



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**FERROVIAS, REDE URBANA E CENTRALIDADE URBANO-  
REGIONAL: Campina Grande e Mossoró  
(1907-1929)**

**ELIZÂNGELA JUSTINO DE OLIVEIRA**

**Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Doralice Sátyro Maia**  
**Coorientador: Prof. Dr. Pedro A. Novo López**

**João Pessoa/PB**  
**2019**

**ELIZÂNGELA JUSTINO DE OLIVEIRA**

**FERROVIAS, REDE URBANA E CENTRALIDADE URBANO-  
REGIONAL: Campina Grande e Mossoró  
(1907-1929)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba como requisito parcial para obtenção do título de doutora.

**Área de concentração:** Território, Trabalho e Ambiente.

**Linha de pesquisa:** Cidade e Campo: Espaço e Trabalho.

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Dra. Doralice Sátyro Maia

**Coorientador:** Prof. Dr. Pedro A. Novo López

**João Pessoa/PB  
2019**

**Catálogo na publicação**  
**Seção de Catalogação e Classificação**

O48f Oliveira, Elizângela Justino de.  
Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional :  
Campina Grande e Mossoró (1907-1929) / Elizângela  
Justino de Oliveira. - João Pessoa, 2019.  
392f. : il.

Orientação: Doralice Satyro Maia.  
Coorientação: Pedro Alberto Novo López.  
Tese (Doutorado) - UFPB/CCEN.

1. Ferrovia. 2. Rede urbana. 3. Centralidade  
interurbana. 4. Mossoró-RN. 5. Campina Grande-PB. I.  
Maia, Doralice Satyro. II. Título.

UFPB/BC

**“Ferrovias, Rede Urbana e Centralidade Urbana-Regional:  
Campina Grande (PB) e Mossoró (RN) – 1907 – 1929”.**

Por

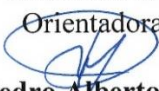
**Elizângela Justino de Oliveira**

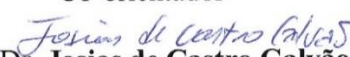
Tese apresentada ao Corpo Docente do Programa de  
Pós-Graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito parcial para  
obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Território, Trabalho e Ambiente.

Aprovada por:

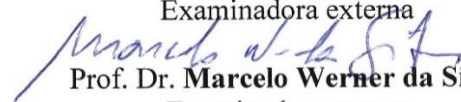
  
Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. **Doralice Sátyro Maia**  
Orientadora

  
Prof. Dr. **Pedro Alberto Novo López**  
Co-orientador

  
Prof. Dr. **Josias de Castro Galvão**  
Examinador interno

  
Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. **Maria Berthilde Moura Filha**  
Examinadora interna

  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> **Nirvana Lígia A. Rafael de Sá**  
Examinadora externa

  
Prof. Dr. **Marcelo Werner da Silva**  
Examinador externo

**Universidade Federal da Paraíba  
Centro de Ciências Exatas e da Natureza  
Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Curso de Doutorado em Geografia**

**Agosto/2019**



## **DEDICATÓRIA**

À Adriano Medeiros Costa, que foi a surpresa mais linda da minha vida!  
Amo-te mais do que tudo na vida.

## AGRADECIMENTOS

A realização de nossos trabalhos sempre há muitas pessoas envolvidas das mais diversas maneiras, e é chegada a hora de agradecer a cada um deles de forma especial por motivos variados, pela amizade, pelo carinho da convivência, pela paciência e disposição em nos ouvir a falar repetidamente da nossa pesquisa, das angústias e das alegrias que se alternam no decorrer do processo...é tese para cá...tese para acolá.

Agradeço novamente ao meu amado Adriano Medeiros (Bichinho), pois nunca será demais! Ele foi o responsável por eu ter vivido esse momento importante da minha vida de forma tão completa e tornado a caminhada um pouco mais leve, mesmo quando isso exigia dele compreensão e sacrifícios de sua parte pelas minhas ausências, por vezes, longas.

À minha família, pela compreensão das ausências nos aniversários, nos almoços aos domingos: minha mãe Severina Marta, meu pai Orlando Justino, minha irmã e irmãos: Elizoneide, Elias e Enock. Agradeço ainda a Josivan, Adriana, Miri, Iraci e os lindos e lindas da tia: Guilherme, Sofia, Antônio e Heloísa.

À querida Doralice Maia (Dora), pelo carinho, paciência e atenção ao longo desses anos. Foi um orgulho imenso tê-la como orientadora, aprendi muito e muito além da Geografia.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPB, a todos os professores e secretários em especial a atenciosa Sônia Maria, e aos professores Carlos Augusto Cardoso e Eduardo Viana.

Agradeço o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) na realização do presente trabalho, bem como o Estágio de Doutorado Sanduíche na *Universidad del País Vasco*.

A presente tese é parte dos resultados do Projeto de Pesquisa *Ferrovias e centralidade nas cidades Bocas de Sertão do semiárido brasileiro: geografia histórica, dinâmica socioespacial e patrimônio*, coordenado pela professora Dra. Doralice Satyro Maia e financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), o qual também agradeço.

Agradeço imensamente a atenção e amabilidade de todos que me receberam na *Universidad de Pais Vasco*, em Bilbao (Espanha): Manuel González Portilla, Susana Serrano Abad, Nuria Rodríguez Matin, Mikel Urquijo Goitia, Jose Maria Beascochea Gangoiti, Juan Carlos Perez Alonso, Rocio Garcia Abad, Iñaki Etxaniz e de forma muito especial ao estimado Pedro A. Novo López, orientador no estágio de doutorado sanduíche e coorientador desta tese. Agradeço ainda a Mila e a Marina pelo carinho, e a George Dantas e sua família pela atenção e suporte nos dias iniciais em Bilbao.

Agradeço aos amigos do GEURB pelos momentos lindos de descontração vividos e de aprendizado nas reuniões semanais: às queridas amigas Mariana Valença e Nathaly Cardoso e ao estimado Ari Araújo. À Nirvana Sá e a Wilma Guedes pelas sugestões de leituras, fontes e compartilhamento de documentos, às muito queridas Eliane Campos e Katia Vale (vocês são lindas!), à Sérgio Leandro Aires pela disposição nos arquivos e em

busca dos documentos. Agradeço ainda a Fernando Morais, Paula Dieb, Paula Ismael, Jéssica Liana e Eliana Calado.

Aos amigos das “Operações de Guerra” e que foram um presente ao longo do doutorado: em especial a Caline Mendes, pela convivência adorável e divertida (foram muitas as “Operações de Guerra”: nos congressos, em disciplinas cursadas na UFPE e no estágio de doutorado sanduíche “locas como unas cabras” kkk), também ao querido Alexandre Sabino, a linda e encantadora Renata Barbosa (Renatinha), vocês foram um grande presente.

Àquelas pessoas que encontramos ao longo da caminhada e se tornaram fundamentais: Ao muito estimado professor Marcelo Werner da Silva, pelas inúmeras bibliografias sugeridas e até mesmo enviadas do Rio de Janeiro, desde a qualificação esteve sempre presente com sua atenção ímpar;

À doce Keysa Manuela por tudo e pelas conversas nos banquinhos às margens de *la ría* de Bilbao, sobre as alegrias, angústias e incertezas de nossos doutorados;

À Maria Simone Morais pelas conversas sobre as ferrovias e os intercâmbios de referências bibliográficas, sempre valiosas;

À Fernanda de Lima, fomos unidas pelos trilhos ferroviários no *VII Congresso de História Ferroviária*, em Valência e não mais nos largamos. rsrs

Agradeço imensamente à paciente, responsável e competente geógrafa/cartógrafa e agora também pesquisadora do INPE, Jocilene Dantas.

Aos queridos amigos de Bilbao: Jesús Alkorta (por suas famosas clases de cocina), Nadía Domingués e Lucía pelas tardes agradáveis nas salas de cinema do Azkuna Zentroa (Alhóndiga Bilbao) e conversas sempre animadas. À Moises e Silva sempre tão gentis! Por fim, mas fundamental, à minha professora de espanhol Letícia Rúbio.

Aos professores Josemir Camilo Melo e Antônio de Albuquerque da Costa da Universidade Estadual da Paraíba, *Campus Campina Grande* pelas entrevistas concedidas.

Aos queridos Fátima e Sidney pelos maravilhosos momentos de descontração nas tardes dos sábados ou domingos, sempre regados de muitos sabores culinários.

Aos amigos Maria Rita e Igor que nunca permitiram que a distância geográfica se tornasse um obstáculo e sempre que possível fazemos questão dos reencontros (até mesmo numa conexão de 9 horas em Lisboa hahaha). Vida longa a essa linda e florida amizade!

Agradeço profundamente a professora Maria Aparecida Pontes da Fonseca, com quem tive a satisfação e alegria de iniciar os primeiros passos na pesquisa como aluna voluntária da Iniciação Científica e participando das reuniões quinzenais no Grupo de Pesquisa Interdisciplinar Sociedade e Turismo, coordenado por ela. Em seguida estreitamos ainda mais os laços quando fui sua orientanda no Mestrado. Muito obrigada por tudo professora Maria!

À Aline Lucena pelos momentos tão lindos alternados entre risos e conversas sobre a vida, política, Academia, e claro CINEMA, e por aí vai...

Não poderia de forma alguma, deixar meu mais profundo agradecimento as instituições de memória, como arquivos, museus e bibliotecas que realizei a pesquisa, bem como as pessoas que nelas trabalham, muitos deles, empenhados na preservação dos documentos, da memória da cidade. Dessa forma, agradeço:

- ✓ A todos da Biblioteca Átila Almeida (Mirela Rocha de Albuquerque, Estela Fernanda P. dos Santos, Vanessa Lenier da Rocha Calvacanti, Diana Silva dos Santos);
- ✓ Biblioteca Municipal Ney Pontes, especialmente ao atencioso Eriberto Monteiro;
- ✓ Ao Museu Histórico Lauro da Escossia, sobretudo a Deoclécio Júnior, responsável pelo acervo do jornal “O Mossororoense”;
- ✓ Ao Museu Histórico de Campina Grande;
- ✓ Museu do Algodão em Campina Grande, em especial ao sr. Waldir Spinola;
- ✓ Iphan Recife (Maria Emília e Patrícia);
- ✓ Iphan Natal (Luana Cruz e Patrícia);
- ✓ Iphan João Pessoa;
- ✓ À Fundação Joaquim Nabuco;
- ✓ Ao Arquivo Nacional;
- ✓ Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba;
- ✓ Arquivo Público Estadual do Rio Grande do Norte.

## RESUMO

As cidades no século XIX foram marcadas por intensas mudanças, em decorrência do crescimento populacional destas, das mudanças no campo do trabalho provocadas pelo surgimento da máquina a vapor, mas também nas relações entre as cidades promovidas pela revolução dos transportes e dos avanços das técnicas de comunicação. Todas elas impactaram diretamente na relação espaço-tempo, no processo de urbanização e por sua vez na vida urbana de alguma maneira e em alguma medida, ainda que se considere a desigualdade do processo de expansão das técnicas no espaço. Esta tese tem como objeto de estudo a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*) e a Estrada de Ferro de Mossoró, localizadas nos Estados da Paraíba e Rio Grande do Norte respectivamente, no Brasil. O principal objetivo da pesquisa foi analisar as implicações da implantação de ambas ferrovias na reestruturação da rede urbana dos referidos estados e na centralidade urbano-regional das cidades de Campina Grande-PB e Mossoró-RN, no período de 1907 a 1929. A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, conforme a demarcação temporal e a condução da análise com ênfase nas seguintes fontes documentais primárias: os *Relatórios dos Presidentes de Províncias e/ou dos Estados do Rio Grande do Norte e da Parahyba*, *Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas* (1893-1927), *Colecção das leis do Império e da República dos Estados Unidos do Brasil* (1828-1909), *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1904-1930) e os *Annuarios Estatísticos do Brazil* (1908-1912). Utiliza-se ainda o recurso investigativo da comparação, a partir do qual se estabeleceu critérios para analisar a hierarquia das cidades na rede urbana formada pelas cidades que compõem as ferrovias analisadas, tais como: os entroncamentos ou bifurcações da estrada de ferro; a condição de Ponta de Trilhos; as receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos ali existentes; o *status* político-administrativo do local onde se situa a estação ferroviária (cidade, vila, distrito ou povoado); população atendida por cada uma das estações; imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária. Foram estabelecidos ainda atributos a partir da análise documental que pudesse verificar as diferenças e semelhanças entre ambas ferrovias, a saber: a população beneficiada pela ferrovia; o número de cidades ao longo de cada uma das ferrovias ou trecho ferroviário no caso da Estrada de Ferro de Mossoró; volume do transporte de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas; a ferrovia é integrada a uma rede ferroviária ou é uma ferrovia independente; a ferrovia está conectada a um porto ou não; e a frequência diária dos trens. Conclui-se a partir da análise empreendida que a implantação da ferrovia nas cidades de Campina Grande e Mossoró implicou na consolidação da centralidade urbano-regional da primeira e não da segunda, bem como na reestruturação da rede urbana formada pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande pelo número de cidades interligadas, pela população atendida e volumes de mercadorias, passageiros, bagagens e telegramas transportados.

**Palavras-chave:** Ferrovia, rede urbana, centralidade interurbana, Mossoró-RN, Campina Grande-PB.

## ABSTRACT

Cities in the XIX century were marked by intense changes as a result of their population growth and from work field changes brought by the steam engine emergence, but also in the relations between cities promoted by the transport revolution and advances in communication techniques. Those changes directly affected the space-time relation, the urbanization process and the urban civilization somehow and to some degree, considering the inequality of the expansion process of techniques in space. This thesis aims to study the Great Western of Brazil's railway line from Recife to Limoeiro and Timbaúba (all located in the state of Pernambuco, PE, Brazil) as well as the Campina Grande branch line (in the state of Paraíba, PB, Brazil) and the railway of Mossoró (in the state of Rio Grande do Norte, RN, Brazil). The main objective of this research was to analyze the implications of the implementation of both railways for the restructuring of the urban network of previously referred states and the urban-regional centrality of Campina Grande, PB, and Mossoró, RN, in the period of 1907 to 1929. Thus, the research addresses the Urban Historical Geography according to temporal demarcation and analysis conduction with emphasis on the following primary documental sources: *Relatórios dos Presidentes de Províncias e/ou dos Estados do Rio Grande do Norte e da Parahyba*, *Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas* (1893-1927), *Colecção das leis do Império e da República dos Estados Unidos do Brasil* (1828-1909), *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1904-1930), and *Annuarios Estatísticos do Brazil* (1908-1912). In addition, the investigative resource of comparison is used, starting from the establishment of criteria, to analyze the hierarchy of cities in the urban network formed by the towns that compose the analyzed railways, such as: the railway forks or bifurcations; the condition of track bumpers; the recipes collected by stations that indicate the present flow density; the political-administrative status of the railway station location (town, village, district or settlement); population attended by each station; architectural imposing of the railway station building. Moreover, the documental analysis established attributes that could verify differences and similarities between both railways, namely: the population benefited by the railway; the number of cities along each of the railways; the transport volume of goods, passengers, baggage and packages, animals and telegrams; if the railway is integrated to a railway network or is an independent railway; if the railway is connected to a port or not; the daily frequency of trains. From the undertaken analysis, one can conclude that the railway implementation in the cities of Campina Grande e Mossoró only resulted in the consolidation of the urban-regional centrality of Campina Grande, as well as the restructuring of the urban network formed by the railway line from Recife to Limoeiro, Timbaúba, and the Campina Grande branch line because of the number of connected cities, attended population, volume of goods, passengers, baggage and telegrams transported.

**Keywords:** Railway. Urban network. Interurban centrality. Mossoró, RN. Campina Grande, PB.

## RESUMEN

Las ciudades en el siglo XIX estuvieron marcadas por intensos cambios, como resultado del crecimiento de la población, es decir, cambios en el campo del trabajo causados por el surgimiento de la máquina a vapor, así como también en las relaciones entre las ciudades promovidas por la revolución de los transportes y de los avances de las técnicas de comunicación. Todos ellos han tenido un impacto directamente en la relación espacio-tiempo, en el proceso de urbanización y, a su vez, en la vida urbana de alguna manera y en alguna medida, incluso teniendo en cuenta la desigualdad del proceso de expansión de las técnicas en el espacio. Esta tesis tiene como objeto de estudio los Ferrocarriles de Recife a Limoeiro, Timbaúba, y la línea Campina Grande (*Great Western*) y el Ferrocarril de Mossoró, ubicados en los Estados de Paraíba y Rio Grande do Norte, respectivamente, en Brasil. El objetivo principal de la investigación fue analizar las implicaciones de la implantación de ambos ferrocarriles en la reestructuración de la red urbana de los referidos estados y en la centralidad urbano-regional de las ciudades de Campina Grande-PB y Mossoró-RN, en el período de 1907 a 1929. La investigación posee un abordaje en Geografía Histórica Urbana, según la demarcación temporal y la conducción del análisis con énfasis en las siguientes fuentes documentales primarias: *los informes de los Presidentes de Provincias y/o de los Estados do Rio Grande do Norte y de Parahyba, Informes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (1893-1927), Colección de las leyes del Imperio y de la República de los Estados Unidos de Brasil (1828-1909), Estadísticas de los Ferrocarriles de la Unión y de las fiscalizadas por la Unión (1904-1930) y los Anuarios Estadísticos de Brasil (1908-1912)*. También se utiliza el recurso investigación de comparación, a partir del cual se establecieron criterios para analizar la jerarquía de las ciudades en la red urbana formada por las ciudades que componen los ferrocarriles analizadas, tales como: los cruces del ferrocarril u horquillas; la condición del sendero de Punta de Rieles; los ingresos recaudados por las estaciones, que indican la densidad de flujos allí existentes; el *estatus* político-administrativo del local donde se sitúa la estación del ferrocarril (ciudad, villa, distrito o poblado); población atendida por cada una de las estaciones; imponentia arquitectónica del edificio de la estación del ferrocarril. Se establecieron aún atributos a partir del análisis documental que pudiera verificar las diferencias y semejanzas entre ambos ferrocarriles, a saber: la población beneficiada por el ferrocarril; el número de ciudades a lo largo de cada uno de los ferrocarriles o trecho en el caso del Ferrocarril de Mossoró; volumen del transporte de mercancías, pasajeros, equipajes y encomiendas, animales y telegramas; el ferrocarril está integrado a una red del ferrocarril o es un ferrocarril independiente; el ferrocarril está conectado a un puerto o no; y la frecuencia diaria de los trenes. Se concluye a partir del análisis emprendido que la implantación del ferrocarril en las ciudades de Campina Grande y Mossoró implicó en la consolidación de la centralidad urbano-regional de la primera y no de la segunda, así como en la reestructuración de la red urbana formada por el Ferrocarril de Recife al Limoeiro, Timbaúba y la línea Campina Grande por el número de ciudades interconectadas, por la población atendida y el volumen de mercancías, pasajeros, equipajes y telegramas transportados.

**Palabras-clave:** Ferrocarril, Red urbana, Centralidad interurbana, Mossoró-RN, Campina Grande-PB.

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 1</b> – O eixo das sucessões e o eixo das coexistências .....                                                                                   | 62  |
| <b>Figura 2</b> – Mossoró em 1772 .....                                                                                                                   | 93  |
| <b>Figura 3</b> – Tropa de burros cargueiros transportando café na província de São Paulo (1881-1886) .....                                               | 151 |
| <b>Figura 4</b> – Transporte de cargas em carros de boi.....                                                                                              | 152 |
| <b>Figura 5</b> – Organograma da divisão das linhas ferroviárias da rede ferroviária Great Western of Brazil Railway Company Limited - 1908 .....         | 178 |
| <b>Figura 6</b> – Estação Ferroviária de Campina Grande -1907 .....                                                                                       | 215 |
| <b>Figura 7</b> – Percurso da Estrada de Ferro de Mossoró idealizado por João Ulrich Graf .....                                                           | 232 |
| <b>Figura 8</b> – Primeira locomotiva da Estrada de Ferro de Mossoró.....                                                                                 | 243 |
| <b>Figura 9</b> – Estação da Estrada de Ferro de Mossoró - 1915.....                                                                                      | 244 |
| <b>Figura 10</b> – Usina beneficiadora de algodão M. F. Fonte & Cia - 1915 .....                                                                          | 245 |
| <b>Figura 11</b> – Estação Ferroviária de Caraúbas.....                                                                                                   | 249 |
| <b>Figura 12</b> – Anúncios dos comerciantes de Mossoró e Campina Grande.....                                                                             | 251 |
| <b>Figura 13</b> – Receita das estações da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande - 1913 .....                              | 254 |
| <b>Figura 14</b> – Comparação entre os objetos de estudo .....                                                                                            | 258 |
| <b>Figura 15</b> – A Mazeppa, uma das poucas diligências que trafegavam em Petrópolis - Rio de Janeiro, no século XIX .....                               | 260 |
| <b>Figura 16</b> – Estação Ferroviária do Brum - Recife/PE, 1875-1880 (acima); Estação Ferroviária de Tracunhaém - Nazaré da Mata/PE, 1916 (abaixo) ..... | 268 |
| <b>Figura 17</b> – Armazém de compra de peles em Campina Grande.....                                                                                      | 287 |
| <b>Figura 18</b> – Fardos de algodão na Rua Marquês do Herval - 1920.....                                                                                 | 299 |
| <b>Figura 19</b> – Armazéns nas proximidades da ferrovia e ao fundo a torre da SANBRA.....                                                                | 313 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Gráfico 1</b> – Extensão em tráfego das Estradas de Ferro no Mundo (1825-1912) .....                                        | 131 |
| <b>Gráfico 2</b> – Toneladas de aço e ferro importados pelo Brasil segundo o país de procedência (1911-1913).....              | 142 |
| <b>Gráfico 3</b> – Extensão em tráfego das estradas de ferro no Brasil (1854-1930).....                                        | 158 |
| <b>Gráfico 4</b> – Evolução da Rede Great Western of Brazil Railway Limited (1901-1945).....                                   | 176 |
| <b>Gráfico 5</b> – Dados financeiros da Great Western of Brazil Railway Company Limited (1902-1917) .....                      | 183 |
| <b>Gráfico 6</b> – Evolução no tempo da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (1881-1945).....  | 219 |
| <b>Gráfico 7</b> – Fluxo de capitais da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro e Timbaúba e ramal Campina Grande (1904-1914)..... | 227 |
| <b>Gráfico 8</b> – Evolução no tempo da Estrada de Ferro de Mossoró.....                                                       | 250 |

## LISTA DE MAPAS

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Mapa 1</b> – Estradas de Ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte - 1930..... | 31 |
| <b>Mapa 2</b> – As sub-regiões do Nordeste.....                                   | 78 |



|                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Mapa 3</b> – Expansão do gado e da cana-de-açúcar no Nordeste brasileiro .....                                              | 80  |
| <b>Mapa 4</b> – Distribuição das atividades econômicas desenvolvidas na Parahyba do Norte.....                                 | 84  |
| <b>Mapa 5</b> – Mappa Agrícola do Estado do Rio Grande do Norte - 1908 .....                                                   | 87  |
| <b>Mapa 6</b> – Caminhos do gado na Paraíba e Rio Grande do Norte.....                                                         | 102 |
| <b>Mapa 7</b> – Localização da feira de cereais e do gado de Campina Grande e suas principais estradas - Século XVIII-XIX..... | 105 |
| <b>Mapa 8</b> – Estradas de Ferro do Ceará - 1916 .....                                                                        | 115 |
| <b>Mapa 9</b> – Fluxos das principais mercadorias brasileiras exportadas por países de destino (1910-1912) .....               | 140 |
| <b>Mapa 10</b> – Carta da viação férrea do Brasil -1910.....                                                                   | 161 |
| <b>Mapa 11</b> – Estradas de Ferro do Nordeste e a Rede Ferroviária Great Western of Brazil Railway Company Limited.....       | 181 |
| <b>Mapa 12</b> – Estradas de Ferro do Rio Grande do Norte, com destaque na Estrada de Ferro de Mossoró.....                    | 189 |
| <b>Mapa 13</b> – Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte - 1908 .....                                                    | 196 |
| <b>Mapa 14</b> – Percurso da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande - 1907.....                  | 218 |
| <b>Mapa 15</b> – Conexões ferroviárias dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco - 1901.....                    | 221 |
| <b>Mapa 16</b> – Conexões ferroviárias dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco - 1907.....                    | 221 |
| <b>Mapa 17</b> – Estrada de Ferro de Mossoró (1912-1929).....                                                                  | 279 |
| <b>Mapa 18</b> – Expansão urbana de Campina Grande - 1918 .....                                                                | 314 |

## LISTA DE QUADROS

|                                                                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Quadro 1</b> – Vilas no Brasil distribuídos segundo as regiões.....                                                          | 74  |
| <b>Quadro 2</b> – Datas da criação da Freguesia, elevação da Vila e à cidade de Campina Grande e Mossoró.....                   | 92  |
| <b>Quadro 3</b> – Comerciantes e os produtos comercializados em Mossoró - 1894 .....                                            | 98  |
| <b>Quadro 4</b> – Quantidade de fardos de algodão que entraram no Rio de Janeiro oriundos de Mossoró, Natal e Pernambuco .....  | 112 |
| <b>Quadro 5</b> – Total de mercadorias exportadas por portos do Rio Grande do Norte - 1910 .....                                | 113 |
| <b>Quadro 6</b> – Mercadorias exportadas pelos portos de Natal, Macau e Areia Branca durante o ano de 1910 .....                | 116 |
| <b>Quadro 7</b> – Sal exportado pelos portos do Rio Grande do Norte, durante o ano de 1910 .....                                | 117 |
| <b>Quadro 8</b> – Vias férreas em quilômetros (milhares de quilômetros) .....                                                   | 127 |
| <b>Quadro 9</b> – Extensão em tráfego das Estradas de Ferro nos dez principais países dos continentes - 1912 .....              | 129 |
| <b>Quadro 10</b> – Procedência do material rodante utilizado nas estradas de ferro brasileiras (1908-1915) .....                | 144 |
| <b>Quadro 11</b> – Primeiras ferrovias brasileiras.....                                                                         | 156 |
| <b>Quadro 12</b> – Principais estradas de ferro no Nordeste até 1889 .....                                                      | 170 |
| <b>Quadro 13</b> – Principais mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, em toneladas (1882-1901)..... | 217 |
| <b>Quadro 14</b> – Exportação do algodão (em sacas) de Campina Grande (1919-1924).....                                          | 223 |
| <b>Quadro 15</b> – Produção e receita proveniente da exportação do sal no Rio Grande do Norte (1890-1904).....                  | 240 |

|                                                                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Quadro 16</b> – População absoluta dos municípios conectados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (Great Western) – (1907-1912)..... | 271 |
| <b>Quadro 17</b> – População absoluta dos municípios que conectam a Estrada de Ferro de Mossoró (1936-1939).....                                                       | 272 |
| <b>Quadro 18</b> – Receitas da linha férrea da Great Western, em 1902, 1907 e 1913.....                                                                                | 276 |
| <b>Quadro 19</b> – Mercadorias transportadas em toneladas pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro e Timbaúba e Ramal Campina Grande (1905-1918) .....                    | 285 |
| <b>Quadro 20</b> – Mercadorias transportadas em toneladas pela Estrada de Ferro de Mossoró (1918-1932) .....                                                           | 289 |
| <b>Quadro 21</b> – Natureza e volume dos fluxos transportados pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (1904-1918).....                  | 292 |
| <b>Quadro 22</b> – Natureza e volume dos fluxos realizado pela Estrada de Ferro de Mossoró (1918-1940) .....                                                           | 293 |
| <b>Quadro 23</b> – Exportação de algodão por Municípios no Estado da Parahyba (1915 e 1916)..                                                                          | 297 |
| <b>Quadro 24</b> – Exportação da Mesa de renda de Campina Grande (1915 e 1916).....                                                                                    | 298 |
| <b>Quadro 25</b> – Máquinas de descaroçar algodão no município de Campina Grande - 1916.....                                                                           | 301 |
| <b>Quadro 26</b> – População das dez maiores cidades da Paraíba (1907-1930).....                                                                                       | 307 |

## LISTA DE TABELAS

|                                                                                                                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tabela 1</b> – Porcentagem média das importações e exportações do Brasil por classe de produtos no quinquênio (1908-1912).....                                                         | 138 |
| <b>Tabela 2</b> – Fontes das receitas das Ferrovias brasileiras (1906-1908) .....                                                                                                         | 162 |
| <b>Tabela 3</b> – Principais mercadorias transportadas pelas ferrovias brasileiras (1906 e 1908) ....                                                                                     | 165 |
| <b>Tabela 4</b> – Fluxos de passageiros e mercadorias transportadas pelas linhas da Great Western - 1908.....                                                                             | 179 |
| <b>Tabela 5</b> – Fontes de capitais (receitas) e porcentagem por natureza de fluxos da Estrada de Ferro Great Western - Recife Limoeiro e Timbaúba e ramal Campina Grande (1907-1914)... | 226 |
| <b>Tabela 6</b> – Número de residências e porcentagem de crescimento em Campina Grande (1790-1930) .....                                                                                  | 306 |

# SUMÁRIO

|                                                                                                                                                                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>                                                                                                                                                                                   | <b>18</b>  |
| <b>CAPÍTULO 1 – O TEMA E OS CAMINHOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS .....</b>                                                                                                                                      | <b>25</b>  |
| <b>1.1 O tema .....</b>                                                                                                                                                                                   | <b>25</b>  |
| <b>1.2 As teorias e os conceitos .....</b>                                                                                                                                                                | <b>32</b>  |
| <b>1.3 A Geografia Histórica .....</b>                                                                                                                                                                    | <b>44</b>  |
| 1.3.1 As técnicas, as periodizações e a empirização do tempo: formas de apreensão do tempo pela Geografia .....                                                                                           | 54         |
| 1.3.2 As fontes documentais em diferentes arquivos e bibliotecas .....                                                                                                                                    | 63         |
| <b>CAPÍTULO 2 – A REDE URBANA E A CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ: FORMAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA E TERRITORIAL ANTERIOR A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS .....</b>                     | <b>70</b>  |
| <b>2.1 Os primeiros núcleos urbanos e a formação da rede urbana brasileira .....</b>                                                                                                                      | <b>70</b>  |
| <b>2.2 A importância da atividade pecuária na ocupação e no povoamento da Região Nordeste .....</b>                                                                                                       | <b>76</b>  |
| <b>2.3 A formação histórico-econômica e a inserção de Campina Grande e Mossoró na rede urbana regional .....</b>                                                                                          | <b>88</b>  |
| 2.3.1 O desenvolvimento da rede urbana e a centralidade de Campina Grande: o pouso de tropeiros, a condição de entroncamento de estradas, entreposto comercial e as feiras (de cereais e a do gado) ..... | 99         |
| 2.3.2 A centralidade de Mossoró na rede urbana: a condição de entreposto e a função de empório comercial .....                                                                                            | 107        |
| <b>CAPÍTULO 3 – A EXPANSÃO DAS FERROVIAS NO MUNDO E NO BRASIL .....</b>                                                                                                                                   | <b>124</b> |
| <b>3.1 O surgimento e a expansão das ferrovias no contexto mundial .....</b>                                                                                                                              | <b>124</b> |
| <b>3.2 A difusão da técnica e as possibilidades de transformação no espaço-tempo dos fluxos materiais e imateriais .....</b>                                                                              | <b>131</b> |
| <b>3.3 A inserção do Brasil na economia mundial .....</b>                                                                                                                                                 | <b>135</b> |
| <b>3.4 As ferrovias no Brasil .....</b>                                                                                                                                                                   | <b>147</b> |
| <b>3.5 As ferrovias no Nordeste: o caso da rede ferroviária <i>Great Western of Brazil Railway Company Limited</i> .....</b>                                                                              | <b>167</b> |
| <b>CAPÍTULO 4 – A IMPLANTAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NA PARAÍBA E NO RIO GRANDE DO NORTE .....</b>                                                                                                         | <b>186</b> |
| <b>4.1 As ferrovias nos Estados da Paraíba e no Rio Grande do Norte .....</b>                                                                                                                             | <b>186</b> |
| <b>4.2 O progresso, a modernidade e as secas: argumentos contraditórios que permeiam as justificativas para construção das ferrovias .....</b>                                                            | <b>197</b> |
| <b>4.3 Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (<i>Great Western</i>) .....</b>                                                                                               | <b>210</b> |
| <b>4.4 Estrada de Ferro de Mossoró .....</b>                                                                                                                                                              | <b>228</b> |

|                                                                                                                                                                            |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>CAPÍTULO 5 – A REDE URBANA E CENTRALIDADE FERROVIÁRIA DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ .....</b>                                                                             | <b>256</b> |
| <b>5.1 A ferrovia e as transformações na cidade e no espaço urbano-regional .....</b>                                                                                      | <b>259</b> |
| <b>5.2 Centralidade e hierarquia na rede urbana ferroviária.....</b>                                                                                                       | <b>262</b> |
| <b>5.3 Centralidade das cidades ferroviárias na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e na Estrada de Ferro de Mossoró.....</b>                   | <b>270</b> |
| <b>5.4 As diferenças e similitudes entre a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró .....</b>                  | <b>280</b> |
| <b>5.5 Os fluxos da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e da Estrada de Ferro de Mossoró.....</b>                                               | <b>284</b> |
| <b>5.6 A centralidade ferroviária de Campina Grande .....</b>                                                                                                              | <b>302</b> |
| <b>CONCLUSÃO .....</b>                                                                                                                                                     | <b>316</b> |
| <b>REFERÊNCIAS .....</b>                                                                                                                                                   | <b>325</b> |
| <b>ANEXOS .....</b>                                                                                                                                                        | <b>351</b> |
| ANEXO A – Desenvolvimento anual da extensão em tráfego das estradas de ferro do Brasil (1854-1940).....                                                                    | 352        |
| ANEXO B – Estações, extensão e cronologia da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande.....                                                     | 354        |
| ANEXO C – Trajeto de 40 km da primeira ferrovia do Mundo entre <i>Stockton a Darlington</i> , no condado de Durham, Inglaterra, inaugurado em 27 de setembro de 1825 ..... | 356        |
| ANEXO D – A transformação da rede ferroviária na França: (a) 1850, (b) 1860, (c) 1870, (d) 1890.....                                                                       | 357        |
| ANEXO E – Evolução do crescimento das vias férreas espanholas em três momentos: em 1851, 1855 e 1867 .....                                                                 | 358        |
| ANEXO F – Cultura do café no Brasil, de 1908, organizado por M. Paulino Cavalcanti ....                                                                                    | 359        |
| ANEXO G – Valor médio das mercadorias exportadas pelo Brasil no quinquênio (1908-1912) .....                                                                               | 360        |
| ANEXO H – Valor médio das mercadorias importados pelo Brasil no quinquênio (1908-1912) .....                                                                               | 362        |
| ANEXO I – Quantidade das mercadorias exportadas pelo Brasil (1908-1912).....                                                                                               | 364        |
| ANEXO J – Quantidade das mercadorias importadas (1908-1912) .....                                                                                                          | 366        |
| ANEXO K – Quantidade das principais mercadorias exportadas por países de destino (1910-1912) .....                                                                         | 370        |
| ANEXO L – Quantidade das principais mercadorias importadas por países de procedência (1910-1912).....                                                                      | 373        |
| ANEXO M – Desenvolvimento anual em metros da Rede da <i>Great Western</i> por ferrovia (1901-1945).....                                                                    | 376        |
| ANEXO N – Dados financeiros da <i>Great Western of Brazil Railway</i> (1902-1917) .....                                                                                    | 378        |
| ANEXO O – Mappa da região flagelada pela seca de 1877.....                                                                                                                 | 379        |
| ANEXO P – Mappa agrícola do Estado de Pernambuco, 1908 .....                                                                                                               | 380        |

|                                                                                                                                                                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ANEXO Q – Movimento do porto de Recife no anno de 1908 .....                                                                                                                                                                                        | 381 |
| ANEXO R – Capa do Jornal <i>O Mossoroense</i> – 1904 .....                                                                                                                                                                                          | 382 |
| ANEXO S – Ano de inauguração das estações ferroviárias e a situação administrativa das cidades, vilas, povoados e distritos no ano de inauguração das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande ..... | 383 |
| ANEXO T – Ano de inauguração das estações ferroviárias e a situação administrativa das cidades, vilas, povoados e distritos no ano de inauguração das estações ferroviárias da Estrada de Ferro de Mossoró.....                                     | 388 |
| ANEXO U – Tipos e quantidade de comércios e serviços em Campina Grande - 1933 .....                                                                                                                                                                 | 390 |

## INTRODUÇÃO

A escolha de um tema de pesquisa nos ocorre em algum momento de nossa trajetória acadêmica, e o despertar pela temática que aqui desenvolvemos aconteceu ao cursar a disciplina *A Cidade e o Urbano: História, Morfologia Urbana e Cotidiano*, ministrada pela professora Dra. Doralice Sátyro Maia. Naquele momento tomamos conhecimento de uma bibliografia, em parte nova para nós e ao mesmo tempo, cativante. Nossos debates em torno de temas sobre a cidade, a produção do espaço urbano no passado, a relação espaço-tempo, a modernidade, a origem da cidade, os núcleos urbanos originais, que depois se tornaram centros principais, foram discussões que nos fizeram pensar um tema que abordasse a cidade ou as cidades em tempos pretéritos.

Agora estamos aqui estudando um tema sob a perspectiva da Geografia Histórica, o que foi um desafio entusiástico ao longo dos últimos anos, com muitas alegrias e angústias próprias da produção do conhecimento, no qual se alternam momentos de euforia, satisfação, contentamento e esperanças no decurso da pesquisa. Por vezes, somos acometidos por um desânimo, por questões ainda por serem respondidas, com o tempo e os prazos que nos massacram. Ao mesmo tempo, é todo esse conjunto de emoções que nos motiva, que nos leva adiante, tomados por um intenso desejo de que façamos um bom trabalho e assim contribuiremos para o avanço da Ciência que nos encanta: a Geografia.

O presente trabalho propõe-se a analisar a reestruturação da rede urbana e a centralidade urbano-regional decorrente da implantação das ferrovias na primeira metade do século XX, nas cidades de Campina Grande e Mossoró. Tendo como objeto de estudo a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*)<sup>1</sup>, que alcança Campina Grande, na Paraíba, em 1907, e a Estrada de Ferro de Mossoró, que chega em Mossoró em 1915, no Estado do Rio Grande do Norte. A justificativa pela escolha em analisar a rede de cidades da Estrada de Ferro da *Great Western* e a Estrada de Ferro de Mossoró, enfatizando as cidades de Campina Grande e Mossoró, dá-se pela busca por entender as variantes que marcaram a rede urbana regional da qual essas cidades faziam parte e os impactos decorrentes da chegada da ferrovia.

---

<sup>1</sup> Nos Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, a ferrovia é chamada Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, no entanto, originalmente se chamou *Great Western of Brazil Railway*. Em diversas referências bibliográficas é comum encontrarmos apenas a nomenclatura *Great Western*. Aqui utilizaremos essas denominações como sinônimos. Já a rede ferroviária homônima é chamada de *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que inclui as ferrovias de 4 estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

Percebemos que, embora Campina Grande e Mossoró já possuíssem certo grau de centralidade ao final do século XIX nos estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, respectivamente, não havia estudos que, de alguma maneira, as comparassem sob a perspectiva aqui pretendida. Sobretudo, buscou-se entender os fatores que tornaram tão distintos o impacto da ferrovia<sup>2</sup> em cidades com dinâmicas tão similares na rede urbana regional. Justifica-se ainda pelo papel que essas cidades representam em seus respectivos estados, com características semelhantes no que se refere às funções urbanas, à formação política e econômica, à origem dos núcleos urbanos e à consonância histórica.

É importante destacar que esta pesquisa integra um Projeto de Pesquisa mais amplo, intitulado *Ferrovia e centralidade nas cidades Bocas de Sertão do semiárido brasileiro: geografia histórica, dinâmica socioespacial e patrimônio*, com vigência de 2017 a 2020, sob a coordenação da professora e também orientadora desta pesquisa de tese, Dr<sup>a</sup>. Doralice Sátyro Maia. O projeto envolve pesquisadores de diversas universidades e áreas do conhecimento – geógrafos, historiadores e arquitetos –, bem como de diferentes nacionalidades, a exemplo, inclusive, do coorientador desta tese: o professor Dr. Pedro A. Novo López, da *Universidad del País Vasco* (Espanha). A pesquisa busca analisar as cidades “Bocas de Sertão” que, posteriormente, se tornaram “Pontas de Trilhos”, dentre elas, Campina Grande.

A tese defendida na pesquisa aqui desenvolvida consiste no fato de que a implantação das ferrovias na Paraíba acarretou a reestruturação da rede urbana deste estado, uma vez que, interligou as principais cidades do território e seus mercados produtores de cana-de-açúcar, algodão e cereais, bem como, aos estados vizinhos e às principais praças comerciais, entre elas, a praça do Recife, uma das mais importantes do Nordeste. Isto não ocorreu no Rio Grande do Norte. Neste estado, as ferrovias passaram apenas por vilarejos. Inicialmente, buscou-se atender à produção da cana-de-açúcar com a construção da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (inaugurada em 1881), que margeava o litoral, no entanto, essa não era a principal área produtora de cana-de-açúcar do estado,

---

<sup>2</sup> O termo *ferrovia* será usado como sinônimo do termo *estrada de ferro*, segundo o entendimento do dicionário técnico ferroviário: “Ferrovia (estrada de ferro): Sistema de transporte sobre trilhos, constituído de via férrea e outras instalações fixas, material rodante, equipamento de tráfego e tudo mais necessário à condução segura e eficiente de passageiros e carga”. O dicionário define ainda uma *linha férrea*: “Conjunto de trilhos assentados sobre dormentes, em duas filas, separadas por determinada distância, mais acessórios de fixação, aparelhos de mudança de via (chave etc.) e desvios, onde circulam os veículos e locomotivas, podendo ainda, num sentido mais amplo, incluir os edifícios, pontes, viadutos, etc., - Via férrea ou conjunto de vias férreas adjacentes, em que se opera o tráfego ferroviário.” (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 23 e 34). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 31 dez. 2017.

que se localizava na cidade de Ceará-Mirim. Posteriormente, em 1905, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, a qual adentrou paulatinamente o território potiguar e que, embora tenha alcançado a principal área de produção da cana-de-açúcar do vale do Ceará-Mirim, nunca alcançou as áreas produtoras de algodão do Seridó<sup>3</sup>, objetivo inicial dessa ferrovia. Tardou a construção de uma linha férrea no Oeste potiguar – a segunda área econômica mais importante do estado, depois da capital Natal –, interligando-se tardiamente à rede ferroviária cearense e paraibana apenas na década de 1950.

A partir das constatações iniciais definimos como objetivo analisar a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande – *Great Western* – (1907), e a Estrada de Ferro de Mossoró<sup>4</sup> (1915) e suas implicações na centralidade das cidades de Campina Grande e Mossoró; a primeira com consequências na reestruturação<sup>5</sup> da rede urbana formada pela via férrea, permitindo a Campina Grande consolidar a sua centralidade urbano-regional, tornando-a um importante polo regional. Já a segunda, revela o quão deslocadas no tempo e no espaço as ferrovias se especializaram no Rio Grande do Norte, a partir da segunda metade do século XIX.

Assim, supomos que a centralidade de Campina Grande na rede urbana formada pela ferrovia da *Great Western* implicou na consolidação desta cidade enquanto importante polo regional na primeira metade do século XX. Sendo a sua condição de cidade Ponta de Trilhos, o fator impulsionador da centralidade regional de Campina Grande, dispersando, a partir dela, e convergindo para si uma variedade de fluxos de mercadorias, pessoas, capitais e informações. O mesmo não ocorre em Mossoró, dado o fato que a ferrovia chega a essa cidade tardiamente, quando a função de empório comercial estava arrefecida e o setor produtivo da economia havia se redirecionado para o desenvolvimento da indústria, fazendo uso do transporte rodoviário, que surge a partir da década de 1920.

