ferroviárias que existiam no norte no século XX.

No início do século XX, os americanos começaram a se expandir no Caribe. O Haiti tornou-se um alvo para os americanos, que queriam proteger seus interesses e aumentar sua influência. Foi assim que eles construíram as ferrovias, graças ao contrato assinado com o governo da época. Depois, os americanos começaram a espalhar seus interesses por todo o país, construindo ferrovias e desapropriando camponeses sem títulos de propriedade.

De fato, podemos dizer que o território está conectado de duas maneiras. Por um lado, há a conexão cidade-porto e o local de produção. De outro, há a conexão rural-urbana. A última pode estar entrelaçada com a primeira, mas o que a distingue da primeira é sua finalidade. O trem normalmente passa por áreas rurais. E as áreas agrícolas são, de certa forma, rurais. Mas dizer ou falar de uma conexão rural-urbana nesse caso é ver a conexão entre as pessoas que viviam em áreas rurais naquela época querendo chegar à cidade por trem. O que era interessante na época. Hoje em dia, no século 21, isso não existe.

De acordo com Georges Michel (1989), as linhas rurais eram operadas por uma empresa separada, a *Compagnie des Chemins de Fer de la Plaine du Cul-de-Sac* (CCFPCS), mas as duas empresas compartilhavam seu material rodante. Havia duas linhas: Porto Príncipe a Léogâne (36 km) e Porto Príncipe a Manneville (43 km).

Portanto, no continente americano, 30 a 50 km de ferrovia pareceriam insignificantes, mas em um país pequeno como o Haiti, onde a distância entre as montanhas e o mar é muito pequena, essas distâncias pareceriam interessantes. E, em geral, as linhas ferroviárias que existiam no Haiti atravessavam as planícies. E as planícies mais ou menos importantes não se encontram na península do sul. Essa talvez seja a razão pela qual o sul do Haiti, com exceção da conexão Léogane, nunca teve uma ferrovia.

Após a ocupação americana do Haiti em 1915, a CCFPCS foi assumida pela *Haitian American Sugar Company* (HASCO) que foi uma empresa americana que produz açúcar, e passou a se chamar *Chemin de Fer Central* (em português, Ferrovia Central). No início do século XX, a Planície de Cul-de-Sac fornecia cana para a fábrica da HASCO. Em resumo, o objetivo da rede era ligar uma área agrícola a uma área dedicada à indústria, que era a área ao redor de Porto Príncipe.

Em 1905, várias leis de contratos de concessão de ferrovias foram aprovadas. Entre elas estavam a ferrovia que ligava a cidade de Gonaïves com a cidade de Hinche, no centro do país. Para essa linha Rudolphe Gardère é um dos poucos haitianos que obtiveram uma concessão estatal (*Le Moniteur*, 19-08-1905; Pierre-Paul, 2018, p. 135 – 136). Mas tarde, ela foi comprada por capital estrangeiro. Mesmo que as redes tenham o nome nacional, todas elas são empresas privadas. Apenas uma parte dessa linha ferroviária foi construída (Gonaives - Ennery). Ennery-Hinche nunca foi construída. Depois, a ferrovia Port-au-Prince-Petion-Ville, na área metropolitana da capital haitiana, e a ferrovia Cayes-CampPerrin ao sul oeste do Haiti (*Index Alphabetique et Chronologie de Le Moniteur*, 1944, p. 53). Essas duas últimas linhas citadas nunca foram construídas também.