---

<sup>3</sup> A partir da década de 1880, o Seridó foi responsável pela difusão do algodão mocó, conhecido por ser resistente e possuir fibra longa (superior a 36 mm de comprimento), de superior qualidade e bem aceita nos mercados europeus, notadamente a Inglaterra e a crescente indústria têxtil do mercado nacional brasileiro. (CLEMENTINO, 1986).

<sup>4</sup> Segundo Oliveira (2005), somente em 1951 a Estrada de Ferro de Mossoró S.A, passou a se chamar Estrada de Ferro Mossoró-Souza, na ocasião da inauguração da estação ferroviária na cidade de Sousa, na Paraíba.

<sup>5</sup> O termo reestruturação é usado a partir da concepção de reestruturação urbana segundo Spósito (2007), caracterizada por um amplo e profundo conjunto de mudanças nas dinâmicas e processos atinentes aos espaços regionais e/ou ocorridos no âmbito das redes urbanas.



Sabe-se que “o espaço deve ser considerado como uma totalidade [...]. Todavia considerá-lo assim é uma regra de método cuja prática exige que se encontre, paralelamente, através da análise, a possibilidade de dividi-lo em partes.” (SANTOS, 2008c, p. 15). Assim, no escopo de delimitar o recorte empírico espacial da pesquisa, dividindo-o em partes<sup>6</sup>, porém sem isolá-las e considerando sua totalidade, definimos como objeto de estudo da pesquisa, a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, que parte do Recife, no estado de Pernambuco e atinge Campina Grande, na Paraíba, em 1907, inaugurada em 06 de outubro daquele ano; e a Estrada de Ferro de Mossoró<sup>7</sup>, sendo considerado na análise o percurso Porto Franco – Mossoró – Caraúbas. O marco zero desta ferrovia é em Porto Franco, município de Areia Branca. Em 1915, é inaugurado o trecho até Mossoró e, em 1929, o que segue até Caraúbas, compreendendo um percurso de 121 km.

Esse período marca, então, o recorte temporal da pesquisa, compreendido entre 1907 a 1929. O respectivo período foi delimitado considerando a inauguração da *Great Western of Brazil Railway*, em Campina Grande; e a Estrada de Ferro de Mossoró, trecho até Caraúbas, inaugurado em 1929, no Rio Grande do Norte, mas também os eventos que se produzem em 1929, como a queda da bolsa de valores de Nova York nos Estados Unidos, que promove uma queda abrupta da exportação de algodão, café e outras matérias-primas, bem como a expansão do transporte rodoviário, a partir de 1930. Esta demarcação temporal não impede o recuo ou o avanço no tempo, desde que seja para complementar ou completar o processo analisado.

Inicialmente, quando esta tese ainda era um embrião, quando ainda era um projeto, pensamos em analisar apenas o ramal<sup>8</sup> de Campina Grande da *Great Western*, ou seja, o trecho que se estendia de Itabaiana até Campina Grande, mas, com o caminhar da

---

<sup>6</sup> Ainda segundo Milton Santos (2008c, p. 15-16), “a divisão do espaço em partes deve poder ser operada por uma variedade de critérios.” O que ele denominou elementos do espaço constitui-se uma das possibilidades de critérios. Os elementos do espaço considerado pelo autor são: os homens (fornecedores de trabalho ou candidato a ele), as firmas (produção de bens, serviços e ideias), as instituições (produtoras de normas, ordens, legitimações), o meio ecológico (base física onde se realiza o trabalho humano) e as infraestruturas (trabalho humano materializado). (SANTOS, 2008c, p. 16-17).

<sup>7</sup> Essa ferrovia possuiu vários nomes. No seu projeto inicial, criado por Johan Ulrich Graf, chamou-se Ferrovia Mossoró-São Francisco. Ao iniciar a sua construção, era chamada de Companhia Estrada de Ferro de Mossoró S.A, depois foi denominada Estrada de Ferro de Mossoró, e, por fim, quando atingiu a cidade de Sousa em 1951, passou a se chamar Estrada de Ferro Mossoró-Sousa.

<sup>8</sup> O termo ramal, segundo o dicionário de termos ferroviários, é o “trecho de linha que se destaca da linha tronco (principal) da estrada; linha férrea que se deriva de um tronco ferroviário. (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 49). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 31 dez. 2016. No caso da ferrovia da *Great Western*, o ramal Campina Grande, partia da cidade de Itabaiana, também na Paraíba.

pesquisa, esse recorte espacial mostrou-se inviável, porque as informações e os dados obtidos nos documentos analisados, dentre eles as *Estatísticas das Estradas de Ferro da União* e os *Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas*, tinham como referência todo trajeto da ferrovia, desde o Recife até Campina Grande e não divididas entre a linha tronco e ramais.

Com isso, pensamos em também analisar toda a Estrada de Ferro de Mossoró (Porto Franco, na cidade de Areia Branca até Sousa na Paraíba), mas igualmente não nos pareceu conveniente porque somente na década de 1950 essa ferrovia alcançou a cidade de Sousa-PB. Assim, alongar-se-ia o recorte temporal e consequentemente se abarcaria muitas mudanças na conjuntura política, econômica e nos transportes, como por exemplo a inserção do transporte rodoviário, fatores que afetariam a análise inicialmente proposta. Ademais, nos documentos anteriormente mencionados, havia dados que consideravam exatamente o trecho que pretendíamos analisar, ou seja, de Porto Franco à Caraúbas. Isto porque como a ferrovia ainda não estava concluída, os documentos apresentavam informações e dados apenas do trecho executado até aquele determinado momento. Logo, tivemos acesso aos dados até o ano de 1929, quando é inaugurado o trecho de Caraúbas. Por fim, percebemos que analisar os dados de toda a Estrada de Ferro de Mossoró não iria alterar a posição de Mossoró na rede urbana formada pelas cidades ferroviárias. Embora Mossoró apresentasse relativa centralidade dentro da rede urbana que extrapolava o estado do Rio Grande do Norte, ainda assim o resultado do processo era muito distinto e distante do que representou a ferrovia para a centralidade de Campina Grande. Desse modo, optamos por permanecer com o recorte espacial de Porto Franco até Caraúbas no que se refere à Estrada de Ferro de Mossoró, e na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro Timbaúba e ramal Campina Grande, analisamos toda a ferrovia.

Assim, definidos os recortes espaciais e temporais do objeto de pesquisa, se apresentaram alguns questionamentos que nortearam a tese, e que, por sua vez, orientaram a construção dos objetivos estabelecidos e dos capítulos que se seguem. Deste modo, dividimos os questionamentos da pesquisa em: questão principal, que norteará toda investigação e está diretamente ligada ao objetivo geral; e as questões secundárias, assim chamadas não por serem de importância inferior, mas por complementarem a questão principal.

Neste sentido, definimos como questão principal: Quais as implicações da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró na reestruturação da rede urbana e na centralidade urbano-regional de

Campina Grande e Mossoró? A fim de complementar a questão central da tese, destacamos as seguintes questões secundárias: Quais as vias de circulação e os fluxos existentes anterior às ferrovias nas cidades analisadas? Como a expansão das ferrovias no Brasil e no Nordeste, particularmente na Paraíba e no Rio Grande do Norte, estavam articulados com os propósitos da economia mundial a partir da lógica capitalista vigente e o ideário de modernidade difundido no início do século XX? Quais as similitudes e as diferenças no processo de reestruturação da rede urbana e da centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró decorrente da implantação das ferrovias nas primeiras décadas do século XX?

A partir das questões elencadas, estabelecemos os objetivos a fim de responder as questões supracitadas. Assim, o objetivo geral da tese é analisar as implicações da implantação da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro Timbaúba e Campina Grande e da Estrada de Ferro de Mossoró na reestruturação da rede urbana e na centralidade urbano-regional das cidades de Campina Grande-PB e Mossoró-RN. Determinamos como objetivos específicos: identificar os fluxos de produção, circulação e consumo no processo de formação da centralidade de Campina Grande e Mossoró anteriores à implantação da ferrovia; entender o processo de expansão das ferrovias no mundo e no Brasil a partir da sua inserção na economia mundial e do avanço das técnicas; reconstruir o processo historiográfico da implantação das ferrovias nos Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte no início do século XX, associando-o ao ideário de modernidade difundido no Brasil no período e às secas que acometiam a região; verificar as similitudes e as diferenças no processo de reestruturação da rede urbana de ambas as estradas de ferro e a centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró decorrente da implantação das ferrovias nas primeiras décadas do século XX.

A tese está estruturada em cinco capítulos: Capítulo 1 – *O tema e os caminhos teórico-metodológicos*; Capítulo 2 – *A rede urbana e a centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró: formação histórico-econômica e territorial anterior à implantação da ferrovia*; Capítulo 3 – *A expansão das ferrovias no mundo e no Brasil*; Capítulo 4 – *A implantação das estradas de ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte*; Capítulo 5 – *A rede urbana e centralidade ferroviária em Campina Grande e em Mossoró*.

No capítulo 1 – *O tema e os caminhos teórico-metodológicos*, realizamos, como o próprio título sugere, uma explanação do tema e dos aspectos teóricos-metodológicos da pesquisa. Neste item, expusemos as peculiaridades da abordagem na Geografia

Histórica, e o quão a técnica, enquanto empirização do tempo bem como as periodizações, é significativa para a referida abordagem. No capítulo 2 – *A rede urbana e a centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró: formação histórico-econômica e territorial anterior a implantação da ferrovia*, apresentamos os fluxos de produção, circulação e consumo nos primórdios da rede urbana da Paraíba e do Rio Grande do Norte, na qual Campina Grande e Mossoró, respectivamente, já exerciam relativa centralidade urbano-regional. Já no capítulo 3 – *A expansão das ferrovias no mundo e no Brasil*, buscamos expor o processo de expansão das ferrovias no mundo, no Brasil e, particularmente no Nordeste, vinculado ao desenvolvimento das técnicas e da divisão internacional do trabalho ao qual o Brasil estava subordinado e que direcionou o traçado das estradas de ferro para as áreas produtoras da cana-de-açúcar, do café, do algodão e dos produtos da pecuária, como carne, couro e peles. Nesse capítulo, apresentamos ainda a origem, a expansão e os fluxos da Companhia Ferroviária *Great Western of Brazil Railway Limited*, que atuou no Nordeste no período de 1901 a 1948, interligando por vias férreas uma rede de vilas e cidades de importância econômica e populacional nos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. O capítulo 4 – *A implantação das estradas de ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte*, exhibe o desenvolvimento no tempo e no espaço do processo de implantação das estradas de ferro da Paraíba e do Rio Grande do Norte, particularmente a historiografia das ferrovias objeto de estudo: a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (*Great Western*) e a Estrada de Ferro de Mossoró. Por fim, no capítulo 5 – *A rede urbana e centralidade ferroviária em Campina Grande e Mossoró*, expusemos as alterações na rede urbana composta por vilas e cidades ferroviárias que formavam as linhas férreas analisadas e a centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró decorrente da implantação delas. Apresentamos ainda, a diferença e semelhanças existentes entre a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró, quanto à população servida por cada uma das ferrovias, a quantidade de cidades interligadas ao longo de ambas linhas ferroviárias, o volume do transporte de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas, aos fatos da ferrovia ser integrada a uma rede ferroviária ou ser uma ferrovia independente, de estar conectada a um porto ou não, bem como a frequência diária dos trens.

## CAPÍTULO 1 – O TEMA E OS CAMINHOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Neste capítulo, apresentar-se-á o tema e a problemática da pesquisa, os conceitos e as teorias eleitas para iluminar o objeto empírico. Os caminhos metodológicos, dentre eles a abordagem na perspectiva da Geografia Histórica e as peculiaridades desse tipo de abordagem na Geografia Urbana, também se farão presentes. Abordar-se-á, ainda, as fontes documentais utilizadas e as instituições de memória visitadas no decurso da pesquisa. O capítulo encontra-se dividido da seguinte maneira: 1.1 – *O tema*; 1.2 – *As teorias e os conceitos*, 1.3 – *A Geografia Histórica*; 1.3.1 – *As técnicas, as periodizações e a empirização do tempo: formas de apreensão do tempo pela Geografia*; 1.3.2 – *As fontes documentais em diferentes arquivos e bibliotecas*.

### 1.1 O tema

A emergência das ferrovias dá-se na primeira metade do século XIX, símbolo maior do advento da modernidade e da cidade moderna, expande-se e consolida-se como forma de transporte que reestruturou as relações espaço-temporais preexistentes. O surgimento das ferrovias faz parte de um contexto caracterizado pelas transformações ocasionadas pelos avanços da técnica e da ciência, pelas novas fontes de energia que promoveram mudanças nas formas de comunicação (telégrafo) e nos transportes (ferrovia e o navio a vapor). Momento que coincide com a Revolução Industrial, que inaugurou um novo tempo para as cidades, com mudanças diretas nas formas (paisagem) e conteúdos destas, a partir do crescimento populacional e, dos equipamentos ali instalados, modificadores não só do cotidiano das pessoas como também das novas formas de produção e condições de trabalho. (BERMAN, 1986; MUMFORD, 1934).

Para Corrêa (2006b), a Revolução Industrial acarretou mudanças diretas nas interações espaciais preexistentes. O referido autor (2006b, p. 279) define interações espaciais enquanto “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”, em que esses deslocamentos “podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades.” (CORRÊA, 2006b, p. 279). E dentre as criações frutos da Revolução Industrial, a partir de novos materiais como o vidro e o ferro, insere-se a ferrovia. Esse equipamento modificou as interações

espaciais, como sugere Corrêa (2006b). Isto porque permitiu o deslocamento das pessoas e mercadorias a longas distâncias com frequência regulada, além de possuir maior capacidade de carga.

Corrêa (2006b, p. 281-282) expõe de forma resumida as alterações nas interações espaciais decorrentes daquele período, caracterizadas pelo aumento da massa de mercadorias, pessoas, recursos financeiros e informações em circulação; ampliação da frequência com que as interações passaram a se verificar; expansão dos meios de circulação e comunicação; aumento da velocidade, através da qual se verifica a progressiva alteração na relação espaço e tempo; amplia-se os horizontes espaciais, rompendo limitadas distâncias e, adicionalmente, tornando-as multidirecionadas; surgem intrincadas redes geográficas, que se tornaram progressivamente mais complexas e abrangentes, envolvendo um número crescente de nós, vias e fluxos, assim como dos mais diversos agentes sociais; por fim cresce a importância das interações espaciais nos aspectos econômico e social, cultural e político. Tais mudanças tiveram início na segunda metade do século XIX:

A partir da segunda metade do século XIX, as interações espaciais entram na modernidade, anunciando o presente. A superação do espaço pelo tempo, que progressivamente se torna mais crucial à medida que o capitalismo se firma, demandando a aceleração do ciclo de reprodução do capital, alcança novos e sucessivos patamares que rapidamente são ultrapassados a partir de novos e mais eficientes meios de circulação e comunicação. (CORRÊA, 2006b, p. 284).

É nesse contexto, na primeira e na segunda metade do século XIX, que surgem e se expandem as estradas de ferro, inovação técnica que representou mudanças significativas na forma de deslocamento das pessoas e das mercadorias, acarretando alterações na relação tempo-espaço, que interfere diretamente na rede urbana de diferentes países.

Rafael Alcaide González (2005) resume devidamente as transformações ocorridas pelas ferrovias na primeira metade do século XIX, ao tratar da expansão destas e das profundas mudanças decorrentes desse equipamento na estrutura urbana em Barcelona, na Espanha:

*Durante las décadas de 1840 y 1850, la progresiva evolución técnica que experimentaron las primitivas locomotoras de vapor diseñadas por Trevithick, Vivian, Stephenson y Seguín, entre otros, facultó que el ferrocarril se convirtiera en un medio de transporte competitivo y revolucionario que determinó el establecimiento de un nuevo sistema*

*de comunicaciones. Dicho sistema, que rompía con los esquemas de transporte tradicionales, se basó, principalmente, en tres aspectos fundamentales: el primero, la total independencia de la tracción animal; el segundo, la reducción de tiempos y costes, a la vez que la posibilidad de aumentar el volumen de viajeros y mercancías transportados y, el tercero, la facultad de comunicar y acercar a las gentes y de vertebrar el territorio por el que discurría, facilitando un nuevo tipo de relaciones socio-económicas hasta entonces impracticables, debido principalmente a factores geográficos de orden físico como la orografía y las distancias entre los núcleos de población. (GONZÁLEZ, 2005, p. 23).*

As ferrovias acarretas não só modificações no espaço intraurbano das cidades, modificando a forma, a paisagem e a dinâmica interna destas, como mencionado anteriormente, mas também no espaço interurbano, à medida que interligam uma extensa rede de cidades. Assim, elas marcaram a ruptura com um tempo lento, conferiram novos ritmos nas (e entre) as cidades que receberam os trilhos, estabelecendo uma nova relação espaço-tempo. Destaca-se que o tempo lento é uma contraposição ao tempo rápido. Santos (2002, p. 22) afirma que “o tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas, [já] o tempo lento é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemonzados.” A partir da ideia do autor, entende-se que a ferrovia, enquanto objeto geográfico, criou uma nova forma de deslocamento e ritmo temporal para as pessoas, as mercadorias, informações e capitais, distinta das formas de transporte até então existentes, portanto, foi precursora da passagem do tempo lento para o tempo rápido.

No que se refere às transformações promovidas pelas estradas de ferro no espaço intraurbano, estas ocorriam, sobretudo, no entorno das estações ferroviárias, devido aos novos equipamentos urbanos e às construções de apoio aos trabalhadores da ferrovia, como os técnicos ferroviários e engenheiros, além do fluxo de passageiros e mercadorias, os quais demandavam oferta de atividades comerciais e de serviços no seu entorno, construção de armazéns para estocagem das mercadorias, entre outros, favorecendo uma nova dinâmica no entorno das estações ferroviárias. Segundo Benévolo (1953, p. 441), várias cidades brasileiras foram criadas após a inauguração do tráfego ferroviário, e que nesses casos “a estação foi a célula primeira, o núcleo central, e em torno dele, e sob sua dependência, vieram se agregar os outros elementos de vida, para formarem aos poucos o arraial, a vila, a cidade, a cabeça de comarca.” (BENÉVOLO, 1953, p. 441).

Horácio Capel, no texto *Ferrocarril, Territorio y Ciudades*, publicado em 2007, destaca o papel das ferrovias na centralidade das cidades na rede urbana e da dificuldade daquelas que são excluídas dos traçados ferroviários:

*El ferrocarril ha sido esencial en la organización del territorio y en la reestructuración de las redes de ciudades, dando protagonismo a las que se convirtieron en nodos del sistema ferroviario. Las ciudades que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir con las otras en el desarrollo económico. (CAPEL, 2007, p.2).*

Otero Carvajal (2018), em consonância com Capel (2007) a respeito das mudanças ocasionadas na rede urbana espanhola pelas ferrovias, em que cidades passam a ter protagonismo a partir de sua inserção na rede ferroviária, enfatiza:

*En el primer tercio del siglo XX el ferrocarril era el medio de transporte por excelencia y se constituyó en la red arterial de la trama urbana, por la que circulaban personas, mercancías e información – a través de la correspondencia, la prensa y los libros –, y reorganizó el espacio peninsular y la estructura y jerarquía de los núcleos urbanos en función de su integración en la red ferroviaria. Se crearon o ampliaron las áreas de influencia de los principales núcleos de población en función de la proximidad o lejanía con la red ferroviaria. El carácter radial facilitó la conectividad de áreas antaño alejadas espaciotemporalmente, al reducir los tempos de los trayectos y aumentar la movilidad de personas y mercancías. (OTERO CARVAJAL, 2018, p. 30).*

Logo, as ferrovias foram capazes de impulsionar ou consolidar a centralidade de algumas cidades, mas também tornaram outras, espaços abandonados, por estarem excluídas do trajeto da linha ferroviária. Elas foram capazes de reestruturar a posição hierárquica que as cidades possuíam na rede urbana local ou regional. Aquelas que se constituíam estação final (Ponta de Trilhos ou Ponta de linha) ou entroncamento<sup>9</sup> de linhas cresceram de forma acelerada econômica e demograficamente, criaram cidades, conforme destaca Deffontaines (1944, p. 147, grifo do autor), “a estação ferroviária, quase seguramente, que faz aparecer uma cidade é a estação terminal, a *ponta de linha*.”

---

<sup>9</sup> Segundo o Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT (p. 20), a denominação entroncamento ferroviário é definida por “Junção, ponto de contato, articulação, ligação, bifurcação, eis o que se diz mais comumente da estação ou cidade servida em comum por duas ou mais empresas diferentes e que serve de ponto de ligação para a conjugação dos seus serviços. Pode-se, ainda, referir-se, no caso de uma só estrada, às estações onde começam os ramais.” O termo bifurcação, entendido como sinônimo do termo entroncamento, é assim definido no mesmo glossário: “ponto em que uma linha férrea se decompõe em duas.” (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p.5). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 31 dez. 2017.



Já aquelas cidades onde as estradas de ferro prosseguiram, ou seja, deixando de ser Ponta de Trilhos ou aquelas cidades que ficavam à margem do traçado ferroviário, ao contrário do crescimento econômico e populacional, tinham suas economias arrefecidas, conforme ressalta Corrêa (2004, p. 319) ao tratar da posição geográfica das cidades: “muitas decaíram pois ficaram à margem da ferrovia, outras mantiveram a importância relativa que desfrutavam, enquanto outras, por se tornarem focos de duas ou mais linhas ferroviárias, entroncamentos ferroviários, cresceram economicamente.”

A primeira ferrovia no Brasil, a Estrada de Ferro Barão de Mauá<sup>10</sup>, foi construída em 1854. A interiorização das ferrovias ocorreu a partir do marco jurídico regulatório, disposto na Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, também conhecida como a Lei de Garantia de Juros. Segundo Benévolo (1953), a partir desta, dá-se a construção das primeiras ferrovias brasileiras, em especial os “[...] quatro grandes eixos de penetração do Brasil- Império: Recife ao São Francisco, Bahia ao São Francisco, Rio de Janeiro ao São Francisco (E. F. Pedro II, hoje Central do Brasil) e Santos ao Rio Claro (bacia do Paraná) [...]” (p. 105).

Pouco depois, no início do século XX, começam a ser implantados outros equipamentos técnicos e os primeiros sistemas de comunicação em algumas cidades-capitais brasileiras, sobretudo naquelas mais importantes economicamente, situadas na linha litorânea do território. Dentre os equipamentos técnicos-urbanos implantados nesse período, destacam-se: o bonde elétrico, o telégrafo, a energia elétrica, além de algumas novas edificações e o embelezamento das cidades, que faziam parte do ideário de modernidade propagado nesse período, conforme se verá no capítulo 4 desta tese.

Nos Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, situados no atual Nordeste brasileiro e onde se encontram as ferrovias objeto de análise – a Estrada de Ferro de Mossoró e a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*) – (Mapa 1), o processo de implantação das ferrovias em ambos estados ocorreu de forma divergente, embora sejam estados vizinhos e de economia de base agropecuária similar: produção da cana-de-açúcar no litoral, a atividade criatória e, mais tarde, a produção do algodão no interior.

---

<sup>10</sup> A referida ferrovia foi construída com capital privado do Sr. Irineu Evangelista de Souza. Este tornou-se Barão de Mauá (em abril de 1854) e, posteriormente, Visconde de Mauá (1874). A primeira locomotiva a realizar o percurso de 14,5km, de fabricação inglesa, foi a Baronesa, homenagem à esposa do Barão de Mauá. A locomotiva ainda se encontra preservada em exposição do Museu do Trem em Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro (EDMUNDSON, 2016, p. 71-72).

Na Paraíba, a ferrovia, atingiu cidades como Itabaiana (1901), Campina Grande (1907), Bananeiras (1922), esta última na região do Brejo, produtora de cana-de-açúcar, café, fumo, algodão e cereais (milho e feijão), e mais tardiamente, se uniu ao ramal Paraíba, oriundo do Ceará - Rede de Viação Cearense (RVC) - que já havia atingido a cidade de Sousa (1926), Pombal (1932) e Patos (1944), em sentido oeste-leste do estado da Paraíba, encontrando-se com o ramal de Campina Grande em 1957. Enquanto no Rio Grande do Norte, as ferrovias são implantadas no litoral para atender as zonas de produção açucareira, embora essa atividade econômica, por se localizar no litoral e, portanto, próxima aos portos, não demandava tanto o transporte ferroviário quanto as atividades econômicas que estavam localizadas na região central e oeste, como o algodão, o sal e os produtos oriundos da pecuária: couros e peles, por exemplo.

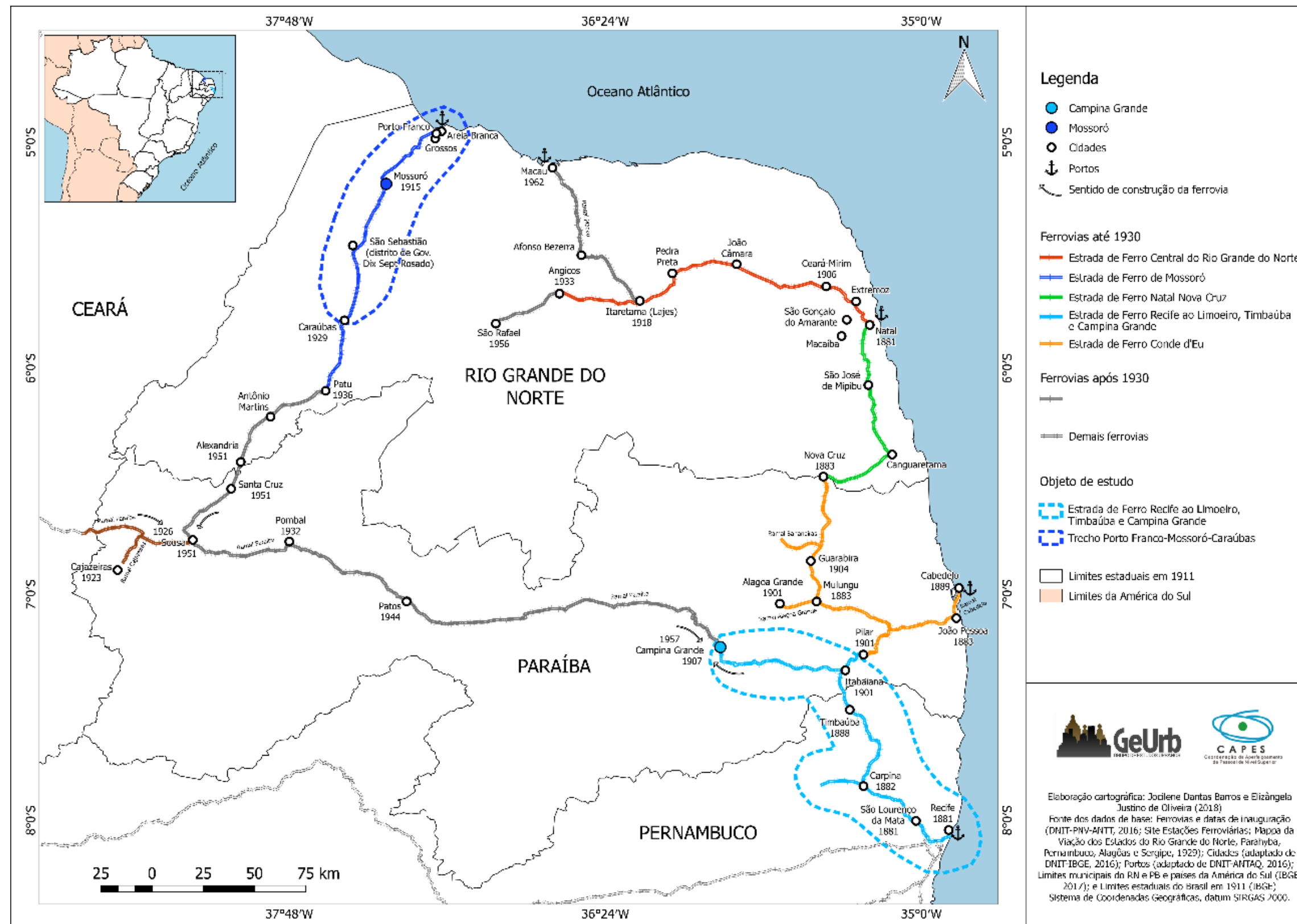
Quanto a extensão das ferrovias em ambos estados, em 1906, o Rio Grande do Norte possuía 121 km da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, que margeava o litoral e 49 km da Estrada Ferro Central do Rio Grande do Norte- EFCRN, trecho Natal-Ceará Mirim, que adentrava o estado, totalizando 170 km de linhas férreas. A extensão ferroviária da Paraíba era similar no mesmo período. Em 1907, a Estrada de Ferro Conde d'Eu possuía 94 km, somado aos 80 km do ramal Campina Grande, totalizava 174 km de ferrovias no referido Estado.

A primeira ferrovia no Rio Grande do Norte, a Ferrovia Natal-Nova Cruz, inaugurada em 1881 para atender à produção da cana-de-açúcar, como mencionado anteriormente, passava pelas zonas de cana-de-açúcar da província, entre elas: São José, Vila Flor, Goianinha, Papari e Arês. No entanto, essa não era a principal zona produtora da cana-de-açúcar, de forma que essa ferrovia sempre apresentou déficit em suas receitas. Quando foi inaugurada, em 1906, o primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte<sup>11</sup>, correspondente a Natal-Ceará-Mirim, atingiu a área de cultivo da cana-de-açúcar no vale do Rio Ceará-Mirim, que produzia 60% do açúcar do Estado. A partir da cidade de Ceará-Mirim, a ferrovia tinha o objetivo de adentrar o interior do Rio Grande do Norte, dirimir os efeitos da seca, atingir a região do Seridó, produtora de algodão, e de se ligar ao Porto de Macau, localizado na parte setentrional do estado.

---

<sup>11</sup> Posteriormente chamada de Estrada de Ferro Sampaio Correia, em homenagem ao engenheiro responsável pelo projeto da referida via férrea (Jornal *O Trilho*, p. 4).

**Mapa 1 – Estradas de Ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte - 1930**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas

As ferrovias no Rio Grande do Norte não tiveram o caráter reestruturador que normalmente é atribuído a esse equipamento técnico. Isso porque as estradas de ferro, nesse estado, passaram por vilarejos sem expressão econômica ou populacional, não se ligou a região oeste do estado – grande produtor de sal e charqueadas, e importante empório comercial de Mossoró –, nem à cidades como Caicó e Currais Novos, centros de produção algodoeira e da pecuária respectivamente.

O processo anteriormente mencionado deu-se diferentemente do que ocorreu com as ferrovias no Estado da Paraíba que, ao passar por cidades que já possuíam certa dinâmica econômica e populacional, como Itabaiana (1901), Campina Grande (1907), Bananeiras (1922), Sousa (1926), e mais tardiamente Pombal (1932) e Patos (1944), e ainda que a região central do estado não estivesse integrada via ferrovia, ele estava interligado nos dois extremos, a oeste ao Estado do Ceará, e a leste ao Rio Grande do Norte e Pernambuco. Além do fato de algumas cidades terem se tornado Ponta de Trilho, possibilitando a emergência de importantes centros regionais na Paraíba.

## **1.2 As teorias e os conceitos**

A presente pesquisa está ancorada em alguns preceitos conceituais e teóricos da geografia urbana e regional, dentre eles: os conceitos de rede urbana, centralidade e região. As escolhas conceituais já denotam que a escala geográfica de análise predominante é a escala regional, embora em algumas situações se faça necessário “adentrar” à cidade, portanto, remetendo-se à escala intraurbana. Outros conceitos encontram-se correlacionados à estrutura macro conceitual, tais como: rede geográfica, interações espaciais, técnica e modernidade, que serão abordados nos capítulos correspondentes.

A noção de rede urbana será analisada sob duas perspectivas diferentes: a primeira delas, ao analisar a centralidade de Campina Grande e Mossoró antes da implantação da ferrovia, buscando verificar a posição dessas cidades na rede urbana regional, a partir dos vários fluxos atraídos e dispersados por cada uma delas. Para tanto, se buscou os fundamentos em Corrêa (1989). Segundo o autor, a rede urbana pode ser estudada por várias vias: diferenciação das cidades em termos de suas funções; dimensões básicas de variação; relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento; hierarquia urbana; relações entre cidade e região.

No segundo momento, analisar-se-á a rede urbana formada pelas cidades interligadas pela Estrada de Ferro da *Great Western* e a Estrada de Ferro de Mossoró, a partir dos seguintes atributos: 1 – Os entroncamentos ou bifurcações da estrada de ferro; 2 – A condição de Ponta de Trilhos; 3 – As receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos ali existentes; 4 – O *status* político-administrativo do local onde se situa a estação ferroviária (cidade, vila, distrito ou povoado); 5 – A população atendida por cada uma das estações; 6 – A imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária. Entende-se que este último se configura como um indicativo da importância de determinada estação ferroviária na rede de cidades formada por ambas as ferrovias.

Os estudos sobre o processo de urbanização brasileiro que buscaram entender a rede urbana no Brasil se destacaram a partir da segunda metade do século XX, após a Segunda Guerra Mundial. Segundo Azevedo (1970), somente nos anos de 1920 as cidades passaram a ser objeto de maiores atenções de geógrafos e sociólogos e, apenas a partir de 1940-1950, começaram a aparecer com maior frequência os estudos de geografia urbana. É nesse período que surgem os primeiros resultados da influência de Pierre Deffontaines e Pierre Monbeig à frente da disciplina de Geografia na Universidade de São Paulo<sup>12</sup>.

Logo, começaram a se multiplicar os estudos de Geografia Urbana no Brasil<sup>13</sup>. Dentre os estudos desse período, destacam-se três deles, de bastante relevância para o que se pretende desenvolver: os estudos realizados por Aroldo de Azevedo, *Vilas e cidades do Brasil colonial*, publicado em 1956, que objetivou identificar a distribuição geográfica de vilas e cidades e suas principais características, nas diferentes regiões do Brasil<sup>14</sup>, no

---

<sup>12</sup> Pierre Deffontaines inaugurou a disciplina de Geografia na Universidade de São Paulo, em 1934 e depois passou a lecionar na Universidade do Distrito Federal (1935-1938). Em São Paulo, Pierre Monbeig ministrou vários cursos de Geografia Urbana estimulando os alunos a elaborarem as conhecidas monografias urbanas. Permaneceu na USP, por onze anos (1935-1946). (AZEVEDO, 1970; AB' SÁBER, 1994).

<sup>13</sup> Sobre a produção da Geografia Urbana, ver Azevedo (1970, p. 213-220) e a valiosíssima contribuição do professor Maurício de Abreu no trabalho *O estudo geográfico da cidade no Brasil: Evolução e avaliação. Contribuição à história do pensamento geográfico*, originalmente publicado em 1994, na Revista Brasileira, nº 56 (1/40, jul.-dez (p. 21-122), e republicado no livro *Escritos sobre espaço e história* organizado por Fania Fridman e Rogério Haesbaert, em 2014, reunindo vários textos do professor Maurício de Abreu.

<sup>14</sup> No Brasil, ao longo da formação urbana e econômica, foram pensadas várias divisões regionais por diversos autores. Na obra supracitada, o autor se utiliza da divisão regional criada pelo Conselho Nacional de Geografia, em 1941, que divide o Brasil, nas seguintes regiões: Região Norte (AM, PA e AC), Região Nordeste (CE, RN, PB, PE, AL), Região Leste (SE, BA, MG, ES, RJ e DF), Região Sul (SP, PR, SC, e RS) e Centro-Oeste (GO e MT), diferente da divisão regional atual, adotada desde 1968, que excluiu a região Leste.

período colonial, ou seja, do século XVI até as primeiras décadas do século XIX, quando se inicia o Império no Brasil<sup>15</sup>.

Em 1968, é publicada a obra *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)*, de autoria de Nestor Goulart Reis Filho. Esta obra é o resultado da tese de Livre-Docência do autor, defendida anos antes, em 1964 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo. Nela, o autor almeja demonstrar que as formações urbanas brasileiras, “[...] não constituem um conjunto de dados aleatórios, mas parte de uma estrutura dinâmica – a rede urbana – que deve ser compreendida [...]” (REIS FILHO, 1968, p. 15).

Ambos os estudos se dedicaram a entender a formação da rede urbana brasileira, a partir da formação dos núcleos urbanos, o primeiro considerando o *status* político-administrativo dos núcleos urbanos (vila e cidade) e o segundo abordando a dimensão social e colonial do processo de urbanização.

Antes da obra de Reis Filho, é importante destacar a obra publicada em 1963, de Pedro Pinchas Geiger: *Evolução da rede urbana brasileira*, considerado o mais completo estudo de caráter geral sobre o tema da rede urbana até a década de 1960. (AZEVEDO, 1970). O estudo buscou sistematizar as características geográficas e as transformações na rede urbana brasileira operadas no processo de urbanização e industrialização.

Essas obras foram valiosas para se entender a formação dos núcleos urbanos e a configuração da rede urbana brasileira no período colonial, mesmo que a obra de Pedro Pinchas Geiger (1963) não seja diretamente relacionada ao período colonial, mas especialmente os capítulos II – *Observações sobre a organização urbana do Brasil*; III – *Formação da organização urbana brasileira* e o IX- *A rede urbana do Nordeste*, se mostraram relevantes para este estudo, uma vez que, a partir deles, foi possível recompor a rede urbana em que Campina Grande e Mossoró estavam inseridas antes da implantação da ferrovia, bem como, entender o contexto em que se deu a formação desses núcleos urbanos e da região. Tendo em vista que, o surgimento do povoado e os primórdios das relações econômicas das cidades analisadas data do século XVII e XVIII, foi imprescindível retroceder no tempo e, em alguns momentos, ao período colonial no Brasil. Como ressalta Geiger (1963, p. 388) acerca de Campina Grande: “nos tempos coloniais, torna-se a mais importante feira de gado do Sertão, abastecendo o litoral e o Brejo; graças à sua proximidade com o Brejo, torna-se também no século XVIII, feira de

---

<sup>15</sup> O Império no Brasil inicia-se em 1822, com a Independência do Brasil e se estende até 1889 quando é Proclamada a República.

cereais e de outros produtos agrícolas.” Logo, foi no período colonial que se deu a formação embrionária do que seria mais tarde essas cidades e a origem de suas funções econômicas.

Os estudos da rede urbana brasileira mais recentes foram desenvolvidos pelo professor Roberto Lobato Corrêa, a partir da década de 1960 (1970, 1989, 2006a, 2010). Para o autor,

A rede urbana constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si. É, portanto, um tipo particular de rede na qual os vértices ou nós são os diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas, e os caminhos ou ligações os diversos fluxos entre esses centros. (CORRÊA, 2010, p. 93).

Pensando a realidade das cidades brasileiras, Corrêa (1989, p. 7; 2010, p. 93), define três condições mínimas para a existência de uma rede urbana, a saber: 1 – tratar-se de uma sociedade vivendo em economia de mercado, com transações comerciais envolvendo bens produzidos localmente e bens produzidos externamente. Isto pressupõe uma mínima divisão territorial do trabalho; 2 – existência de pontos fixos no espaço onde, de modo permanente ou temporário, as transações são realizadas; 3 – é necessário um mínimo de interações entre os núcleos, que seriam os pontos fixos, interações que se verificam no âmbito da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada se realize plenamente, atingindo os mercados consumidores. Essas interações refletem e ratificam uma diferenciação hierárquica e/ou em termos de especialização produtiva entre os núcleos urbanos. Nesse sentido, o referido autor afirma que no “processo de urbanização, a rede urbana passou a ser o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (CORRÊA, 2006a, p. 15), em que, “por meio da rede urbana e da crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial.” (CORRÊA, 2006a, p. 15).

A rede urbana, de maneira concreta, é constituída de fios e nós. Os fios ou linhas podem ser estradas de ferro, rodovias, rios, que são unidos por nós, considerados os centros urbanos ou cidades. Estas, por sua vez, possuem uma centralidade que, a depender da oferta de bens e serviços, sua robustez econômica, da necessidade que as pessoas tenham em se deslocar a elas para abastecer-se de produtos, para consumir serviços ou produtos específicos, essa cidade terá uma centralidade maior ou menor em relação ao conjunto de cidades de uma região, terá um raio de influência maior ou menor.

Nesse sentido, as cidades possuem diferentes níveis de centralidade na rede urbana decorrentes das suas funções econômicas, as quais atendem a interesses capitalistas diretamente vinculados à divisão territorial do trabalho na escala regional ou nacional, produzindo então a hierarquia urbana. Logo, a rede urbana reflete as desigualdades entre as cidades, já que apresentam força e pesos econômicos e populacionais diferenciados. A respeito da relação existente entre a configuração da rede urbana e a divisão territorial do trabalho, Corrêa (2006a) assegura que:

A rede urbana é simultaneamente um reflexo *da* e uma condição *para* a divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada na divisão social do trabalho. É um reflexo na medida em que, em razão de vantagens locacionais diferenciadas, verifica-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional caracterizadora, entre outros tipos, de cidades industriais, político administrativas ou portuárias. (CORRÊA, 2006a, p. 26)

A partir do exposto, entende-se que a constituição de uma rede urbana está relacionada à divisão territorial do trabalho, à fixos (que são os nós) e à linhas em que se realizam os fluxos. Assim, os fixos são as cidades (mas não só elas) que possuem hierarquias diferenciadas dentro da rede urbana. Uma estação ferroviária, por exemplo, também pode ser considerada um fixo, um nó em determinada linha férrea, e esta por sua vez, é a linha em que se realiza os fluxos. Nesse sentido, uma rede ferroviária ou uma linha férrea se constitui uma rede urbana, uma vez que, interliga cidades ferroviárias em uma dada região ou estado. Para que haja fluxos – de mercadorias, pessoas, mensagens –, é necessário dois ou mais pontos fixos interligados a um dado espaço/região em escala nacional ou interligando países na escala internacional. A hierarquia das cidades dá-se pelo nível de centralidade que ela exerce dentro da rede urbana e seu nível de centralidade, pode ser medido pelos mais diversos critérios, sejam eles, populacionais, concentração de estabelecimentos comerciais ou serviços ali ofertados, dentre outras variáveis<sup>16</sup>. No caso das estações ferroviárias, sua centralidade pode ser identificada pelas receitas arrecadadas, população servida por determinada estação, a condição de Ponta de Trilhos ou de entroncamento, etc.

---

<sup>16</sup> Sobre a centralidade interurbana de Campina Grande, a partir dos serviços de saúde e de ensino superior, ver a dissertação de José Arimatéia da Silva Araújo intitulada: *Centralidade urbano-regional de Campina Grande – PB: Os Serviços de Saúde e Educação Superior*, defendida no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba, em 2012.



Sobre a centralidade que algumas cidades possuem em determinadas redes urbanas, ao se consultar as diferentes fontes documentais e bibliográficas, constata-se que, ao longo do tempo, cidades como Salvador, Recife e Fortaleza exercem forte poder de comando e atuam sobre vasta área de influência na rede urbana regional nordestina. No entanto, essas forças vão se arrefecendo ao longo do tempo, dando lugar a forças intermediárias. A mesma lógica reproduz-se na escala internacional, em que países como Inglaterra e Estados Unidos possuem poder de comando centrais, subjuguando países como Brasil, ao atender seus interesses de potências mundiais. Entretanto, tais forças vão se realinhando ao longo do tempo a partir do movimento do capital, de forma que as cidades que, no período colonial, eram espaços luminosos, vão dissipando suas luzes, tornando-se mais opacos e outras vão ganhando luminosidade<sup>17</sup>. É o caso das cidades Bocas de Sertão que, à medida que ocorre a ocupação populacional a oeste do Brasil, passam a ganhar protagonismo.