De fato, é verdade que a península do sul não teve nenhuma ligação ferroviária durante essa era de ouro. Em agosto de 1906, o Presidente Nord Alexis assinou um contrato para a construção de uma linha ferroviária ferrovia de via única de Léogane até a cidade de Les Cayes. Esse contrato foi concedido ao Sr. J.B Villehardouin Léconte por um período de 50 anos. De acordo com os termos do contrato, o operador seria responsável pela manutenção da rede (*Le Moniteur*, 3-11-1906). Dois anos depois, Nord Alexis deixou a presidência. Podemos dizer que esse contrato nunca foi cumprido. E seis anos depois, sob a presidência de Antoine Simon (1908 -1911), outro contrato do mesmo tipo foi assinado entre o Estado haitiano e um francês chamado Fernand Pressoir no ano de 1911. Esse contrato continha quase as mesmas cláusulas que o primeiro contrato. De acordo com o artigo 19 desse contrato, o trabalho deveria começar 12 meses depois (*Le Moniteur*, 7-11-1911). O trabalho nunca foi realizado. Não sabemos exatamente o que aconteceu. Não

temos nenhuma fonte que nos diga por que esse projeto não foi realizado. Seria o maior projeto ferroviário do Haiti se fosse realizado com todas essas conexões.

Então, as duas maiores cidades do país nunca foram conectadas por trem. No entanto, o trabalho começou. Um relatório do governo para o ano de 1912-1933 afirma que o trabalho continua em ritmo acelerado (Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, 1913, p. 59).

Devemos ressaltar que havia outras ferrovias no Haiti, no norte e também no noroeste. Isso foi confirmado em um relatório do governo sobre o ano de 1912-1913. O relatório afirma o seguinte:

Para se ter uma visão precisa de nossas ferrovias, vale a pena mencionar, além dessas duas empresas, a existência do ferrovia suspensa do Departamento Noroeste, que fornece serviços consideráveis para o transporte de mercadorias dessa região; e também o recente estabelecimento de bondes que servem a costa da cidade de Les Cayes. Essas duas últimas instituições são organizadas por arrendamentos agrícolas e operam sem nenhum custo para o Estado. (Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, 1913, p. 55, tradução nossa)².

A conexão das duas maiores cidades do país com trilhos nunca foi realizada. No entanto, o trabalho já começou. Um relatório do governo para o ano de 1912-1933 afirma que o trabalho continua em ritmo acelerado (Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, 1913, p. 55).

A História dos contratos ferroviários no Haiti é também a história de contratos ruins e contratos que não foram cumpridos. Durante a ocupação americana, a National Railroad, uma empresa americana de capital financeiro, deveria construir a linha de Porto Príncipe a Cap Haitien. Esse trabalho nunca se concretizou. E o pior foi que o Estado haitiano pagou a empresa. Em 1913, o Estado haitiano decidiu não continuar pagando a empresa americana (Francisque, 2019).

² Texto original: "Pour avoir un exposé exact de ce qui constitue nos voies ferrées, il convient de mentionner, à côté de ces deux Compagnies, l'existence du Chemin de fer aérien du Département du Nord-Ouest qui rend d'appréciables services au transport des denrées de cette région; et aussi l'établissement récent des tramways desservant le bord de mer de la ville des Cayes. Ces deux dernières institutions sont organisées par des baux à ferme et fonctionnent sans aucune charge de la part de l'Etat" (Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, 1913, p. 55).

De fato, podemos dizer que as regiões do país não estão realmente conectadas. Não é que a vontade das autoridades não tenha existido. Podemos dizer que havia uma vontade, e o contrato para a ferrovia Cabo Hatiano-Porto Príncipe é um exemplo dessa vontade de conectar o país. Mas a linha não foi construída. E as outras linhas de conexão regional permaneceram na forma de projetos sem nunca foi realizado (figura 5). Portanto, com exceção da linha que liga Porto Príncipe a Saint-Marc-Verrette, que poderia conectar duas regiões do país, as outras linhas são intra-regionais. Essas eram linhas que ligavam uma cidade principal a seu interior. Esse foi o caso da ferrovia de Gonaives e da ferrovia do Cabo Haitiano. E Porto Príncipe-Planície du Cul-de-Sac também se enquadra nessa categoria, onde é preciso criar uma ligação entre um porto e uma zona industrial e uma zona agrícola. Naquela época, o Haiti estava sob Ocupação Militar Americana. E a indústria automobilística americana era a número um do mundo e a produção precisava de mercado (Allix A, 1922). Nesse caso, podemos dizer que os americanos, mesmo que tenham investido no setor ferroviário com suas plantações e fábricas, não tinham muito interesse em investir no setor de transporte ferroviário de passageiros. Sua indústria automotiva parece ser uma prioridade. E mesmo nos Estados Unidos da América, durante o mesmo período, houve uma mudança de bondes para ônibus. Além disso, o setor petrolífero em expansão estava desesperado para explorar o mercado em crescimento, e o setor ferroviário estava engolindo a estrada (Bianco, 1998, p. 2). E os anúncios de carros americanos, especialmente Ford, invadiram os jornais haitianos nas décadas de 1920 e 1930.

Assim, se as linhas urbanas começaram a ter dificuldades de financiamento, as linhas que ligam as zonas agrícolas e industriais funcionaram sempre sem problemas graças ao capital estrangeiro, mesmo depois dos anos 1930 e até aos anos 1940. O caso da SHADA, fundada em 1941, é um bom exemplo. Ao contrário de outras linhas, é importante ressaltar que o Estado haitiano detinha 100% das ações da SHADA, mas ela foi criada com um empréstimo do Banco de Importação e Exportação dos EUA, que a financiou com US\$ 5 milhões. O objetivo do capital de empréstimo fornecido pelo banco americano era produzir borracha para a indústria Norte Americana (FENNELL, 2021).

EMPRESA ESTRANGEIRA, ZONA AGRÍCOLA E FERROVIAS NO HAITI

Desde o final do século XIX, as grandes plantações e as ferrovias andam de mãos dadas. Essas plantações também eram de propriedade de estrangeiros (PIERRE-PAUL, 2018, p. 143). No sul, com seu terreno muito montanhoso e poucas grandes plantações, isso pode explicar a ausência de uma grande rede ferroviária nessa região. As ferrovias existentes são muito raras e sua existência não durou muito tempo. No caso da fábrica de café Simmonds em Petit-Goâve, de propriedade de um alemão, foi construído um trilho de Decauville ligando o porto à fábrica a uma curta distância (Deleage, 1887, p. 205).

Em geral, as empresas estrangeiras estão na raiz do desenvolvimento das ferrovias para a movimentação de matérias-primas. Os vários contratos que ligam um território a outro por ferrovia já pertencem ou são operados por empresas estrangeiras, como a Mac Donald, no sul, precisamente na planície Cul-de-Sac, para a produção de açúcar. É verdade que existiam outras plantações no sul da península, mas elas não eram tão extensas quanto no norte e no centro, onde o terreno plano facilitava a construção de ferrovias. Além disso, o número de hectares no norte e no centro do país era maior do que no sul de península. Com os trilhos colocados pelas empresas estrangeiras para suas fazendas e indústrias, houve uma luta entre dois modos de produção, um antigo caracterizado pela agricultura de pequena escala dos camponeses e um novo caracterizado por empresas estrangeiras que, graças a acordos com o Estado, estabeleceram fazendas de grande escala. É nesse sentido que Milton Santos mostrou que os modos de produção escrevem a história do tempo (Santos, 1982). Essas grandes fazendas tornaram possível a construção dos trilhos que ligavam as áreas agrícolas às cidades. Como resultado, muitos camponeses foram expropriados de suas terras.