Na análise da rede urbana, faz-se necessário recuperar a ideia de centralidade, pois esta determina a hierarquia das cidades na rede urbana. A centralidade de uma cidade pode ser considerada em duas escalas distintas: a intraurbana e a interurbana.

Tendo como análise uma área central na escala intraurbana da cidade, o centro da cidade geralmente coincide com o seu centro primaz, onde “nasceu” a cidade. Para Maia (2009), o centro primaz ou o centro principal, por séculos, manteve-se importante para os habitantes da cidade, pois ali se concentram os edifícios administrativos, os primeiros estabelecimentos comerciais, escolas, igrejas, residências, os primeiros hotéis da cidade, o mercado público, as praças públicas, os primeiros estabelecimentos de entretenimento, onde se realizam as feiras semanais e as festas religiosas. Nesse sentido, Maia (2009, p. 184) afirma que: “as áreas centrais das cidades coincidem na maioria das vezes com a área mais antiga, ou seja, com o núcleo primaz que na língua castelhana recebe a denominação de ‘*casco antiguo*’”. Assim, o centro e os atributos de sua centralidade na escala intraurbana, é definido por Maia (2009, p. 181) como:

[...] porção da cidade [que] sempre foi identificada como a área mais dinâmica da cidade, movida pelo fluxo de pessoas, de veículos e de mercadorias decorrente da marcante presença do comércio, dos

---

<sup>17</sup> O termo luminoso e opaco foi utilizado a partir do entendimento de Santos e Silveira (2006). Os autores definem os espaços luminosos como “aqueles que mais acumulam densidade técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos.” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 264).

serviços varejistas, das instituições financeiras, administrativas, de ensino, saúde e também religiosas. Tal concentração de atividades em determinado espaço da cidade gerou o que se denomina de centralidade intra-urbana.

Já Spósito (1991) defende que, nem sempre, o centro da cidade está localizado na área central de criação da cidade e que a centralidade está muito atrelada à questão da circulação:

[...] o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior ou fora dela. (SPÓSITO, 1991, p. 6)

Ao analisar os processos espaciais de organização do espaço que caracteriza a cidade moderna, Corrêa (2010, p. 123) afirma que o processo de centralização se dá pela “existência de uma área onde se concentra as principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transportes interurbanos e intraurbanos.” Na mesma perspectiva, Villaça (1998) atribui grande importância aos transportes e afirma que a origem e/ou fonte da centralidade “está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos.” (VILLAÇA, 1998, p. 242).

No geral, são essas características que definem o entendimento de uma área central no espaço intraurbano das cidades: os transportes, o que permite a circulação e acesso dos mais variados grupos à área central, seja ela antiga ou não; e o tipo de serviços ofertados por essas áreas centrais que atraem uma infinidade de fluxos. Mas o que define a centralidade interurbana, ou seja, na escala regional? Quais são os principais atributos formadores dessa centralidade que definem a hierarquia das cidades na rede urbana? Flávio Villaça, na obra anteriormente citada *Espaço intra-urbano no Brasil*, de 1998, desenvolve a proposição de que:

[...] os processos que, de um lado, podem ser identificados com a estruturação das redes urbanas, com o elemento urbano das estruturas espaciais regionais, ou com o processo espacial de urbanização, e de outro, os processos de estruturação interna do espaço urbano não seguem a mesma lógica, [...] e não podem ser abordados pelos mesmos paradigmas teóricos. (VILLAÇA, 1998, p. 18).

Para Villaça (1998, p. 20), “a distinção mais importante entre espaço intra-urbano e espaço regional deriva dos transportes e das comunicações.” No caso das comunicações, o autor ressalta que: “não conhecemos nenhum estudo com fundamentação teórica e base empírica que mostre, por exemplo, os efeitos que a difusão do telégrafo teve sobre o espaço intra-urbano.” (VILLAÇA, 1998, p. 21). Isto porque o telégrafo teria tido um importante papel na análise do espaço regional, facilitando a comunicação entre cidades distantes e não no espaço intraurbano. O autor complementa assinalando que as comunicações, “a certa altura da história da técnica, se libertaram dos transportes. Elas dependiam, – pelo menos a grandes distâncias – do transporte da mensagem; transporte do jornal, transporte da carta. Foi com a invenção do telégrafo que as comunicações se libertam então.” (VILLAÇA, 1998, p. 21). O surgimento do telégrafo permite que, a partir de pontos fixos, seja possível comunicação a longa distância. Nesse sentido, “as comunicações têm efeito profundo sobre os espaços regionais, nacionais ou planetários, comparável ao dos transportes.” (VILLAÇA, 1998, p. 21).

Percebe-se que os transportes tiveram papel preponderante nas transformações tanto no espaço intraurbano quanto no espaço interurbano, a depender do tipo de transporte. Mesmo os transportes sobre trilhos vão apresentar distinções dependendo da escala espacial. Ao se considerar, por exemplo, o papel dos bondes e das ferrovias na estruturação do espaço, os bondes foram importantes na expansão do tecido urbano, extrapolando os limites da área central, onde inicialmente eram implantados. Já as ferrovias, exercem um papel mais relevante na escala interurbana, pois conectam diferentes cidades a longas distâncias. Embora não se possa desconsiderar o papel que as estações ferroviárias e as ferrovias tiveram na escala intraurbana das cidades ferroviárias, muitas vezes redirecionando o processo de expansão urbana dando origem a uma nova conformação urbana, como expõe Aranha (2003):

As estações de trem do Norte do Brasil, na transição do século XIX para o XX, provocaram novas conformações urbanas, levando a uma espécie de redesenho da paisagem circundante. [...] elas tornaram-se espaços para onde foram convergindo, na maioria das localidades, interesses de toda ordem, em particular na esfera comercial, cuja consequência imediata foi a emergência de uma nova cartografia urbana, não mais se reconhecendo a cidade que existia antes de sua edificação. (ARANHA, 2003, p.1).

Além das estações, a própria linha férrea quando “corta” a cidade, pode constituir-se um obstáculo, uma barreira física e social. (MAIA, 2017b; SANTOS Y GANGES, 2007).

No entanto, para Villaça (1998, p. 20), a ferrovia está diretamente ligada à estruturação do espaço regional, devido ao “deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho.”

O transporte, sobretudo, o transporte ferroviário, ao qual nos reportamos aqui, teve papel importante na “compressão” das distâncias, facilitando a conexão entre as cidades, entre portos e áreas produtoras, permitindo o transporte de mercadorias a longas distâncias e a menores custos, ou de pessoas que, por vezes, eram consumidores, outras força de trabalho, comerciantes, ou habitantes deslocando-se de uma estação a outra na mesma cidade ou entre cidades. Logo, esse transporte promoveu intensas mudanças em parte das cidades por onde passou, com rebatimento direto na rede urbana, uma vez que o fato da cidade possuir tal equipamento lhe conferia relativa centralidade, decorrente da emergência de fluxos conduzidos via ferrovia até elas.

A centralidade das cidades na rede urbana depende não só da rede de circulação que envolve determinada cidade e sua hinterlândia, mas também do desenvolvimento de uma atividade econômica, a concentração de estabelecimentos comerciais e serviços que justifiquem o deslocamento dos diferentes grupos sociais àquela cidade.

Outro conceito de relevância na análise aqui empreendida é o de Região, uma vez que se apoia na ideia de que em uma rede ferroviária as cidades possuem centralidade distintas, gerando uma desigualdade entre elas, e reforçando o processo de hierarquia urbana, em que algumas cidades polarizam uma dada região, enquanto outras servem apenas para reforçar a centralidade das cidades polarizadoras. É essa a ideia que permeará a análise dos objetos da pesquisa escolhidos, em que destacamos o papel das cidades de Campina Grande e Mossoró enquanto parte da rede urbana de cidades formada pela Estrada de Ferro da *Great Western* e pela Estrada de Ferro de Mossoró. A partir da ferrovia consolida-se a centralidade de Campina Grande dentro da rede, tornando-a polo regional com vasta área de influência, não só sobre as cidades da Paraíba, bem como, atingindo cidades dos estados do Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco. Ao contrário de Mossoró, que não tem a ferrovia como principal força impulsionadora de sua centralidade, pelas razões citadas anteriormente.

Dentre os estudiosos da Geografia Urbana Regional destacam-se vários autores que analisam o conceito de formas distintas: uns buscam contextualizar o conceito de Região na história do pensamento geográfico, outros almejam teorizar o conceito. Há ainda, aqueles que analisam os momentos de evidência ou decadência do conceito, em que por vezes, é amplamente considerado pelos estudiosos da área como um dos conceitos essenciais ou sendo um conceito de importância menor para o desenvolvimento da ciência geográfica. Dentre os autores que se detiveram a essas análises destacamos: Andrade (1977), Higuera Arnal (2003), Bezzi (2004), Claval (2006), Corrêa (1986), Gomes (2009 [1995]), Guelke (1982), Haesbaert (2010), Kayser (1980), Lecioni (2014 [1999]).

A diferenciação de áreas está na base do conhecimento da geografia regional, conforme os estudos pioneiros de Alfred Hettner e Richard Hartshorne, na obra *The Nature of Geography* (1939). No entanto, ao longo do tempo e das diferentes abordagens dos geógrafos, o conceito sofreu reformulações, que são próprias de cada contexto histórico-geográfico. Na chamada Geografia Clássica ou Tradicional, o conceito de região foi um dos conceitos chave, influenciando os mais diversos estudos. (HAESBAERT, 2010). Guelke (1982), ao buscar identificar os fatores que levaram ao declínio da geografia regional, afirma que “a ascensão da Nova Geografia, com sua ênfase nas relações espaciais e o uso dos métodos estatísticos, coincidiu com o declínio na importância dos estudos regionais.” (GUELKE, 1982, p. 213). Sobre isto, Haesbaert (2010) também considera como sendo os geógrafos quantitativistas os primeiros a decretar a morte da região na perspectiva clássica. Segundo o autor, “trata-se da passagem do paradigma corológico clássico, também dito da ‘diferenciação de áreas’, para o paradigma espacial ou da classificação de áreas.” (HAESBAERT, 2010, p. 43).

Esse momento é subdividido em dois critérios de regionalização distintos: o primeiro deles é a abordagem da região homogênea ou uniforme, uma “abordagem mais zonal priorizando a consideração dos fenômenos em áreas (ou superfície)”; já o segundo, é a Região funcional ou polarizada, que privilegia o princípio de coesão, trata-se de uma “abordagem mais reticular priorizando os fenômenos em rede ou os fluxos.” (HAESBAERT, 2010, p. 47).

Nesse sentido, Haesbaert (2010) critica a região como classe de área, afirmando que, dessa maneira, houve “uma enorme simplificação em relação à riqueza de feições e à complexidade com que muitas vezes a região geográfica era abordada [...]” (HAESBAERT, 2010, p. 46), mas defende que, mesmo dentro da corrente neopositivista, houve o que ele denominou de “‘ressurreição’ da região no bojo dessa própria corrente,

[vinculada] a um certo funcionalismo, vendo o espaço como um sistema de fluxos em que cada parcela ou subsistema desempenha um conjunto de funções.” (HAESBAERT, 2010, p. 47). Nessa perspectiva, surgem “as ‘regiões funcionais’, inspiradas também na teoria do lugar central de Christaller, segundo a qual o centro polarizador urbano estende seu raio de influência sobre o espaço ‘regional’, admitindo zonas de sobreposição a outras regiões funcionais.” (HAESBAERT, 2010, p. 47).

Nesse contexto, também emerge a teoria dos polos de crescimento e de desenvolvimento segundo François Perroux<sup>18</sup>. De acordo com Andrade (1977, p. 58), a teoria de Perroux tem como princípio que “o crescimento econômico não se faz de forma difusa por todo o espaço de um país, ou cobrindo as várias partes de uma região, mas se manifesta em certos pontos, [...] com intensidades variáveis [...]” Para Perroux, “o polo de crescimento surge devido ao aparecimento de uma indústria motriz.” (ANDRADE, 1977, p. 59). A indústria motriz seria aquela que “realiza a separação dos fatores da produção, provoca a concentração de capitais sob um mesmo poder e decompõe tecnicamente as tarefas e a mecanização.” (ANDRADE, 1977, p. 9).

Em resumo, segundo Andrade (1977, p. 60), “o polo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região.” Na teoria dos polos de desenvolvimento, os transportes e as vias de comunicação também eram imprescindíveis para o crescimento do polo, porque era através das estradas que se estendia a sua influência na região. Conforme afirma Andrade (1977, p. 61), com base nas ideias de Perroux: “como o polo é sempre um ponto ou uma área que exerce influência sobre a região, admite Perroux que esta influência tem de ser canalizada por estradas, por caminhos que liguem a área polarizada ao polo.” (ANDRADE, 1977, p. 61).

A partir dos pressupostos do economista francês François Perroux, Andrade (1977, p. 63), admite a existência de três tipos de polos, segundo a escala: “o polo-nação, o polo-região e o polo-cidade.” O primeiro é classificado em dois grupos conforme a sua pujança econômica: “os países focos e os países satélites”, em que, os países focos são caracterizados “pela importância dominadora de sua economia, sempre superindustrializada e os países satélites pela dependência econômica em que se encontram, realizando a maior porcentagem de seu comércio com o país-foco de que

---

<sup>18</sup> François Perroux elaborou sua teoria dos polos de crescimento em 1955, a partir da concentração industrial na França, em torno de Paris, e na Alemanha, ao longo do Vale do Ruhr.

dependem.” (ANDRADE, 1977, p. 63). Um exemplo representativo de um polo-nação é a posição da Grã-Bretanha<sup>19</sup> e, posteriormente, dos Estados Unidos, que, em diferentes períodos históricos, se constituem polos econômicos de comando, com forte influência sobre outros países no mundo inteiro. Andrade (1997, p. 64) postula que “a Grã-Bretanha, no período áureo do Império Britânico, estendeu a sua influência por quase toda a superfície do globo, possuindo colônias e áreas de influência econômica em todos os continentes”. No capítulo 3, aprofundar-se-á a influência da Inglaterra sobre a economia dependente do Brasil e os investimentos de capitais na construção das estradas de ferro no Nordeste.

Já o polo-região trata-se de uma região que polariza uma determinada área, exercendo influência sobre esta. A título de exemplo, Andrade (1977) destaca a região Sudeste do Brasil. É importante ressaltar que a reorganização do capitalismo na esfera mundial vai modificando ou rearrumando o protagonismo das regiões ou dos países na divisão internacional do trabalho. Antes da região Sudeste se configurar um importante polo industrial, era a região Nordeste que possuía protagonismo na economia brasileira, fundamentalmente constituída pela economia agroexportadora, que, a partir de 1930, passa a perder força. Bernard Kayser (1980, p. 283), compara as regiões a “organismos vivos e complexos. Nascem, isto é, tomam corpo e se cristalizam – desenvolvem-se, isto é, se estruturam de uma maneira cada vez mais firme, ganham coesão”, mas também, segue o autor “podem morrer bruscamente, devido à intervenção de um agente exterior, ou por lenta desintegração.” (KAISER, 1980, p. 283).

O terceiro tipo de polo, o polo-cidade, como a própria denominação revela, é aquele representado por uma cidade na escala regional. O principal defensor da ideia de uma cidade enquanto polo de uma região foi o geógrafo francês Bernard Kayser. Ao analisar a região como objeto de estudo da geografia, o autor afirma que “o polo, ou o centro, é antes de mais nada um organismo concreto: uma cidade.” (KAYSER, 1980, p. 280).

Na mesma obra, Kayser (1980) identifica três características imprescindíveis para existência de uma região, que estão diretamente ligadas à ideia dos polos de François Perroux. São elas: 1 – uma região se define pelos laços existentes entre seus habitantes;

---

<sup>19</sup> Segundo Edmundson (2016, p. 34), “o Reino da Inglaterra, que incluía o País de Gales depois de 1284, foi um estado soberano até 1 de maio de 1707, quando os Atos de União colocaram em prática os termos acordados no Tratado de União do ano anterior, que resultou na união política com o Reino da Escócia, criando o Reino da Grã-Bretanha”. Assim, costuma-se usar a nomenclatura Inglaterra para períodos até 1701 e Grã-Bretanha para períodos posteriores. Nas referências que se seguem não faremos essa distinção.

2 – uma região se organiza em torno de um centro; 3 – uma região só existe como parte integrante de um conjunto. É importante se detalhar o entendimento do autor acerca de cada uma das características acima mencionadas.

Sobre a primeira característica, Kayser (1980) afirma que os laços entre os habitantes são entendidos em seu sentido amplo, englobando não somente as relações, mas também os caracteres comuns. Estes constituem frequentemente a base de importantes coesões espaciais, dentre essas um sistema de produção especializada, de que participam a maioria dos homens residentes em um dado território. Sobre o segundo fator, o autor afirma que “não há verdadeira região sem centro, sem núcleo, isto é sem cidade. [...] a cidade comanda o espaço que a envolve, encerrando-o em uma rede de relações comerciais, administrativas, sociais, demográficas, políticas, da qual ela ocupa o centro.” (KAYSER, 1980, p. 281). O terceiro elemento que indica a existência de uma região não reside em seu centro em si ou no entorno mais próximo, mas fora da região, no exterior a ela, “diz respeito a seus laços com o exterior” (KAYSER, 1980, p.281), ou seja, está presente nas relações no conjunto nacional e internacional de uma economia global. Acerca da ideia de região polarizada, Andrade (1977, p. 42) afirma que esta:

[...] resulta da observação da interdependência existente entre várias áreas, às vezes pertencentes a regiões homogêneas diversas, devido à irradiação da influência comercial das aglomerações urbanas. O poder de atração que uma cidade exerce em torno da área que a cerca, conseqüentemente das transações comerciais que realiza com as áreas rurais, provoca a formação de áreas de influência e, em consequência, regiões polarizadas.

Por fim, ver-se-á que o conceito de região se faz presente em vários momentos da análise empreendida. Isto porque o estudo da rede urbana é eminentemente regional. A própria ideia de rede remete ao extrapolamento dos limites territoriais de uma cidade, buscando enfatizar suas relações entre um grupo de cidades. Tanto as primeiras vias de comunicação e circulação existentes na região, anteriores aos caminhos de ferro, que, ao cortarem a cidades Campina Grande e Mossoró, conferiam-lhes relativa centralidade, quanto a implantação da ferrovia e dos fluxos de mercadorias, passageiros, bagagens, animais e telegramas, também denotam a constituição de uma rede com seus respectivos nós de comando e, novamente, remonta-se à ideia de região.

### **1.3 A Geografia Histórica**



A pesquisa desenvolve-se sob a perspectiva da Geografia Histórica Urbana. Logo, requer a análise do espaço urbano no passado, ou seja, no que Abreu (2000) definiu como “presente de então” ou, como busca definir Orella Unzué (1995, p. 8): “*la Geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto*”.

Entende-se como Geografia Histórica o estudo de temas geográficos, como paisagem, morfologia urbana, rede urbana, etc., analisados no passado, em que as principais fontes documentais (mapas históricos, estatísticas históricas, leis, dentre outras) utilizadas e analisadas são as históricas. A respeito dos documentos, Le Goff (1990, p. 536) revela que o seu “sentido moderno de testemunho histórico data apenas do início do século XIX.” Com o desenvolvimento da escola histórica positivista do fim do século XIX e do início do século XX, o documento triunfa e se torna o recurso indispensável nas análises historiográficas dos historiadores, se constituindo “o fundamento do fato histórico, ainda que resulte da escolha, de uma decisão do historiador, parece apresentar-se por si mesmo como prova histórica. [...] afirma-se essencialmente como um testemunho escrito.” (LE GOFF, 1990, p. 536).

A emergência da *Escola dos Annales*, permite um novo modo de fazer história diferente daquele positivista, em que “o interesse da memória coletiva e da história já não se cristaliza exclusivamente sobre os grandes homens, os acontecimentos, a história que avança depressa, a história política, diplomática, militar.” (LE GOFF, 1990, p. 541). A nova história “interessa-se por todos os homens, suscita uma nova hierarquia mais ou menos implícita dos documentos.” (LE GOFF, 1990, p. 541). Nesse sentido, os documentos incluem não tão somente aqueles escritos, mas qualquer outra forma de vestígios do passado, seja ele escrito, iconográfico, objetos de memória, transmitido pelo som, ou outra maneira. (LE GOFF, 1990). Não existe documento específico para um dado problema histórico, conforme revela Bloch *apud* Le Goff (1990, p. 540): “Seria uma grande ilusão imaginar que a cada problema histórico corresponde um tipo único de documentos, especializado para esse uso.”

Le Goff (1990, p. 545), expõe ainda em sua crítica aos documentos que “não existe um documento objetivo, inócuo, primário.” Logo, “o documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder.” (LE GOFF, p. 545). É necessário considerar que “o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do

mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores." (LE GOFF, p. 535).

No que se refere a Geografia Histórica, William Norton, na obra *Historical Analysis in Geography* (1984), no capítulo 4 – *The Present status of Historical Geography* (p. 37-61), no qual o autor ao realizar uma breve discussão sobre a natureza da Geografia Histórica, busca responder a pergunta: “o que é Geografia Histórica?”, afirma que , “*The character, content and even the validity of historical Geography have long been questioned.*” (NORTON, 1984, p. 37). Para Norton, determinar o *status* da Geografia Histórica não é uma tarefa fácil, pois, ao consultar rapidamente a literatura sobre o tema, logo se percebe a diversidade de abordagens e interesses que parecem aumentar ao longo dos últimos anos. (NORTON, 1984). Em decorrência da variedade de interpretações acerca da Geografia Histórica, surgem também dúvidas sobre a legitimidade desta enquanto campo de pesquisa. Segundo Norton (1984, p. 38), as várias interpretações são resultados de quatro fatores: 1 – as diferenças internas no próprio campo de estudo; 2 – as diferentes interpretações da Geografia Histórica em diferentes países; 3 – a influência de outras disciplinas, como a História, a História Econômica, a Sociologia, a Antropologia e a Geografia Física; 4 – a influência da própria Geografia Histórica que estimula visões divergentes.

Pedro Vasconcelos de Almeida, no texto *A Geografia Histórica no contexto da História do Pensamento Geográfico e suas relações com as ciências sociais humanas*<sup>20</sup>, afirma que, na obra *Examen critique de l’Histoire de la Géographie du Nouveau continent et des progrès de l’Astronomie nautique aux XVe et XVIe siècles*, de 1835, escrita por Alexander Von Humboldt, este autor já dava destaque às questões da Geografia Histórica ao tratar das suas viagens de ‘descoberta’ do Novo Mundo. Posteriormente, na obra *Kosmos. Essai d’une description physique du monde*, de 1845/1857, a perspectiva histórica também é destacada no 2º tomo, no qual trata do “‘reflexo do mundo exterior na imaginação do homem’, momento em que aborda [...] um estudo histórico sobre a ideia de Universo.” (VASCONCELOS, 2017, p. 39). O autor mostra, ainda, como a Geografia Histórica insere-se nas obras dos pais fundadores da Geografia Acadêmica: Immanuel Kant (1724-1804), Alexander Von Humboldt (1769-1859), Conrad Malte-Brun (1775-1826), Karl Ritter (1779-1859), Bazilio Quaresma Torreão (1787- 1867); bem como nas

---

<sup>20</sup> Texto inicialmente apresentado na Conferência do IV Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e II Encontro Nacional de Geografia Histórica, realizado em Belo Horizonte, em dezembro de 2016 e, publicado na *Revista Geografares*, em 2017 (p. 36-50).

obras dos geógrafos clássicos, como: Elisée Reclus (1830-1905), Friedrich Ratzel (1844-1904), Paul Vidal de La Blache (1834-1918), Richard Hartshorne (1899- 1992); Eric Dardel (1902-1985).

Conforme detalha Vasconcelos (2017) no texto supracitado, a Geografia Histórica já se fazia presente nas obras dos fundadores da geografia acadêmica. Porém, Godoy (2013, p. 4) ressalta que “somente nas primeiras décadas do século XX, [que] a Geografia Histórica passou a ganhar contornos mais nítidos e definir sua perspectiva teórica de investigação.”

O início do século XX, sobretudo os anos 20, são bastante profícuos para a Geografia Histórica. Conforme expõe Pires (2007), na França, no início daqueles anos, a Geografia Histórica foi resultado da produção intelectual dos professores pertencentes à *Collège de France*, dentre eles: “Auguste Longnon (1844-1911)<sup>21</sup>, Jean Brunhes (1869-1930), Roger Dion (1896-1981), Pierre Gourou (1900-1999), Maurice Le Lannou (1906-1992) e André Siegfried (1875-1959).” (PIRES, 2007, p. 3). O autor destaca, ainda, que na mesma época, a Geografia Histórica começa a se difundir pelos países de cultura anglo-saxã, a partir de “três importantes geógrafos que aprofundaram os fundamentos filosóficos desta corrente nos EUA: Carl Ortwin Sauer (1889- 1975), Derwent Stainthorpe Whittlesey (1890–1956), John Kirtland Wright (1891-1969).” (PIRES, 2007, p.3). Dentre estes, Carl Sauer<sup>22</sup> era a principal expressão da Geografia Histórica da Escola estadunidense de Berkeley. (PIRES, 2007).<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> “Auguste Longnon é reconhecido como o fundador da Geografia Histórica, geógrafo e historiador, foi responsável, no *Collège de France*, pela disciplina Geografia Histórica de 1892 até 1911.” (PIRES, 2007, p. 3).

<sup>22</sup> “A grande contribuição de Sauer no movimento de renovação da Geografia Histórica foi a crítica que dirigiu à ideologia dominante do determinismo ambiental disseminada pela Geografia Moderna do final do XIX e início do século XX. Em contraposição a essas ideologias, ele propôs o desenvolvimento de uma teoria geográfica da ‘morfologia paisagem’ e da ‘história cultural’.” (PIRES, 2007, p. 3-4). A partir de uma percepção similar, Maia (2014, p. 292) afirma que Carl Sauer “contribui para a reconstrução de geografias do passado a partir da paisagem, relacionando a geografia histórica à geografia cultural.”

<sup>23</sup> Esse período coincide com a consolidação da Geografia Urbana. Para contextualizar esse período no Brasil e no mundo, ver Vasconcelos (2012, p. 103-208). Nesse momento, surgem os clássicos trabalhos da *Escola de Sociologia de Chicago*, conhecida por *Ecologia Humana*, fundada por Robert Park (1864-1944), como também os escritos Le Corbusier. No Brasil, um pouco mais tarde, a década de 1930 é marcada pelo o início do ensino de Geografia na *Universidade de São Paulo* e pela fundação de instituições públicas ligadas à Geografia: o *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* (IBGE) (1934) – que fundou a *Revista Brasileira de Geografia*; o *Conselho Nacional de Geografia* (1937), bem como a *Associação dos Geógrafos Brasileiros* (1934). Data dessa década, o primeiro estudo geográfico sobre a cidade realizado por um brasileiro, o qual fora intitulado de *O Fator geográfico na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo* (1935), escrito pelo historiador Caio Prado Júnior. (VASCONCELOS, 2012).

Pires (2007) entende que a Geografia Histórica faz parte de um movimento de renovação da Geografia que se opunha à Geografia Moderna do século XX. Assim se expressa o autor:

A história do pensamento geográfico no século XX conheceu três grandes movimentos de renovação: o primeiro, fundou a Geografia Histórica e Cultural; o segundo, criou a Nova Geografia ou Geografia Quantitativa; o terceiro, erigiu a Geografia Radical ou Crítica. Estes movimentos emergiram, em oposição à Geografia Moderna, os dois primeiros, simultaneamente, no mesmo contexto histórico e o último no início dos anos 70. (PIRES, 2007, p. 2).

Após os anos 20, na Geografia Histórica não há grandes avanços em seus temas, retomando-os apenas nos anos 40, ao que Pires (2007, p. 6) denomina de “segunda fase de desenvolvimento da geografia histórica”. Neste período, destacam-se as contribuições realizadas pelos seguintes autores: Jan Otto Marius Broek (1904-1974), Henry Clifford Darby<sup>24</sup> (1909-1992), Andrew Hill Clark<sup>25</sup> (1911-1975), David Lowenthal (1923-2018). (PIRES, 2007)<sup>26</sup>.

O campo de pesquisa da Geografia Histórica, embora já consolidado e bastante profícuo na França, Inglaterra e Estados Unidos<sup>27</sup>, segue sendo pouco explorado pelos geógrafos brasileiros, que, ainda, privilegiam as análises no presente. Assim, é um campo de pesquisa ainda visto por uns como indiferente e, para outros, como desconhecido ou pouco reconhecido. (ALVES, 2011; MAIA, 2014; SILVA, 2008). Segundo Silva (2012, p. 2), a Geografia Histórica “apresenta um desenvolvimento não-linear dentro da geografia, intercalando momentos de pleno reconhecimento, com outros em que sua prática foi vista como uma excrescência no seio da ciência geográfica.” Talvez por isso, pelo desconhecimento do que seria a Geografia Histórica, haja recorrentes equívocos sobre esse tipo de abordagem na Geografia. Conforme discorre Maia (2014), frequentemente se confunde Geografia Histórica com História do Pensamento Geográfico devido ao entendimento de que todo trabalho de pesquisa, ao iniciar-se a partir de um

---

<sup>24</sup> Dentre as obras desse autor, destacam-se: *The changing English landscape* (1951); *The New Historical Geography of England* (1952); *On the relations of geography and history* (1953-reeditado em 1957); *Historical geography* (1953).

<sup>25</sup> Dentre suas obras ressaltam-se: *Historical Geography* (1954); *Historical geography in North America* (1972); *Geography and history: bridging the divide* (2003).

<sup>26</sup> Ainda sobre o desenvolvimento da Geografia Histórica na Grã-Bretanha, França e Estados Unidos e seus principais autores, ver Orella Unzué (1995). O mesmo autor aponta diferenças entre a Geografia Histórica e Geohistória.

<sup>27</sup> Além dos autores anteriormente citados, destaca-se a contribuição de William Norton, em *Historical analysis in Geography* (1984).

texto de cunho histórico, constitui-se em um trabalho da Geografia Histórica; ou analisar o passado com o “olhar do presente”. Nessas perspectivas, a importância da Geografia Histórica estaria na possibilidade de compreender o presente. Maia (2014), esclarece que:

[...] a geografia histórica corresponde a um recorte do conhecimento, como tantos outros, mas este não se dá pelo objeto de análise ou pela temática, como é o mais comum na geografia – geografia urbana – a cidade e o espaço urbano; geografia agrária – o campo e o espaço rural; geografia regional – a região (nacional ou mundial), entre outros – **mas, sim, pela abordagem, pela condução da análise e também pela demarcação temporal.** (MAIA, 2014. p. 289-290, grifo nosso).

Outro ponto a se destacar é a relevância do presente nos estudos geográficos e o distanciamento do tempo ao longo de sua trajetória enquanto ciência moderna. A este fenômeno, Abreu (2000) denomina de “ditadura do presente”:

Um dos obstáculos para um maior entrosamento teórico sobre a discussão tempo-espaço e conseqüentemente para o desenvolvimento da geografia histórica foi a ideia tradicionalmente aceita de que a ciência geográfica deveria se ocupar de estudar o presente, voltando ao passado apenas no que fosse necessário para a compreensão do presente estabelecendo-se assim uma ditadura do presente. (ABREU, 2000, p. 15).

Segundo o autor: “a geografia não se pode definir como o estudo da duração do presente, ainda que seja, este o palco preferencial de atuação do geógrafo.” (ABREU, 2000, p. 14). Talvez seja essa uma das primeiras e mais contundentes influências da não tradição em estudar o passado que desencadeia no fato de “os espaços do passado ainda [constituírem] um campo bastante inexplorado pelos geógrafos brasileiros.” (ABREU, 2000, p. 18).

Para Corrêa (2004), entre os geógrafos, o tempo foi negligenciado e visto de forma secundária. Já Silva (2008; 2012), atribui esse distanciamento do tempo pretérito em suas análises à tentativa da Geografia garantir um lugar só seu no campo das ciências sociais.

Nos estudos de Geografia Urbana na Geografia Tradicional, era indispensável retomar com profundidade a história da cidade analisada desde sua criação e “nenhum estudo de geografia urbana que se respeitasse podia começar sem alusão à história da cidade [...]. Sem essa preocupação de contar o que foi o seu passado, era impossível abordar esta ou aquela cidade.” (SANTOS, 2008b, p. 66). Embora essa condução das pesquisas não seja o que configura uma pesquisa da Geografia Histórica, esse poderia ser

o início do apreço pelos estudos do passado, no entanto, não ocorreram avanços nesse sentido.

Soja (1993, p. 7) referindo-se à consciência prática e teórica do marxismo ocidental e da ciência social crítica, ressalta que “pelo menos durante o século passado [referência a meados do século XIX], o tempo e a história ocuparam uma posição privilegiada.” E isto permanece nas últimas décadas do século XIX, as quais “podem ser vistas como uma era de crescente historicismo e de submersão concomitante do espaço no pensamento social crítico.” (SOJA, 1993, p. 7). Pode-se dizer que ocorre no século XIX uma supervalorização do tempo em detrimento do espaço, ocorrendo então uma:

[...] ascensão de um historicismo desespacializante, [...]. Tamanho foi o sucesso com que ela ocluiu, desvalorizou e despolitizou o espaço como objeto do discurso social crítico, que até mesmo a possibilidade de uma práxis espacial emancipatória desapareceu do horizonte por quase um século. (SOJA 1993, p. 11).

Fernand Braudel (1972), na sua obra *História e Ciências Sociais*, de forma recorrente, busca minimizar a separação rígida entre os diferentes campos do conhecimento das ciências sociais, inclusive direcionando a obra, não só aos historiadores, como também a geógrafos, economistas, etnólogos, sociólogos, etc. Para Braudel (1972, p. 28), “todas as ciências do homem, incluindo a história, estão contaminadas umas pelas outras. Falam ou podem falar o mesmo idioma.” Não se pode esquecer que a colaboração entre as disciplinas era uma das premissas defendidas pela *Escola dos Annales*, da qual Fernand Braudel fazia parte.

O autor destaca ainda que a maioria das ciências sociais está dividida entre o passado e o presente e que algumas, a exemplo da Economia, são prisioneiras em estudos da “mais curta atualidade”, pois não costumam retroceder no tempo nas suas análises. (BRAUDEL, 1972). Para ele, “o inquiridor do tempo presente só alcança as ‘finas’ tramas das estruturas, [...]. Duvido que a fotografia sociológica do presente seja mais ‘verdadeira’ que o quadro histórico do passado, [...].” (BRAUDEL, 1972, p.33). Ainda sobre a relação do presente com o passado, o autor enfatiza que:

O presente e o passado esclarecem-se mutuamente, com uma luz recíproca. E, se a observação se limita à estrita actualidade, a atenção dirige-se para o que se move rapidamente, para o que sobressai com ou sem razão, para o que acaba de mudar, faz ruído ou se manifesta dum modo imediato. (BRAUDEL, 1972, p. 34).

Ao analisar o espaço do passado, o geógrafo está reconstituindo a história da cidade quanto ao processo e à forma, a espacialização e ao espriamento dos objetos em um tempo passado, o cotidiano das pessoas, etc., portanto, trata-se de uma abordagem geográfica, em que o passado, o tempo, possui grande relevância. Estudar a história da cidade é também estudar a “história dos transportes, a história da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo, da centralidade.” (SANTOS, 2008b, p. 66-67). Assim,

O que precisamos hoje é de uma geografia que se liberte das amarras temporais que enquadraram no passado o que ela deveria estudar. A questão é novamente uma questão ontológica. [...]. Sendo ela [a Geografia] uma forma de abordagem do real, o que a distingue das outras ciências sociais são exatamente as questões que coloca para o entendimento desse real, da sociedade. E essas questões não podem ser apenas as do presente. (ABREU, 2000, p.15).

Ainda sobre a relação entre espaço e tempo e, por conseguinte, entre as disciplinas de Geografia e História destaca-se a contribuição de Henry Clifford Darby. No ensaio teórico *On the relations of geography and history* (1953), o autor define três maneiras de reunir a Geografia e a História, a saber: *The Geography behind History; Past Geographies; The History behind Geography*. (DARBY, 1953, p. 1-6). A primeira das formas, *The Geography behind History*, trata de como a Geografia, pouco a pouco, foi se fazendo presente na História. Darby (1953) afirma que as mudanças ocorridas nos últimos anos do século XVIII permitiram um novo modo de pensar dos homens, no qual as proporções dessas mudanças foram muito semelhantes às ocorridas no século XVI, com o Renascimento, embora seus fundamentos sejam diferentes e tais mudanças não tenham se restringido a um único país. Até aquele momento “*the pre-occupation of historical study had been with political relations and incidents. But now, its vision was extended until it came to include almost every aspect of human endeavour, social and economic.*” (DARBY, 1953, p. 2). Com isto, a História aproximou-se mais da Geografia.

Nesse sentido, o autor supramencionado cita a obra de Jules Michelet, *Histoire de France* (1833), como sendo uma das mais influentes nessa nova perspectiva, pois Michelet enfatizou a importância da Geografia nos estudos de História. Michelet passou a ser considerado por Darby (1953, p. 2) “*as the type of the new spirit in historical writing.*”

A segunda maneira conforme Darby (1953), *Past Geographies*, trata da reconstrução das paisagens geográficas do passado através de recortes temporais chamados de “seções transversais sucessivas”. Já a terceira forma de unir Geografia e História, *The History behind Geography*, refere-se aos temas verticais, ou seja, acontecimentos que, ao longo dos anos, vão transformando as paisagens, esculpindo-as. Para Philo (1996) e Alves (2011), apenas as duas últimas formas - Geografias passadas e A História por trás da Geografia - são consideradas por Darby Geografia Histórica, sendo a segunda a verdadeira Geografia Histórica e a terceira um apoio à segunda, enquanto a primeira - A Geografia por trás da História - é um campo dos historiadores, seria alheia à Geografia. (PHILO, 1996). A fim de elucidar a questão, assim se refere Philo (1996):

O relacionamento entre Geografia e História pode ser examinado em termos de história geográfica e geografia histórica. História geográfica é a atividade do historiador, que procura seus [sic] próprios interesses com o emprego de seus próprios métodos; ele se utiliza da ‘geografia por trás da história’ a fim de dar uma localização exata à teia de acontecimentos pelos quais ele se interessa...Mas, inversamente, a geografia histórica está dentro da competência direta do geógrafo. O geógrafo histórico ocupa-se da reconstrução da geografia do passado, a história da paisagem... (PHILO, 1996, p. 275-276 *apud* MONKHOUSE, 1955, p. 19-20).

Dessa forma, a “Geografia por trás da História” seria a História Geográfica, portanto, de competência dos historiadores, enquanto as “Geografias passadas” e a “História por trás da Geografia”, os temas e o problema seriam geográficos. Alves (2011, p. 634) reconhece que, “de fato, as visões da Geografia Histórica como a reconstrução geográfica, através de cortes temporais horizontais e como estudo das mudanças ao longo do tempo (usando ou não a categoria ‘paisagem’), são, até hoje as mais comuns.”

No que se refere ao aspecto teórico-metodológico, é importante destacar que a Geografia Histórica exige uma maior atenção por parte do pesquisador com as teorias, os conceitos e as categorias de análise utilizadas nas pesquisas. Vários autores (ABREU, 2000; CORRÊA, 2011; VASCONCELOS, 2006a) previnem sobre certos equívocos que podem ocorrer quando o geógrafo propõe-se a estudar o tempo pretérito, ao mesmo tempo em que também tranquilizam o geógrafo histórico ao indicar que a Geografia possui ferramentas teóricas e metodologias (com as devidas correções) para a compreensão do passado.

Para Corrêa (2011, p. 599), “o passado não deve ser visto com o olhar do presente, mas com o olhar do passado [...]” e que “o passado deve ser analisado pelo geógrafo com



base em teorias geográficas, criadas para compreender o passado ou transportadas do presente para o passado, se considerado possível.” (CORRÊA, 2011, p. 600).

A esse respeito, Vasconcelos (2006a), ao analisar os agentes sociais, denominados por ele de agentes modeladores do espaço das cidades brasileiras no período colonial, afirma que em estudos como estes, que consideram a organização e funcionamento das cidades brasileiras do período colonial escravista, “é necessário adaptar, ou mesmo criar, novos conceitos e termos, pois aqueles utilizados para a compreensão das cidades atuais não correspondem satisfatoriamente às especificidades e à complexidade das sociedades pretéritas.” (p.247).

Abreu (2000, p. 23), por sua vez, ao abordar a questão, expõe que “as ferramentas teóricas que a disciplina possui para estudar o presente podem também ser utilizadas para a compreensão do passado, bastando para isso que façamos as devidas correções metodológicas.” O autor cita três regras imprescindíveis para análise do espaço pretérito:

Dentre as regras fundamentais que permitem que estudemos o passado, citaremos aqui apenas três. A primeira é a que preconiza que se as categorias de análise da geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam não o são; daí precisamos estar sempre atentos à adequação destas últimas para o entendimento do passado. Variáveis não trafegam impunemente no túnel do tempo, só as categorias de análise podem fazê-lo. A segunda regra, por sua vez, indica que só se pode entender o ‘presente de então’ se pudermos contextualizá-lo. Embora informado pelo presente, o passado não é o presente. Daí, para compreendê-lo, há que se investir muito em pesquisa indireta, via leitura do que já foi produzido sobre o tempo que se decidiu estudar, e também em pesquisa direta, realizada nas mais diversas ‘instituições de memória’ [...]. Finalmente, há também que levar em conta que as geografias do passado trabalham, não com o passado propriamente dito, mas com os fragmentos que ele deixou. Por isso, é preciso sempre desconfiar dos vestígios que encontramos, pois os documentos não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder [...]. Por outro lado, há também que tentar dar conta do que não deixou vestígios, mas que sabemos que ocorreu ou que deve ter ocorrido. (ABREU, 2000, p. 18).

Assim, deve-se ter uma atenção especial com as teorias geográficas utilizadas, os conceitos e termos e, sobretudo, com as variáveis determinadas, pois estas últimas não podem transitar livremente de um período a outro. Santos (2008c, p. 20) também chama a atenção para a questão das variáveis, ao afirmar que, “ao longo da História, toda e qualquer variável se acha em evolução constante.” O referido autor cita como exemplos o conceito de demografia, que conta com diversas revoluções demográficas, cada qual com seu significado diferente; e também o conceito de energia, que, de acordo com os

avanços da técnica, sofreu grandes modificações em diferentes momentos históricos. Destaca-se, ainda, que “a cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo.” (SANTOS, 2008c, p. 20).

Outro aspecto que se deve levar em consideração na Geografia Histórica são as análises dedicadas principalmente às formas morfológicas da cidade. Estas são extremamente importantes para recuperar a evolução do plano da cidade, os antigos referenciais urbanos do passado, os caminhos e edificações antigas. (ABREU, 1998). Contudo, “não podemos reduzir a contribuição da geografia à recuperação das formas morfológicas.” (ABREU, 1998, p. 22). Segundo Philo (1996, p. 270):

[...] a importância da geografia histórica é fazer com que uma sensibilidade geográfica seja introduzida no estudo de todos esses fenômenos do passado – econômicos, sociais, políticos ou qualquer outro – que são a própria ‘substância’ da história e que atraíram a atenção dos historiadores (como também a de outros estudiosos das ciências sociais e das humanidades).

No decorrer da pesquisa aqui desenvolvida, buscou-se ter o máximo de atenção nas escolhas conceituais, a exemplo dos conceitos de rede urbana e centralidade, para não apenas se transportar categorias analíticas do presente para analisar o passado. Deste modo, empreendeu-se a análise dos objetos inseridos em seus tempos históricos, com o olhar do passado baseado nas fontes documentais disponíveis e leitura bibliográfica acerca dos objetos em questão.

### 1.3.1 As técnicas, as periodizações e a empirização do tempo: formas de apreensão do tempo pela Geografia

O tempo pode ser apreendido através das diferentes técnicas implantadas ao longo do tempo, que vão marcando cada período histórico ou os diferentes lugares, como também através das periodizações. As técnicas são aqui entendidas como “um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço.” (SANTOS, 2008a, p. 29). Assim, tanto a técnica como as periodizações são ferramentas metodológicas para empirizar o tempo e o espaço conjuntamente. Santos (2008e, p. 92) afirma que “o nosso grande problema não é o de

empiricizar o espaço, que também é formado de coisas materiais e tangíveis; mas o de empiricizar o tempo e o espaço ao mesmo tempo.” É necessário que tempo e espaço sejam equivalentes e não apenas simultâneos (SANTOS, 2008e). Ainda segundo o autor, “tempo é espaço e espaço é tempo. Para serem trabalhados em conjunto e de forma concreta, têm que ser empiricizados, e tal empirização é impossível sem a periodização.” (SANTOS, 2008e, p. 92).

Santos (2008a, p. 49), reforça que “o enfoque das técnicas pode tornar-se fundamental quando se trata de enfrentar a questão escorregadia das relações entre o tempo e o espaço em geografia.” Através das técnicas, o tempo torna-se material, pode ser apreendido. A partir da análise das diferentes técnicas ao longo do tempo, une-se tempo e espaço. “As técnicas são datadas e incluem tempo, qualitativamente e quantitativamente. As técnicas são uma medida de tempo: o tempo do processo direto de trabalho, o tempo da circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação.” (SANTOS, 2008a, p. 54). O espaço todo ele é formado de objetos técnicos. O espaço do trabalho, por exemplo, é regulado por técnicas que permitem ou não executar alguma tarefa, são elas que estabelecem o ritmo, a sucessão e a forma de realização das tarefas. (SANTOS, 2008a). “Tudo isso é o tempo.” (SANTOS, 2008a, p. 55). Nesse sentido, esclarece Milton Santos:

Assim empiricizamos o tempo, tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem materialidade. A *técnica* entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características da época. Ao longo da história, as técnicas se dão como sistemas, diferentemente caracterizados. (SANTOS, 2008a, p. 54, grifo do autor).

Empiricizar o tempo através das técnicas é possível, porque as técnicas são datadas nas mais variadas escalas, sejam elas a do território nacional ou a escala de um país ou ainda mundial. (SANTOS, 2008c). A técnica define a idade dos lugares, à medida que novas técnicas são instaladas ou adotadas em determinado território, uma nova ordem se estabelece naquele lugar, reorganizando o espaço, as estruturas econômicas e culturais. Santos afirma que:

Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e

revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história. (SANTOS, 2008a, p. 48).

Outra forma de empiricizar o tempo na Geografia é estabelecer recortes temporais<sup>28</sup> ou periodizações nas análises espaciais. No texto *A periodização da rede urbana da Amazônia*<sup>29</sup>, Corrêa (2006a, p. 181) afirma que “as análises espaço-temporais não se têm constituído numa sólida tradição na Geografia, aí incluindo-se a preocupação com a periodização da organização espacial.” No mesmo escrito, o autor considera a periodização como “uma operação intelectual que permite definir os tempos históricos, em que o pesquisador torna visível e inteligível, em cada um deles, ‘a forma específica da existência da totalidade social’.” (CORRÊA, 2006a, p.182). Para o autor (2006a, p. 182) “a totalidade social é constituída por combinação das instâncias econômica, jurídico-política e ideológica.” E “a organização espacial constitui-se uma dimensão da totalidade social”, já que julga que a organização espacial contém e está contida nas instâncias supracitadas. (CORRÊA, 2006a, p.182).

A periodização da organização espacial para Corrêa (2006a, p.183) também pode ser definida como “a história espacializada”, ou, ainda, “a reconstrução do tempo espacial, isto é, a colocação em evidência dos momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial.” (CORRÊA, 2006a, p. 183). Essas “secções do tempo”, como denomina Santos (2008c), devem ser comandadas “por uma variável significativa, ou um conjunto delas que mantém certo equilíbrio no período estabelecido, uma certa forma de relações. (SANTOS, 2008c, p.38).

Na busca por aproximar as categorias de tempo e espaço, Milton Santos analisa-as conjuntamente, tanto através da técnica enquanto empirização do tempo quanto através das periodizações. Nesse sentido, Santos (2008a, p. 19) salienta:

Um outro tema de nossa insatisfação é a famosa união espaço-tempo, mediante a consideração da inseparabilidade das duas categorias. A verdade, porém, é que, frequentemente, após a listagem de um rosário de intensões, o tempo aparece na prática separado do espaço, mesmo

---

<sup>28</sup> O termo “Recortes temporais” é usado por Marcelo Werner da Silva (2008, 2012), com base no estudo realizado por Lawrence Estaville (1991), no qual o geógrafo americano apresenta formas de organizar o tempo na Geografia Histórica a partir dos conceitos de sincronia e diacronia. Santos utiliza o termo “secções temporais” para identificar os recortes da periodização. (SANTOS, 2008c).

<sup>29</sup> Texto originalmente publicado na Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, 1987. p. 39-68.

quando é o contrário que se afirma. A ideia de período e de periodização constitui um avanço na busca desta união espaço-tempo [...].

Aqui se destacam alguns estudos que abordam a temática ferroviária, nos quais os autores se utilizaram do recurso metodológico de empiricização do tempo através das periodizações, partindo da análise dos seus objetos e de seus referenciais temporais. Dentre esse esforço em periodizar a rede ferroviária brasileira, enfatiza-se os seguintes estudos: o escrito intitulado *O surto ferroviário e seu desenvolvimento* (p. 431-586), de autoria de José Luiz Baptista, publicado em 1942, nos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional, realizado em outubro de 1938. O estudo apresenta as características do progresso das ferrovias no Brasil dividido em seis períodos: o 1º período é classificado e denominado *Das tentativas*, estende-se desde 1835 até 1852, ano que foi sancionada a lei nº 641, de 26 de junho e que estabelece a garantia de juros. O referido autor denomina esse período: “a pré-história da nossa viação férrea” (p. 433); o 2º período estende-se de 1852 até a Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, que modifica o regime de garantia de juros; o 3º período começa em 1873 até a queda do Império, em 1889. “O quarto foi iniciado pelo impulso desordenado, mas fecundo e vigoroso, que deu à viação férrea do país o Governo Provisório e terminou com a política financeira e orçamentária do inflexível Ministro Joaquim Murinho, 1900.” (BAPTISTA, 1942, p. 434). O 5º período inicia-se em 1900 e mantém-se até a Grande Guerra de 1915, por fim, o 6º período foi demarcado de 1915 à 1926.

Anos mais tarde, Moacir Malheiros Fernandes Silva<sup>30</sup>, no texto *Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras*, publicado em 1954 (p. 2-8), na ocasião do 1º centenário das ferrovias no Brasil, dividiu em cinco períodos o processo de desenvolvimento e expansão das ferrovias no Brasil: 1º período (1854-1870), trata da construção dos primeiros trechos ferroviários, dentre eles a Estrada de Ferro de Mauá, no Rio de Janeiro e outros pequenos trechos em Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais; 2º período (1871-1890), aborda expansão da extensão das estradas de ferro no Brasil até o fim do Império, quando se inicia um processo de expansão das linhas férreas partindo dos principais portos das províncias (Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife), período também da construção de novas linhas nas províncias do litoral; 3º período (1891-1910), continuação da expansão ferroviária, com o prolongamento das anteriormente construídas

---

<sup>30</sup> Tanto José Luiz Baptista quanto Moacir Silva eram engenheiros de formação, porém muito envolvidos com os estudos geográficos, como bem revelam Simas e Machado (2014) acerca de Moacir Silva. Este chegou a desenvolver atividades por vários no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

e a emergência de novas linhas; 4º período (1911-1930), formação e expansão das redes regionais; e o 5º período (1931-1954), caracterizado pela tentativa da constituição de uma rede ferroviária nacional, a partir da articulação das estradas de ferro até então construídas, conforme previa o Plano Geral de Viação Nacional, aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934.

Salienta-se ainda, estudos que se detiveram a realizar periodizações que não abarcavam o todo das ferrovias brasileiras, mas territórios mais específicos, dentre eles: o estudo realizado por Marcelo Werner da Silva, em sua tese de doutorado, intitulada *A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892*. O autor analisa as disputas territoriais empreendidas pelas empresas ferroviárias do Oeste paulista no período de 1868 a 1892. No capítulo 6 da referida tese, o mesmo estabelece uma periodização em 4 recortes temporais para entender a configuração do território ferroviário da Companhia Paulista no período de 1868 a 1892. Na sua periodização o autor (2008, p. 220-288), considerou como primeiro o período de 1868 a 1872 que marca a estruturação da companhia, a obtenção de capitais, a construção do trecho inicial da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas, porém sem ainda prestar serviço de transporte. O segundo período (1872-1879) mostra a operação do primeiro trecho construído, a expansão da Companhia Paulista, com a construção de novos trechos: o prolongamento de Campinas a Rio Claro e o ramal do Mogi-Guaçu, e a fusão dos três ramais, com a denominação Companhia Paulista de Estradas de ferro do Oeste. O terceiro período (1880-1890) é identificado como o período de consolidação do território ferroviário da companhia e, por fim, o quarto período (1891-1892), sinalado como a expansão da companhia em meio à crise fiscal no final do Império promovida pelo Encilhamento.

Já ao que se refere às periodizações para a análise das ferrovias do Nordeste, destacam-se: o estudo realizado por Tagore Villarim de Siqueira (2002); e mais recentemente, Maria Emília Lopes Freire (2017), conforme se abordará adiante.

Para além da temática ferroviária, ou das escalas acima mencionadas (regional e nacional), a periodização pode ser realizada nas mais diversas escalas ou temáticas abordadas numa dada escala temporal, inclusive de longa duração, aos termos de Braudel<sup>31</sup>. Esta é a perspectiva adotada por Santos (2008c, p. 38), uma periodização em

---

<sup>31</sup> Vasconcelos (2009, p. 152-154) apresenta vários estudos na Geografia Urbana Histórica que buscaram examinar a cidade na longa duração: Abreu (1987); Blanchard (1922); Carter (1987) [1983]; Clarke (1975); Marchand (1993); Pomian (1993); Ribeiro (1994) [1955]; Roncayolo (1996); Seronde-Barbonaux (1980 [1975]).

escala mundial dividida em cinco períodos de acordo com os sistemas de modernizações: 1 – O período do comércio em grande escala (a partir dos fins do século XV até mais ou menos 1620); 2 – O período manufatureiro (1620-1750); 3 – O período da Revolução Industrial (1870-1945); 4 – O período Industrial (1870-1945); e 5 – O período Tecnológico. O próprio Braudel (1972), usou o tempo de longa duração para definir os traços fundamentais do capitalismo comercial na Europa ocidental. Segundo este autor:

Estes quatro ou cinco séculos de vida económica, apesar de todas as evidentes transformações, possuíram uma certa coerência até o abalo do séc. XVIII e à revolução industrial, [...]. Caracterizaram-se por uma série de traços comuns que permaneceram imutáveis, enquanto que em redor, entre outras continuidades, milhares de rupturas e de abalos renovavam a face do mundo. (BRAUDEL, 1972, p. 26).

Aqui é relevante destacar a concepção dos tempos da História empregada por Braudel (1972), podendo relacioná-la às periodizações. O autor identifica três tempos da história: o primeiro deles é o *tempo breve* ou *curta duração*, entendido como o tempo preferencial da história tradicional, é a história dos acontecimentos, “à medida dos indivíduos, da vida quotidiana, das nossas ilusões, das nossas rápidas tomadas de consciência; o tempo, por excelência, do cronista, do jornalista.” (BRAUDEL, 1972, p. 14), considerado de pouco fôlego. Ainda sobre o tempo de curta duração, o autor afirma que:

O passado é, pois, constituído, numa primeira apreensão, por esta massa de pequenos factos, uns resplandecentes, outros obscuros e indefinitivamente repetidos; [...]. Mas esta massa não constitui toda a realidade, toda a espessura da história. [...]. O tempo breve é a mais caprichosa, a mais enganadora das durações. (BRAUDEL, 1972, p. 14).

O tempo de curta duração não é passível de periodização, pois se trata de um passado recente, quase presente, no qual não se está claro os processos, apenas os fatos, o acontecimento “explosivo e ruidoso”, que “dura um momento apenas, apenas se vê a sua chama.” (BRAUDEL, 1972, p. 13).

O segundo tempo histórico é o tempo de *média duração* ou *conjuntural* – em que o passado é dividido em seções com períodos de dez, vinte ou cinquenta anos. (BRAUDEL, 1972). Nesse sim já se percebe processos que são passíveis de periodização, sobretudo a seção de 50 anos. Por fim, o terceiro tempo da história, é o tempo de *longa duração* – marcado por estruturas mais consolidadas, no qual “situa-se uma história de fôlego, [...]

de amplitude secular: trata-se da história de longa, e mesmo de muito longa, duração.” (BRAUDEL, 1972, p. 12).

O tempo breve ou de curta duração é enfaticamente criticado pelos historiadores que formavam a primeira geração (Lucien Febvre e Marc Bloch) e da segunda geração (Fernand Braudel) da *Escola dos Annales*<sup>32</sup>. Segundo os percussores do movimento, essa concepção de História era tradicional e de pouco fôlego. Eles buscavam uma História de longa duração, de grande fôlego, na qual se destacavam as estruturas do processo em um tempo longo.

No que se refere à ênfase da Geografia Histórica nas diferentes concepções do tempo histórico, Godoy (2013, p. 2) explica que “por volta dos anos 1970, a concepção de tempo na Geografia Histórica francesa estava assentada na tradição braudeliana da ‘longa duração’ e, conseqüentemente, na definição dos temas e dos períodos de estudo.” No entanto, continua o autor “nas últimas décadas, os recortes temporais, com menor recuo em relação ao presente, passaram a privilegiar a conjuntura, as instituições e os eventos – a ‘curta duração’ – do cotidiano.” (GODOY, 2013, p.2). Nesse sentido, o autor conclui que “o conceito de tempo histórico adquiriu novas tonalidades, libertou-se das estruturas monótonas da ‘longa duração’ e estendeu-se aos fragmentos da vida urbana e sua arqueologia urbanística.” (GODOY, 2013, p. 2).

Já Vasconcelos (2009, p. 154), adverte que, no caso das cidades brasileiras que possuem uma longa história, e, afim de “escapar da simples diacronia”, estabelece-se bases metodológicas assentadas em “uma periodização das longas durações, examinando as continuidades e as grandes rupturas, de acordo com os eventos históricos de maior importância para a cidade em exame.” (VASCONCELOS, 2009, p. 154)<sup>33</sup>.

Ao definir-se uma periodização para analisar determinado objeto de pesquisa, além de se buscar as grandes rupturas que dividem os períodos e estes possuírem certa homogeneidade que os justifique, fica a cargo do pesquisador, a partir de suas fontes de pesquisa, definir tais períodos, decidir um e não outro período, sempre de acordo com a

---

<sup>32</sup> Movimento que se origina na França, associado à revista *Annales*, criada em 1929. O núcleo central do movimento era formado pelos historiadores Lucien Febvre, Marc Bloch, Fernand Braudel, dentre outros. As ideias diretrizes da revista dos *Annales* também eram defendidas pelos percussores do movimento, dentre estas se destacam: “substituição da tradicional narrativa de acontecimentos por uma história problema”, “a história de todas as atividades humanas e não apenas a história política”, “a colaboração com outras disciplinas, tais como a geografia, a sociologia, a psicologia, a economia a linguística, a antropologia social, e tantas outras.” (BURKER, 2010, p. 12). Para saber mais sobre as diferentes fases do movimento da *Escola dos Annales*, ver Peter Burkner (2010).

<sup>33</sup> A esse respeito, ver Vasconcelos (2006). Nesta obra o autor analisa a situação dos pobres em Salvador e a formação dos bairros populares na longa duração (1549-2005), realizando uma periodização com oito fases.



análise que se pretende. No artigo *Os períodos do espaço*, originalmente escrito em 2003 por Christian Grataloup, o autor ao abordar o tema da periodização das análises espaço-temporais a compara com um Atlas, pois, assim como em um mapa que representa determinada área, uma determinada periodização também apreende um espaço e nega outro, assim como em um mapa partes do mundo são negligenciadas, sendo alguns enquadramentos considerados pertinentes, colocados em cena e outros não (GRATALOUP, 2006). Neste sentido, elucida o autor:

Na continuidade da superfície terrestre são feitos cortes, recortam-se as unidades espaciais que se julga mais adequadas para analisar os territórios que interessam ao leitor do Atlas. De modo simétrico, aparentemente poderíamos dizer que o sumário de uma obra diacrônica propõe uma periodização mais ou menos explícita. Em todo caso, trata-se de um esforço intelectual, uma operação de transferência do contínuo espacial ou temporal para um conjunto de unidades discretas, descontínuas. (GRATALOUP, 2006, p. 31).

Grataloup (2006, p. 35) sinaliza os cuidados de uma periodização, especialmente com a escala dos recortes no tempo e no espaço. Ele destaca que no início dos tempos modernos houve uma mudança na escala da mundialização, o que evidencia que “o número de áreas temporais e seus níveis escalares varia”. O autor, cita um exemplo do que ocorreu com os Atlas históricos que passam a deslocar seus enquadramentos: “o exemplo mais evidente é a passagem de uma cartografia da antiguidade, centrada no Mediterrâneo, para as representações do mundo medieval, centradas na Europa.” (GRATALOUP, 2006, p. 35). E alerta que “os recortes espaciais só têm pertinência no âmbito de limites cronológicos particulares – e reciprocamente. Pensar ou classificar permanece sendo sempre uma tarefa delicada.” (GRATALOUP, 2006, p. 35).

Os recortes temporais ou periodizações conduzem à ideia de sincronia e diacronia<sup>34</sup>, enquanto formas de articular as categorias tempo e espaço. Segundo Maia (2014, p. 290, grifo da autora): “no ‘fazer’ geografia histórica existem dois caminhos (não métodos) possíveis: o diacrônico – do qual muitos trabalhos se aproximam ao recompor a história da cidade desde a sua formação até o momento presente, ou de um dado período a outro”, ou seja, trata-se do eixo das sucessões nas quais se desenvolvem os eventos. E o segundo caminho apontado pela autora é “o sincrônico – quando se trata de determinado

---

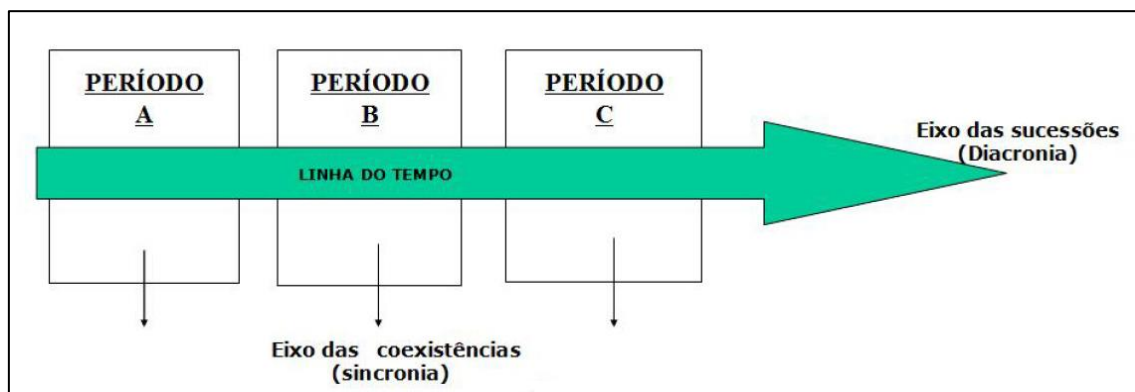
<sup>34</sup> Sobre os recortes temporais sincrônicos e diacrônicos ver também Alves (2011) e Silva (2008; 2012), que analisam a base teórica desenvolvida por Lawrence Estaville, no artigo *Organizing time in historical geography* (1991).

espaço (ou de vários objetos espaciais) em um dado momento ou período” (MAIA, 2014, p. 290, grifo da autora), ou seja, trata-se do eixo das coexistências. Como explica Santos:

Em cada lugar, os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem. Este é o eixo das sucessões. Em cada lugar, o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos. Já no viver comum de cada instante, os eventos não são sucessivos, mas concomitantes. Temos aqui o eixo das coexistências. (SANTOS, 2008a, p. 159).

Nesse sentido, a diacronia seria o tempo cronológico, uma sequência temporal, um após o outro, numa escala inicial, seria minuto após minuto, ano após anos, décadas após décadas e assim sucessivamente. Já o tempo sincrônico, é o tempo simultâneo em diferentes espaços. (Figura 1).

**Figura 1** – O eixo das sucessões e o eixo das coexistências



Fonte: Silva (2012, p. 6).

Santos (2008a) defende que o tempo cronológico, como sucessão, é o tempo histórico, do historiador, seria um tempo abstrato, enquanto o tempo sincrônico, da coexistência, seria o tempo concreto dos geógrafos, embora, ressalte que o tempo diacrônico foi bastante utilizado pelos geógrafos. Nesse sentido, expressa o autor:

O tempo como sucessão, o chamado tempo histórico, foi durante muito tempo considerado como uma base do estudo geográfico. Pode-se, todavia, perguntar se é assim mesmo, ou se, ao contrário, o estudo geográfico não é muito mais essa forma de ver o tempo como simultaneidade: pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas e instituições. Pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia. Poderíamos mesmo dizer, com certa ênfase, que o tempo

como sucessão é abstrato e o tempo como simultaneidade é o tempo concreto já que é o tempo da vida de todos. O espaço é que reúne a todos, com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes de uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo. (SANTOS, 2008a, p. 159-160).

A relação tempo-espaço é de fundamental importância para a Geografia Histórica. Pires (2007, p. 2) enfatiza que “entre todas as ciências, a história é a de relação mais íntima com a geografia. A geografia utiliza-se da história para poder compreender, em tempos passados, a construção do espaço, pois este, [...] é o resultado da construção mútua dos diferentes períodos históricos.”

Desse modo, se buscou evidenciar as diversas formas de se articular as duas categorias (tempo e espaço), de tornar concreto o tempo abstrato, bem como de apresentar os cuidados e atenção que o pesquisador deve ter ao realizar estudos na perspectiva da Geografia Histórica. Além da atenção com os conceitos, categorias de análise e metodologia, há, ainda, a prudência do pesquisador com relação aos documentos, a seleção destes, o seu manuseio, além de lidar com a escassez de documentos para alguns temas, ausência de séries históricas prolongadas, desorganização dos arquivos, a deterioração dos impressos, etc. (ABREU, 2002; MAIA, 2014; VASCONCELOS, 2009), conforme se verá a seguir. Fatores estes que exigem do pesquisador persistência, criatividade, sagacidade em manter a busca pelas fontes. (ABREU, 2002; MAIA, 2014; VASCONCELOS, 2009).

### 1.3.2 As fontes documentais em diferentes arquivos e bibliotecas

As fontes documentais, muitas vezes, são um misto de sensações para o pesquisador que se propõe a realizar estudos considerando os tempos pretéritos: elas podem estar facilmente disponíveis e o pesquisador que as encontra terá apenas que analisá-las ou a ausência de fontes podem tornar-se realmente um problema para a pesquisa e um suplício para aquele que as busca.

O problema é que, frequentemente, as fontes documentais são escassas dependendo do tema abordado, ou estão dispersas em arquivos diferentes, de forma que como bem observou Mauricio de Abreu (2006)<sup>35</sup>, temos que montar “um quebra-cabeça”.

---

<sup>35</sup> O termo foi utilizado pelo geógrafo histórico Mauricio de Abreu, em 2006, ao analisar os engenhos da capitania do Rio de Janeiro, nos séculos XVI e XVII, e atestar que boa parte dos documentos havia se

Isto porque, também com frequência, as séries históricas não são prolongadas, ao contrário, são bastante fragmentadas, o que impõe ao pesquisador percorrer vários acervos documentais, exigindo deste muita habilidade no trato com as fontes. Dito isto, ao mesmo tempo em que é fascinante a busca nos arquivos pelos documentos, o manuseio da pilha destes sobre a mesa pode ser um tanto frustrante ou um grande “achado”. Frustrante quando ainda não são “aqueles” os documentos que se procura, ou as séries estão incompletas ou quando se descobre que tais documentos se perderam ao longo tempo ou ainda, encontram-se ilegíveis, impossibilitando a análise. E um grande “achado” ao se deparar com séries históricas longas, ou com documentos específicos que tratam do objeto de estudo e que se estava exatamente a procura deles. Mas nem sempre é tão simples ou fácil, geralmente depois de analisar uma infinidade de fontes distintas em diferentes arquivos, é que se compõe pouco a pouco a pesquisa, tal qual um quebra-cabeça, nos termos de Abreu (2006).

Os pesquisadores desse campo do conhecimento geográfico frequentemente se deparam com a ausência de documentos sobre algum tema ou longas séries históricas, devido ao fato desses documentos terem se perdido no tempo, ou por desgaste natural do papel – muitas vezes estão expostos a intempéries naturais e sem os cuidados necessários –, ou até mesmo por algum acidente como incêndios, invasão de insetos como cupins, traças etc. Nem sempre o tema que o pesquisador deseja se debruçar, ou a resposta para uma problemática possui documentação suficiente para uma dada análise, muitas vezes é a documentação disponível que revela um tema ou direciona a pesquisa a ser desenvolvida. Maurício de Abreu (2006) relata as dificuldades que enfrentou ao pesquisar sobre a cultura canavieira no Rio de Janeiro nos primeiros anos de colonização, mesmo diante da relevância da cana-de-açúcar para esta capitania. A dificuldade em encontrar as fontes primárias deveu-se, em parte, a um incêndio que atingiu o Arquivo Municipal carioca, em 1790, que destruiu parte da documentação sobre esse tema.

Vargas (2013) também se refere aos problemas físicos e ao descaso a que está submetido outro tipo de documento imprescindível à análise da Geografia Histórica: a Cartografia Histórica. Segundo o autor (VARGAS, 2013, p. 172), *“el mapa antiguo es um vestígio que ha subsistido al paso del tempo y a múltiples elementos que pueden dañar*

---

perdido para sempre em decorrência de um incêndio que atingiu o arquivo da Câmara Municipal da capitania em julho de 1790, bem como o mau estado de conservação daqueles documentos que restaram e estão dispersos em vários arquivos.

*su integridad física como la humedad, el fuego, los insectos, o bien la indolencia que los descarta, por ejemplo, como parte del archivo muerto.”*

No intento de alcançar os objetivos propostos na investigação e de construir o objeto analisado, urge que “nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus vestígios. Esses vestígios estão em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados.” (ABREU, 2000, p. 24). Assim, se realizou pesquisa documental em diversos acervos, entre eles: Arquivo Nacional; Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte; Arquivo Público do Rio Grande do Norte; IPHAN – João Pessoa, Natal e Recife; Museu do Trem, localizado no Recife; Fundação Joaquim Nabuco – Recife; Biblioteca de obras raras Átila Almeida, da Universidade Estadual da Paraíba, localizada em Campina Grande; Museu do algodão em Campina Grande; Museu Histórico de Campina Grande; Biblioteca Ney Pontes Duarte e Museu Histórico Lauro da Escóssia, ambos em Mossoró. Nesses arquivos, encontrou-se documentos variados, como as principais publicações em circulação no período analisado, como o jornal *O Mossoroense*<sup>36</sup>, *O Commercio de Mossoró*, a *Gazeta do Sertão*, *A República*, *A União*, fundamentais para reconstruir a historiografia da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró, como também das cidades de Campina Grande e Mossoró. Nessas instituições de pesquisa, encontrou-se materiais bibliográficos de cronistas e escritores locais sobre as cidades analisadas, como também documentos cartográficos, iconográficos e estatísticos.

Os periódicos foram imprescindíveis na construção do contexto local das cidades analisadas e suas relações com o objeto estudado no período analisado. No entanto, na análise desse tipo de documento foi necessário se retomar as regras metodológicas destacadas por Abreu (2000), ou seja, desconfiar dos vestígios ali encontrados, sabendo-se que tais documentos não são neutros e que neles estão implícitas ou explicitamente representadas as estruturas do poder local. Assim, se fez necessário, na medida do possível e da disponibilidade de tal informação, verificar as posições políticas partidárias

---

<sup>36</sup> O jornal *O Mossoroense* foi fundado em 17 de outubro de 1872 e circulou até 2015, com apenas quatro interrupções durante os 143 anos de existência em formato impresso. Foi um dos jornais impressos mais antigos do Brasil. Em 2015, deixou de ser impresso e a partir de 2016, passou a ser um portal de notícias na internet. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/omossoroense/170910/conteudo/historico.htm>. Acesso em: 27 mar. 2018.

do editorial, pois essa informação implica em entender determinadas críticas ou o interesse em algumas pautas.

Na Espanha, durante o período do estágio de doutorado sanduíche (maio a novembro de 2017), realizou-se pesquisa no acervo de microfilmes no Laboratório de *Investigación Demografía Histórica e Historia Urbana* e na Biblioteca da *Universidad del País Vasco*, bem como no *Museo del Ferrocarril de Madrid*. Nestes, teve-se acesso a documentos microfilmados sobre o desenvolvimento das ferrovias na Espanha, além de livros, teses e material iconográfico sobre o tema, com a finalidade de se ter uma ideia geral do desenvolvimento das ferrovias na Espanha e com isso fazer um contraponto da expansão desse equipamento no Brasil.

Graças à evolução tecnológica, que se vivencia atualmente, muitas das fontes primárias também estão disponíveis de forma eletrônica na Biblioteca Nacional, na Biblioteca do Ministério da Fazenda, no *Center for Research Libraries* (CRL), na Biblioteca do Senado Federal e na Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em algumas destas, encontrou-se documentos substanciais para a pesquisa, com longas séries históricas, dentre eles: os relatórios, falas e mensagens dos presidentes das províncias e/ou estado do Rio Grande do Norte e da Paraíba; relatórios do ministério da Viação e Obras Públicas no período de 1823 a 1927; periódicos de circulação no final do século XIX e início do século XX; os *Anuários Estatísticos do Brasil* (1908-1912), volume I - Território e População e o volume II: Economia e Finanças<sup>37</sup>-, as *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1904-1940), a Biblioteca digital da Câmara dos Deputados, onde se encontra a *Coleção de Leis do Império* (1808-1889) e *Coleção de Leis da República* (1889-2000), fundamentais para recompor a historiografia legislativa das ferrovias objeto de estudo, bem como da rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*. É importante destacar que, ao se utilizar os documentos de fontes primárias, optou-se por manter a escrita original da época sem realizar as alterações para a escrita moderna que se faz uso atualmente. Assim, as citações das mensagens ou falas dos presidentes de províncias e/ou Estado, leis, documentos consultados referentes ao Ministério de Viação

---

<sup>37</sup> A Biblioteca digital do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística disponibilizou também o *volume III - Cultos, assistência, repressão e instrução*, no entanto, não se utilizou aqui como fonte, mas se faz necessário mencioná-lo. Na biblioteca digital do IBGE é possível encontrar todos os anuários estatísticos do Brasil, de 1908 a 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=720&view=detalhes>.

de Obras Públicas ou as estatísticas ferroviárias estão com a escrita da época, pois as consultas ocorreram em fontes primárias.

Nos arquivos também se concedeu atenção especial à Cartografia Histórica, porque se entende que “todo trabalho geográfico supõe o estabelecimento de mapas; a representação cartográfica continua a ser o melhor meio de esquematizar e dar a realidade uma representação a um tempo exata e eloquente.” (MONBEIG, 2004, p. 280). Entende-se a Cartografia Histórica como “mapas e representações cartográficas elaboradas em épocas pretéritas, segundo técnicas e métodos também relativos à época de construção do documento [...]” (MENEZES, 2009, p. 252). Mas também aquelas construções cartográficas, reconstituídas através de diferentes tipos de documentos como livros, relatos, relatórios e outros, a partir de técnicas modernas de elaboração. (MENEZES, 2009).

Ainda segundo Menezes (2009, p. 249) “os mapas históricos são excelentes arquivos temporais, [...] fornecendo subsídios para o posicionamento correto do espaço no tempo e permitindo assim, a recuperação de informações de um período de tempo anterior [...]”, se constituindo, portanto, em valiosa ferramenta através da qual é possível se visualizar uma estrutura espacial pretérita.

Sobre a importância da cartografia para a Geografia Urbana Histórica, Vasconcelos (2009, p. 148) diz que:

[...] a cartografia de cada época tem uma importância fundamental – apesar das imprecisões, das impossibilidades de uma mensuração correta, das diferenças de escalas etc. –, porque os próprios mapas são marcos definitivos de etapas das transformações espaciais da cidade, nos dando uma informação precisa (em diferentes graus) do que já existia, do que estava consolidado, e do que tinha importância em ser registrado e mapeado (desde a superfície documentada, até o que é representado ou colocado em destaque: igrejas, fortificações, logradouros etc.).

Assim, embora seja consenso entre diversos pesquisadores a importância da Cartografia Histórica e das demais fontes documentais nas análises espaciais do passado (VARGAS, GARCIA, 2007; VASCONCELOS, 2009), faz-se mister destacar que, paradoxalmente, são muitas as dificuldades encontradas pelo pesquisador que busca material cartográfico, iconográfico e séries estatísticas correspondentes a períodos longos para as suas análises dos tempos passados. (ABREU, 2006).

Em relação à cartografia apresentada nesta tese, parte dela, é composta por mapas históricos; outra parte foi produzida a partir de fontes documentais e bibliográficas diversas com técnicas de elaboração no *software QGIS* com base nos seguintes procedimentos: coleta de dados espaciais (*shapefiles*), tais como: limites dos países do mundo; dos estados do Brasil, em 1911; dos municípios dos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco; localização das cidades e capitais; dos portos e da hidrografia do Brasil.

Para elaboração dos mapas das ferrovias do Rio Grande do Norte, Paraíba ou do Nordeste, foram coletados dados espaciais das ferrovias do Brasil no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Plano Nacional de Viação (PNV). Tais fontes também foram utilizadas para a localização das estações ferroviárias e para nomear as diferentes ferrovias. Em algumas situações, foi necessário recorrer a outras fontes para construir o traçado das ferrovias, sobretudo, as ferrovias do Rio Grande do Norte, pois as fontes inicialmente utilizadas apresentavam equívocos, como um trecho ferroviário que ligava Macau à Areia Branca, ou representando a ferrovia de Mossoró partindo de Sousa e alcançar Mossoró. Representação equivocada, uma vez que a referida ferrovia se inicia em Porto Franco (Areia Branca), passava em Mossoró e seguia em direção a Sousa, sua cidade ponto terminal.

Para identificar as datas de inauguração das estações ferroviárias e, assim, representá-las nos mapas, se recorreu a diversas fontes: Freire (2017), Oliveira (2005), Pinto (1949), Rodrigues (2006) e os sítios eletrônicos das *Estações Ferroviárias do Brasil* e *Guia Geral das Estradas de Ferro* (1960).

Por fim, empregou-se ainda as técnicas de georreferenciamento e vetorização para reproduzir os trechos ferroviários do mapa das ferrovias do Nordeste e, especificamente, na elaboração dos mapas ferroviários do Rio Grande do Norte, foi usado como referência o *Mappa da Viação dos Estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagôas e Sergipe* (1929); e Rodrigues (2006, p. 160). As mesmas técnicas foram aplicadas para produzir o mapa dos caminhos do gado da Paraíba e do Rio Grande do Norte, construído a partir de diversas fontes bibliográficas como: Aranha (1991, p. 269), Andrade (1980), Takeya (1985, p. 82), bem como a cartografia que representa as atividades econômicas da Paraíba, com base em Câmara (1998) e Rodriguez (2002).

No que se refere à Cartografia Histórica utilizou-se quatro mapas da coleção *David Rumsey Map Collection*, intitulados: *Mappa agricola do Estado do Rio Grande do*



*Norte* (1908); *Mappa Agricola do Estado da Parahyba do Norte* (1908); *Mappa agrícola do Estado de Pernambuco* (1908) e, por fim, o mapa *Cultura do café no Brazil* (1908), todos de autoria de Manuel Paulino Cavalcanti e de D. Wenaslin Silk.

Há, ainda, o *Mappa da região flagelada pela secca de 1877*, projetado pelo engenheiro André Rebouças, em 1878; a *Carta da viação Férrea do Brasil* (1910), organizada por ordem do Ministro Dr. Miguel Calmon Du Pin e Almeida, Ministro da Viação e Obras Públicas, sob a direção do Engenheiro Ernesto A. Lassance Cunha, auxiliado pelo Engenheiro Militar Alpino Gama e por Eugenio Dilermando e Luiz Privat; bem como o *Mappa da Viação dos Estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe* (1929), elaborado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, Inspectoria Federal das Estradas, publicado no período presidencial de Washington Luis P. de Sousa, sendo Ministro da Viação Victor Konder e Inspector Alípio Rosau de Almeida.

Além dos documentos escritos, da Cartografia Histórica, também se considera outros tipos de documentos, como as fotografias e os iconográficos, que são “fonte preciosa sobre o passado.” (MARCONI; LAKATOS, 2010, p. 165). Não só as fotografias e iconografias diretamente ligadas às ferrovias, mas também as imagens do passado que estão relacionadas à história das cidades pesquisadas, pois “se o objeto de estudo é uma cidade, o ponto de partida é a recuperação do quadro referencial maior daquele lugar naquele tempo, ou seja, o seu enquadramento espaço-temporal. Em outras palavras, temos que recuperar o ‘tempo do lugar’.” (ABREU, 1998, p. 22).

Tais fatos exigem, reiteradamente, criatividade do pesquisador ao definir seu objeto de estudo e o recorte temporal. Quanto mais se retrocede na escala temporal, maior a dificuldade do pesquisador em encontrar fontes primárias, dependendo do tema escolhido. Por fim, as fontes documentais podem revelar muitas surpresas ao longo dos caminhos trilhados na investigação. É entrelaçando-se as diversas fontes documentais que o pesquisador define seu objeto de pesquisa, desconstruindo, muitas vezes, certezas de alguns meses de estudos e dedicação para em seguida reconstruí-lo.

## **CAPÍTULO 2 – A REDE URBANA E A CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ: FORMAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA E TERRITORIAL ANTERIOR A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS**

Este capítulo tem como objetivo identificar os fluxos de produção, circulação e consumo nos primórdios da rede urbana dos estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, na qual Campina Grande e Mossoró, respectivamente, já exerciam relativa centralidade urbana. No capítulo apresentar-se-á a formação dos primeiros núcleos urbanos no Brasil, especificamente na Paraíba e do Rio Grande do Norte, bem como a ocupação desses territórios. Abordar-se-á a formação político-administrativa das cidades analisadas, a formação e desenvolvimento das atividades econômicas que conferiram as referidas cidades Bocas de Sertão relativa centralidade na rede urbana que estavam inseridas.

O capítulo está dividido nas seguintes seções: 2.1 – *Os primeiros núcleos urbanos e a formação da rede urbana brasileira*; 2.2 – *A importância da atividade pecuária na ocupação e povoamento da Região Nordeste*; 2.3 – *A formação histórico-econômica e a inserção de Campina Grande e Mossoró na rede urbana regional*; 2.3.1 – *O desenvolvimento da rede urbana e a centralidade de Campina Grande: o pouso de tropeiros, a condição de entroncamento de estradas, entreposto comercial e as feiras (de cereais e a do gado)*; 2.3.2 – *A centralidade de Mossoró na rede urbana: a condição de entreposto e a função de empório comercial*.

### **2.1 Os primeiros núcleos urbanos e a formação da rede urbana brasileira**

Conforme já abordado, destacam-se alguns autores que deram valiosa contribuição ao buscarem entender a formação da rede urbana brasileira, dentre eles, Aroldo de Azevedo. Deste autor assinalam-se dois trabalhos: 1- *Vilas e cidades do Brasil Colonial*, originalmente publicado em 1956; 2- *As cidades*, texto publicado no volume II na obra coordenada pelo autor, *Brasil: a terra e o homem*, publicada em 1970.

Outro autor que forneceu grandes contribuições em relação ao tema foi Nestor Goulart Reis Filho, na obra *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)*, publicada em 1968. Um pouco antes há a obra de Pedro Pinchas Geiger, em 1963, intitulada *Evolução da rede urbana brasileira*, que possibilitou estudos mais avançados sobre o tema. Esses autores foram de fundamental importância como ponto de partida para o entendimento da formação da rede urbana brasileira.

Os embriões das cidades brasileiras estão nas feitorias (AZEVEDO, 1992<sup>38</sup>). Nestas se constituíam os primeiros indícios de posse, “serviam de base para o policiamento da costa infestada de contrabandistas franceses”, além disso, “representavam o papel de entrepostos para o incipiente tráfico do pau-brasil e de local de aguada para as naus que demandavam às índias ou policiavam nossas águas.” (AZEVEDO, 1992, p.27). Contudo, as feitorias não significaram qualquer prenúncio de urbanização. Este processo, no Brasil, terá início com o regime de capitanias hereditárias<sup>39</sup> depois da colonização. (AZEVEDO, 1992).

O receio de adentrar o território desconhecido e, depois, pelas dificuldades físicas e técnicas de se transpor as serras do planalto, e enfrentar as tribos indígenas que defendiam seus territórios, foram circunstâncias que limitaram o povoamento a zona litorânea litoral por longo tempo. Assim,

Fixar-se junto as águas do atlântico, [...] constituía até certo ponto, um gesto de sobrevivência e manifestação de esperança; afastar-se desse litoral e embrenhar-se pelo Sertão desconhecido, planalto adentro, era sujeitar-se a perigos de toda ordem e contratempos inimagináveis, era expor-se ao ataque da indianada hostil e abdicar ao mínimo de conforto que a civilização podia oferecer. Em última análise, tratava-se de escolher entre a vida e a morte. (AZEVEDO, 1992, p. 30).

Pelas dificuldades encontradas pelo colonizador para adentrar o território, havia ainda as razões econômicas, administrativas e militares, que admitiam ser mais conveniente permanecer junto ao litoral, de forma que, “os núcleos urbanos estabelecidos nos primeiros séculos da colonização brasileira situavam-se, de modo predominante, no litoral [...]” (REIS FILHO, 1968, p. 122).

A urbanização do Brasil se iniciou, a partir da instituição das capitanias hereditárias (1534-1536). São Vicente foi a primeira vila oficialmente criada no litoral de São Paulo em 1532. (AZEVEDO, 1992). A seu donatário, Martim Afonso de Sousa, coube “demarcar-lhe o terreno, arruá-lo, loteá-lo, distribuindo os lotes aos sesmeiros.” (AZEVEDO, 1992, p. 27).

---

<sup>38</sup> Trata-se da obra *Vilas e cidades do Brasil Colonial*, originalmente publicada em 1956.

<sup>39</sup> As Capitanias hereditárias foi um sistema administrativo implantado pela Coroa Portuguesa no Brasil em 1534, pelo rei de Portugal D. João III, com o objetivo de povoar, explorar e defender as possessões. As Capitanias hereditárias estavam situadas na porção do território a leste do meridiano de Tordesilhas que foram divididos em 15 lotes de terras e distribuídos entre doze donatários. (FELIPE; CARVALHO; ROCHA, 2011).