Por exemplo, de acordo com o contrato de 1910, o McDonald's recebeu uma concessão lucrativa do estado haitiano (Manigat, 1967, p.334). A terra "desocupada" localizada a 20 km de cada lado das linhas foi usada para plantações de banana. A concessão é válida por 50 anos, com um royalty anual de 1 dólar por metro quadrado. Esse contrato

desafiou o princípio de Jean-Jacques Dessalines de proibir que estrangeiros possuíssem propriedades (Perchellet, 2010). Desde a primeira constituição, em 1805, até a constituição de 1889, os estrangeiros não tinham o direito de possuir propriedades no Haiti. No momento da assinatura do Contrato McDonald 1900, o Haiti estava vivendo sob a égide da constituição de 1889. E o artigo 6 dessa constituição estipula: "*Nenhuma pessoa que não seja haitiana pode ser proprietária de imóveis no Haiti, seja a que título for, nem adquirir bens imóveis*" (Constitution de 1889). Portanto, não podemos falar sobre ferrovias no Haiti sem analisar a presença de capital de investimento estrangeiro. A necessidade de espaço para a instalação de fazendas em países tropicais levou os investidores americanos a estabelecerem operações no Haiti. Mas o controle total dos americanos na América Latina e no Caribe levou os líderes haitianos a violar esse artigo.

Desde o final do século XIX, a presença de fazendas americanas tem sido observada no Haiti. Para resolver esse problema legal que impedia o capital estrangeiro, os americanos redigiram uma constituição a seu favor em 1918, que garantia aos estrangeiros o direito de possuir terras e outros bens imóveis no Haiti. O artigo 5 dessa constituição diz:

O direito de propriedade de imóveis é concedido a estrangeiros residentes no Haiti e a empresas formadas por estrangeiros para fins de residência ou de empreendimentos agrícolas, comerciais, industriais ou educacionais. Esse direito terminará em um período de cinco anos, depois que o estrangeiro deixar de residir no país ou as operações dessas empresas tiverem cessado (Constitution de 1918, tradução nossa)³.

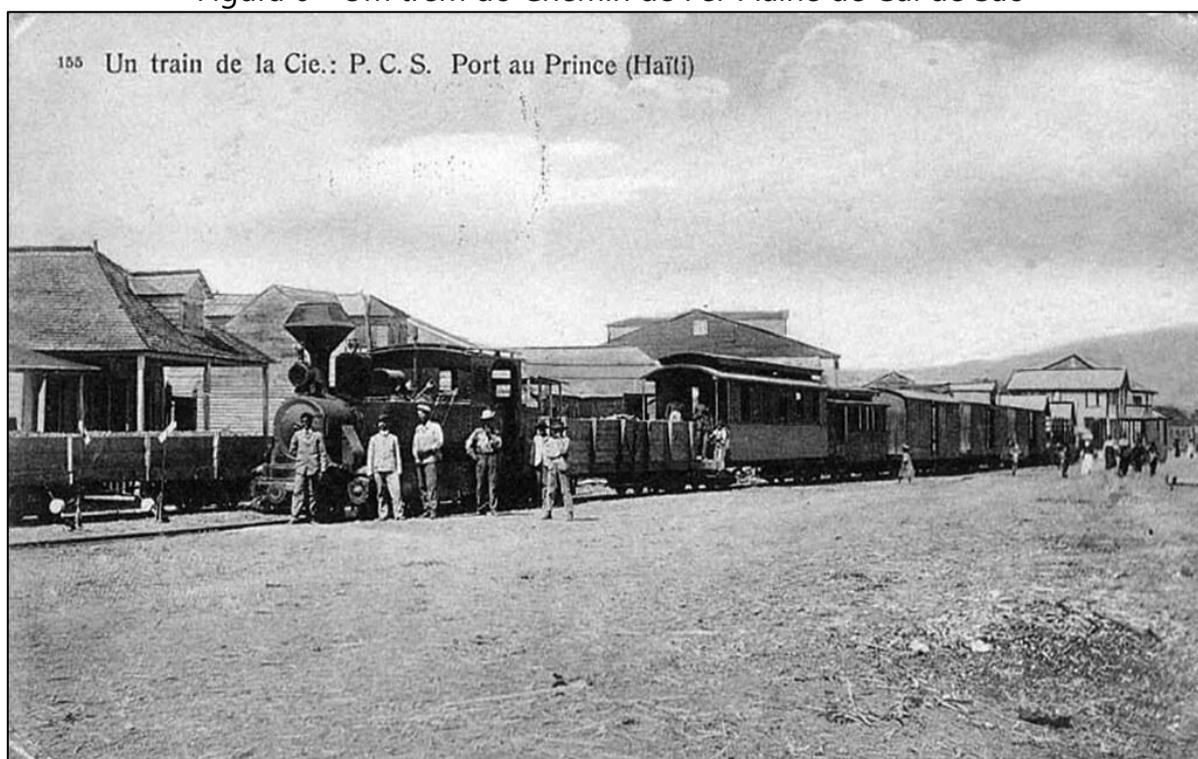
De fato, essa Constituição concedeu aos estrangeiros o direito de possuir grandes propriedades ou plantações no Haiti. Desde então, as grandes plantações de cana, banana e outras foram ligadas às linhas ferroviárias.