Ao fim do século XVI existia no Brasil 14 vilas e 3 cidades. As vilas estavam distribuídas da seguinte maneira no território regional: 3 foram fundadas no Nordeste<sup>40</sup>, 6 no Leste e 5 no Sul. Foram raras as cidades criadas no quinhentismo, sendo registrada apenas três, e nenhuma delas foram primeiramente vilas e depois cidades, já surgiram sendo cidades, são elas: A cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos (1549), São Sebastião do Rio de Janeiro (1565), Filipéia de Nossa Senhora das Neves (1565). Dos 18 aglomerados existentes nesse período, quatro deles ocupariam uma posição destacada: as cidades de Salvador e Rio de Janeiro, por suas funções político-administrativas, e as vilas de Olinda e São Vicente, devido a função econômica das capitanias de Pernambuco e São Vicente. (AZEVEDO, 1992; 1970).

No quinhentismo, a área povoada, com efeito, limitava-se a zona litorânea do Rio Grande do Norte a São Paulo, sendo a única exceção a vila de São Paulo de Piratininga que localizava-se no Planalto brasileiro, a mais de 700 m de altitude sobre o nível do mar e distante algumas dezenas de quilômetros do litoral, se constituindo a mais avançada “Boca de Sertão” do território, conforme destaca Azevedo (1992). Além de muito próximos ao mar, os aglomerados urbanos desse período “surgiram de maneira isolada e esparsa, constituindo verdadeiros ‘nódulos’ de população no imenso ‘deserto’ humano do Brasil de então.” (AZEVEDO, 1992, p. 31).

No século XVII, elevou-se significativamente o número de vilas. Foram registradas 37 vilas e 4 novas cidades. Das vilas, 3 delas foram criadas na região Norte, 6 na região Nordeste (nenhuma delas na Paraíba ou no Rio Grande do Norte), 14 na região Leste e 14 na região Sul. Dentre as cidades já criadas no quinhentismo, soma-se as do período seiscentista: as cidades de São Luís do Maranhão (1612), Nossa Senhora da Assunção do Cabo Frio (1615), Nossa Senhora de Belém (1616) e Olinda (1676). É nesse período que tem início a conquista do Sertão nordestino<sup>41</sup>, juntamente com a Amazônia, Minas Gerais e ao sul do Brasil. (AZEVEDO, 1970; 1992).

No século XVIII, houve uma importante modificação no panorama urbano brasileiro, a criação de cidades e vilas distanciou-se da zona litorânea e o povoamento adentrou parte do Planalto Brasileiro, onde as vilas Bocas de Sertão distavam 400 a 500

---

<sup>40</sup> Dentre as vilas fundadas no Nordeste, o autor consultado, Aroldo de Azevedo, no texto *Vilas e cidades do Brasil Colonial*, refere-se a Natal enquanto vila fundada em 1599, no entanto, sabe-se a partir de outras fontes (CASCUDO, 2010; MIRANDA, 1999) que Natal foi fundada em 1599, como cidade e nunca foi vila.

<sup>41</sup> No Rio Grande do Norte as primeiras tentativas de penetração no interior ocorreram no século XVII. O processo de interiorização da ocupação se inicia após a expulsão dos holandeses em 1654, em razão da busca de terras para a criação de gado. (TEIXEIRA, 2017).

km do litoral, e é nesse período, que há a expansão pastoril do Sertão nordestino (AZEVEDO, 1992). O número de cidades ainda é pequeno, criaram-se apenas 3 novas cidades: São Paulo (1711), Mariana (1745) e Oeiras (1761) no Piauí. No entanto, as vilas se proliferaram, foram criadas neste século 118 vilas. Assim distribuídas por regiões: Região Norte, 17 vilas; Nordeste, 28; Região Leste, 48; Região Sul, 20; e a região Centro-Oeste, 5 vilas. (AZEVEDO, 1992). Dentre as vilas fundadas no Nordeste, 3 delas estavam localizadas no Rio Grande do Norte: Estremos atual Extremoz (1760); São José do Rio Grande atual São José de Mipibú (1762) e Vila Nova da Princesa, atual Açu (1766). Na Paraíba foram criadas 4 vilas, dentre estas figuravam a Vila Nova da Rainha (1790) posterior Campina Grande; Vila Real de São João atual São João do Cariri (1800); Vila Nova de Sousa atual Sousa (1800); e no ano de 1772 é fundada uma vila, que porém não é identificada pelo autor.

Observa-se que as vilas criadas na Paraíba estão distantes do litoral e localizadas no Agreste e no Sertão. Soares (2012, p. 14), ao analisar a rede urbana do Sertão da Paraíba setecentista, afirma que é "em fins do século XVII e durante o século XVIII, que correspondem ao período de gênese da formação de uma rede urbana no Sertão da Paraíba." Esse processo foi intensificado pela política centralizadora do período Pombalino (1750-1777) que visava garantir a posse do território português por meio da criação de vilas. (SOARES, 2012). A autora destaca ainda que "durante todo o século XVIII, houve o incentivo à atividade criatória nos sertões e, conseqüentemente, o aumento do seu povoamento através das fazendas de gado" (SOARES, 2012, p. 16-17), ou seja, um dos fatores que impulsionou o povoamento das áreas à oeste do litoral. Além dos núcleos estabelecidos nas fazendas de gado, outros núcleos de povoamento eram encontrados no Sertão paraibano, tais como, os "arraiais, aldeamentos e povoações em torno de capelas e, posteriormente, de instituição de vilas." (SOARES, 2012, p. 17).

No século XIX, nas duas primeiras décadas do século e no ano da Independência do Brasil, em 1822, o Brasil possuía 12 cidades, às 10 cidades anteriores se acrescenta as cidades de Cuiabá e Goiás, ambas fundadas em 1818. No ano de 1823, eram contabilizadas 19 cidades e 213 vilas (Quadro 1). No mesmo período na Paraíba foi fundada apenas a Vila Real do Brejo da Areia atual Areia (1815) e nenhuma no Rio Grande do Norte.

**Quadro 1** – Vilas no Brasil distribuídos segundo as regiões

| Séculos                      | Regiões |          |       |     |              | Total de vilas por séculos |
|------------------------------|---------|----------|-------|-----|--------------|----------------------------|
|                              | Norte   | Nordeste | Leste | Sul | Centro-Oeste |                            |
| <b>XVI (1501-1600)</b>       |         | 3        | 6     | 5   |              | 14                         |
| <b>XVII (1601-1700)</b>      | 3       | 6        | 14    | 14  |              | 37                         |
| <b>XVIII (1701-1800)</b>     | 17      | 25       | 48    | 20  | 5            | 118                        |
| <b>Século XIX – até 1823</b> | 20      | 54       | 85    | 47  | 7            | 213                        |

**Fonte:** Azevedo (1992, p.27-54).

No início do século XX, conforme as fontes utilizadas<sup>42</sup>, verifica-se que o Rio Grande do Norte, possuía 10 cidades: Acari, Açu, Apodi, Caicó, Canguaretama, Ceará-Mirim, Jardim, Macau, Martins, Mossoró<sup>43</sup>, Natal e Nova Cruz. O Estado da Paraíba também aparece com 10 cidades, em 1908: Bananeiras, Brejo d'Areia (atual Areia), Cajazeiras, Campina Grande, Catolé do Rocha, Itabaiana, Parahyba (atual João Pessoa), Mamanguape, Piancó, Pombal e Sousa. O *Annúário do Estado da Parahyba* (1931, p. 133-137) registra 22 vilas e 17 cidades na divisão administrativa dos municípios em 1930, ou seja, surgem 7 novas cidades no Estado entre 1908 e 1930, são elas: Alagoa Grande, Alagoa do Monteiro, Guarabira, Picuhy (atual Picuí), Princesa, Santa Rita e São João do Cariry.

Já em 1908, constata-se a criação de novos núcleos urbanos (cidades) situados a oeste dos estados, o que se pode inferir um espraiamento desses núcleos, que inicialmente, estavam concentrados no litoral, configurando o primeiro padrão espacial de rede urbana brasileira, a rede dendrítica<sup>44</sup>. Uma rede dendrítica “caracteriza-se pela origem colonial, ou seja, é no âmbito da valorização dos territórios conquistados pelo capital europeu que nasce e se estrutura uma rede dendrítica.” (CORRÊA, 2010, P. 43).

<sup>42</sup> Para os dados de vilas e cidades no Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte no início do século XX, utiliza-se como fontes o *Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte* e o *Mappa Agrícola do Estado do Rio Grande do Norte*, organizado por M. Paulino Cavalcanti, em 1908, por ocasião da Exposição Nacional de 1908. Os dados referentes as vilas e cidades da Paraíba em 1930, utiliza-se como fonte o *Annúário Estatístico do Estado da Parahyba -1930* (1931, p. 133-137).

<sup>43</sup> Mossoró aparece na fonte consultada como vila, mas sabe-se que Mossoró foi denominada cidade pela Lei Provincial nº 620, de 09 de novembro de 1870.

<sup>44</sup> A rede dendrítica é um dos três modos de organização da rede de localidades centrais em países subdesenvolvidos, apresentados por Roberto Lobato Corrêa, no texto *As redes de Localidades Centrais nos países subdesenvolvidos*, originalmente publicado na Revista Brasileira de Geografia, 50(1); p. 61-83, 1988, e reproduzido no livro *Trajetórias Geográficas* (2010, p. 41-91). A teoria de localidades centrais foi formulada por Walter Christaller, em 1933. Esse autor tinha por objeto de análise a Alemanha, seu país de origem ou os países industrializados. Tanto, o professor Roberto Lobato Corrêa quanto o professor Milton Santos buscaram analisar e resgatar as contribuições da teoria das localidades centrais na perspectiva dos países subdesenvolvidos ou não industrializados, pós-Segunda Guerra Mundial.

A origem da rede dendrítica era a “fundação de uma cidade estratégica e excentricamente localizada em face de uma futura hinterlândia. Essa cidade, de localização junto ao mar, é o ponto inicial de penetração do território e sua porta de entrada e de saída.” (CORRÊA, 2010, p. 43). Ainda segundo o autor (p.43), desde a sua origem, esse tipo de cidade “concentra as principais funções econômicas e políticas, transformando-se em um núcleo desmesuradamente grande em relação aos demais centros da hinterlândia.” Recorrendo novamente ao autor, o mesmo ressalta que “o desfazer desse padrão espacial dendrítico foi gradual e desigualmente realizado, pressupondo uma similar recriação através das cidades ‘bocas de Sertão’ e ‘pontas de trilhos’ do interior.” (CORRÊA, 2010, p. 101). Essa forma de organização espacial das cidades gerava uma macrocefalia urbana, uma vez que, as funções políticas, administrativas e comerciais giravam em torno de uma única cidade, circundada por uma infinidade de núcleos urbanos pequenos, porém sem a presença de núcleos intermediários. À medida que ocorre o povoamento do Sertão, as cidades Bocas de Sertão passam a adquirir centralidade na rede urbana, e por vezes, se configuram importantes entrepostos comerciais entre o litoral e o Sertão.

Se faz necessário caracterizar ou definir o que se entende por cidade *Boca de Sertão*, uma vez que se recorre diversas vezes ao termo, ao longo dos capítulos.

Data do período colonial o termo Bocas de Sertão para “designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII.” (MAIA, 2017b, p. 27-28). Pierre Deffontaines, em um texto intitulado *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades*, publicado em 1944, afirma que a Boca de Sertão é “a *ponta de linha*, que desemboca na região e constitui uma ponta pioneira [...], a boca sobre as regiões vazias.” (DEFFONTAINES, 1944, p.147). Essas cidades, afirma o autor: “apareciam como explosões, mas o seu crescimento rápido e muitas vezes momentâneo; desde que a via férrea se prolongue um pouco mais longe, uma nova Boca de Sertão surge e eclipsa a precedente.” (p.148).

Assim, entende-se que as cidades Bocas de Sertão são aquelas que se situam nas regiões novas e pioneiras no interior do território ainda pouco povoado e que, por algum motivo, passam a atrair pessoas e fluxos variados decorrente de um equipamento que ali é instalado, como por exemplo, uma ferrovia, ou a cidade passa a desenvolver uma atividade econômica importante para o Estado ou região. A cidade Boca de Sertão difere da Cidade Ponta de Linha ou Ponta de Trilho, esta última é aquela cidade que foi término da estrada de ferro por tempo determinado e que por este motivo tiveram um aumento

vertiginoso de sua população e se tornaram cidades prósperas e dinâmicas. Uma Ponta de Trilho geralmente é uma Boca de Sertão, mas nem toda Boca de Sertão é Ponta de Trilho. A Boca de Sertão pode ser também uma Ponta de Trilho, mas não necessariamente.

Corrêa (2004) ao analisar a posição geográfica das cidades define as cidades Bocas de Sertão, como sendo aquelas que estão localizadas na fronteira de povoamento, que estão em contato com áreas já povoadas e áreas em processo de ocupação. Essas cidades tornam-se ativos centros comerciais, porque atendem às áreas distantes do litoral, no caso do Brasil. O sucesso delas é efêmero, pois à medida que a frente de povoamento se desloca, essas cidades deixam de ser Bocas de Sertão, sua posição é temporária e transferível para novos núcleos de povoação.

Portanto, as dificuldades impostas pelas condições físicas-naturais do território, a concentração da principal atividade econômica, a cana-de-açúcar, no litoral, foram fatores que inibiram a expansão dos núcleos de povoamento para o interior do território, o que retardou a ocupação e o povoamento das cidades no além-litoral no Brasil. No caso mais específico do Nordeste<sup>45</sup>, a penetração no território somente ocorreu efetivamente no século XVIII, com a expansão da pecuária para o interior.

## **2.2 A importância da atividade pecuária na ocupação e no povoamento da Região Nordeste**

A cana-de-açúcar e a pecuária foram atividades fundamentais na ocupação e no povoamento do Nordeste brasileiro. A cana-de-açúcar desenvolveu-se no litoral e o povoou, e a pecuária expandiu-se no Sertão<sup>46</sup> adentro a ocupar e povoar o interior das províncias.

---

<sup>45</sup> Segundo Andrade (1980, p. 9): “O Nordeste é apontado ora como área das secas, que desde a época colonial fazem convergir para a região, no momento da crise, as atenções e as verbas dos governos; ora como área dos grandes canaviais que enriquecem meia dúzia em detrimento da maioria da população; ora como área essencialmente subdesenvolvida devido à baixa renda per capita dos seus habitantes.” No que se refere à divisão natural e geográfica, o Nordeste está dividido em 4 regiões: Zona da Mata, Agreste, Sertão e Meio Norte. (ANDRADE, 1980). Segundo Castro (1992, p. 59) até o final dos anos de 1940 “não havia um ‘Nordeste’ na configuração atual [...]. Havia sim a seca e a cana-de-açúcar como identificadores das ‘Províncias do Norte’.” O uso do termo Nordeste aqui empregado é apenas para situar espacialmente o leitor.

<sup>46</sup> Entende-se Sertão como a área identificada a oeste da sub-região Agreste. A utilização de uma divisão regional recente, tanto no que se refere às sub-regiões do Nordeste quanto ao próprio termo Nordeste são aqui utilizados para situar o leitor espacialmente. Não se trata de uma transferência de conceitos contemporâneos a estudos pretéritos sem as devidas considerações, sob o risco de se cometer anacronismos. Para definição de Sertão, enquanto representação espacial e simbólica no século XVIII, ver a dissertação de Maria Simone Moraes Soares, intitulada *Formação da Rede urbana do Sertão de Piranhas a Piancó da Capitania da Paraíba setecentista*, defendida no Programa de Pós-Graduação de Arquitetura da

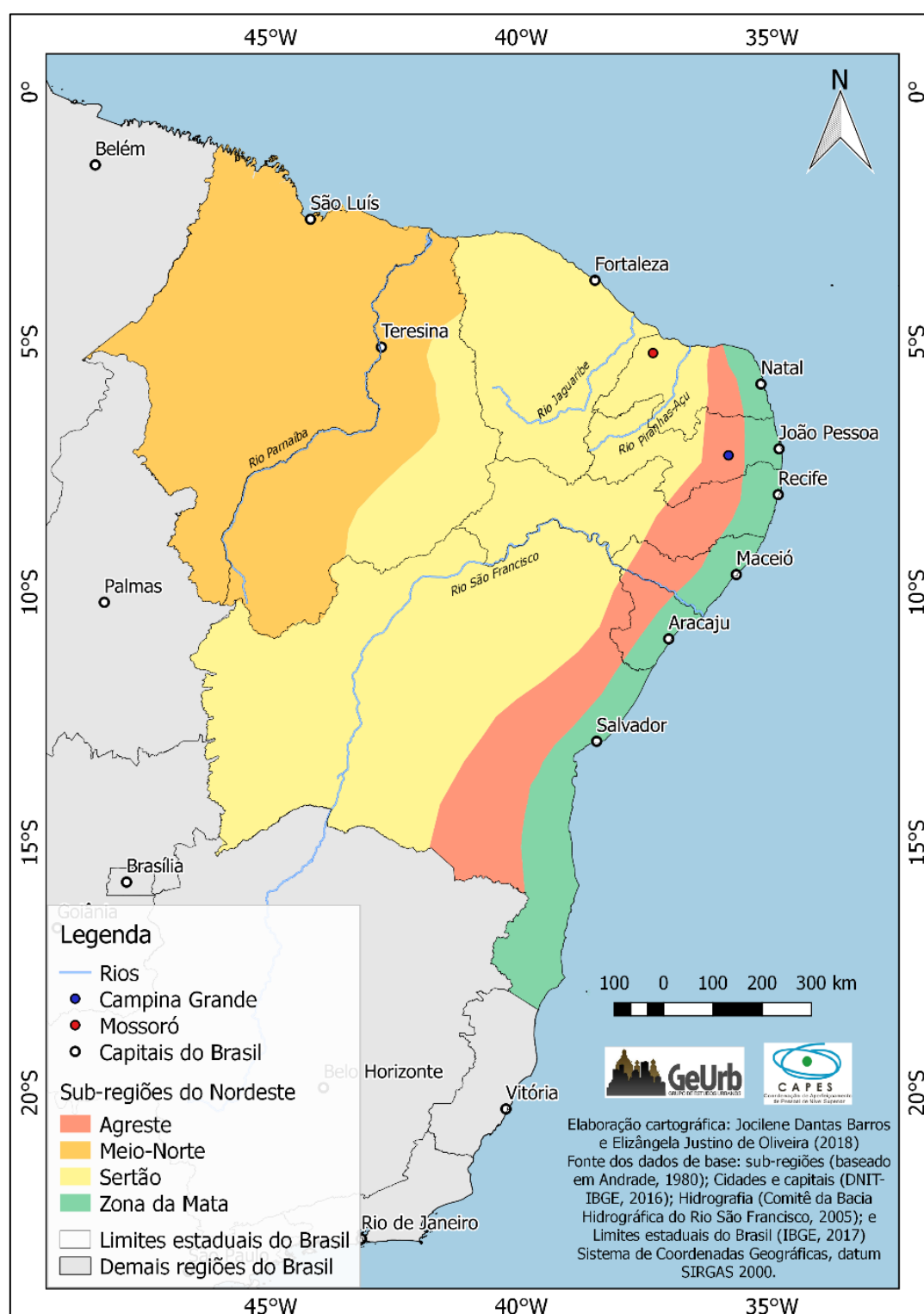


A Zona da Mata, sub-região que margeia o litoral, onde se concentrava a produção açucareira, bem como toda a estrutura física que demandava a atividade canavieira: “as áreas de cultivo, o engenho, a senzala, a casa grande e os espaços de escoamento da produção – o porto” (FELIPE; CARVALHO; ROCHA, 2011, p. 16), já encontrava-se efetivamente ocupada. Enquanto as regiões do Agreste e o Sertão Nordestino (Mapa 2), foram ocupadas pela atividade da pecuária e mais tardiamente, embora o Agreste estivesse próximo da Zona da Mata, conforme afirma Andrade (1980, p. 127): “o Agreste, localizado quase inteiramente sobre a Borborema, apesar de próximo a área açucareira e de dispor de condições climáticas e pastagens favoráveis ao desenvolvimento da pecuária, foi tardiamente povoado.” Segundo este autor, “só após a guerra holandesa [1634-1654], porém, é que esta região seria conquistada e economicamente integrada no Nordeste.” (ANDRADE, 1980, p. 127). Logo, a ocupação da região sertaneja ocorre posterior à região Agreste e muito lentamente, tendo em vista que a pecuária possibilita a criação de núcleos urbanos dispersos.

---

Universidade Federal da Paraíba, em 2012. No capítulo 1 a autora discute especificamente essa questão. Para Soares (2012), no século XVIII, o Sertão enquanto representação espacial, um espaço físico, “trata-se de um espaço definível, mas não delimitável, [...]. Definível através da dicotomia relacionada à representação que os portugueses possuíam acerca dele, como oposição ao litoral. Não delimitável, porque não havia limites e fronteiras precisos a ele associado.” (SOARES, 2012, p. 27). Devido a ausência de limites precisos, até o século XIX, quando esses limites foram definidos, a representação era simbólica e não física. A partir de suas análises, a autora chega a uma divisão regional da Paraíba para o século XVIII, de leste à oeste, definida como: Zona da Mata, Sertão do Bruxaxá, Sertão do Cariri e Sertão de Piranhas e Piancó (SOARES, 2012, p. 36), sendo este último objeto de análise da autora. Ver ainda o artigo *O Sertão: um 'outro' geográfico*, de Antônio Carlos Robert Moraes, publicado em 2003, na Revista Terra Brasilis.

**Mapa 2 – As sub-regiões do Nordeste**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

A atividade pecuária foi a segunda mais importante no Nordeste brasileiro e deu origem a vários núcleos urbanos no Agreste e no Sertão nordestino. A pecuária foi “desde os primeiros tempos uma atividade econômica subsidiária da cana-de-açúcar.”

(ANDRADE, 1980, p. 125). O gado era importante fonte de abastecimento de carne para os engenhos e cidades no litoral nordestino; servia como força motriz nos engenhos de cana-de-açúcar, movidos por tração animal; e ainda realizavam o transporte do açúcar para os portos. (ANDRADE, 1980; GONÇALVES *et al.*, 1999).

A atividade mostrou-se próspera<sup>47</sup>, não só por ser complementar à atividade açucareira, como mencionado anteriormente, mas também pelo fato de que:

[...] ao contrário do que ocorria com a [atividade] açucareira, a economia criatória não dependia de gastos monetários no processo de reprodução do capital e de expansão da atividade produtiva. Assim, enquanto na região açucareira dependia-se da importação de mão-de-obra e equipamentos simplesmente para manter a capacidade produtiva, na pecuária o capital se repunha automaticamente sem exigir gastos monetários de significação. (FURTADO, 2007, p. 102).

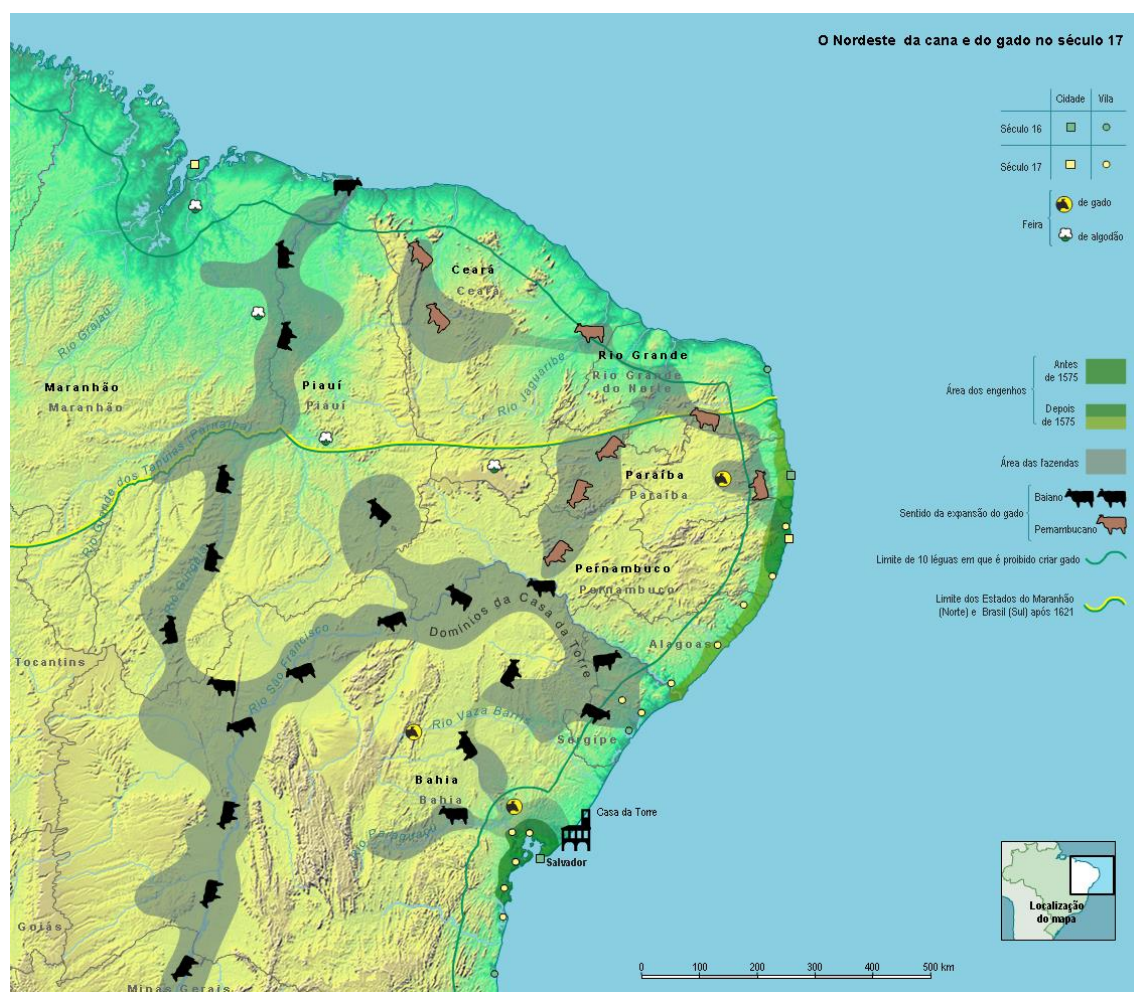
Portanto, a pecuária, apesar de seu caráter secundário e acessório em relação à grande lavoura de cana-de-açúcar, adentrou o Sertão nordestino, região de condições naturais desfavoráveis, com baixa pluviosidade, secas prolongadas e rios intermitentes em sua maioria. Diferentemente da cana-de-açúcar, que necessitava de condições específicas de solos, a pecuária desenvolvia-se em condições mais adversas.

Segundo Prado Júnior (2008), os centros de irradiação do gado no Nordeste eram as províncias da Bahia e Pernambuco, onde, a partir da Bahia, espraíam-se em direção ao Rio São Francisco e, de Pernambuco, seguem um movimento sentido Norte, em direção às províncias da Paraíba e do Rio Grande do Norte (Mapa 3).

---

<sup>47</sup> Segundo Prado Júnior (2008, p. 45), as fazendas de gado espalham-se rapidamente em todo Nordeste devido à facilidade “com que se estabeleciam as fazendas: levantada uma casa, coberta em geral de palha – são folhas de uma espécie de palmeira, a *carnaubeira*, muito abundante, que se empregam –, feitos uns toscos currais e introduzido o gado (algumas centenas de cabeças), estão ocupadas três léguas (área média das fazendas) e formado um estabelecimento. Dez ou doze homens constituem o pessoal necessário: recrutam-se entre índios e mestiços, bem como entre foragidos dos centros policiados do litoral: criminosos escapos da justiça, escravos em fuga, aventureiros de toda ordem que logo abundam numa região onde o deserto lhes dá liberdade e desafogo.”

**Mapa 3 – Expansão do gado e da cana-de-açúcar no Nordeste brasileiro**



**Fonte:** Disponível em: <https://atlas.fgv.br/marcos/caminhos-do-gado/mapas/o-nordeste-da-cana-e-do-gado-no-seculo-17>. Acesso em: 11 jul. 2018.

É importante ressaltar que, além de uma ocupação tardia para além do Agreste, o gado não promoveu uma ocupação de alta densidade, conforme mencionado anteriormente. No geral, as fazendas eram dispersas. Além disso, não era necessário grande número de pessoas para se estabelecer nessas fazendas, conforme relata Prado Júnior (2008) sobre a ocupação do interior do Nordeste:

Ocupação muito irregularmente distribuída. De forma geral, escassa e muito rala: o pessoal das fazendas de gado, únicos estabelecimentos da região, não é numeroso, [...]. Donde também um comércio, afora a condução de gado, pouco intenso; ressaltando disso aglomerações urbanas insignificantes e largamente distanciadas umas das outras. Mas dentro dessa baixa densidade demográfica geral, o povoamento e as atividades econômicas se concentram mais em algumas áreas. Os fatores naturais, em particular a ocorrência de água, tão preciosa nesse território semi-árido, têm aí um papel relevante. É sobretudo na margem

dos poucos rios perenes que se condensa a vida humana [...]. (PRADO JÚNIOR, 2008, p. 67)

Se, por um lado, a pecuária deu origem a núcleos urbanos dispersos, por outro, permitiu a coesão do território devido à intensidade e à extensão dos fluxos gerados pelo comércio do gado, conforme destaca o próprio Caio Prado:

[...] o comércio do gado [...] contribuiu grandemente para ligar entre si as diferentes partes do território brasileiro e seus núcleos de povoamento que de outra forma ter-se-iam conservado em segmentos estanques e sem possibilidades talvez de se unirem num bloco coeso, num único país, como se deu. (PRADO JÚNIOR, 2008, p. 117).

Constituindo-se parte da região Nordeste, os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte tiveram sua ocupação e povoamento do interior decorrentes da atividade pecuária, assim como as cidades de Campina Grande e Mossoró. Na Paraíba, a atividade criatória, inicialmente era quase inexistente; segundo Joffily (1892, p.111), “os poucos curraes das margens do Parahyba e do Mamanguape, á uma dezena de léguas do littoral, erão antes dependencias dos engenhos ou logradouros dos seus gados do que verdadeira fazendas de criação.”

Para situar-se temporalmente, mesmo depois da Guerra Holandesa (1634-1654), a atividade da pecuária na Paraíba ainda era embrionária e incapaz de abastecer a pequena população da capitania, que era abastecida, por sua vez, pela criação da capitania vizinha, a do Rio Grande do Norte. E embora esta tivesse um desenvolvimento agrícola inferior ao da capitania da Paraíba, “possuía entretanto muito mais gado, e com elle supria a Parahyba, Itamaracá e Pernambuco.” (JOFFILY, 1892, p. 123).

Já no final do século XIX, quando a ocupação do Sertão está consolidada, “a industria pecuaria é a que occupa maior espaço no território parahybano; e sua importancia é tal que, só ella, concorre com um terço ou mais das rendas do Estado, comprehendidos todos os seus ramos.” (JOFFILY, 1892, p.123). As fazendas de criação eram fundadas às margens dos rios principais, posteriormente com o exercício da atividade pecuária, irradia-se para as ribeiras secundárias confluentes das principais e depois se estende aos terrenos mais afastados dos rios. (JOFFILY, 1892). Essa relação da criação do gado nas ribeiras<sup>48</sup> dos rios pode ser claramente identificada no *Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte* – 1908 (Mapa 13), organizado por M. Paulino

---

<sup>48</sup> Segundo Felipe, Rocha, Carvalho (2011, p. 20) “Ribeira é a parte povoada de uma bacia hidrográfica, ou uma região banhada por um determinado rio, aparece como uma unidade espacial, um território ocupado por populações e subdivido em freguesias.”

Cavalcanti. O referido mapa apresenta a distribuição das principais culturas cultivadas no Estado àquela época, dentre elas, o algodão, a cana-de-açúcar, café, milho, feijão, mandioca, arroz, fumo e da atividade criatória. Apresenta ainda, outras informações valiosas como as estradas de ferro em tráfego e as projetadas na Paraíba, as vilas e cidades existentes naquele período, e por fim, mostra esboços de mapas secundários: *Esboço do mappa geológico*, *Esboço do mappa physico* e *Ensaio do Mapa Agrologico*. Observa-se que a atividade criatória se desenvolve nas ribeiras dos rios: Rio Mamanguape na zona mais afastada do litoral correspondente ao Agreste paraibano, Rio Curimataú, Rio Parahyba do Norte, entre os rios Taperoá e o Rio São Miguel, Rio das Espinharas, entorno do Rio Assú-Piranhas e em seus afluentes como o Rio Piancó. A fixação dessas fazendas vai direcionando o povoamento do Sertão, que se deu "pelas linhas fluviaes, a que se deu o nome de ribeira." (JOFFILY, 1892, p. 126).

Azevedo (1992) também ressalta a relação existente entre os cursos d'água e a criação dos núcleos urbanos à medida que avançava o povoamento para o interior. Segundo o autor: "raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno." (p. 59). O autor ressalta ainda a importância das vias de comunicação no povoamento do interior do Brasil no período colonial, com o surgimento dos aglomerados associados aos caminhos:

[...] daí a localização de aglomerados urbanos nas vias naturais de passagem e ao longo dos precários caminhos na era colonial, que as tropas de burros, em penosas e longas caminhadas sabiam aproveitar. Por isso mesmo, os caminhos coloniais constituíram a espinha dorsal da rede urbana, quer se dirigissem do litoral para os sertões do Nordeste ou para a Chapada Diamantina, quer procurassem atingir as áreas mineradoras de Minas Gerais, Góias ou Mato Grosso, quer demandassem as regiões meridionais. Foram os pousos dos viajantes, em consequência, o tipo mais comum de embriões de cidades em largo período de nossa vida colonial. (AZEVEDO, 1992, p. 59).

Embora a origem de Campina Grande tenha sido a partir de uma aldeia indígena, o seu desenvolvimento ocorre em torno da pecuária e das vias de comunicação. Particularmente ao que se refere à ocupação da Paraíba, Gonçalves (*et al.*, 1999) atribui a ocupação do interior a dois fatores: a expansão da pecuária e a busca de terras para a produção de subsistência, ambas relacionadas aos momentos de elevação do preço do açúcar no mercado internacional. Isto se dá, pois, com a alta dos preços, "os engenhos estendiam suas áreas de cultivo de cana, ocupando as terras que eram usadas como pastagem para o gado" (GONÇALVES *et al.*, 1999, p. 25) e, ao expandirem essas áreas,

expulsavam os moradores que produziam culturas de subsistência para áreas mais longínquas. (GONÇALVES *et al.*, 1999).

O povoamento do interior do Rio Grande do Norte ocorreu às margens dos caminhos do gado, que cortavam de leste a oeste a referida província, dando origem a núcleos de povoamento a partir das áreas escolhidas para o pouso das boiadas e dos tropeiros, como as cidades de Currais Novos e Pau dos Ferros. Além disso, a localização das fazendas de gado, inicialmente às margens dos rios, ou nas chamadas oficinas, onde o gado era abatido, a carne salgada e o couro curtido, também deram origem a cidades, como por exemplo, Mossoró.

As atividades econômicas, nesse período, foram responsáveis pelo desenvolvimento dos núcleos de povoamento que se tornaram vilas e, depois, cidades tanto no litoral quanto no interior dos Estados do Rio Grande do Norte e da Paraíba. No Brasil, de forma geral, as atividades econômicas, como a atividade canavieira, mineradora e a pecuária, essa última com os pousos de tropeiros e a primeira com os engenhos da cana-de-açúcar, foram criadoras de vilas que depois transformaram-se em cidades. (CORRÊA, 2010).

No que se refere à Zona da Mata Paraibana, prevaleceu o cultivo da cana-de-açúcar, existente desde o século XVI. No Agreste Paraibano e na região da Borborema, desenvolvia-se a pecuária desde o século XVIII. Posteriormente, esta atividade expandiu-se até o Sertão paraibano. Já a atividade algodoeira e as culturas de subsistência (milho, feijão, mandioca, etc.) foram cultivadas no Sertão e no Agreste Paraibano (Mapa 4).

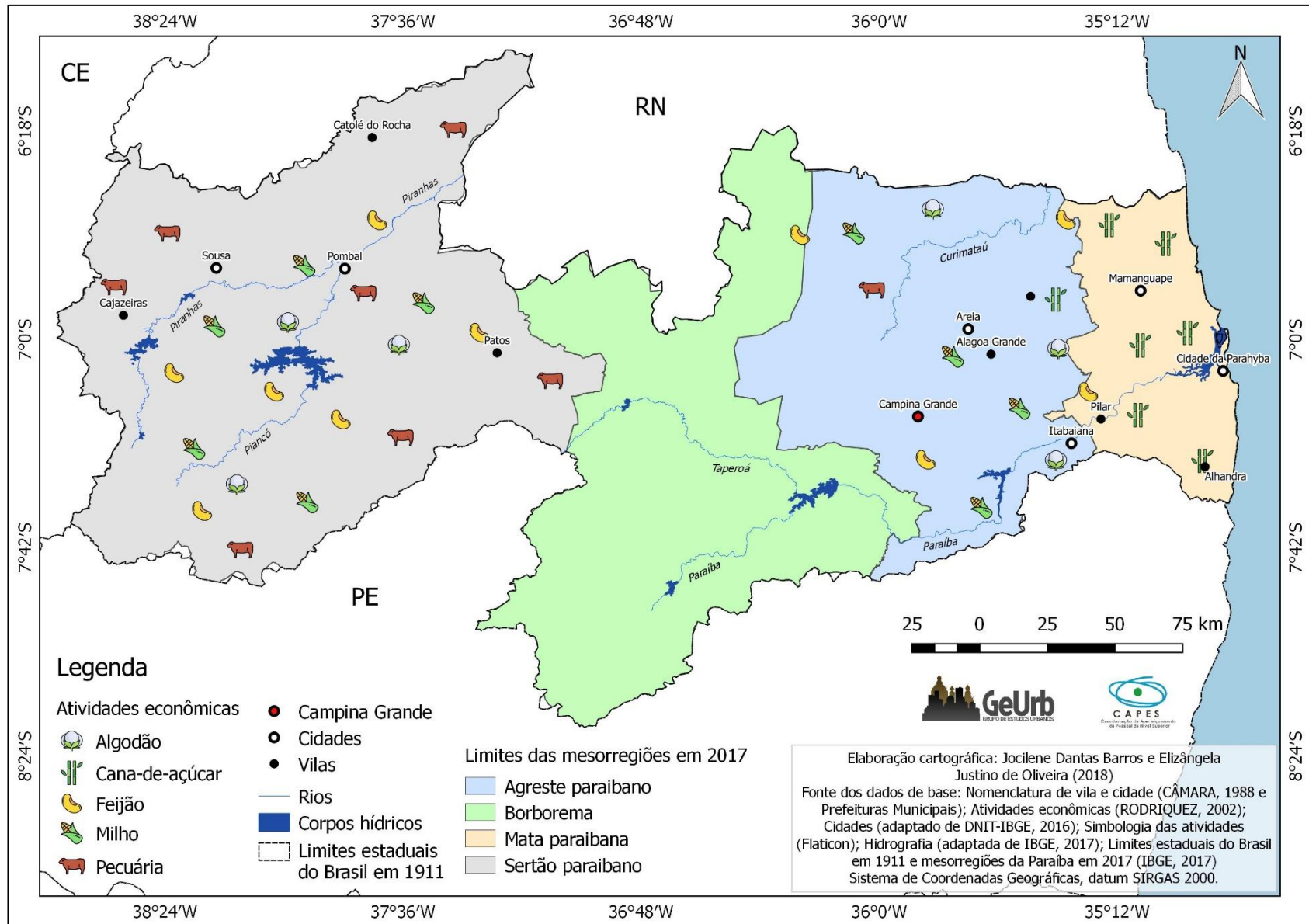
A respeito da espacialização das atividades econômicas no território paraibano, Almeida (1937, p. 264) explicita: "Além da dadivosa zona criadora, o alto sertão é a grande área do algodão de fibra longa." As cidades de Picuí, Patos e Pombal citadas pelo autor como produtoras de algodão, bem como, "Sousa, Cajazeiras, S. José de Piranhas, Catolé do Rocha, São João do Rio do Peixe, etc, [são] grandes centros de produção algodoeira. [...] Além dessa malvácea, a região apropria-se a outras culturas, como o milho, o feijão, o arroz, vermelho e maruim, a cana e a mandioca." (Almeida, 1937, p. 265). Ainda segundo o autor, "o sertão da Parahyba contém vastas possibilidades. [...]. Essa zona exporta: gado vaccum<sup>49</sup> e cavallar, queijo, couros, peles, carne, algodão, cera de carnaúba, etc. E muitos municípios supprem os mercados vizinhos de rapadura, farinha e cereais." (ALMEIDA, 1937, p. 267).

---

<sup>49</sup> Inclui bois, bezerros, vacas, vitelas, touros e novinhos.



**Mapa 4 – Distribuição das atividades econômicas desenvolvidas na Paraíba do Norte**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.



No Rio Grande do Norte, na região Leste Potiguar (zona litorânea), desenvolveu-se a atividade canavieira desde os primeiros anos da colonização. Na região Agreste, Central potiguar e do Oeste potiguar, a pecuária e o algodão foram as principais atividades. No litoral Norte, destacou-se, ainda, a atividade salineira. (FELIPE, CARVALHO, ROCHA, 2006; RODRIGUEZ, 2002).

A respeito do desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte, Pombo (2018, p. 359) revela que “des dos primeiros tempos, as duas mais notáveis indústrias, que constituíram no Rio Grande do Norte o fundamento de toda a economia interna, foram as do açúcar e do algodão.” Desde o período colonial, os engenhos eram poucos, não havia mais que dois na província do Rio Grande do Norte, devido, sobretudo, as dificuldades de fabrico, enquanto o algodão possuía maior facilidade na produção e a preferência entre outras províncias no mercado. (POMBO, 2018). Na referida explanação, o autor destaca a expansão e decadência dos engenhos e da produção açucareira no Rio Grande do Norte no século XIX:

Só mais tarde, depois da independência, é que o açúcar se tornou uma verdadeira grande indústria, base de toda a economia interna da ex-província durante muito tempo, até que foi outra vez vencida pela do algodão. [...] Basta notar que durante todo o período colonial não havia mais que dois ou três engenhos de açúcar na província. Nos tempos da Regência fundaram-se mais alguns. Mas em 1845 já se contavam 43 engenhos e 93 engenhocas. [...] Em 1859, funcionavam 156 engenhos em crescente prosperidade. [...] Em 1861 estavam em plena actividade 173 engenhos de ferro, e apenas 12 engenhocas. [...]. De 1865 em diante, começa a lavoura da canna a ser sobrelevada pela do algodão; e não demorou que o fosse igualmente por outras indústrias, sobretudo pela do sal e da criação. [...] Procurou-se depois evitar a decadência de tão importante ramo da agricultura criando engenhos centrais<sup>50</sup>, [...]. Mas as iniciativas quasi sempre ficavam nas concessões de favores; e nem tal recurso valeu. (POMBO, 2018, p. 363-365).

A crise do açúcar levou muitos produtores de cana-de-açúcar a migrar para o cultivo do algodão, como também levou a expansão da atividade salineira, que entre as atividades extrativistas, se “constitue uma das mais valiosas fontes de riqueza do Estado.” (POMBO, 2018, p. 360).