Veja a ferrovia Porto Príncipe – Saint-Marc – Verrete (145 km), várias plantações e indústrias foram conectadas com ela: o moinho de farinha Caribbean Mills e a fábrica de

³ Texto original: "Le droit de propriété immobilière est accordé à l'étranger résidant en Haïti et aux sociétés formées par des étrangers pour les besoins de leurs demeures, de leurs entreprises agricoles, commerciales, industrielles ou d'enseignement. Ce droit prendra fin dans une période de cinq années, après que l'étranger aura cessé de résider dans le pays ou qu'auront cessé les opérations de ces compagnies" (Constitution de 1918).

cimento chamada *Ciment d'Haïti* em Fond-Mombin, a fábrica de tijolos La Baudry em Arcahaie, as plantações de sisal SHADA em Carriès e Saint-Marc (que tinham suas próprias redes internas), uma fábrica de *pite* (têxtil à base de sisal) em Montrouis e a plantação de banana *Standard Fruit* na região de Verrettes (Michel, 1989, p. 38). Uma seção de 9 km entre a fábrica de açúcar da Haitian-American Sugar Company (HASCO) em Porto Príncipe e Sibert era uma linha de três trilhos de bitola dupla (42/30 polegadas), na qual a HASCO tinha de pagar os direitos de circulação. Dois vagões a diesel eram usados para o serviço de passageiros, cobrindo a distância até Saint-Marc em duas horas (Morison, 2004).

Figura 6 - Um trem do Chemin de Fer Plaine de Cul de Sac



Fonte: <https://www.flickr.com/photos/29903115@N06/46948988844/sizes/l/>. Acesso em 3 nov. 2024.

A PCS é uma empresa (figura 6) na qual o capital americano está concentrado, e a Haitian American Sugar Company (HASCO) pertenciam ao mesmo consórcio, que também controlava a doca de Porto Príncipe por meio da *Port-au-Prince Administration* (APP). A HASCO também operava ramais para suas plantações de cana-de-açúcar em Croix-de-

Bouquet (25-27 km) e Léogâne, usando suas próprias locomotivas (Morison, 2004). A APP tinha sua própria locomotiva a diesel Davenport, que foi devolvida à HASCO quando a conexão com o porto foi retirada. Segundo G. Michel (1989), em 1932, a PCS foi absorvida pela HASCO, mas continuou sendo uma entidade separada. Naquela época, entretanto, ela parou de fornecer transporte público de passageiros e de carga e se concentrou no transporte de cana-de-açúcar para a HASCO até sua refinaria de açúcar em Porto Príncipe. A conexão com a *Gare du Nord* permaneceu e a estação foi usada para armazenamento de açúcar até a década de 1980, quando foi convertida em um mercado. Em 1983, a linha para Léogâne foi fechada, levantada e os trilhos armazenados com a intenção de abrir outros ramais nas plantações da Planície de Cul-de-Sac. No entanto, a fábrica de açúcar da HASCO e a ferrovia também foram fechadas por volta de 1990.