---

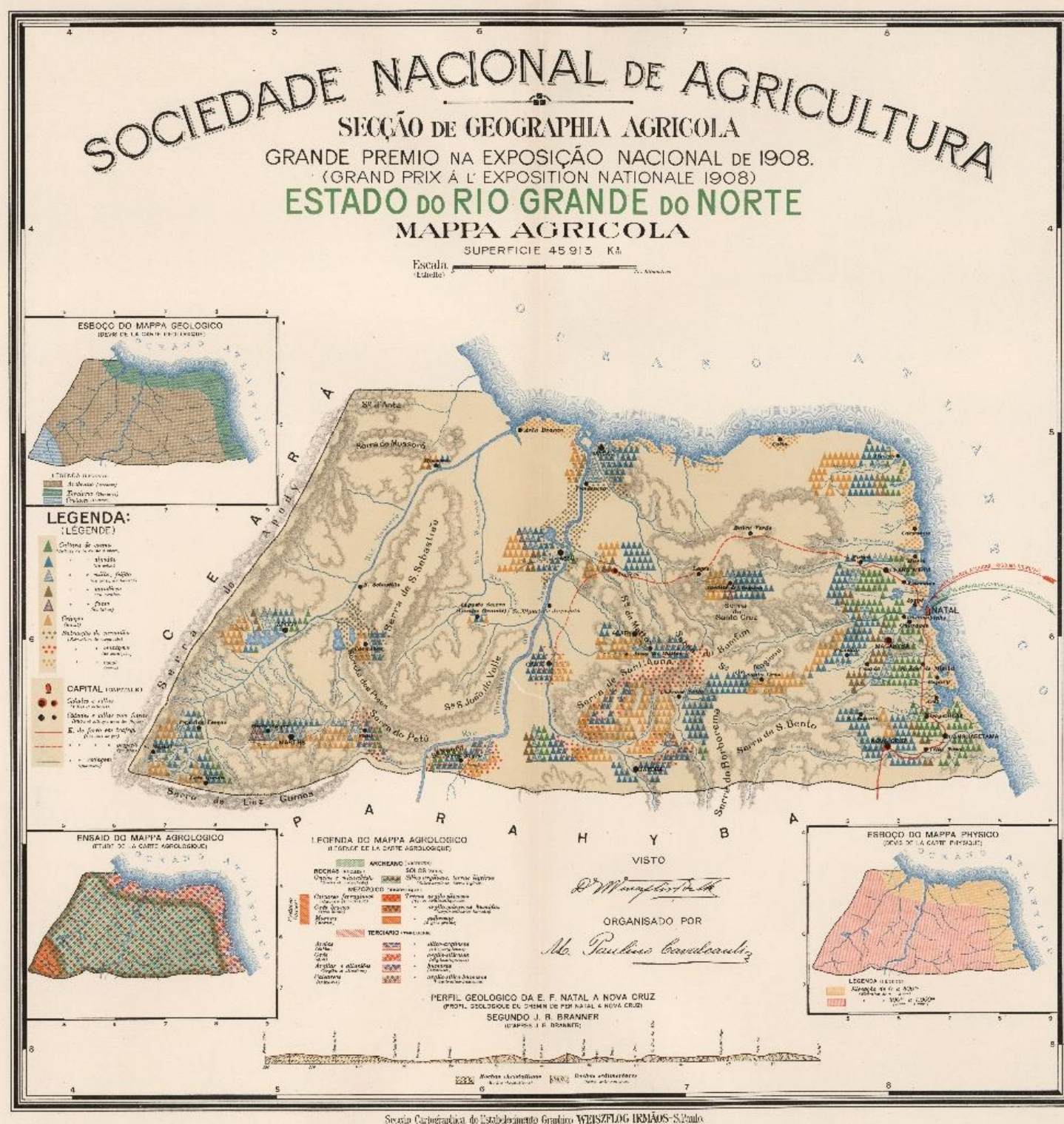
<sup>50</sup> Os engenhos centrais foram uma das tentativas de modernizar o setor açucareiro na segunda metade do século XIX e início do século XX, que na ocasião passava por mais uma de suas crises, decorrente da concorrência internacional do produto. Segundo Coelho (1992, p. 79), “o projeto dos engenhos centrais, cujo fundamento consistia na separação entre a fase manufatureira da produção e a fase agrícola, objetivava a construção de unidades industriais por grupos capitalistas europeus, com garantias dadas pelo governo brasileiro. Esses grupos se encarregariam da indústria açucareira propriamente dita e da construção de estradas de ferro, enquanto o fornecimento da cana ficaria a cargo dos senhores de engenho.”

O *Mappa agrícola do Estado do Rio Grande do Norte* – 1908 (Mapa 5), organizado por M. Paulino Cavalcanti, mostra de forma mais detalhada a concentração da cana-de-açúcar sendo cultivada substancialmente na região litorânea. Adentrando o estado, já na região Agreste se concentra a produção do algodão e alguma produção de mandioca, a atividade criatória está dispersa em toda a região central potiguar e na zona oeste, se concentrando mais intensamente na zona central, nas proximidades de Currais Novos. Destaca-se ainda na região oeste e central o cultivo da Carnaúba<sup>51</sup> nas margens dos afluentes do Rio Apodi-Mossoró e no baixo curso do Rio Piranhas-Assú. Já os cereais como milho e feijão também eram cultivados na região Oeste.

---

<sup>51</sup> A carnaúba é um tipo de palmeira resistente às secas que atinge de 10-12 metros de altura, é abundante em seis Estados compreendidos entre Pernambuco e o Maranhão, além do Mato Grosso, concentram-se às margens dos rios da zona oriental e no Sertão, desta aproveita-se tudo: a cera é empregada na fabricação de velas, a madeira é empregada na construção, as folhas servem para cobrir as choupanas, a fibra é utilizada na fabricação de chapéus, esteiras e redes, as frutas são excelente alimento, e o interior da haste dos novos arbustos fornece uma farinha nutritiva, grande recurso dos habitantes no tempo da seca. Os maiores produtores do Estado do Rio Grande do Norte nas primeiras décadas do século XX, eram os municípios de Assú, Mossoró, Apodi, Macau e Augusto Severo. (POMBO, 2018, p.359).

Mapa 5 – Mappa Agricola do Estado do Rio Grande do Norte - 1908



Fonte: David Rumsey Map Collection. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306838~90076723:Estado-do-Rio-Grande-do-Norte->. Acesso em: 09 nov. 2018.

Assim, as cidades de Campina Grande e Mossoró por suas localizações geográficas terão suas formações históricas e econômicas entrelaçadas à atividade da pecuária, assim como serão focos de atração de fluxos de outras cidades e Província/Estado decorrente em grande parte dessa atividade econômica.

### **2.3 A formação histórico-econômica e a inserção de Campina Grande e Mossoró na rede urbana regional**

O desenvolvimento da povoação de Campina Grande e de suas funções urbanas está, inicialmente, relacionado à pecuária, à produção mercantil da farinha de mandioca e as atividades comerciais, realizadas nas feiras do gado e de cereais, conforme observa-se posteriormente. Apesar da origem do povoamento ter sido um aldeamento indígena, é a partir da implantação das fazendas para criação do gado pelos Oliveira Ledo; da produção da farinha que atraia os tropeiros àquele povoado; das feiras e, especialmente, da sua condição de entroncamento dos caminhos do gado e de entreposto comercial entre o litoral e o Sertão, que o povoado vai prosperar, tornar-se freguesia<sup>52</sup>, vila e, depois, cidade.

O povoado de Campina Grande tem origem no século XVII, em 1697, quando “Teodósio de Oliveira Ledo aldea um grupo de índios arius (ou ariás), habitantes do Piranhas, numa grande campina, nos limites da região dos cariris.” (GONÇALVES *et al.*, 1999, p.25). Segundo Câmara (1998, p. 23), “os índios aldeados por Teodósio fixaram-se, definitivamente, no sítio das Barrocas, dando início ao povoado da Campina Grande.”<sup>53</sup> A família Oliveira Ledo oriundos da Bahia tinha como objetivo principal a criação de gado e, por isso, estabeleceu várias fazendas de gado nas sesmarias<sup>54</sup> que lhes

---

<sup>52</sup> Segundo Felipe, Rocha, Carvalho (2011, p. 20), as “unidades administrativas chamadas de freguesias se caracterizavam como lugares em que a presença do padre, a igreja ou a capela proporcionavam assistência religiosa às pessoas das vilas ou povoados, mas também àquelas espalhadas pelas fazendas.”

<sup>53</sup> Cardoso (2000, p. 30-31) com base em Lima (1985) faz referência a certa controvérsia sobre o ano de fundação de Campina Grande, levando a crer que antes mesmo da chegada de Teódosio de Oliveira Ledo, já havia ali um povoado, e que o capitão-mor o teria consolidado e o desenvolvido. O autor atribui essa dificuldade em esclarecer o passado da cidade ao descaso com as fontes documentais que contam a história da cidade. Primeiramente, a revolta dos Quebra-Quilo (1874) que destruiu os cartórios da cidade, ficando desprovida de fontes de informação sobre o seu passado. Posteriormente, já na década de 1940, o prefeito Vergniaud Wanderley determinou a incineração dos documentos contidos no Arquivo Público da cidade. Nos anos de 1960, o então prefeito de Campina Grande, Newton Vieira Rique determina nova incineração de documentos.

<sup>54</sup> Segundo Alves (1982, p. 28), “As concessões das datas de Sesmarias assinalam o início das atividades do homem nos sertões. Essas concessões tinham um objetivo – a criação e o plantio. Os rebanhos graúdos e miúdos eram a razão fundamental para a requisição e consequimento das terras, nas zonas de *pastagens* e *aguadas*. Reiterando a assertiva anterior Fernandes e Amorim (1999, p. 30), afirmam que dentre as



foram concedidas na região do Cariri e do Sertão. (ALMEIDA, 1978; ARANHA, 1991; CÂMARA, 1998). Portanto, “a criação de gado em grandes fazendas constitui, num primeiro momento, a base da organização econômica da povoação [de Campina Grande].” (ARANHA, 1991, p. 48).

Se a pecuária foi a base da organização econômica do povoado, a produção da farinha de mandioca e a feira de cereais na Rua das Barrocas<sup>55</sup> (Mapa 7) foram os primeiros fatores de atração do interior da província à Campina Grande, conforme relata Câmara (1998, p.29): “a farinha de mandioca foi o primeiro fator do comércio da aldeia ou povoado Campina Grande com o interior da capitania.” A farinha abastecia a feira e era fator de atração dos tropeiros e boiadeiros<sup>56</sup> do Sertão paraibano, que estabeleceram como pouso o povoado de Campina Grande:

Apareceram, nas adjacências (Brejo e Agreste), as primeiras ‘casas de farinhas’, cujo produto já estava abastecendo a feira da rua das Barrocas. Em razão da procura de este produto e de outros cereais, o povoado foi se tornando um pouso quase obrigatório dos boiadeiros e tropeiros do interior. (CÂMARA, 1998, p. 23).

Nesse período, surge também, a feira do gado, localizada no povoado do Marinho<sup>57</sup> (Mapa 7), que atraía boiadeiros, fazendeiros e comerciantes das províncias de Pernambuco, Ceará, Rio Grande do Norte e outras. Assim, os fluxos decorrentes da atividade pecuária, da produção da farinha e das feiras do gado e de cereais criaram redes, em que Campina Grande se constituía o principal nó, marcando fortemente o desenvolvimento do povoado:

A primeira fase do povoado caracteriza-se pela atração. Sua feira atraiu almocreves e boiadeiros. A segunda a adaptação. Aqueles homens, nossos primeiros fregueses, adaptaram-se às nossas estradas, fazendo do povoado o principal ponto de convergência do interior da capitania. (CÂMARA, 1998, p. 21).

---

justificativas para a solicitação de 55 sesmarias registradas no período de 1696 a 1745 na Paraíba, 48 delas destinavam-se a criação de gado, 6 delas ao gado e lavoura e apenas 1 para a lavoura.

<sup>55</sup> Por muitos anos, a feira funcionou na Rua das Barrocas, já no final do século XVIII ela “foi mudada para o largo da Matriz.” (CÂMARA, 1998, p. 33).

<sup>56</sup> “O boiadeiro nada mais é do que um comerciante de gado, servindo de intermediário entre os fazendeiros criadores e os invernistas. Constantemente viajando, penetram eles até as zonas mais afastadas [...] para comprar o gado diretamente ao criador. Montados nos seus cavalos, voltam tangendo enormes boiadas numa caminhada de centenas de quilômetros, em que levam semanas e meses.” (SOUSA, 1946, p. 105).

<sup>57</sup> O povoado do Marinho estava localizado na estrada Lagoa Grande do Paó e surge entre 1790-1810, quando Campina Grande ainda era a Vila Nova da Rainha. (CÂMARA, 1998, p. 32-33).

Ainda no período colonial, no século XVIII, Campina Grande tornou-se Freguesia (1769), e Vila, em 1790, por determinação da carta régia de 22 de julho de 1766, assinada pelo Ouvidor Geral da Comarca da Paraíba, em recomendação do Capitão-Mor de Pernambuco.<sup>58</sup> (CÂMARA, 1998, p. 31; PINTO, 1977, p. 174-177). Foi a 7ª freguesia a se tornar vila na Paraíba<sup>59</sup> e passou a se chamar Vila Nova da Rainha. (ALMEIDA, 1978; CÂMARA, 1998; PINTO, 1977). As perspectivas de Campina Grande tornar-se Vila dão-se justamente pela dinâmica de suas incipientes funções comerciais, entre a zona litorânea e o Sertão paraibano:

Estava, já, definitivamente assente, que seria Campina a nova vila, devido à fertilidade de seu solo e por ficar próxima do brejo, tendo, portanto, farinha em abundância, não só para abastecer todos os seus habitantes, como, também os de lugares remotos, que aqui vinham à procura do gênero indispensável. Terreno próprio para lavouras, cuja produção assegurava a subsistência do povo, possuía, ainda mais, muitas matas com ótima madeira para a construção de casas, o que muito facilitaria o progresso da vila. E era, finalmente, a zona concêntrica do comércio sertanejo, que muito impulso lhe trazia. (MENDES, 1925, p. 6).

Apesar do entusiasmo e das expectativas na transformação da freguesia em vila, fato é que, enquanto vila, Campina Grande não foi próspera, teve seu crescimento estagnado e passou por crises no comércio, devido à concorrência da feira de cereais de Areia, no Brejo, que atraía os tropeiros da região do Seridó e Curimataú.

Já em meados do século XIX, enfrentou também a concorrência da feira de cereais de Itabaiana. No interior, sofria a concorrência da feira do Icó, na capitania do Ceará, que abastecia o Sertão paraibano. Depois, surgiram, ainda, as feiras de Limoeiro do Norte e Timbaúba dos Mocós, ambas em Pernambuco, relativamente próximas à Campina Grande. (CÂMARA, 1998). Diferentemente da feira do gado, localizada no povoado do Marinho, que era bastante dinâmica e continuava atraindo os fluxos de comerciantes para Campina, configurando-se como “talvez a maior da província.” (CÂMARA, 1998, p. 38).

Ademais, também não houve grandes mudanças ou expansão da sua estrutura espacial inicial. Enquanto foi Vila, por 74 anos, apesar de sua posição privilegiada, a Vila Nova da Rainha “permaneceu estática, tão lento e insensível foi o seu crescimento.”

---

<sup>58</sup> No período de 1756 a 1799 a Capitania da Paraíba estava subordinada à Capitania de Pernambuco. Através de Carta Régia, em 1756, o governo da Paraíba foi extinto e anexado à Capitania de Pernambuco. (CHAVES JÚNIOR, 2014, p. 121; PINTO, 1977, p. 157).

<sup>59</sup> “Até começo de 1758 não existia nenhuma vila na capitania da Paraíba.” (ALMEIDA, 1978, p. 123).

(ALMEIDA, 1978, p. 123). A configuração espacial da vila resumia-se, em 1821, a apenas “cem casas na vila, cadastradas, em torno da igreja-matriz, o que mostra que a população não excedia de seiscentos habitantes.” (ALMEIDA, 1978, p. 126).

Em 1858, apareceram alguns edifícios: “um prédio público, servindo ao mesmo tempo de cadeia, casa da Câmara e sala de Júri. Eram duas escolas públicas primárias.” (ALMEIDA, 1978, p. 127). Cerca de 30 anos depois, a vila que, desde 1864, tornara-se cidade, apresenta sinais de crescimento: “em 1883 [...] tinha cerca de quatro mil habitantes e era talvez a mais populosa e próspera do interior [...]” (JOFFILY, 1977, p. 267). Provavelmente, a quantidade de habitantes a que se refere o cronista estava restrita ao núcleo urbano principal de Campina Grande, isto porque, segundo o Recenseamento do Brasil de 1872 (p.67), a população correspondente a Paróquia de N. S. da Conceição da Campina Grande totalizava 15.104 almas. Divididas em 13.999 livres e 293 escravos.

A situação de Campina Grande, no aspecto urbano e econômico não era muito distinta da maioria dos núcleos de povoamento no período colonial, conforme aponta Geiger (1963, p. 62): “no período colonial, era frágil a economia urbana. Inexistia a indústria, o comércio engatinhava; produtos manufaturados eram confeccionados nas próprias fazendas e o comércio era exercido, em grande parte, por ambulantes.”

Campina Grande torna-se cidade na segunda metade do século XIX, em 11 de outubro de 1864 e, na ocasião, recebe a atual denominação. (ALMEIDA, 1978; CÂMARA, 1998). (Quadro 2). Foi “a quinta vila do interior da Paraíba, elevada à categoria de cidade [...]. Antes já tinham sido elevadas as de Areia (1846), Sousa (1854), Mamanguape (1855) e Pombal (1862).” (CÂMARA 1999, p. 87). O cronista, Câmara (1999), afirma que as cidades de Mamanguape e Areia eram, na segunda metade do século XIX, duas das mais importantes da Paraíba, no que se refere à importância econômica, influência política e intelectual e estrutura arquitetônica atribuindo-lhes a esses fatores a conquista do título de cidade antes de Campina Grande. Câmara (1999, p. 87) acrescenta que Mamanguape e Areia possuíam “maior número de prédios, mais comércio, melhor feição arquitetônica. Sousa e Pombal, não obstante serem menores e possuírem vida mercantil inferior a Campina, estavam mais bem edificadas do que esta.”

**Quadro 2** – Datas da criação da Freguesia, elevação da Vila e à cidade de Campina Grande e Mossoró

| Nome Atual            | Data de criação da Freguesia                                                                                                  | Data da Elevação à Vila                                                                                          | Data da Elevação à Cidade                                                                                                |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Campina Grande</b> | A criação da freguesia Nossa Senhora da Conceição de Campina Grande ocorreu em 1769, em antiga aldeia dos índios Carirys.     | Em 20/04/1790, foi elevada à categoria de Vila e passou a se chamar Vila Nova da Rainha                          | Em 11/10/1864, a partir da Lei provincial de 137, a Vila Nova da Rainha passa a ser Cidade e a se chamar Campina Grande. |
| <b>Mossoró</b>        | Em 27/10/1842, pela resolução nº 87, o povoado de Santa Luzia torna-se uma freguesia sendo desmembrada da Freguesia do Apodi. | Em 15/03/ 1852, a lei nº 246 concedeu a categoria de Vila Desmembrando-se de Princesa (atual município de Assú). | Em 11/11/1870, foi elevada à categoria de Cidade e passou a se chamar Mossoró.                                           |

**Fontes:** Organizado pela autora com base em Almeida (1978); Azevedo (1992); Câmara (1998, 1999); Cascudo (2001); Felipe (1982, 2001); Mendes (1925); Pinto (1977) e Souza (1979).

No que se refere à Mossoró, assim como Campina Grande, sua formação histórica e econômica está diretamente relacionada à pecuária e à atividade comercial. As primeiras iniciativas de ocupação territorial de Mossoró estão ligadas à pecuária, já que, às margens do Rio Mossoró e Upanema, surgiram várias fazendas de gado por volta do século XVIII. Segundo Teixeira (2017), é ao longo do século XVIII que se intensifica a ocupação do interior do Rio Grande do Norte iniciada no século anterior. A população se fixa ao longo das bacias e dos vales dos rios, áreas propícias à criação de gado e nas ribeiras de rios importantes tais como o Apodi-Mossoró e Piranhas-Açu são demarcadas pelas fazendas de gado.

Entre estas fazendas, constavam as fazendas ‘Santa Luzia’ e ‘Barra de Mossoró’, pertencentes ao Sargento Antônio de Souza Machado. A primeira delas dará origem ao povoado de Santa Luzia, posteriormente denominado Mossoró. (SOUZA, 1979). Até por volta de 1750, a ocupação do que viria a ser Mossoró pode ser assim descrita:

Até o meado desse século [referência ao século XVIII] a população da Ribeira de Mossoró fora muito limitado, constante apenas de criadores, vaqueiros, procuradores das respectivas fazendas, que segundo a tradição os seus proprietários eram todos moradores fora, como bem fossem em Pernambuco, Paraíba, São Bernardo das Russas, Natal, podendo conjecturarmos que talvez houvesse naquele tempo, ali, uma pessoa para cada cem cabeças de gado. (SOUZA, 1979, p. 10).

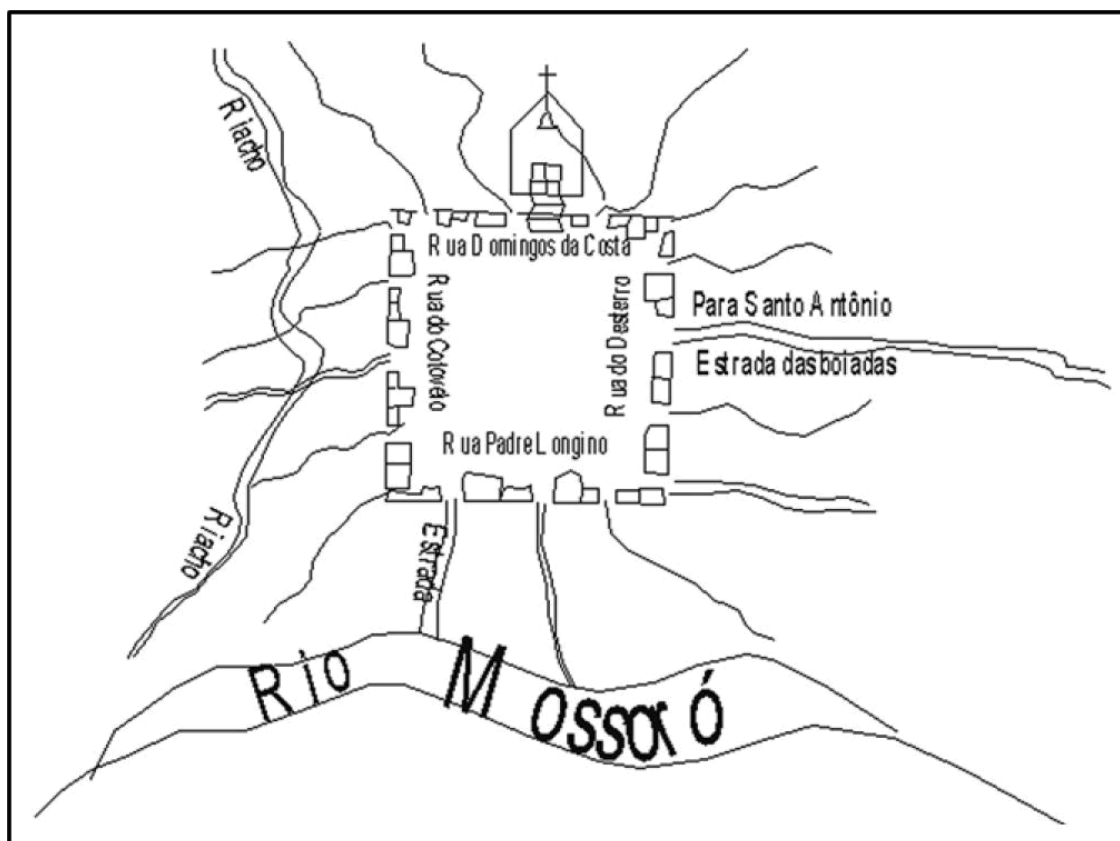
Por volta de 1760, o Sargento-mor Antônio de Souza Machado, português oriundo de Braga, muda-se com sua família de Russas, na capitania do Ceará para Grossos na



capitania do Rio Grande, onde “estabeleceu ‘Oficinas de carne’, salgando-a e expondo ao sol, com exportação para os mercados do Sul [Pernambuco e Bahia].” (CASCUDO, 2001, p. 18). Este local ficou conhecido como Ilhas das oficinas, atual Porto Franco.

O Sargento-mor Antônio de Souza Machado era grande proprietário de terras, de gado e escravos e invernava na ribeira do rio Apodi-Mossoró, na fazenda Santa Luzia à margem esquerda do rio Mossoró e distante cerca 28 km do litoral. O arraial deu origem ao povoado e depois cidade de Mossoró (Figura 1). Antônio de Souza Machado ordenou a construção de uma igreja no povoado, em 1772 e, logo, surgiram as primeiras ruas e casas no entorno. (CASCUDO, 2001; FELIPE, 1982).<sup>60</sup> Conta Cascudo (2001, p. 19) que “a fixação derredor do arraial avolumar-se-á depois de 1760 e um índice desse adensamento é a construção da capelinha de Santa Luzia em 1772.”

**Figura 2 – Mossoró em 1772**



**Fonte:** Rocha (2009, p. 24); Silva (1975, p. 09).

<sup>60</sup> No século XVIII, quando surge o arraial que daria origem a cidade de Mossoró, a Capitania do Rio Grande, antes subordinada ao governo central da Bahia, passou a ser subordinada à Capitania de Pernambuco, a partir de 1701, e assim permanecerá durante todo o século XVIII, tornando-se independente em 1817. (TEIXEIRA, 2017).

O povoado de Santa Luzia é desmembrado da freguesia do Apodi e torna-se Freguesia em 1842. Posteriormente, em 15 de março de 1852, sob a Lei nº 246, é elevada à categoria de Vila que, naquele momento, desmembrava-se da comarca de Princesa (atual município de Assú) e, em 1870, foi elevada à categoria de cidade (Quadro 2).

Murilo Marx, na obra *Cidade no Brasil terra de quem?* de 1991, destaca o papel do patrimônio religioso na formação de muitos núcleos urbanos no litoral e nos sertões brasileiros. Segundo Marx (1991), desde o surgimento espontâneo de uma aglomeração até a criação do município, os estágios de formação administrativa eram norteados pela igreja. A igreja possuía a localização mais privilegiada dentre as construções e a mais central do lote de terra e deste ponto partiam os arruamentos. Mesmo depois do advento da República, quando o estado se separa da igreja, “a presença decisiva e a grande influência dos estabelecimentos eclesiásticos não desaparecem, embora tendam a arrefecer ainda mais.” (MARX, 1991, p. 13). Ainda que outros edifícios monumentais, antes ou depois da República, como as praças no período colonial; hospitais, asilos e teatros no Império; estações ferroviárias e as escolas normais na República possam se constituir em polos de atração do panorama urbano, estes não substituíram os de cunho religioso, vieram com eles concorrer, justapor ou agregar. (MARX, 1991).

Soares (2012, p. 43) ao construir a ideia do que seria o "urbano" no século XVIII, também atribui destaque ao patrimônio religioso e o identifica como marco do fenômeno, ao destacar dois elementos principais que constituem a forma espacial do fenômeno urbano, são eles: "a existência de certo número de casas próximas umas das outras e a existência de uma capela." Assim, a autora distingue duas categorias diferentes de ocupação do território naquele período: as fazendas e as capelas. “[...], notadamente a capela simbolizava a representação de um espaço que se diferenciava do rural representado pelas fazendas.” (SOARES, 2012, p.43). Teixeira (2003, p.54) também destaca o papel estruturador do espaço urbano exercido pela capela, “frequentemente, a capela precede o próprio arruado.” Para Teixeira (2003), a capela, juntamente com o cemitério e a praça fazia parte das estruturas fundamentais no território que indicavam ser aquele aglomerado urbano uma povoação, e distinguia a categoria de povoação, das anteriores, arruado e povoado.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Teixeira (2003, p. 54-55), ao analisar os termos para definir os centros urbanos no Brasil colonial, mais especificamente os termos usados na Capitania do Rio Grande do Norte, nomeia da seguinte maneira a evolução dos aglomerados urbanos: fazenda, arruado, povoado, povoação (sinônimo de arraial).

No processo de estágios hierárquicos galgados pelo núcleo populacional, um povoado buscava se tornar uma freguesia, quando freguesia almejava autonomia municipal, através da elevação à categoria de Vila. Constituíam-se símbolos da autonomia a implantação do pelourinho, da casa de câmara e da cadeia. (MARX, 1991). Uma vez, povoado e depois vila, segundo destaca Azevedo (1970, p. 240), os habitantes aspiram alcançar a categoria de cidades, “sedes municipais, com seus Prefeitos e suas Câmaras Municipais.”<sup>62</sup>

Cascudo (2001, p. 40) assim caracteriza Mossoró quando esta passou a ser freguesia: “a nova Freguesia era pobre: o comércio quase nulo, os poucos negociantes que havia traziam do Aracati as mercadorias em costas de animais, agricultura pouca, consistindo a maior riqueza na indústria pastoril [...]”

A freguesia torna-se vila em 1852 e seu crescimento permanece lento. Em 1858, essa conjuntura foi modificada quando “a Província subvenciona com 4.000\$ anuais a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira, a contar de 27 de novembro de 1857, com a condição do Porto de Mossoró ser incluído nas escalas do Norte.” (CASCUDO, 2001, p. 78). A partir desse momento, os navios da Cia Pernambucana de Navegação Costeira<sup>63</sup> passaram a fazer escalas regulares no Porto de Mossoró<sup>64</sup>, fato que atraiu novos comerciantes, capitais e firmas de outros locais para Mossoró. Destes navios, desembarcavam os produtos que eram comercializados na cidade e que vinham das praças do Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Ceará e da capital Natal: ferragens, louças, vidros, tecidos, café, tabaco, açúcar, milho, feijão e farinha. Também eram embarcados os produtos que seguiam para exportação, tanto para outras cidades o Brasil como para Europa, dentre eles: couros, peles, algodão, sal e carne seca. (FELIPE, 1982, 2001; SOUZA, 1979). Desta forma, a exportação e importação dos produtos eram realizados essencialmente por cabotagem.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Aroldo de Azevedo (1970) não se refere a Freguesia como uma hierarquia da divisão político-administrativa. Para o autor um povoado, torna-se vila (sede distrital) e depois cidade. Para Murilo Marx (1991), a hierarquia político-administrativo divide-se em: povoado, freguesia, vila e cidade. Soares (2012, p. 44-45) ao analisar a evolução urbana e a rede urbana do Sertão de Piranhas e Piancó na capitania da Paraíba sob o recorte temporal setecentista, define os seguintes tipos de núcleos de ocupação: arraial, aldeamento, povoação, freguesia ou paróquia, vila e cidade.

<sup>63</sup> A Cia Pernambucana de Navegação Costeira realizou o tráfego marítimo entre o Maranhão e a Bahia, de 1853 a 1908. (FELIPE, 2001). Ela fazia escalas regulares no porto fluvial de Aracati-CE, mas, em 1857, há o assoreamento do referido porto e os comerciantes que o usavam para escoar suas mercadorias, assim como, os comerciantes de outras praças comerciais em declínio, como Sobral-CE e Pombal-PB, transferiram suas firmas e atividades para Mossoró. (FELIPE, 2001).

<sup>64</sup> Porto de Mossoró é como era chamado o Porto de Areia Branca.

<sup>65</sup> A navegação de cabotagem é um tipo de navegação no qual os barcos viajam sempre junto a costa. As técnicas de navegação pouco desenvolvidas dificultavam a navegação em mar aberto. Esse sistema de

Com isso, Mossoró torna-se um importante entreposto comercial da região. Em 1870, quando Mossoró foi elevada à categoria de cidade, já se estabeleciam nela importantes comerciantes, que se tornaram parte da elite econômica e política mossoroense, deixando suas marcas na história da cidade e no processo de sua formação e desenvolvimento. Entre estes, podemos citar o industrial suíço Johan Ulrich Graf, estabelecido em Mossoró desde 1868, e outros comerciantes estrangeiros<sup>66</sup>, que, juntos, estavam dispostos a investir capitais estrangeiros na cidade. Johan Ulrich, por exemplo, foi um dos primeiros idealizadores da Estrada de Ferro de Mossoró, conforme veremos adiante. A partir de então, “formou-se em Mossoró uma sociedade agrária-comercial, nascida das articulações dos latifundiários com os comerciantes.” (FELIPE, 1982, p. 54).

Mossoró já nessa época era considerada uma das cidades relevantes do Estado do Rio Grande do Norte, rivalizando durante muito tempo com a capital, Natal. As atividades comerciais e salineiras<sup>67</sup>, desenvolvidas na cidade, e sua localização privilegiada, entre a economia do litoral e a do Sertão, ampliavam sua área de influência, abrangendo o Sertão do Rio Grande do Norte, da Paraíba, e do Ceará, inclusive competindo com as praças comerciais de Aracati<sup>68</sup>-CE e de Campina Grande-PB. Assim se expressa Cascudo (2001), referindo-se a Mossoró na segunda metade do século XIX:

A década de 1860-70 fora de construções de casas, armazéns, estabelecimentos comerciais, 1870-1880 é de trabalho intenso, autorizações, planos, ampliação da cidade que vai conquistando os bairros próximos. É a cidade da exportação, fornecedora de todo o Oeste e mesmo parte do Agreste. Avolumam-se as fortunas pessoais. O ciclo do gado está vencido pelo comerciante, comprador, exportador. Mossoró recebe as curiosidades de terras longínquas, bebidas, fumos, fazendas, louças, joias, trazidas pelos comerciantes que estabelecem o

---

transporte marítimo fazia “a circulação de pessoas e mercadorias, dominou até aos fins do século XIX.” (ANDRADE, 1977, p. 140).

<sup>66</sup> Nesse mesmo período, além do Johan Ulrich Graf chegaram mais 18 suíços na cidade de Mossoró, entre eles: Conrado Mayer, Henrique Burly, Rodolfo Fuysl, além de portugueses, franceses e alemães que eram comerciantes em Mossoró. Johan Ulrich Graf liderou o comércio de importação de tecidos e de exportação de algodão, couros, peles e ceras, de 1868 até 1879. (FELIPE, 1982, 2001).

<sup>67</sup> No século XVIII Mossoró tornou-se centro das charqueadas, exportando carne salgada para as regiões do sul. No entanto, em fins do século XVIII o governo português passou a proibir a indústria do sal em Mossoró, assim, a indústria da carne salgada se deslocou para o Ceará. Somente a partir da Independência do Brasil (1822), Mossoró novamente torna-se forte produtora de sal. (GEIGER, 1963, p. 399-400).

<sup>68</sup> Aracati está localizada na Província/Estado do Ceará na margem direita da planície inundável do rio Jaguaribe (baixo vale do Jaguaribe), a quinze quilômetros do oceano. Aracati foi, no período colonial, centro de grande movimento comercial e empório de vasta área do sertão cearense graças ao seu porto marítimo. Foi nessa cidade que nasceu a indústria da carne seca no Brasil. A decadência da cidade como empório comercial ocorreu depois das novas vias de circulação terrestre, dentre estas a Estrada de Ferro de Baturité, que puseram o sertão em contato direto com a capital Fortaleza. (Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1958, p. 226 e 230).

intercâmbio. É a década decisiva para a marcha financeira do município. (CASCUDO, 2001, p. 84-85).

Raimundo Nonato, em sua obra *Ruas, caminhos da saudade* (1973), ao abordar os aspectos da historiografia de Mossoró, apresenta os principais comerciantes da cidade e os produtos comercializados ou atividades comerciais praticadas por eles no final do século XIX (Quadro 3), os quais atraíam outros comerciantes e consumidores das cidades do entorno. Observa-se que muitos dos estabelecimentos comercializavam tecidos, ferragens, miudezas, além de parte deles dedicarem-se à atividade de exportação e importação.

**Quadro 3 – Comerciantes e os produtos comercializados em Mossoró - 1894**

| <b>Comerciantes</b>                        | <b>Produtos comercializados e/ou atividades comerciais.</b>                           |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Raimundo Lopes Galvão</b>               | Casa de fazendas, exportadora de algodão e peles.                                     |
| <b>Borges &amp; Irmãos</b>                 | Exportação e importação.                                                              |
| <b>Oliveira &amp; Irmãos</b>               | Exportação e importação em grande escala.                                             |
| <b>Souza Nogueira &amp; Cia</b>            | Importadora e exportadora. Ramo: fazendas <sup>69</sup> , molhados e miudezas.        |
| <b>Aderaldo Zózimo &amp; Filhos</b>        | Firma exportadora.                                                                    |
| <b>Viúva Reis &amp; Cia</b>                | Casa exportadora.                                                                     |
| <b>Horácio Cunha &amp; Cia</b>             | -                                                                                     |
| <b>Wanderley &amp; Irmãos</b>              | Fazendas e miudezas.                                                                  |
| <b>Francisco Tertuliano &amp; Cia</b>      | Firma exportadora.                                                                    |
| <b>Antônio da Silva Medeiros</b>           | Miudezas e ferragens.                                                                 |
| <b>Manuel Cirilo dos Santos</b>            | Casa de molhados.                                                                     |
| <b>Alberto de Souza Melo</b>               | Retalho de fazendas.                                                                  |
| <b>Delfino Freire da Silva</b>             | Pequena loja de fazendas e miudezas.                                                  |
| <b>Silvio Policiano de Miranda</b>         | Casa de ferragens, miudezas e molhados.                                               |
| <b>Julião &amp; Costa</b>                  | Fábrica de um afamado cigarro picado vendido nos sertões.                             |
| <b>Manso Valente Cavalcanti</b>            | Casa compradora e exportadora de couros, peles e algodão.                             |
| <b>Frederico Sabóia</b>                    | Firma exportadora e compradora de couros, peles, cera de abelha e caroço de carnaúba. |
| <b>Casas Pinto &amp; Leite</b>             | -                                                                                     |
| <b>Miguel Faustino do Monte</b>            | Firma individual                                                                      |
| <b>Mota Cavalcanti &amp; Cia</b>           | -                                                                                     |
| <b>Rosado &amp; Cia<sup>70</sup></b>       | Farmacêutico Jerônimo Rosado                                                          |
| <b>Benício e Motta</b>                     | Casa de fazendas, miudezas, ferragens e molhados                                      |
| <b>Clemente Galvão &amp; Cia</b>           | Negociante de fazendas                                                                |
| <b>Vicente da Motta &amp; Cia</b>          | -                                                                                     |
| <b>Cirilo &amp; Nogueira</b>               | Fazendas e miudezas                                                                   |
| <b>Manuel Tavares Cavalcanti &amp; Cia</b> | Fazendas e miudezas                                                                   |
| <b>Manuel Lucas da Mota</b>                | Padaria                                                                               |
| <b>João Valério de Medeiros</b>            | Padaria                                                                               |
| <b>Rocha Limeira</b>                       | Fazendas e miudezas                                                                   |
| <b>Bento Oliveira &amp; Cia</b>            | -                                                                                     |
| <b>Leite &amp; Irmãos</b>                  | Ferragens, miudezas e molhados                                                        |
| <b>Colombo &amp; Gurjão</b>                | Tecidos, miudezas e molhados                                                          |

**Fonte:** Elaboração própria com base em informações fornecidas por Nonato (1973, p. 78-83).

<sup>69</sup> Fazendas é um termo usado para tecidos.

<sup>70</sup> Muitos desses comerciantes eram bastante influentes na cidade. É o caso dos Sabóias e Rosados. Ambos tiveram relação com a implantação da Estrada de Ferro de Mossoró, conforme veremos adiante.

Desse modo, no final do século XIX e início do século XX, Mossoró já se mostrava uma cidade bastante dinâmica e empório comercial com abrangente raio de influência sobre várias cidades do Oeste potiguar e Sertão paraibano e cearense, assim como seu espaço intraurbano já apresentava relativa estrutura arquitetônica, sendo assim caracterizada:

A data deste último ano [referência ao ano de 1870] até o vigente [1904], Mossoró tem aumentado consideravelmente, não só pelo número de casas construídas, como também pela arte e gosto que se observa nelas, podendo afirmar-se que depois da capital, é a primeira cidade do Estado em embelezamento e construção. (SOUZA, 1979, p. 17).

Observa-se que Mossoró, assim como Campina Grande, possuiu a função de importante entreposto comercial em suas respectivas regiões, onde a primeira se desenvolve a partir dos fluxos oriundos principalmente de suas atividades comerciais e da dinâmica portuária, que permite a exportação de produção da região como: algodão, cera de carnaúba, sal, e produtos oriundos da pecuária: carne salgada, peles e couros; e a importação de produtos manufaturados que abasteciam os comércios na região sertaneja de três estados. Já a segunda, possui na condição de pouso de tropeiros, entroncamentos de estradas, no comércio dos gêneros alimentícios a partir da feira de cereais, na feira do gado e a produção da farinha de mandioca, fatores que impulsionam os fluxos de comerciantes, boiadeiros, vaqueiros, fazendeiros, dentre outros, até Campina Grande, conforme veremos a seguir.

### 2.3.1 O desenvolvimento da rede urbana e a centralidade de Campina Grande: o pouso de tropeiros, a condição de entroncamento de estradas, entreposto comercial e as feiras (de cereais e a do gado)

A cidade de Campina Grande está localizada no Planalto da Borborema, na porção oeste da região Agreste<sup>71</sup> do estado paraibano, conforme já mencionado. Esta área é propícia ao desenvolvimento da atividade pecuária devido também as suas condições naturais:

---

<sup>71</sup> Como já mencionado, o Nordeste é dividido em 4 regiões geográficas e naturais: Zona da Mata, Agreste, Sertão e Meio Norte. (ANDRADE, 1980, p. 13). A região Agreste é área de transição entre a Zona da Mata e o Sertão e ocupa a porção leste do Planalto da Borborema. (ANDRADE, 1980).

O Agreste, localizado quase que inteiramente sobre o Planalto da Borborema, encontrava-se em posição estratégica, porque além de estar próxima à área açucareira, possuía clima e pastagens excelentes para o gado. Além disso, a partir do século XVIII, com a expansão desta atividade cada vez mais para o interior, inclusive no Sertão semi-árido, o Agreste passou a se constituir área ideal e indispensável para pousada. Daí resultou a formação de vários núcleos urbanos, originados destes pousos e das feiras de gado que foram, aos poucos, se estabelecendo pelos caminhos. (GONÇALVES *et al.*, 1999, p. 26).

Assim, além das condições de pastagens favoráveis para o gado terem propiciado as condições adequadas para se fixar área de pouso de tropeiros, a localização geográfica de Campina Grande entre o litoral e o Sertão, juntamente com a produção mercantil da farinha de mandioca, favoreceram os primeiros fluxos para o povoado.

A produção da farinha de mandioca atraía os fluxos das tropas de burros cargueiros que, oriundas do Sertão paraibano em direção ao Recife, passavam em Campina Grande, abastecendo-se deste produto. No percurso inverso, novamente abasteciam-se e saíam carregados desse produto, agora, para abastecer o Sertão. Anterior à produção da farinha em Campina Grande, o percurso das boiadas que se dirigiam aos mercados de Olinda ou Goiana, em Pernambuco, não era realizado por Campina Grande, e sim pelo brejo pernambucano, conforme supõe Câmara (1999).

O pouso de tropeiros no Brasil, entre os séculos XVIII e XIX, deu origem a muitos povoados que, depois, transformaram-se em cidades. O pouso refere-se a um abrigo onde descansavam as tropas de burros que transportavam cargas do interior à zona litorânea. Nesses locais se fixavam pequenas vendas, que progrediam ao longo do tempo, atraindo pessoas para comprar alimentos e utensílios, e que, posteriormente, poderiam transformar-se em cidades com intensa dinâmica. Goulart (1961) descreve devidamente a evolução de um pouso de tropeiros até tornar-se cidade:

Fincado o pouso, logo surgia nas suas imediações um ou outro morador, erguendo palhoça, acomodando criações, plantando milho, e passando a negociar com os homens das tropas que ali pernoitassem. Prosperando, montava venda, abastecia-se melhor e começava a nascer um povoado. De progresso em progresso, a população crescia, o casario aumentava até chegar mais tarde a fincar ‘pelourinho’. Atualmente, muitas estações de estrada de ferro erguem-se em pontos de antigos pousos; e entre outros casos podemos citar Campinas, São Carlos, Casa Branca, Franca do Imperador. (GOULART, 1961, p. 143).