Então, a ferrovia e o desenvolvimento do capitalismo andam de mãos dadas em muitos países. Denis Castilho (2014), em sua tese, observou como as ferrovias no estado de Goiás foram influenciadas pelo influxo de capital e pelo desenvolvimento de áreas agrícolas e de mineração. No Haiti, houve uma semelhança, conforme demonstrado por muitos autores.

De acordo com Leslie Péan (2006), a SHADA adquiriu plantações de borracha e sisal, 15.000 acres de floresta de pinheiros com serrarias, duas fábricas de casco e alguns quilômetros de linha férrea. No entanto, a maior parte das atividades da SHADA dizia respeito à produção de seringueiras, para a qual ela adquiriu mais de 100.000 acres de terra (Pean, 2006, p. 255).

De acordo com as informações fornecidas por Thomas D. Fennel (2021), em 1º de agosto de 1942, a SHADA começou a plantar sisal em Cabo Haitiano. Em seguida, comprou uma plantação de sisal em Saint-Marc e começou a expandi-la. No mesmo ano, comprou a ferrovia Cabo Haitiano para transportar o sisal para as planícies do norte do Haiti. A SHADA ajuda a reparar a ferrovia nacional haitiana de Porto Príncipe a Saint-Marc para atender às plantações de sisal em Saint-Marc. Mas a chegada da borracha sintética, que era mais barata e mais fácil de produzir, veio para competir com a borracha natural. Os americanos não estavam mais interessados na borracha natural. E em fevereiro de 1944, uma delegação de

quatro homens da Rubber Development Corp. visita o Haiti e cancela abruptamente o contrato da criptostegia. Os motivos apresentados foram a “baixa produção” e o sucesso do programa de borracha sintética nos Estados Unidos (Fennel, 2021).

Antes do contrato da SHADA, Antoine Simon assinou dois contratos de ferrovia e banana com McDonald em 1910. Esse contrato deu a McDonald todos os direitos sobre as ferrovias no norte do Haiti, pois ele as comprou do Estado haitiano e também de investidores locais. Ele deu US\$ 75.000 para o Estado e US\$ 86.000 para os acionistas locais, que eram essencialmente haitianos (Turnier, 1986, p. 228).

Essas empresas eram muito poderosas. Elas eram mais fortes que o Estado e, em algumas ocasiões, decidiram que o Estado deveria pagar multas a elas. Em 1917, a *Compagnie de Chemin de Fer de la Plaine du Cul de Sac* convocou o Estado a pagar uma quantia de 1.047.478,80 dólares por um déficit operacional e uma alocação de garantia (Turnier, 1985, p. 226).

CONCLUSÃO

Acabamos de ver que a questão das ferrovias no Haiti foi uma resposta a duas questões: em primeiro lugar, o país acompanhou a modernidade imitando os novos meios de transporte já em voga na Europa e na América do Norte no século XIX e, em segundo lugar, a chegada do capital estrangeiro, geralmente americano, na exploração de grandes propriedades agrícolas e industriais favoreceu a presença de ferrovias.

Algumas das ferrovias no Haiti, ao longo do século XX, foram construídas com capital estrangeiro. O término desses investimentos representou o fim das operações ferroviárias no país. A HASCO é um exemplo emblemático: o fechamento da fábrica decretou o fim das linhas férreas no sul do Haiti. Atualmente, as antigas plantações de cana-de-açúcar estão sendo substituídas por uma expansão urbana na região metropolitana de Porto Príncipe.

Ao longo da longa história das ferrovias no Haiti, os contratos foram assinados com estrangeiros, como no caso do primeiro contrato assinado em 1876 com Borrot, ou com

empresas estrangeiras. O único haitiano que teve a sorte de ter uma concessão foi Gardère. E, apesar de tudo, essa experiência não durou muito tempo.

É importante lembrar duas coisas: por um lado, havia o desejo do Estado de ligar as várias regiões do país por ferrovia e sua incapacidade de concluir o trabalho. Por outro lado, o poder dos detentores do capital era mais forte do que o Estado, e mesmo os contratos não executados por essas empresas não foram sancionados.

REFERÊNCIAS

ALLIX A. L'industrie américaine de l'automobile en 1920. In: Annales de Géographie, t. 31, n°170, 1922. p. 189; doi : <https://doi.org/10.3406/geo.1922.10286>
https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1922_num_31_170_10286

BELLANDE, Alex. "Haïti dans le marché mondial du bois aux 19ème et 20ème siècles : Commerce et environnement." Journal of Haitian Studies, vol. 22 no. 1, 2016, p. 130-146. Project MUSE, doi:10.1353/jhs.2016.0030.

BERLOQUIN-CHASSANY, Pascale : Un fossé à dimension variable : la vision française des relations haïtiano-allemandes (1890-1910). Bibliotheca Ibero-Americana, Vol. 121 (2008). Disponível sobre : https://publications.iai.spk-berlin.de/receive/riai_mods_00001028. Acesso em 15 de agosto de 2024.

BIANCO, Martha J. . Kennedy, 60 Minutes, and Roger Rabbit: Understanding Conspiracy-Theory Explanations of The Decline of Urban Mass Transit. Center for Urban Studies College of Urban and Public Affairs . Portland State University. Portland State University. November 17, 1998. Disponível em : http://marthabianco.com/kennedy_rogerabbit.pdf Acesso em 4 de novembro de 2024.

BURNS, Adam. Davenport Locomotive Works: Small Switcher Manufacturer. In American-Rails.com Disponível em: <https://www.american-rails.com/davenport.html>. Acesso em 7 de novembro de 2024.

CASTILHO, Denise. Modernização territorial e rede técnicas em Goiás, Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Goiano-GO, 2014.

Constitution Haïtienne de 1889.

Constitution Haïtienne de 1918.

DECAUVILLE 1853 - 1953, Paris, Edition Artistique, 1953. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Decauville_1853-1953._A_l%27occasion_de_l%27anniversaire_de_la_cr%C3%A9ation_de_son_Entreprise%2C_la_Soci%C3%A9t%C3%A9_Nouvelle_des_%C3%89tablissements_Decauville_A%C3%AEn%C3%A9_a_publi%C3%A9_ces_pages_%28Juin_1953%29.pdf . Acesso em 5 de novembro de 2024.

DELÉAGE, Paul. Haïti en 1886, Vu par un Français (Notes de Voyage). Paris E. Dentu, Editeur Libraire de La Société des Gens de lettres Palais-Royal, 15-17-19, Galerie D'orleans, 1887.

DEPREZ, Simon, LABATTUT Éléonore. La reconstruction de Port-au-Prince analyses et réflexions sur les stratégies d'interventions en milieu urbain, Solidarité International, Mission d'appui du 5 septembre au 1 octobre 2011.

ESCOBAR, Arturo. *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, Port-au-Prince, Imprimerie Aug. A. Heraux, 1892.

Exposé Général de la Situation de la République d'Haïti, Port-au-Prince, Imprimerie Nationale, 1913.

FENNELL, Thomas D.. *Chronologie du caoutchouc haïtien*. Université Webster. Acesso em 27 de janeiro de 2021.

FRANCISQUE, Jameson. *L'Histoire palpitante des chemins de fer en Haïti*. In *Ayibo Post*, Publicado 6 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://ayibopost.com/lhistoire-palpitante-des-chemins-de-fer-en-haiti/>. Acesso em 15 de agosto de 2024.

Index Alphabetique et Chronologie de *LeMoniteur*, 1944.

KENNEDY, Alcuis Gérard. *L'impact socio-politique de la privatisation de la minoterie d'Haïti*. Université du Québec à Montréal. Thèse Doctorat en Science Politique. 2008.

Le Moniteur, 3-11-1906.

Le Moniteur, 5 de dezembro de 1900.

Le Moniteur, 7-11-1911.

LE RUZIC. *Notes Historiques sur la paroisse des Cayes*. Lorient Imprimerie LEBYON-ROGER, 67. Rue du Morbihan, 1911.