Assim, a pecuária deu origem às primeiras vias de penetração e comunicação para o interior do Nordeste, que interligavam litoral e Sertão, e criou núcleos de povoamento.



Logo, quase todas as cidades, a partir da Zona da Mata, terão sua origem e a organização econômica inicialmente atreladas à atividade pecuária. Assim, segundo Sousa:

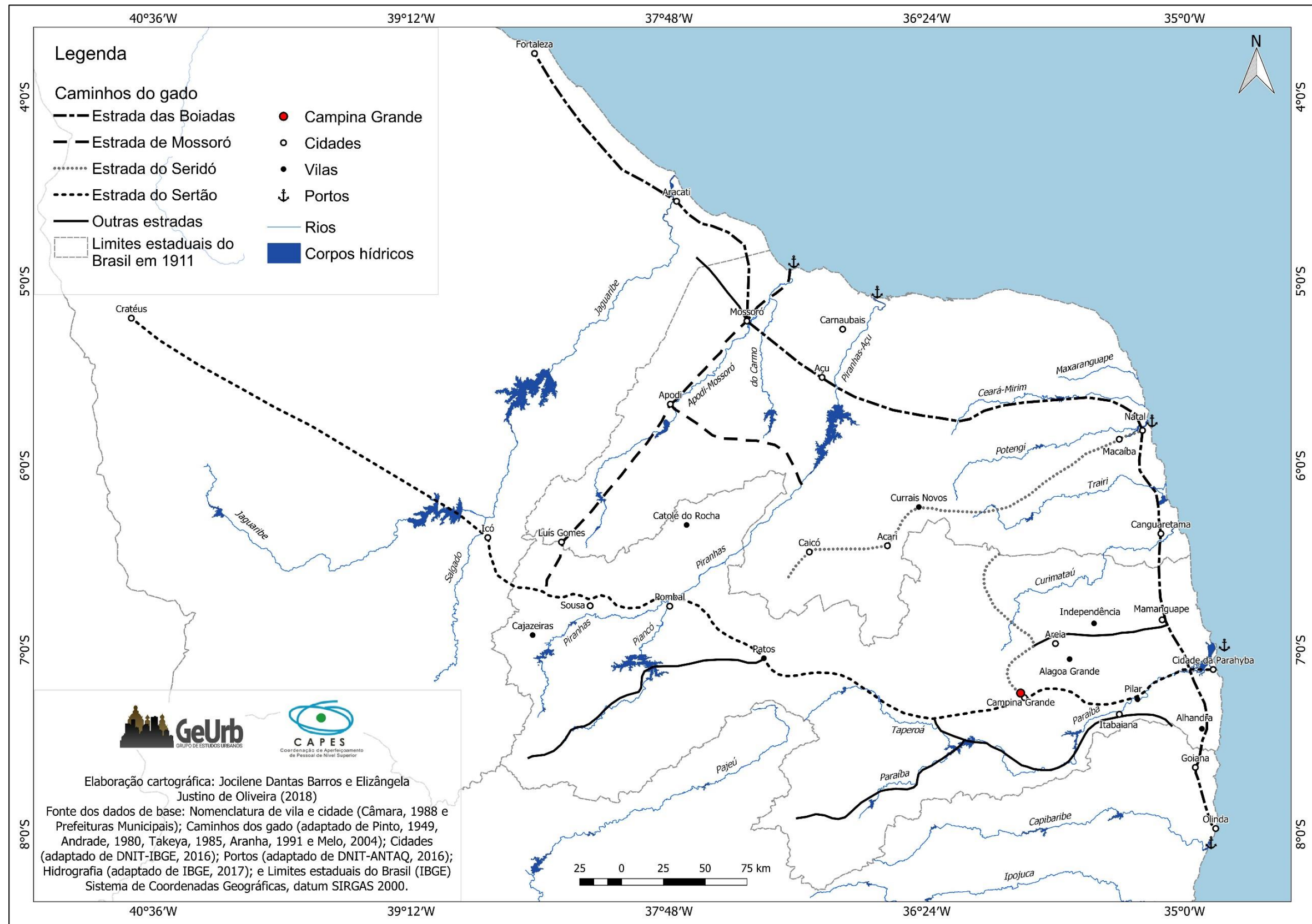
Nos sertões da Bahia, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, as primeiras estradas foram os caminhos das boiadas. Assim é que numerosas povoações – núcleos de futuras vilas e cidades – estabeleceram-se às margens dos rios, nos lugares onde êstes ofereciam passagem mais fácil aos animais, e à beira dos caminhos, nos pontos em que as boiadas paravam para descansar. (SOUSA, 1946, p. 389).

Campina Grande também se torna entroncamento de várias estradas que interligavam as províncias da Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e até mesmo o Piauí. Na Paraíba, existiam duas estradas de extrema importância, que serviam para rotas dos tropeiros e das boiadas. Uma delas era a Estrada do Sertão e a outra, a Estrada das Boiadas. A primeira delas cortava a Paraíba de Leste a Oeste, passando por vilas e pelas cidades de Campina Grande, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras, e, em seguida, adentrava o território do Ceará até o Sertão do Piauí. (PINTO, 1949). No Ceará, a referida estrada chegava à cidade de Icó e Crateús, que até 1880 pertenceu à província do Piauí e, depois, passou a pertencer ao Ceará. Já a Estrada das Boiadas, data do século XVIII, partia do Recife-Olinda, passando por Goiana, na província de Pernambuco, margeava o litoral paraibano, passando por Alhandra e Mamanguape, chegava à província do Rio Grande do Norte, alcançava Natal, Açu, Mossoró e seguindo até o Ceará, passava pela praça de Aracati, chegando à cidade de Fortaleza. (GEIGER, 1963, p. 367) (Mapa 6)<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Nesse mapa a capital da Paraíba está denominada “Cidade da Parahyba” e não João Pessoa, pois os caminhos representados são anteriores a 1930. A denominação Parahyba refere-se à capital do Estado da Paraíba, atualmente chamada João Pessoa. Ela possuiu vários nomes ao longo da história: Nossa Senhora das Neves, em 5 de agosto de 1585; meses depois, em 29 de outubro passou a se chamar Filipéia de Nossa Senhora das Neves; em 24 de dezembro de 1634 recebeu a denominação de Frederikstadt (Frederica); em 1654 passou a chamar-se Parahyba; e, em 4 de setembro de 1930, em virtude da Lei estadual nº 700, obteve a atual denominação de João Pessoa. Disponível em: <http://www.de.ufpb.br/~ronei/JoaoPessoa/histor.htm>. Acesso em: 01 jan. 2018. Ver ainda o *Anuario Estatístico do Estado da Parahyba – 1930* (1931, p. 135). Disponível em: <https://archive.org/details/anuario1930pb>. Acesso em: 23 jan. 2017

**Mapa 6 – Caminhos do gado na Paraíba e Rio Grande do Norte**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

Como se pode observar (Mapa 6), Campina Grande constitui-se entroncamento dos primeiros caminhos do gado e rota de tropeiros, interligando-se às diversas províncias do Nordeste. A cidade se interligava à Estrada do Seridó, à Estrada das Boiadas via Estrada Lagoa Grande do Paó, como também à Estrada do Sertão. Ou seja, Campina Grande estava ligada a duas importantes estradas de alcance espacial regional, a Estrada das Boiadas e a Estrada do Sertão.

Segundo Câmara (1998), Campina Grande era entroncamento de várias estradas, dentre elas: Estrada do Brejo, Estrada do Seridó (oriunda do Rio Grande do Norte), Estrada do Sertão, Estrada das Queimadas, Estrada de Lagoa Grande do Paó (Mapa 7). Era por essas estradas que se realizava o transporte da farinha de mandioca para as cidades do Brejo Paraibano, para a região do Seridó no Rio Grande do Norte e para a província de Pernambuco e os produtos desses mercados para Campina Grande via tropas de burros.

Assim, conforme afirma Maia (2009, p. 186): “a origem da cidade de Campina Grande deve-se à sua posição geográfica, mais exatamente por constituir-se em entroncamentos dos caminhos que conduziam o gado e os tropeiros, portanto está associada ao comércio de gado.” Desse modo, as estradas, nesse momento, imprescindíveis para a circulação de mercadorias, animais e pessoas, deram origem nas suas margens a núcleos urbanos que prosperaram ao longo do tempo. Nesse sentido, se faz necessário recorrer a assertiva de que: “a estrada imprime-se no solo; semeia germes de vida: casas, lugarejos, aldeias, cidades.” (LA BLACHE, 1954, p. 307).

A pecuária também deu origem à feira de gado, que acontecia no povoado do Marinho, em Campina Grande desde o século XVIII. Juntamente à feira de gado de Itabaiana, estas se constituíam como duas das mais importantes feiras do gado do Nordeste, abastecendo “de gado todo o estado da Paraíba e parte do de Pernambuco.” (SOUSA, 1946, p. 390).

As feiras de gado do Nordeste foram motivos de movimentos de boiadas que atraíam fazendeiros, boiadeiros e negociantes para esses locais periodicamente. Estes espaços, por sua vez, tornavam-se bastante agitados em decorrência dessas feiras. As feiras do gado de Quixadá e Baturité no Ceará, a de Feira de Sant’Ana, na Bahia e as de Campina Grande e Itabaiana estão entre as mais conhecidas da região. Eram nesses locais que havia a maior parte da comercialização do gado.

O comércio do gado no Nordeste é quase todo feito nas feiras, que em dias certo da semana se realizam em determinadas cidades e vilas, que, por sua posição como entroncamento das estradas, pela proximidade

dos mercados consumidores, ou, então, das zonas de criação, apresentam-se como centros propícios a tal comércio. (SOUSA, 1946, p. 390).

A feira de gado de Campina Grande atraía comerciantes das províncias do Rio Grande do Norte, Ceará, Pernambuco e até de províncias mais longínquas, como, por exemplo, do Piauí, conforme revela Joffily:

[...] é o primeiro mercado de gado, procurado por todos os negociantes e fazendeiros que partem desde as margens do Paraíba, na Província do Piauí. Aqui estacionam eles parte do ano, recebendo boiadas e vendendo-as aos negociantes contrerrâneos. O negócio de gado portanto liga esta cidade a todos os centros mais produtores da indústria pastoril nas províncias criadoras do norte do Império. (JOFFILY, 1892, p. 389).

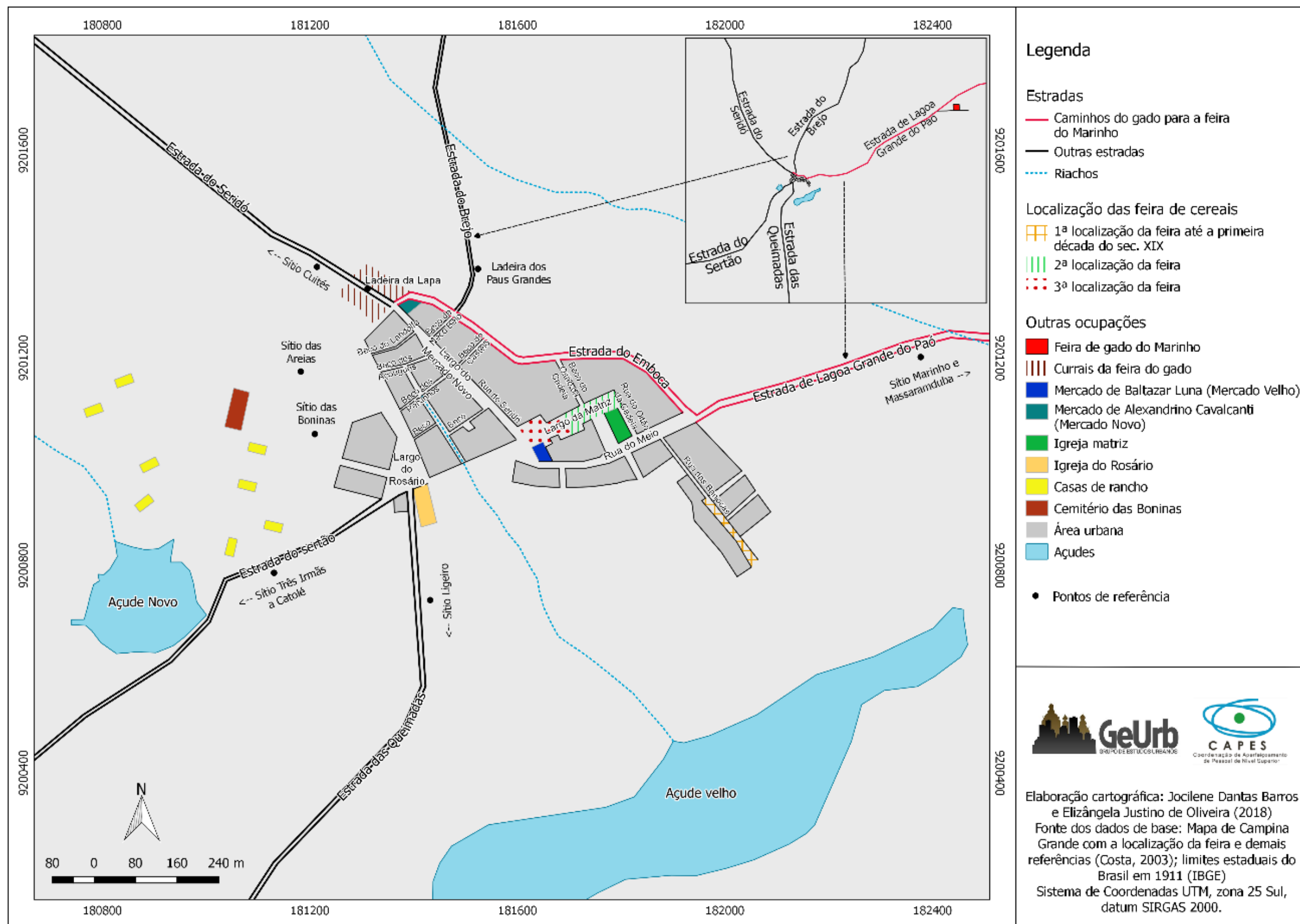
Logo, a feira de gado e a feira de cereais de Campina Grande atrai diversos agentes, assim como dispersa e converge vários fluxos para si, embora tenha passado por alguns momentos de crises devido à concorrência da feira de Areia e outras da província de Pernambuco e Ceará, conforme mencionado anteriormente.

A feira livre, inicialmente, era realizada aos domingos, a partir de 1839, passa a acontecer aos sábados e assim permaneceu. (ALMEIDA, 1978). Ela possuiu várias localizações: inicialmente, na Rua das Barrocas; depois foi transferida para o largo da Matriz (Mapa 7), em frente ao Mercado Velho de Baltazar Luna e, em 1864, passou a realizar-se na Rua Seridó (atual Maciel Pinheiro), nas proximidades do Mercado Novo de Alexandrino Cavalcante de Albuquerque, permanecendo no local até 1941.<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> As diversas localizações da feira livre de Campina Grande representavam uma disputa de poder entre Alexandrino Cavalcante de Albuquerque (Partido Conservador) e Baltazar Luna (Partido Liberal). Assim, de acordo com o partido que estivesse no poder, a feira se localizava no Largo da Matriz, em frente ao Mercado Velho de Baltazar Luna (Partido Liberal), ou na Rua Seridó, em frente ao Mercado Novo de Alexandrino Cavalcante, se o Partido Conservador estivesse no poder. (ALMEIDA, 1978; CÂMARA, 1999; COSTA, 2003).

**Mapa 7 – Localização da feira de cereais e do gado de Campina Grande e suas principais estradas - Século XVIII-XIX**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

Tanto a feira do gado, como a feira de cereais atraíam diferentes tipos de agentes, que podem ser identificados como o produtor rural que, na feira torna-se comerciante e consumidor, pois ao mesmo tempo que se desloca do Sertão transportando suas mercadorias para comercializar seus excedentes, os produtos das colheitas, também se desloca para adquirir bens de consumo diário e serviços dos quais necessita na feira. Há ainda, aqueles que são somente consumidores que vão à feira para adquirir os mais diversos produtos, e os que são vendedores de serviços ou da força de trabalho.

Como Campina Grande já apresentava antes mesmo da chegada da estrada de ferro uma função comercial relevante, era possível adquirir na cidade uma variedade de produtos, e ter acesso a serviços mais especializados. Ali comprava-se roupas, arame farpado, utensílios domésticos, louças e plásticos, se tinha acesso às farmácias e às casas de fazendas, como se chamavam as lojas que vendiam tecidos na época. Segundo Monbeig (1957), ao analisar a função urbana das cidades, na obra *Novos rumos de Geografia Humana Brasileira*, a função comercial de uma cidade está ligada à presença de meios de transporte até aquela cidade, ao fato desta ter sido lugar de pouso ou de feiras. Embora Campina Grande ainda não possuísse estrada de ferro como meio de transporte, ainda assim era entroncamento de diversas estradas importantes da Paraíba, como a Estrada do Sertão, e de outras de importância regional, como a Estrada das Boiadas.

A feira do gado, por sua vez, atraía criadores e/ou proprietários de gado, negociantes que trocavam, vendiam e compravam gado. Ao se reportar as feiras livres e do gado na Paraíba, Maia (2000, p. 286) afirma que “os negociantes de gado, conhecidos como ‘marchantes’, faziam-se presentes nas grandes feiras de gado do estado, de onde traziam os animais para serem abatidos nos matadouros da cidade.” Esses negociantes de gado percorriam diversas feiras no estado, como a de Campina Grande, Itabaiana e Patos “em busca de animais de bom corte e de melhor preço.” (MAIA, 2000, p. 287).

Essa atração temporária de contingente populacional exercida pela feira em determinados dias transforma a dinâmica da cidade que, nos dias que antecedem o fenômeno, aparenta calma e tranquilidade. Mas, nos dias de feira, transforma-se em intensa dinâmica, como bem revela Maia (2000, p. 294): “as cidades acordam de forma diferente, pois ela é toda movimento. São feirantes que chegam com suas mercadorias em carroças, [...]; são homens que armam as suas barracas, [...]. De longe, escuta-se o vozerio e as conversas animadas. É o dia do encontro na cidade.”

São espaços com múltiplas funções, de forma que, não se constituem em apenas um espaço onde se realizam as transações comerciais, mas um local de sociabilidade, de

recreação, de manifestações culturais, políticas, um espaço social em potencial. (CORRÊA, 2010).

Tal ideia é reiterada por Maia (2000, p. 291): “a feira, por mais diversificado que possa ser o seu significado, é local de abastecimento, mas também de reunião, de encontro, [...]”. E completa:

[...] as feiras constituíam-se em espaços livres onde se realizavam o comércio, a troca de mercadorias e também de ideias. Essas feiras vendiam não só produtos agrícolas, mas da mesma forma comercializavam animais – galinhas, perus, patos, porcos e até bois e vacas – para o abastecimento diário. (MAIA, 2000, p. 291).

Logo, as feiras foram pontos de comercialização dos mais variados produtos, rurais e manufaturados, também lugar de encontro com as pessoas, de sociabilidade, conforme revelam os autores supracitados.

Além das atividades acima mencionadas, a produção do algodão na Paraíba teve grande importância para Campina Grande. Segundo Mariz (1939), antes mesmo de começar o século XIX, o algodão estava sendo introduzido na Paraíba, mas sem perspectiva de grande cultura. Todavia, somente “no século XIX que o algodão tomou caráter de ‘ouro branco’, passando a peso na balança econômica e nas rendas orçamentárias da capitania e da província.” (MARIZ, 1939, p.22). No entanto, tratar-se-á dessa atividade econômica no capítulo 5, juntamente com a implantação da ferrovia em Campina Grande. Tal opção faz-se necessária, tendo em vista que, em Campina Grande, o desenvolvimento da cultura algodoeira está intrinsecamente relacionado à chegada da ferrovia na cidade, em 1907.

De acordo com o exposto, a centralidade de Campina Grande na rede urbana antecedeu à chegada da ferrovia, decorrente dos fluxos atraídos pela produção de farinha de mandioca, das feiras (de cereais e do gado), das condições favoráveis para tornar-se pouso de tropeiros, da sua condição de entreposto comercial entre o litoral e o Sertão paraibano, e por fim, da situação de entroncamento de várias estradas, conforme exposto.

### 2.3.2 A centralidade de Mossoró na rede urbana: a condição de entreposto e a função de empório comercial

Mossoró, assim como Campina Grande, também foi um nó convergente das vias de comunicação do Rio Grande do Norte no final do século XIX. Takeya (1985, p. 81)

destaca três importantes vias de comunicação e escoamento de mercadorias no Rio Grande do Norte: a Estrada das Boiadas, a Estrada do Seridó e a Estrada de Mossoró. Das três estradas, duas delas passam por Mossoró, inclusive a mais importante delas, a Estrada das Boiadas. Esta partia do Recife, margeando o litoral da Paraíba, e adentrava o Rio Grande do Norte, cortando-o de leste a oeste, ligando, portanto, Mossoró ao Litoral e também à praça de Aracati e à cidade de Fortaleza, no Ceará (Mapa 6). Segundo Pinto (1949, p. 35): “os sertões do Rio Grande do Norte ligavam-se ainda aos da Paraíba, do Piauí e do Ceará pela estrada das boiadas.” A segunda estrada refere-se à própria Estrada de Mossoró. Esta partia do Porto de Areia Branca (também chamado de Porto de Mossoró), atingia a cidade de Mossoró, seguia o curso do Rio Mossoró e chegava até Apodi. Deste ponto, a estrada seguia adentrando o Sertão paraibano, mas também de Apodi partia um ramal em direção à região central do Rio Grande do Norte, passando pelas cidades de Caraúbas e Augusto Severo (atual Campo Grande) (Mapa 6). A terceira, é a importante Estrada do Seridó, que partia da cidade de Macaíba, nas proximidades de Natal, e adentrava a região do Seridó, passando pelas principais vilas e cidades da região, Currais Novos e Caicó, encontrando-se com as rotas dos tropeiros na Paraíba, chegando inclusive a Campina Grande.

Observa-se que Mossoró é entroncamento das principais estradas existentes no estado, ligando-se diretamente a capital Natal, à região Oeste e Central do Rio Grande do Norte, como também com as praças de Aracati e a cidade de Fortaleza, ao norte do Ceará e ao sul da mesma província, às cidades de Icó e Cratêus via Estrada do Sertão e, por fim, à região do Sertão paraibano.

No final do século XIX, Mossoró é considerada um importante entreposto comercial, que liga o Sertão à região litorânea, e que dispõe de intensa dinâmica portuária, sobretudo, a partir das escalas realizadas pelas embarcações da Companhia Pernambucana de Navegações, conforme já mencionado.

Dentre os fluxos de mercadorias e os derivados das atividades comerciais em Mossoró, havia ainda aqueles decorrentes das secas que assolam essa região na segunda metade do século XIX, sobretudo a seca de 1877. A seca daquele ano atraiu para Mossoró fluxos de pessoas migrando das áreas mais afetadas, como também produtos alimentícios, de ajuda governamental, que chegavam nessa cidade para atender a demanda dos migrantes. A cidade de Mossoró constituía-se, nesse momento, como uma das poucas opções de sobrevivência para aqueles que migravam das áreas mais atingidas em busca de emprego e alimento.



Com a concentração de capitais e de pessoas que poderiam ser usadas como mão de obra barata, houve um incremento do comércio de Mossoró. (FELIPE, 1982). Havia várias formas de lucratividade praticada pelos comerciantes em Mossoró nos períodos de secas, entre elas: a negociação com o governo para vender gêneros alimentícios para os “retirantes” das secas. Obviamente esses preços eram exorbitantes. Assim, lucrou-se muito em pouco tempo através da concentração de investimentos públicos em Mossoró, porque nesta cidade se concentravam as populações atingidas pela seca. Havia a utilização da força de trabalho barata e disponível pelos comerciantes e os proprietários das salinas, que “contratavam” essa mão de obra que chagava a trabalhar de 10 a 12 horas por dia, muitas vezes em troca apenas de farinha e rapadura; e essa mesma mão de obra era utilizada também para a construção de obras públicas, como por exemplo, as obras no Rio Mossoró. (FELIPE, 1982, 2001).

Outros autores, a exemplo de Guerra (1951), que analisou as secas no Nordeste, também destacam o impulso no comércio de algumas cidades decorrentes das secas que ocorriam periodicamente na região, os fluxos existentes criados pelos migrantes e pela distribuição de alimentos, a prática de preços exorbitantes para gêneros de primeira necessidade ou a queda dos preços de bovinos, tendo em vista que as secas praticamente dizimavam a criação de gado e para que os criadores não tivessem perda total, se vendia o animal a qualquer preço.

O autor referindo-se a Seca de 1845, assim se expressa: “Em Assú e Mossoró tudo prosperou pelo comércio. Eram então empórios distribuidores para os sertões de gêneros importados das outras Províncias.” (GUERRA, 1951, p. 14). Em relação as secas de 1869 e 1888, o autor mostra o contraste existente entre o aumento dos preços de gêneros de primeira necessidade, como a farinha, e a baixa nos preços de bovinos: um saco de farinha possuía preço muito superior ao de uma vaca. “O Sertão foi suprido por gêneros vindos de Ceará e Pernambuco, por Mossoró, alcançando o saco de farinha vinte e trinta mil réis, preço na época exorbitante.” (GUERRA, 1951, p. 16). Enquanto em Caicó na seca de 1888: “Vacas foram avaliadas a cinco mil reis, garrotes a dois mil reis.” (GUERRA, 1951, p. 20).

Sobre a seca de 1877, Guerra (1951, p. 17) destaca o papel de Mossoró: “Mossoró, então pequena cidade com cerca de quatro mil habitantes, foi o ponto convergente dos retirantes do interior”. O autor menciona na mesma página um demonstrativo das pessoas que receberam gêneros alimentícios distribuídos em Mossoró pela Comissão de Socorros Públicos em janeiro de 1878, em que consta:

[...] foram socorridos 24.094 indivíduos, sendo de Pernambuco 4, do Ceará 1.154, da Paraíba 5.040, do Rio Grande do Norte 17.889. Para todos esses socorridos foram distribuídos 1.718 sacos de farinha e 6 de arroz. Logo na primeira quinzena de fevereiro do mesmo ano, o número de retirantes socorridos elevou-se a 32.163. Esses algarismos mostram bem o crescendo dos retirantes que chegaram em Mossoró, aumentando sempre, de mês em mês, [...]. (GUERRA, 1951, p. 17).

Na seca de 1915, a situação se repete: “Mossoró abrigou numerosos flagelados do interior e também de municípios paraibanos, muitos dos quais encontraram serviços nas salinas.” (GUERRA, 1951, p. 24-25). Outros, em cerca de “6.000, ficaram na cidade passando miséria e recebendo mingudíssimos auxílios, distribuídos pelos particulares e por comissões de socorros. Os primeiros socorros enviados vieram de Porto Alegre e do Rio.” (GUERRA, 1951, p. 24).

As sucessivas secas na região que identificamos hoje como Nordeste brasileiro (1848, 1877, 1889, 1915)<sup>74</sup> também foram geradoras de fluxos e criação de uma rede de migrantes para os centros urbanos<sup>75</sup> do litoral, como também àquelas cidades distantes do litoral, porém dinâmicas economicamente, a exemplo de Campina Grande e Mossoró. Estas cidades atraíam os imigrantes das secas, que buscavam emprego e alimento, e, conseqüentemente, reforçavam a divisão territorial do trabalho, uma vez que esses trabalhadores eram utilizados como força de trabalho e mão de obra barata.

A seca de 1877, que atingiu duramente o Sertão nordestino (FELIPE, 1982; MARIZ, 1939), constitui-se como exemplo emblemático da geração de fluxos para os centros urbanos mais dinâmicos. Sobre Mossoró e a seca de 1877 expõe-se que:

A seca de 1877 já encontrou Mossoró como o lugar da troca, do capital, portanto, como lugar da concentração das alternativas de sobrevivência. Ela trouxe um contingente enorme de flagelados, ‘retirantes’, que vinha buscar a sua subsistência na cidade mais rica da região. A vinda dessas populações, força de trabalho barata para os comerciantes de Mossoró,

---

<sup>74</sup> Sobre as secas no Nordeste, Villa (2001) afirma que data de 1552, o primeiro registro em documentos portugueses sobre as secas. Outro registro também no século XVI é do Jesuíta Fernão de Cardim, sobre uma seca que acometeu Pernambuco no ano de 1583. (ALVES, 1982; VILLA, 2001). Câmara (1999) afirma que as secas mais devastadoras foram as dos anos de “1692, 1711, 1721 a 1723, 1727, 1737, 1745, 1777, 1808, 1825, 1845, 1877, etc.” (CÂMARA, 1999, p. 55). Há de se considerar as divergências entre as datas das secas em meio aos vários cronistas e os historiadores consultados. Isto se deve ao fato de que cada cronista deseja ressaltar que a sua província ou estado é o que mais sofreu os efeitos das secas. Como é o caso do cronista Felipe Guerra que afirma ser o Rio Grande do Norte o Estado que mais sofreu os efeitos dessa calamidade, no entanto, é sabido que o Estado do Ceará foi o estado mais atingido pelos efeitos das secas.

<sup>75</sup> Os centros urbanos, no litoral, no final do século XIX e início do século XX, restringiam-se às capitais das províncias ou estados.

fez com o governo [sic] central concentrasse os recursos para os flagelados do Oeste potiguar em Mossoró, beneficiando os comerciantes e os proprietários das salinas, que utilizavam essa mão de obra que trabalhava de 10 a 12 horas por dia a troco de migalhas como rapadura e farinha (FELIPE, 1982, p. 55).

Assim, os fluxos que convergiam para Mossoró, tanto de mão de obra, como de capitalistas, comerciantes, reforçavam sua condição de importante entreposto comercial na região, bem como sua proeminência econômica na região nutria a necessidade de uma estrada de ferro em seu território.

O estudo e parecer sobre a estrada de ferro de Mossoró, elaborado em 1916 pelo engenheiro César Campos, e apresentado na 57ª sessão ordinária do conselho diretor do Club de Engenharia, além de demonstrar o forte discurso da miséria causada pela seca, da viabilidade econômica e os lucros vindouros da construção da estrada de ferro, que se detalhará no capítulo 4, apresenta também informações acerca da dinâmica econômica de Mossoró anterior à implantação da ferrovia em 1915. Por meio das informações contidas nesse documento, verifica-se o alcance espacial da influência de Mossoró no Oeste potiguar, assim como em parte do Sertão paraibano e cearense.

No referido parecer, o engenheiro César Campos, utiliza os dados obtidos pelo engenheiro João Chrockatt de Sá e apresentados no *Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*<sup>76</sup>. Tal parecer é fruto dos estudos sobre a seca realizados por Chrockatt de Sá, que “esteve nos nossos sertões trabalhando ao tempo da secça, em construção da Estrada de Paulo Affonso.” (CAMPOS, 1916, p. 14).

Uma das justificativas para a construção da Estrada de Ferro de Mossoró apresentada no parecer de César Campos e de João Chrockatt de Sá é a dinâmica econômica de Mossoró, que precisava de uma estrada de ferro para dar vazão ao transporte de suas mercadorias. Assim, César Campos apresenta informações sobre o movimento do Porto de Mossoró, informações constantes e reproduzidas do projeto de viabilidade da estrada elaborado por Chrockatt de Sá, conforme podemos verificar:

Esse porto foi em 1905 frequentado, segundo o Boletim da Estatística Commercial, citado por Chrockatt de Sá, por 220 vapores e navios de vela com 44.566 toneladas de registro; em 1906 por 175, com 47.708 toneladas; em 1907, por 183 com 80.647 e em 1908, por 193 com 75.866. Em 1911, por 197 com 80.919; em 1912, por 215 com 96.513;

---

<sup>76</sup> Esse parecer foi reproduzido pela *Coleção Mossoroense*, podendo ser encontrado em: SÁ, Chrockatt de. *Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco (1910)*. In: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. 3v. Mossoró (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998, p. 4-26. (Coleção Mossoroense, série C, v. 1051).

em 1913, por 215 com 84.178; em 1914, por 258 com 83.774; em 1915, por 277 com 94.434 toneladas. (CAMPOS, 1916, p. 20).

Em outro trecho do mesmo parecer, são apresentados os produtos que entravam no Rio de Janeiro, oriundos de Mossoró, sobretudo os fardos de algodão. Tais informações, atestam a relevância econômica de Mossoró naquele início do século XX:

Em 1906 só no Rio de Janeiro entraram 182.796 fardos de algodão, sendo de Mossoró 41.281 e de Macau 16.918, o que dá para producto desse Sertão 58.199 fardos, quando Pernambuco deu 33.110. Segundo a *Gazeta de Notícias*, de 11 de Março, [...] entraram no Rio, no anno de 1910, até 9 de Março, 60.212 fardos, sendo de Mossoró, 14.651, Recife 8.539, Natal 3.583 e Macau 2.878.

Borracha de maniçoba e mangabeira, cêra de carnaúba, lacticínios, peles, couros, cereaes, são outros tantos productos abundantes da região. (CAMPOS, 1916, p. 21-22).

Além dos dados referentes à produção do algodão que entrou no Rio de Janeiro nos anos de 1906 e 1910, o parecer também apresenta os dados de períodos mais longos, referentes a dois quinquênios, período de 1906 a 1910, e o de 1911 a 1915, conforme o Quadro 4.

**Quadro 4** – Quantidade de fardos de algodão que entraram no Rio de Janeiro oriundos de Mossoró, Natal e Pernambuco

| Locais de origem do algodão     | Quinquênios |           |
|---------------------------------|-------------|-----------|
|                                 | 1906-1910   | 1911-1915 |
| <b>Mossoró</b>                  | 280.714     | 228.187   |
| <b>Natal</b>                    | 108.888     | 124.156   |
| <b>Pernambuco</b> <sup>77</sup> | 200.354     | 232.982   |

**Fonte:** Campos (1916, p. 22-23). Cada fardo de algodão pesa 70 kg.

No *Parecer sobre a estrada de ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*, Chrockatt de Sá, assim se refere à dinâmica econômica de Mossoró nesse período:

[...]mantém já, quer com o país, quer com o exterior, um imenso comércio de exportação e importação.

A indústria agrícola, a indústria extrativista e a indústria pastoril prosperam; [...].

O algodão, algodão de primeira qualidade, sem rival no país constitui o principal produto de exportação.

---

<sup>77</sup> No parecer, os dados fazem referência ao Estado de Pernambuco, e não à cidade do Recife, como no caso de Mossoró e Natal.

Três anos depois da grande seca de 1878, estando reduzido a 20% o gado cavalar, Mossoró recebeu do Sertão 48.000 fardos de algodão. Igual ou superior quantidade ficou nos centros produtores por falta de meios de transporte. [...].

Da indústria extrativista são representantes a borracha de maniçoba e mangaba e a cera de carnaúba.

A indústria pastoril pelo gado e laticínios, sendo muito conhecidos e apreciados os queijeiros do Sertão e pelo preparo dos couros e das peles (courinhos). (SÁ, 1998, p. 19-20).

Dados obtidos nos Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros, na Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Segunda Sessão da Sétima Legislatura em 1º de novembro de 1911 pelo Governador do Rio Grande do Norte, Alberto Maranhão, apresentam o total de mercadorias exportadas pelos três portos do Rio Grande do Norte (Natal, Mossoró e Macau), em que fica evidente a importância do porto de Mossoró<sup>78</sup>, sendo o segundo porto mais importante do Estado (Quadro 5).

**Quadro 5** – Total de mercadorias exportadas por portos do Rio Grande do Norte - 1910

| <b>Portos</b>                  | <b>Total de mercadorias exportadas por kg.</b> |
|--------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>Natal</b>                   | 7:923.680                                      |
| <b>Areia Branca</b>            | 4:574.591                                      |
| <b>Macau</b>                   | 2:352.296                                      |
| <b>Total exportado em 1910</b> | 14:850.567                                     |

**Fonte:** Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.27-28).

Pode-se observar que o porto de Areia Branca (também chamado porto de Mossoró) já correspondia naquela ocasião a 31% de todas as mercadorias exportadas via porto por cabotagem; enquanto Macau era responsável por 16% do total, e a capital do estado, Natal, exportava 53%. A porcentagem superior do porto de Mossoró em relação a Macau, sendo aquele o segundo porto mais importante do estado, pode ser explicada pelo fato de Mossoró atrair para si as mercadorias do Sertão da Paraíba, da região do Jaguaribe, centro-sul do Ceará e da região central, além do oeste do Rio Grande do Norte.

Mossoró possuía o porto mais próximo dessa área de abrangência, sendo mais fácil transportar mercadorias em tropas de burros até ao Porto de Areia Branca do que transportá-las para os portos de Natal, Macau ou o Porto da Paraíba, ou ainda para o de Camocim no Ceará.

---

<sup>78</sup> O Porto estava localizado em Areia Branca, porém era chamado de Porto de Mossoró.

O porto que se fazia concorrente com o de Mossoró, era o Porto de Fortaleza que se ligava a Estrada de Ferro de Baturité<sup>79</sup> (denominada Rede de Viação Cearense, a partir de 1909), a qual se encontrava com suas obras bastante avançadas, alcançando a cidade de Iguatu<sup>80</sup> em 1910, nas proximidades de Icó, na região do centro-sul do Ceará (Mapa 8). Ou seja, estando a ferrovia situada nesse ponto, parte das mercadorias dessa região eram transportadas para o Porto de Fortaleza em detrimento do de Mossoró, pois embora o Porto de Fortaleza estivesse mais distante do que o de Mossoró, o transporte ferroviário era mais rápido e Mossoró até o momento não contava com esse tipo transporte.

---

<sup>79</sup> A Estrada de Ferro de Baturité teve seu primeiro percurso inaugurado em 1872, partindo de Fortaleza. Em 1909 esta estrada ligou-se à Estrada de Ferro de Sobral, dando origem à Rede de Viação Cearense.

<sup>80</sup> A cidade de Iguatu, no Ceará foi Ponta de Trilhos até o ano de 1916.

**Mapa 8** – Estradas de Ferro do Ceará - 1916



**Fonte:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1915 (1920, sem paginação).

Os principais produtos exportados pelo Porto de Mossoró eram o algodão, a cera de carnaúba e os produtos derivados da pecuária, como couros salgados e peles. Dentre os três portos do Rio Grande do Norte, o porto de Natal e Mossoró são os que possuem a maior quantidade de mercadorias exportadas. É pertinente destacar que ao final do século XIX a produção do açúcar está em franca decadência e o algodão em forte expansão. Tal

fato pode ser constatado pela quantidade de algodão exportada pelos três portos do Rio Grande do Norte e a de açúcar no porto de Natal no ano de 1910<sup>81</sup>, conforme expõe-se no Quadro 6. Ainda que o porto de Natal seja o mais próximo da produção açucareira.

**Quadro 6** – Mercadorias exportadas pelos portos de Natal, Macau e Areia Branca durante o ano de 1910

| <b>Portos</b>       | <b>Mercadoria exportada</b> | <b>Peso em kg</b> |
|---------------------|-----------------------------|-------------------|
| <b>Natal</b>        | Algodão                     | 4:233.450         |
|                     | Assucar                     | 893.705           |
|                     | Caroço de algodão           | 2:325.468         |
|                     | Couros salgados             | 260.040           |
|                     | Cêra de carnaúba            | 3.272             |
|                     | Carne Secca                 | 7.533             |
|                     | Peixe secco                 | 9.885             |
|                     | Borracha                    | 40.857            |
|                     | Pelles                      | 94.892            |
|                     | Queijos                     | 31.187            |
|                     | Diversos                    | 23.391            |
| <b>Macau</b>        | Algodão                     | 2:067.008         |
|                     | Borracha                    | 39.121            |
|                     | Cêra de Carnaúba            | 183.209           |
|                     | Couros salgados             | 14.790            |
|                     | Pelles                      | 11.512            |
|                     | Diversos                    | 36.656            |
| <b>Areia Branca</b> | Algodão                     | 4:089.568         |
|                     | Borracha                    | 9.659             |
|                     | Cêra de carnaúba            | 304.581           |
|                     | Couros Salgados             | 24.000            |
|                     | Residuo de algodão          | 10.582            |
|                     | Pelles                      | 30.514            |
|                     | Solla                       | 40                |
|                     | Queijos                     | 3.579             |
|                     | Fumo                        | 1.633             |
|                     | Diversos                    | 100.435           |

**Fonte:** Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.27-28).

Mossoró também se destacava por sua produção de sal. Em 1876, encontra-se o seguinte registro sobre o transporte e produção do sal: “João Ulrich Graf informou-o que o sal fabricado se calculava em seis milhões de quilos, quase todo transportado para o interior no dorso de cavalos e burros, ‘em comboios até 200 animais’.” (CASCUDO,

<sup>81</sup> A respeito da decadência do açúcar e expansão da cultura algodoeira no Rio Grande do Norte, ver o estudo intitulado *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*, realizado por Denise Monteiro Takeya, em 1985.



2001, p. 86). Inicialmente a produção do sal era para consumo e comercialização interna das Províncias de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, e utilizado essencialmente para salgar carnes. Os altos impostos cobrado pela produção, dificultava a concorrência com o sal importado, conforme revela a fala do Presidente da Província Gustavo Adolfo de Sá (1868, p. 3): “Convem que decreteis a isenção, ou pelo menos, a redução dos direitos que paga o sal comum extrahido das salinas do Assú e Mossoró, as quaes são de tal sorte abundantes que poderiam abastecer o mercado da maior parte das províncias do império.”

Quando o sal passa a ser exportado, o porto de Areia Branca, por estar localizado nas proximidades das salineiras, era responsável por 78% do escoamento da produção, o que se pode verificar nos dados referentes ao ano de 1910, conforme apresentado no Quadro 7:

**Quadro 7** – Sal exportado pelos portos do Rio Grande do Norte, durante o ano de 1910

| <b>Portos</b>                 | <b>Peso em quilogramas</b> |
|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Natal</b>                  | 2.445.860                  |
| <b>Macau</b>                  | 16:733.566                 |
| <b>Areia Branca</b>           | 69:729.246                 |
| <b>Total de sal exportado</b> | 88:898.672                 |

**Fonte:** Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.28).

Assim, a dinâmica econômica de Mossoró representada pelo movimento do Porto de Areia Branca é usada como argumento nos pareceres dos engenheiros, nas reivindicações dos comerciantes, capitalistas e governantes locais que anseiam pela estrada de ferro naquela cidade.

Essa efervescência da função de Mossoró enquanto empório comercial era um forte argumento para a inserção de meios de transportes mais diversos, como, por exemplo, as vias férreas para juntar-se ao transporte marítimo. Contudo, passaram-se 45 anos desde a Lei Provincial nº 646, de 14 de dezembro de 1870, que autorizava a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Mossoró ao porto, até a sua inauguração em 1915. As obras da Estrada de Ferro de Mossoró tiveram início em 1912, partindo de Porto Franco e alcançando Mossoró em 1915, perfazendo um percurso de apenas 38 km. Por este ano, a função de empório comercial já estava arrefecida, e, na década de 1920, já estava em completa decadência:

[...] a estrada de ferro, ao chegar ao Porto Franco, já encontrava as atividades portuárias do Porto de Areia Branca (chamado Porto de Mossoró) e do Porto de Santo Antônio (porto de fundo fluvial focalizado no rio Mossoró e distante de Mossoró 6 km), bastante reduzidas. Redução que demonstrava a perda da função de ‘empório comercial’, que Mossoró tinha. Perda pela saída de capitais e empresas de Mossoró, perda pelo retardamento da chegada da estrada de ferro, [...]. (FELIPE, 1982, p. 61).