LÉGITIME, François-Denis. *Une année au ministère de l'agriculture et de l'intérieur*. Paris Challamel Aîné, Libraire 5, Rue Jacob, 5. Port-Au-Prince Chez L'auteur Et chez les libraires 1883.

Les Tramways de PORT-AU-PRINCE, Haïti, In *Caraibe Express*. 26 de setembro de 2024. Disponível em: <https://www.caraibeexpress.com/bloc-accueil-les-unes/article/les-tramways-de-port-au-prince>. Acesso em: 3 de novembro de 2024.

LONG W. Rodney. *Railways of Central America and the West Indies*, US Department of Commerce, Washington DC, 1925.

MANIGAT Leslie F. *La substitution de la prépondérance américaine à la prépondérance française en Haïti au début du XXe siècle : la conjoncture de 1910-1911*. In: *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 14 N°4, Octobre-dcembre 1967. pp. 321-355; doi : <https://doi.org/10.3406/rhmc.1967.2968>

MANIGAT, Leslie F. *Les États-Unis et le secteur caraïbe de l'Amérique latine*. In: *Revue française de science politique*, 19^e année, n°3, 1969. pp. 645-683; doi : <https://doi.org/10.3406/rfsp.1969.393172> https://www.persee.fr/doc/rfsp_0035-2950_1969_num_19_3_393172

- MAX HOFFMANN Les chemins de fer du globe. in Journal de la société statistique de Paris, tome 29 (1888), p. 161-168, 8
- MC LEOD, Annette. Les années folles de 1920 à 1930. In Affaires Automobiles. 4 de marzo de 2015. Disponível em : <https://affairesautomobiles.ca/2015/03/les-annees-folles-de-1920-a-1930/> Acesso em 4 de novembro de 2024.
- MERENNE, Emile. Géographie des transports Contraintes et enjeux. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Collection « Didact Géographie », 2013.
- MICHEL, Georges, Les chemins de fer de l'île d'Haiti, Port-au-Prince, Imp. Le Natal, 1989.
- MORRISON, Allen. Les Tramways de PORT-AU-PRINCE Haïti, Disponible sur : <http://www.tramz.com/ht/pp.html>, Acesso 31 de agosto de 2023.
- PEAN, Leslie, Haïti. Économie politique de la corruption Tome III. Le Saccage (1915-1956). Paris, Maison Neuve et Larose, 2006.
- PERCHELLET Sophie. Haïti : Des siècles de colonisation et de domination, In Comité pour l'Abolition des Dettes Illégitime (CADTM). Publié le 23 aout 2010. Disponível sobre : <https://www.cadtm.org/Haiti-Des-siecles-de-colonisation>, Acesso o 1 de setembro de 2023.
- PIERRE-PAUL, Antoine. Antoine Simon Son avènement (1908) Son gouvernement Sa chute (1911). Port-au-Prince, C3 Edition, 2018.
- ROSTOV, Walt Whitman. Les étapes de la croissance économique. Economica, Paris, SEUIL, 1962.
- Santos M. Estrutura, processo, função e forma como categorias do método geográfico. In SANTOS, M. Espaço e Método, São Paulo, Nobel, 1985.
- SANTOS, M. Da totalidade ao lugar. In SANTOS, M. Espaço e sociedade. 2. Ed. Petrópolis Vozes, 1982.
- THEODAT Jean-Marie. Port-au-Prince en sept lieues. Outre-Terre, 2013/1-2 (n° 35-36), p. 123-150. DOI : 10.3917/oute.035.0123. URL: <https://www.cairn.info/revue-outre-terre4-2013-1-page-123.htm>.
- TURNIER, Alain. La Société des baïonnettes: un regard nouveau. Port-au-Prince, Le Natal, 1985.
- TURNIER, Alain. Les États-Unis et le marché haïtien, Port-au-Prince, Imprimerie Saint-Joseph. 1955.