Portanto, a estrada de ferro, em Mossoró, que outrora fora uma reivindicação dos comerciantes no auge da função de empório comercial da cidade, chegou tardiamente e tornou-se uma nova força produtora que estava alinhada não mais à função de empório comercial da cidade, mas a uma nova divisão territorial do trabalho que se estabeleceu ligada ao nascedouro da indústria em Mossoró. Assim, além de chegar tardiamente, a construção da estrada a partir de Mossoró permaneceu lenta, levando quase 40 anos até chegar a seu destino em Sousa, na Paraíba.

A explanação aqui apresentada se concentra no período anterior à concretização da instalação da ferrovia, e demonstra que ambas as cidades, tanto Campina Grande como Mossoró, são importantes no interior das Províncias/Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, respectivamente, apresentando uma dinâmica econômica, decorrente das suas localizações, das posições de entrepostos comerciais, que possuem relativa área de influência, sendo pontos iluminados e nós da rede urbana dos respectivos estados.

Como já mencionado, entende-se a rede urbana<sup>82</sup> enquanto um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados, cujos nós são diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas que são interligados por caminhos ou ligações em que se materializam os fluxos de diversas naturezas. (CORRÊA, 2010). Geiger (1963, p. 11) afirma que “o estudo da rede urbana, [implica] no exame do grau de centralidade dos diversos núcleos que a compõem, [...]”. Entende-se que a condição de entreposto comercial e a condição Boca de Sertão de Campina Grande e Mossoró, fazem dessas cidades pontos de convergência e dispersão de uma variedade de fluxos para se realizar a circulação, distribuição e consumo nas Províncias/Estados da Paraíba e Rio Grande do

---

<sup>82</sup> O início dos estudos sobre redes urbanas ocorre juntamente com a obra de Walter Christaller *Teoria dos lugares Centrais*, e a difusão desses estudos se dá um pouco depois entre 1940 e 1955. Dentre os estudiosos do tema, destaca-se Pierre George, sobre a rede urbana francesa; nos Estados Unidos destacam-se David Clark, na obra *Introdução à Geografia Urbana* e Brian Berry que estudou a evolução do sistema urbano e a tipologia funcional das cidades norte-americanas, destaca-se ainda a obra *Justiça Social e a Cidade* de David Harvey, na qual o autor analisou as relações cidade-campo a partir da circulação das mercadorias excedentes. No Brasil, os estudos sobre a rede urbana se iniciam a partir do pós-guerra, quando o país começa também o processo de urbanização e industrialização. (SILVA; MACÊDO, 2009).

Norte. Esses fluxos permitiram interações espaciais que envolviam várias cidades e vilas das províncias da Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará, potencializando o raio de influência de ambas cidades.

No período que antecede a chegada da estrada de ferro em ambas cidades, elas já apresentavam funções comerciais relevantes considerando o tempo-espço que se situam. Eram lugares cujo alcance do raio espacial ultrapassam os limites administrativos do estado, cidades Bocas de Sertão que atraíam os mais diversos fluxos e agentes sociais. Ainda que os fluxos e as redes em formação se apresentassem aos moldes caracterizados por Santos (2008d, p.159) ao analisar a rede urbana de países subdesenvolvidos, em que os “fluxos são, ao mesmo tempo, pouco complexos e pouco intensos, [...]” Em decorrência da fragilidade dos fluxos, formavam-se redes “rudimentares, geralmente animadas por correntes comerciais intermitentes, em virtude das más condições naturais (estação das chuvas), mas principalmente em virtude de uma produção regional muito pouco diversificada, que não permite uma atividade contínua.” (SANTOS, 2008d, p. 159).

Na obra de Milton Santos, *Manual de Geografia Urbana*, acima citada, originalmente publicada em 1981, o autor no capítulo 12 – *As redes urbanas nos países subdesenvolvidos*, buscou elucidar as diferenças entre as redes urbanas dos países subdesenvolvidos e desenvolvidos, destacando características singulares da rede urbana de países como Brasil. Dentre as principais diferenças, o autor destaca que as redes são pouco desenvolvidas, heterogêneas e vulneráveis<sup>83</sup>, devido a debilidade e fraca complexidade das relações de troca, bem como, pelas marcantes disparidades regionais internas desse grupo de países. (SANTOS, 2008d).

Corrêa (1989), por sua vez, ressalta que a amplitude e diversidade da rede urbana brasileira, lhe confere características específicas, no que se refere a complexidade genética, isto porque a rede urbana do Brasil é composta por um conjunto de centros datados de diversos momentos. Coexistem no mesmo espaço cidades criadas na primeira metade do século XVI, no início da colonização, e cidades nascidas em décadas mais

---

<sup>83</sup> As redes urbanas seriam vulneráveis por estarem “submetidas a mutações muito rápidas.” (SANTOS, 2008d, p. 160). O aparecimento de um equipamento técnico, como a ferrovia, substituindo os antigos caminhos do gado, geram novas formas de organização do comércio, do deslocamento de pessoas, fluxo de informações, e até das próprias cidades. As rodovias, posteriormente, requeriram igualmente nova reorganização da rede urbana. Tenha-se em conta que entre o início da expansão das ferrovias por volta da década de 1870 até o auge destas se passaram pouco mais de cinco décadas. Já nos países centrais, embora a ferrovia fosse também do século XIX, mas a extensão da malha ferroviária se deu mais rapidamente nesses países.

recentes. As diferenças também ocorrem quanto aos diversos padrões espaciais, na complexidade funcional. Até a Segunda Guerra Mundial, a rede urbana brasileira caracterizava-se por um limitado grau de diversificação funcional de seus centros, e que só mais tarde, no pós-Guerra, as cidades apresentaram diferenças entre si mais evidentes, no que se refere ao papel de localidades centrais, oferta de bens e serviços, e como centros de comercialização e beneficiamento de produção rural de suas hinterlândias.

Com o processo de industrialização, e a melhoria geral da circulação, surgem novos níveis de demanda e a diferenciação entre as cidades se manifesta ainda mais forte, levando a uma complexificação funcional dos centros urbanos brasileiros, bem distintos do final do século XIX e na primeira metade do século XX. Há que se considerar ainda, os diversos tipos de rede urbanas existentes e as diferentes intensidades de integração interna e externa. (CORRÊA, 1989, p.95-104). Ainda segundo o autor,

Em razão da desigual espaço-temporalidade dos processos sociais, da qual a rede urbana é simultaneamente um reflexo e uma condição, verifica-se a existência de diversos tipos de redes urbanas de acordo com o padrão espacial, complexidade funcional dos centros e o grau de articulação interna e externa de cada rede. (CORRÊA, 1989, p. 93).

Há também uma diferenciação entre os centros urbanos no que se refere aos agentes e propósitos de criação dos núcleos urbanos. Na gênese da rede urbana brasileira, era frequente a criação de núcleos ou o desenvolvimento de funções urbanas junto a uma atividade econômica, como por exemplo, junto a uma sede de engenho de açúcar, de um seringal, de uma mina ou garimpo, de uma capela em fazenda, de uma fábrica têxtil, a uma pousada de tropas de burros ou no entroncamento de rotas de comércio. (CORRÊA, 1989). Nesse contexto, se insere a formação e desenvolvimentos dos núcleos urbanos de Campina Grande e Mossoró, que como se observou, estão ligadas ao pouso de tropeiros e uma capela, respectivamente.

Pode-se aqui recorrer ao conceito de rede geográfica, conforme o entendimento de Roberto Lobato Corrêa (2010), para quem a rede geográfica é entendida como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações.” (CORRÊA, 2010, p. 107). Ainda segundo o autor, os caminhos temporários ou uma rede ferroviária de uma região podem configurar uma rede geográfica. Corrêa (2010), destaca ainda as três dimensões de análise de uma rede geográfica: a dimensão organizacional, a dimensão temporal e a espacial, caracterizadas e organizadas individualmente. A dimensão organizacional refere-se à configuração interna da entidade

estruturada em rede, abrangendo os agentes sociais (Estado, Empresas, Instituições ou grupos sociais), a origem da rede (planejada ou espontânea), a natureza dos fluxos (mercadorias, pessoas, informações), a função (realização ou de suporte), finalidade da rede (dominação, acumulação ou solidariedade), sua existência (virtual ou real), construção (material ou imaterial), sua formalização (formal ou informal) e organizabilidade (hierárquica ou complementaridade). A dimensão temporal envolve a duração da rede (longa ou curta), a velocidade com que os fluxos nela se realizam (lenta ou instantânea), bem como a frequência com que a rede se estabelece (permanente, periódica ou ocasional)<sup>84</sup>. Por fim, a dimensão espacial, na qual observa-se a escala (local, regional, nacional, global), a forma espacial (solar, dendrítica, circuito ou barreira) e a conexão (interna ou externa) tendo-as como características constituintes. (CORRÊA, 2010, p. 109-112).

Aqui recorre-se ao entendimento de rede geográfica e suas dimensões de análise para caracterizar as redes geográficas existentes ou coexistentes antes e depois da implantação das ferrovias.

Em ambas cidades analisadas, as redes geográficas eram similares, quanto à dimensão organizacional, temporal e espacial. Nesse primeiro momento, as redes possuem um caráter periódico, espontâneo e informal em que os fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens são lentos e de alcance espacial restrito, ainda que em alguns momentos ultrapassem os limites do Estado. Com a implantação de uma nova rede geográfica, as ferrovias, modifica-se a hierarquia das cidades por elas englobadas, como ver-se-á no capítulo 5. Santos (2008d) corrobora com o entendimento acima esboçado, ao destacar que,

Nas áreas que já possuíam uma rede urbana anterior ao desenvolvimento dos transportes mecânicos (rede que se apoiava na circulação terrestre e fluviomarítimas), a hierarquia era rígida e estritamente ligada às condições naturais. A revolução dos transportes facilitou a superação desses obstáculos e, segundo os casos, reafirmou as funções anteriores das antigas cidades ou desmantelou a antiga 'rede', transformando completamente a hierarquia. (SANTOS, 2008d, p. 161).

A coexistência dessas redes geográficas, juntamente com a inserção de Campina Grande em uma nova rede, a ferroviária, irá reestruturar a centralidade dessa cidade na

---

<sup>84</sup> Para Corrêa (2010, p. 109), "Duração, velocidade e frequência são três aspectos da dimensão temporal, incluindo a História."

rede urbana. Porque a natureza, extensão, velocidade, frequência dos fluxos de pessoas, mercadorias e mensagens vão ganhar nova dinâmica, reestruturando o cotidiano, a circulação das pessoas, de cargas e de mensagens em sua dimensão espaço-temporal. Portanto, amplia-se as interações espaciais entre os núcleos urbanos e, consequentemente, amplia-se sua área de influência, reestruturando a rede urbana.

Corrêa (2010), salienta que as redes geográficas se tornam imprescindíveis na expansão do capitalismo, porque são elas que possibilitam a divisão territorial do trabalho cada vez mais exacerbada à medida que o capitalismo se expande, repercutindo diretamente na rede urbana.

Na organização e expansão do capitalismo as redes geográficas assumem diversas formas de manifestação, tornando-se ainda progressivamente mais importantes. A divisão territorial do trabalho em escala crescente mundializada só é possível a partir de numerosas redes técnicas engendradas no bojo da expansão capitalista. Redes se manifestam sobretudo em uma cada vez mais complexa rede urbana cujos centros são do ponto de vista funcional, simultaneamente especializados e hierarquizados, focos, portanto, de diversos fluxos. (CORRÊA, 2010, p. 108).

Diferentemente de Mossoró, que teve a implantação tardia da ferrovia, em 1915, e sua interligação a uma rede ferroviária também muito tardiamente, quando a função de empório comercial estava em decadência e a concorrência do transporte rodoviário se fazia presente logo após a sua instalação. Embora, no momento que antecede a implantação das ferrovias em seus territórios, ambas cidades dispunham de graus de centralidade similares, pois possuíam basicamente as mesmas funções que polarizavam o seu entorno. No entanto, a partir da implantação da ferrovia, se verá que há alterações substanciais na força de atração de Campina Grande, no que se refere ao volume, frequência e densidade dos fluxos que se direcionam a esta cidade. Reafirmando a assertiva de Souza (2013) para quem:

Toda cidade é, do ponto de vista geoeconômico, isto é, das atividades econômicas vistas a partir de uma perspectiva espacial, uma localidade central, de nível maior ou menor de acordo com a sua centralidade – ou seja, de acordo com a quantidade de bens e serviços que ela oferta, e que fazem com que ela atraia compradores apenas das redondezas, de uma região inteira ou, mesmo, de acordo com o nível de sofisticação do bem ou serviço, do país inteiro ou até de outros países. (SOUZA, 2013, p.25).

Aqui buscou-se mostrar como se desenvolveu ao longo do tempo, anterior a implantação da estrada de ferro em Campina Grande e em Mossoró, os diferentes fluxos que se dirigiam à estas cidades, a formação de uma rede técnica (ainda que rudimentar) responsável pela circulação de mercadorias e pessoas que consequentemente definem os papéis de centralidade de cada uma delas. A partir do seguinte entendimento de Santos (2008a):

O estudo genético de uma rede é forçosamente diacrônico. As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica ou técnica. A reconstituição dessa história é pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar. (SANTOS, 2008a, p. 263).

Logo, a posição que essas cidades adquiriram na rede urbana regional ao longo de suas formações territoriais e econômicas influenciou direta ou indiretamente na escolha dessas como um ponto de centralidade da linha férrea ao tornarem-se cidades ferroviárias.

## CAPÍTULO 3 – A EXPANSÃO DAS FERROVIAS NO MUNDO E NO BRASIL

Este capítulo tem por objetivo entender o processo de expansão das ferrovias no mundo e no Brasil a partir da sua inserção na economia mundial e do desenvolvimento das técnicas. Para tanto, foi necessário remeter-se às condições dos transportes utilizados anteriores ao surgimento das estradas de ferro para entender-se o processo no qual o avanço das técnicas possibilitou sua expansão no mundo. Já no contexto brasileiro, destaca-se como a divisão internacional do trabalho, à qual o Brasil estava subordinado, direcionou o traçado das estradas de ferro para as áreas produtoras da cana-de-açúcar, do café, do algodão e dos produtos da pecuária, como carne, couro e peles. No que se refere ao Nordeste, deter-se-á na origem, na expansão e nos fluxos da Companhia Ferroviária *Great Western of Brazil Railway Limited*. Desta forma, as seções do capítulo possuem a seguinte organização: 3.1 – *O surgimento e a expansão das ferrovias no contexto mundial*; 3.2 – *A difusão da técnica e as possibilidades de transformação no espaço-tempo dos fluxos materiais e imateriais*; 3.3 – *A inserção do Brasil na economia mundial*; 3.4 – *As ferrovias no Brasil*; e por fim, a seção 3.5 – *As ferrovias no Nordeste: o caso da rede ferroviária Great Western of Brazil Railway Company Limited*.

### 3.1 O surgimento e a expansão das ferrovias no contexto mundial

As ferrovias surgem na primeira metade do século XIX. A primeira linha férrea do mundo foi inaugurada em 27 de setembro de 1825, na Inglaterra, idealizada e construída por George Stephenson (1781-1848). O trajeto possuía extensão de 40 km, foi de *Stockton a Darlington*, cidades pertencentes ao condado de Durham<sup>85</sup> e uma das áreas mais ricas em mineração da Inglaterra. O objetivo da linha férrea “era levar o carvão extraído da mina para o ponto de embarque no porto do rio Tees.” (Freire, 2017, p. 143). Em seguida, em 1830 inaugura-se o trecho *Liverpool-Manchester*, também na Inglaterra. (WAIS, 1987). Ambas estão diretamente ligadas às áreas industriais, a primeira fortaleceu principalmente as indústrias siderúrgicas e metalúrgicas, já a segunda ligava dois importantes centros de indústrias têxtil. (CAMELO FILHO, 2000). Em 1831, inaugura-se a primeira estrada de ferro dos Estados Unidos, ou seja, fora da Europa. (TELLES, 2011).

---

<sup>85</sup> Ver no ANEXO C, o mapa do trajeto da ferrovia entre *Stockton e Darlington*.



Esse invento era parte das transformações tecnológicas do século XIX, como surgimento de novas técnicas e o aperfeiçoamento de outras, a ampliação das fontes de energia – a energia a vapor chega aos meios de transporte – e o surgimento de novos produtos industrializados, decorrentes da Segunda Revolução Industrial. O desenvolvimento da técnica permitiu importantes avanços nos meios de transportes com a expansão das ferrovias e nas comunicações, com o surgimento do telégrafo<sup>86</sup>, alterando a relação tempo-espaço. Para Hobsbawm (2012, p. 93), essas transformações eram mais importantes que mero conhecimento, tendo em vista que:

As mais remotas partes do mundo estavam agora começando a ser interligadas por meios de comunicação que não tinham precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o navio a vapor, o telégrafo.

Para o autor, a transformação maior ocorre em terra e é atribuída às estradas de ferro, “não pelo aumento da velocidade [mas também por ele] tecnicamente possível das locomotivas, mas pela extraordinária extensão da construção de linhas de estradas de ferro.” (HOBBSAWM, 2012, p. 94).

Harvey (2015) ao analisar a integração do espaço nacional da França proposta por Luís Bonaparte, através dentre outras medidas, da expansão de sua rede ferroviária, identifica importantes mudanças na indústria resultante da expansão das ferrovias:

[...] o aumento da regularidade, do volume e da velocidade dos fluxos de mercadorias que entravam nas fábricas e eram escoadas nos mercados da cidade reduziu o tempo de giro do capital e abriu a possibilidade de grandes operações de negócios tanto na produção quanto na distribuição. (HARVEY, 2015, p. 152).

As vantagens e as transformações alavancadas pelas estradas de ferro tornam-nas objeto de desejo cobiçado entre os países centrais do sistema econômico mundial, empenhados em desenvolver as suas indústrias. Entre eles estão a própria França, Inglaterra e Estados Unidos. La Blache (1954, p.321) afirma que “o caminho-de-ferro corresponde a toda parte ao apelo desta forma industrial, especialmente moderna, que põe

---

<sup>86</sup> O telégrafo foi um invento de grande importância usado para o controle do Estado e da economia mundial. Segundo Harvey (2015, p. 149), “o telégrafo [...] facilitou a coordenação dos mercados e das decisões financeiras. O preço das mercadorias em Paris, Lyon, Marselha e Bourdeaux ficava instantaneamente disponível, e logo depois, Londres, Berlim, Madrid e Viena podiam ter a mesma informação.”

em circulação enormes quantidades de minérios”, mas, não só os minérios, e sim toda a produção de um país. Ainda sobre a relação intrínseca entre a expansão das ferrovias e a indústria nos países centrais, o mesmo autor garante que “há entre o caminho-de-ferro e as grandes forças da indústria moderna uma relação de causa e de efeito que se vinca desde a origem.” (LA BLACHE, 1954, p. 321). Isto porque as estradas de ferro puderam transportar matérias-primas até as fábricas e produtos manufaturados às zonas comerciais a longas distâncias de forma mais rápida e a custos mais baixos, ampliando-se, portanto, as interações comerciais a partir da possibilidade de participação em diferentes mercados ou praças comerciais.

Assim, os países que possuíam uma rede ferroviária de grande extensão e interconectada às áreas produtivas saíram à frente na competição global. Nesse contexto, Santos (2008c, p. 83), ao tratar do espaço de circulação e consumo, reitera que “é indispensável transformar as massas produzidas em fluxos, para reaver o dinheiro investido e reiniciar o ciclo produtivo. Quem o fizer mais rapidamente terá condições para tornar-se o mais forte.”

Com isso, cria-se uma desigualdade entre regiões do mundo, resultante dos capitais investidos na construção ou não em linhas férreas. Conforme destaca La Blache (1954, p. 317): “à medida que se desenvolveram as consequências das vias ferroviárias, acentuou-se a diferença entre as regiões servidas por esse tipo de transporte e aquelas que não o eram, criando para estas últimas uma tal inferioridade que foi necessário combatê-la a todo custo.”

Esse momento, de expansão do transporte moderno, coincide com um forte processo de urbanização das cidades europeias impulsionadas pela revolução industrial e de intensificação da divisão internacional do trabalho. Fatores que vão reestruturar a rede urbana preexistente, englobando regiões distantes, porém articuladas, firmando-se uma economia mundial, tendo em vista que a rede urbana é “o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente.” (CORRÊA, 2006a, p. 15). Destaca-se ainda que, embora seja comum nos estudos sobre a rede urbana, a referência a escala nacional, como por exemplo, a rede urbana brasileira, sabe-se que “as cidades de um país estão, direta ou indiretamente, ligadas às cidades de outros países”, como bem adverte Souza (2013, p. 50). Já no século XIX toma consistência o processo de articulação econômica, política e cultural entre países e cidades na escala mundial.

Como se pode observar, essa conjuntura revela que as estruturas do capitalismo moderno impuseram uma racionalidade ao espaço, na qual as ferrovias passaram a

configurar-se como parte de um sistema de transporte e de comunicações, “que viria a ser a base de um novo mercado mundial e de uma nova divisão internacional do trabalho.” (HARVEY, 2015, p. 150).

Até meados do século XIX, exceto na Inglaterra, não havia o que se pode chamar de rede ferroviária. Na França, em 1850, as ferrovias eram “caracterizadas por alguns trechos aqui e ali (1.931 quilômetros, para ser mais exato), [...] expandiram-se para uma rede intrincada de cerca de 17.400 quilômetros em 1870.” (HARVEY, 2015, p. 149)<sup>87</sup>.

A rede ferroviária na Espanha também “*había comenzado a construirse al empezar la segunda mitad del siglo XIX. La única línea que estaba terminada y en funcionamiento en el año 1850 era la de Barcelona a Mataró*”<sup>88</sup>, con una longitud de unos 29 kilómetros.” (TORTELLA CASARES, 1982, p. 163)<sup>89</sup>. E “a la altura de 1900 la red radial del ferrocarril estaba completada.” (OTERO CARVAJAL, 2018, p. 30). Logo, foi a partir da segunda metade do século XIX que as ferrovias se expandiram, sobretudo nos países centrais da Europa e América do Norte (Quadro 8). Fato que está de acordo com a assertiva de La Blache (1954, p. 321), sobre o desenvolvimento das ferrovias: “continuará francamente, sobretudo nos países que dispõem de produtos comerciais em quantidade bastante para organizar economicamente o tráfego [...]”

**Quadro 8** – Vias férreas em quilômetros (milhares de quilômetros)

| Localização             | 1840  | 1850   | 1860    | 1870    | 1880    |
|-------------------------|-------|--------|---------|---------|---------|
| <b>Europa</b>           | 2.735 | 23.335 | 51.338  | 101.871 | 163.670 |
| <b>América do Norte</b> | 4.506 | 14.645 | 52.625  | 90.123  | 161.900 |
| <b>Índia</b>            | -     | -      | 1.287   | 7.724   | 14.966  |
| <b>Resto da Ásia</b>    | -     | -      | -       | -       | -*      |
| <b>Australásia</b>      | -     | -      | -*      | 1.931   | 8.690   |
| <b>América Latina</b>   | -     | -      | -*      | 3.540   | 10.138  |
| <b>África</b>           | -     | -      | -*      | 965     | 4.667   |
| <b>Total</b>            | 7.241 | 37.980 | 105.250 | 206.154 | 364.031 |

\*Valores inferiores a 800 km.

**Fonte:** Hobsbawn (2012, p. 95). Medidas convertidas para quilômetros.

De acordo com o Quadro 8, em 1840, a América do Norte possuía uma extensão maior de estradas de ferro do que a Europa, embora na década de 1880, a europeia supere a norteamericana. No que se refere a extensão total das ferrovias construídas no mundo

<sup>87</sup> Ver ANEXO D – A transformação da rede ferroviária na França: (a) 1850, (b) 1860, (c) 1870, (d) 1890.

<sup>88</sup> O trecho ferroviário de Barcelona e Mataró foi inaugurado em 28 de outubro de 1848.

<sup>89</sup> Ver ANEXO E – Evolução do crescimento das vias férreas espanholas em três momentos: em 1851, 1855 e 1867.

ao longo das décadas apresentadas no Quadro 8, os dados indicam que há crescimento na extensão em quilômetros, e uma diminuição das porcentagens quando são comparadas as décadas. Percebe-se um crescimento abrupto na primeira década (1840-1850), de 424%; posteriormente se mantém relativa estabilidade, ainda que as porcentagens decresçam década após década, 177% (1850-1860); 96% (1860-1870), e de 77% entre 1870-1880.

Mesmo a Europa – naquela ocasião centro do mundo, onde a indústria estava em larga expansão –, continente no qual surgem e são implementados os primeiros inventos da modernidade, a expansão das estradas de ferro ocorreu efetivamente na segunda metade do século XIX. No período de 1850 a 1880, o aumento da extensão ferroviária na Europa, chegou a 481,38%.

Hobsbawm (2012, p. 95) afirma que “em 1845, fora da Europa, o único país ‘subdesenvolvido’ a possuir uma milha que fosse de estrada de ferro era Cuba”<sup>90</sup> e que, somente na segunda metade do século XIX, por volta de 1875, vê-se uma clara expansão:

[...] o mundo possuía 62 mil locomotivas, 112 mil vagões de passageiros e quase meio milhão de vagões de carga transportado, segundo as estimativas da época, 1,371 bilhão de passageiros e 715 milhões de toneladas de mercadorias ou, em outras palavras, nove vezes mais do que era transportado anualmente por via marítima (em média) naquela época. O penúltimo quarto do século XIX era, em termos quantitativos, a primeira autêntica idade das estradas de ferro. (HOBSBAWM, 2012, p. 96-97)

Na segunda década do século XX, a extensão das estradas de ferro no mundo permanece acentuadamente desigual nos continentes, sendo os países europeus os que possuem uma maior extensão de redes ferroviárias (Quadro 9). Percebe-se, portanto, uma diferença indubitável entre a Europa e o restante do mundo quanto às redes ferroviárias. Observa-se que, em 1912, países como Alemanha (62.692 km), Rússia (61.861 km), França (50.993 km) e a antiga Áustria-Hungria<sup>91</sup> (45.452 km) possuíam uma extensão de rede ferroviária em seus territórios que, um século depois de inaugurada a primeira ferrovia do Brasil (1854), o Brasil ainda não tinha alcançado a extensão de nenhum deles,

---

<sup>90</sup> Referência ao trecho Havana-Guines, construído entre os anos de 1835 a 1837. O trecho é considerado a primeira ferrovia espanhola, já que nesse período Cuba era colônia espanhola e permaneceu assim até 1898. A ferrovia Havana-Guines é anterior a Barcelona -Mataró (Inaugurada em 28 de outubro de 1848). Assim se refere Wais (1987, p.73) sobre a ferrovia de Havana até Guines: "*Partía, como en todas partes, de la capital, que en este caso lo era la de la isla, La Habana, y se dirigía por el Sur a una comarca que se extendía por una llanura fértil, donde las producciones del país, tabaco y azúcar sobre todo, darían tráfico a la explotación del camino. Era la de Guines, a cuyo centro se dirigía el ferrocarril*".

<sup>91</sup>O Império Austro-húngaro foi formado em 1867 e dissolvido em 1918, quando a Áustria foi derrotada na Primeira Guerra Mundial. Portanto, a partir de 1918, a Áustria e a Hungria tornam-se países separados.

uma vez que, em 1954 (cem anos depois de inaugurada a Estrada de Ferro de Mauá), a extensão da rede ferroviária brasileira não chegava a 38.000 km. (SILVA, 1954).

**Quadro 9** – Extensão em tráfego das Estradas de Ferro nos dez principais países dos continentes - 1912

| Países                      | Superfície em km <sup>2</sup> | Tráfego dezembro 1912 – km | Países                     | Superfície em km <sup>2</sup> | Tráfego dezembro 1912–km |
|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| <b>Europa</b>               |                               |                            | <b>América</b>             |                               |                          |
| Allemanha                   | 540.857,50                    | 62.692                     | Estados Unidos             | 7.839.383,51 <sup>92</sup>    | 397.127                  |
| Rússia                      | 5.172.814,83 <sup>93</sup>    | 61.861                     | Canadá                     | 9.659.832,35                  | 43.004                   |
| França                      | 536.463,74                    | 50.993                     | Argentina                  | 2.987.353,00                  | 32.853                   |
| Áustria-Hungria             | 676.614,58                    | 45.452                     | Mexico                     | 1.987.201,00                  | 25.433                   |
| Grã-Bretanha e Irlanda      | 315.029, 47                   | 37.845                     | Brazil                     | 8.485.777,09                  | 23.491                   |
| Itália                      | 286.610,37                    | 17.387                     | Chile                      | 750.572,00                    | 10.843                   |
| Hespanha                    | 504.516,81 <sup>94</sup>      | 15.337                     | Cuba                       | 118.836,97                    | 2.720                    |
| Suecia                      | 448.091,00                    | 14.330                     | Paraguay                   | -                             | 2.665                    |
| Bélgica                     | 29. 451,04                    | 8.775                      | Uruguay                    | 186.926,00                    | 2.452                    |
| Suissa                      | 41.298,35                     | 4.892                      | Bolivia                    |                               | 1.252                    |
| <b>Ásia</b>                 |                               |                            | <b>África</b>              |                               |                          |
| Índias Britanicas           | 2.624.110,79                  | 53.879                     | União da África do Sul     | 1.225.329,00                  | 13.019                   |
| Russia                      | 17.414.167,00                 | 17.036                     | Africa Occidental franceza | -                             | 4.633                    |
| Japão                       | 382.415,09                    | 9.632                      | Rhodesia <sup>95</sup>     |                               | 3.872                    |
| China                       | -                             | 8.993                      | Algeria                    | 575.289,00                    | 3.333                    |
| Turquia                     | -                             | 4.564                      | Sudão anglo-egypcio        | -                             | 2.414                    |
| Índias Orientaes Holandezas | -                             | 2.655                      | Egypto                     | 32.276,14                     | 2.392                    |
| Indo-China Franceza         | -                             | 1.903                      | Africa Occidental Allemã   | -                             | 2.099                    |
| Coréia                      | -                             | 1.347                      | Tunísia                    | 125.130,00                    | 2.092                    |
| Federação Malaya            | -                             | 1.181                      | Africa Occidental Ingleza  | -                             | 1.772                    |
| Sião                        | -                             | 1.094                      | Congo Belga                | -                             | 1.448                    |
| <b>Oceania</b>              |                               |                            |                            |                               |                          |
| Australia                   | 7.704.164,79                  | 28.713                     | Hawai                      | -                             | 426                      |

<sup>92</sup> Excluídos os territórios do Alaska e Havai.

<sup>93</sup> Extensão referente a Rússia Europeia.

<sup>94</sup> A extensão em km<sup>2</sup> da Espanha inclui as Ilhas Canárias.

<sup>95</sup> Localizada no sul da África e correspondente a República do Zimbabwe atualmente.

|               |            |       |                |   |    |
|---------------|------------|-------|----------------|---|----|
| Nova Zelandia | 271.305,09 | 4.549 | Nova Caledonia | - | 16 |
| Philippinas   | -          | 1.032 | -              |   | -  |

**Fonte:** Organizado pela autora com base nos dados do Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. X e XXIII). Os valores da superfície em km<sup>2</sup> dos países foram extraídos do Anuario Estatístico do Brazil (1916. p. XIX).

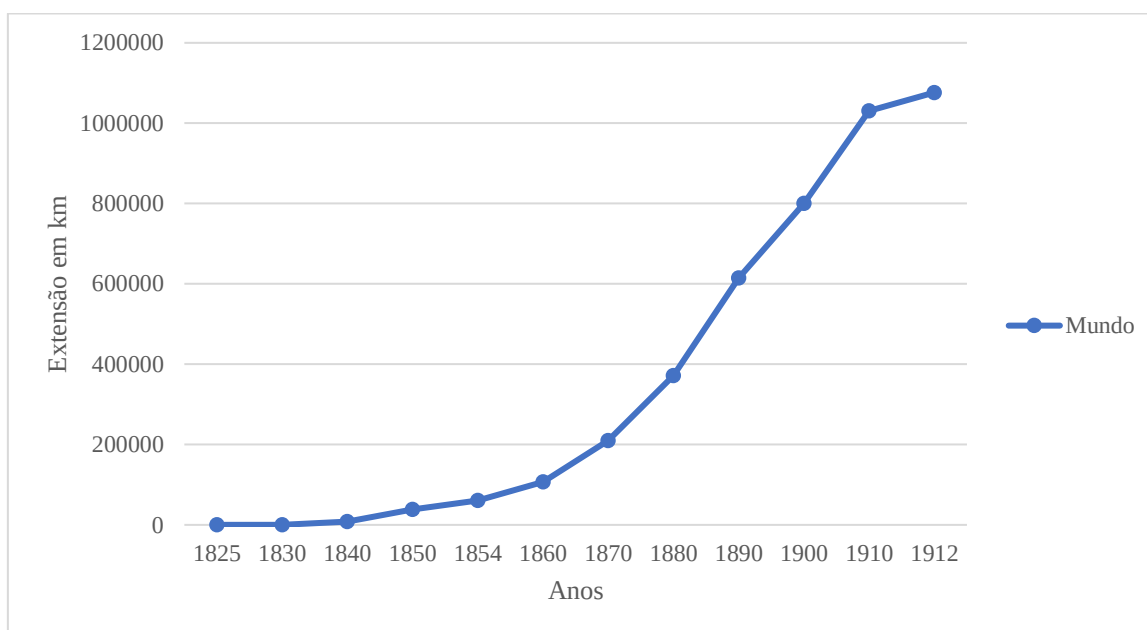
Os dados referem-se aos dez países que possuem a maior extensão de estradas de ferro em cada continente, exceto à Oceania, pois os dados disponibilizados foram de cinco países.

Observa-se que a extensão das linhas férreas em países de pequena dimensão territorial, como a Alemanha e a França, é muito superior à do Brasil, um país de dimensão continental. Percebe-se, ainda, que os Estados Unidos possuem uma rede ferroviária superior em extensão do que a de toda Europa, do outro lado, destaca-se a incipiente extensão da rede ferroviária africana, apesar da dimensão do continente. Fato que denota uma clara desigualdade entre os países no que se refere ao alcance e ao prolongamento das ferrovias no mundo.

No início do século XX, os países centrais, possuíam uma rede de comunicação e circulação de mercadorias e pessoas profundamente articuladas entre as cidades e os centros de produção industrial – tal conexão dava-se via estradas de ferro –, enquanto nos países de base agrícola exportadora, como foi o caso do Brasil, as redes limitam-se a convergirem dos portos até as áreas produtoras. Isto porque não se constituía uma prioridade a comunicação ou interligação entre as cidades, mas sim facilitar o fluxo entre as zonas produtoras de matérias-primas e os portos de exportação atendendo as demandas externas. Para La Blache (1954, p. 322), “foram os progressos do comércio ao serviço de uma indústria exigente de matérias-primas, ávida de mercados, que aumentaram o afastamento, abrindo quase um abismo entre as regiões englobadas na rede mundial e aquelas que lhe escapam.”

Conforme se expõe no Gráfico 1, o qual complementa os dados anteriormente apresentados, no ano de 1825, havia uma extensão de 60 km de ferrovia em tráfego no mundo, já em 1912 eram 1.076.321 km.

**Gráfico 1** – Extensão em tráfego das Estradas de Ferro no Mundo (1825-1912)



**Fonte:** Organizado pela autora com base nos dados do Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. XXIV).

No período analisado no gráfico, as décadas que apresentaram maior crescimento foram as décadas de 1880-1890, com 242.000 km, e as décadas de 1900-1910, com a construção de 230. 637 km, enquanto a década entre 1830 e 1840 foi a que apresentou o menor crescimento, 7.681 km. Embora quando se compare com os 60 km existente em 1825, o crescimento seja gigantesco.

### 3.2 A difusão da técnica e as possibilidades de transformação no espaço-tempo dos fluxos materiais e imateriais

A conquista técnica está intrinsecamente relacionada às mudanças e possibilidades de novas formas de transporte que afetam a circulação de pessoas e mercadorias e na comunicação entre os povos e as cidades.

Lewis Mumford, em sua obra *Technics and civilization*, de 1934, trata da evolução da técnica ao longo tempo. Segundo o autor, costuma-se atribuir à Revolução Industrial na Europa Ocidental a grande mudança nas técnicas. No entanto, há pelo menos sete séculos atrás os maquinismos vêm se aperfeiçoando constantemente. Inclusive, alguns instrumentos mecânicos tidos como modernos, a exemplo do relógio, da bússola, do tear, do moinho de água e da pólvora, já existiam em outras culturas. O que há de diferente é a disseminação da técnica enquanto parte intrínseca da existência humana, como afirma Mumford (1934, p. 4): a “*mechanization and regimentation are not new phenomena in*

*history: what is the fact that these functions have been projected and embodied in organized forms wich dominate every aspect of our existence.”*

Posto isto, à medida que, ao longo da história, o homem apropria-se de novas técnicas e passa a dominar os eventos e fenômenos naturais, isso, implica em uma maior racionalidade espaço-temporal, que modificará, por um dado período, as relações de produção e de trabalho, a organização das cidades, o ir e vir das pessoas. Nesse seguimento, entende-se que “as épocas se distinguem pelas formas de fazer, isto é, pelas técnicas. Os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e interlocução.” (SANTOS, 2008a, p. 177). São essas transformações que estão postas e evidentes na Europa Ocidental do século XIX. Assim sendo:

As características da sociedade e do espaço geográfico, em um dado momento de sua evolução, estão em relação com um determinado estado das técnicas. Desse modo, o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios, desde os albos da história até a época atual. Cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo da forma como a história realiza as promessas da técnica. (SANTOS, 2008a, p. 171).

As técnicas inicialmente rudimentares, ainda pouco dominadas pelo homem e mais marcadas pelas forças da natureza, evoluem com o surgimento de inovações técnicas como a máquina a vapor, que permitem mudanças nas navegações, nas formas e ritmos de trabalho e na produção engendradas pela Revolução Industrial.

Nessa mesma perspectiva, Mumford (1934), ao tratar do processo evolutivo das técnicas, as classifica em três fases sucessivas, mas que se sobreopõem e inter-relacionam: *eotechnic*, *paleotechnic*, *neotechnic*. (MUMFORD, 1934, p. 109). Cada uma dessas fases possui seus próprios meios de gerar e utilizar energia, utiliza determinadas matérias-primas e engendra tipos específicos de trabalhadores com aptidões diferentes. (MUMFORD, 1934). O autor, define a primeira fase, a eotécnica, como sendo a aurora ou alvorada da técnica moderna, que se inicia no ano de 1000 e vai até cerca de 1750, é caracterizada pela utilização da água e dos ventos como fontes de energia, marcada também pela redução do número de seres humanos usados como motores primários e o aumento de muares, fruto da introdução da ferradura de ferro que alargou o raio de ação dos cavalos. A segunda, a fase paleotécnica, é a do complexo carvão e ferro, abrange o



período entre 1750 a 1900, é caracterizada pela introdução do carvão como fonte de energia mecânica, sendo a máquina a vapor o meio de tornar eficaz essa energia, nessa fase também surgem os novos métodos de fundir e trabalhar o ferro, tal período é representado ainda pela Revolução Industrial. Essa fase atingiu o ponto mais alto na Inglaterra. E a terceira fase, a neotécnica, se inicia a partir de 1900, diz respeito ao complexo da eletricidade. Essa nova forma de energia repercutiu diretamente na localização e concentração das indústrias, nas formas de produção e na organização específica da própria fábrica. (MUMFORD, 1934).

O surgimento das ferrovias insere-se exatamente no século XIX, momento intermediário entre as técnicas rudimentares e as técnicas avançadas na contemporaneidade. Talvez por isso elas tenham acarretado tantas mudanças nas cidades e na economia dos países, visto que se migrava de um sistema de transporte ainda rudimentar e com limitações quanto à capacidade de cargas transportadas e distâncias percorridas, para uma nova forma de transporte com maior capacidade de carga e com a possibilidade de realizar longos percursos em menos tempo, e a custos mais baixos. Assim, Angell (1853) analisando os benefícios das estradas de ferro na economia interna da Inglaterra, esclarece:

*Antes del establecimiento de las vias férreas se empleaban 36 horas para transportar las mercaderias desde Manchester á Liverpool, y habia ocasiones en que retardaban los efectos hasta un mes en el camino, siendo el precio de transportes 75 reales la tonelada (20 quintales). Ahora se conducen con toda seguridad en dos horas al precio de 55 reales escasos la tonelada. Desde Londres á Manchester los precios en los portes variaban entre 550 reales y 400 la tonelada en la misma época, y el porte por mitad de aquel precio. (ANGELL, 1853, p. 54).*

Portanto, infere-se que as mudanças no transporte que se seguiram ao surgimento das ferrovias não foram tão impactantes quanto o surgimento do trem no século XIX, considerando as formas de transporte, principalmente de mercadorias, que as antecederam. Logo, o transporte ferroviário, fruto das condições técnicas provenientes da Revolução Industrial, torna-se revolucionário, no século XIX, pelas mudanças espaço-temporais que promove. Segundo Santos (2008a, p.172):

O papel que as técnicas alcançaram, através da máquina, na produção da história mundial, a partir da revolução industrial, faz desse momento

um marco definitivo. É, também, um momento de grande aceleração, ponto de partida para transformações consideráveis. Por isso é frequente iniciar com essa data a periodização da história da técnica, confundindo-a, assim coma história do maquinismo.

Ainda que tenham sido revolucionárias para seu tempo, as técnicas que surgem no século XIX ainda são caracterizadas por sua pouca flexibilidade, lenta difusão e baixa densidade. A maior parte do mundo esteve nesse momento, portanto, excluída dos avanços técnicos, diferente do que ocorre na contemporaneidade, em que há uma verdadeira invasão das técnicas por todo o mundo. A respeito da rapidez de difusão das técnicas, Santos (2008a, p. 178) afirma que as inovações técnicas introduzidas nos vinte anos após a Segunda Guerra Mundial espalharam-se “[...] três vezes mais do que as introduzidas entre o 1890 e 1919.” Os sistemas técnicos presentes no século XIX e início do século XX eram considerados pouco integrados, bastante heterogêneos. Eles não eram totalmente indiferentes ao meio em que se instalavam, como ocorre na contemporaneidade, tendo em vista que não havia alta flexibilidade ou mobilidade, portanto, revelaram-se rígidos naquele período.

O desenvolvimento das redes técnicas está diretamente relacionado ao crescimento da divisão territorial do trabalho em escala mundial. (CORRÊA, 2010). Quanto mais impetuosa se torna a divisão do trabalho em uma determinada área, maior a tendência de se instalar os sistemas técnicos. (SANTOS, 2008a).

As técnicas também são contraditórias. Algumas possuem temporalidade mais longa; outras mais curta, a depender dos locais onde se instalam, ou se reinventam. Um exemplo disso é o surgimento da máquina a vapor, largamente usada na indústria metalúrgica para mover as bombas de água das minas; na indústria têxtil, tanto nas máquinas que moviam os teares quanto nas máquinas de fiação; e nos transportes (locomotivas e barcos), tornando-se a grande maravilha que impulsionou a Revolução Industrial, sendo capaz, de modificar completamente as relações de produção e de trabalho. No entanto, tempos depois foi substituída por técnicas mais eficientes ou mais convenientes, de acordo com os meios de produção existentes e com as possibilidades decorrentes dos avanços técnicos, convertendo-se em obsoleta a partir do desenvolvimento de outras formas de gerar energia. A esse respeito, Santos (2008a) atesta:

A vida das técnicas é sistêmica e sua evolução também o é. Conjuntos de técnicas aparecem em um dado momento, mantêm-se como

hegemônicos durante um certo período, constituindo a base material da vida e da sociedade, até que outro sistema de técnicas tome o lugar. É essa a lógica de sua existência e de sua evolução. (SANTOS, 2008a, p. 176).

Assim, o sistema de transporte ferroviário, que outrora permitiu o rápido transporte de mercadorias, diminuiu os custos dos deslocamentos de cargas, modificou a relação tempo-espço e as relações de produção, sofreu grande impacto com o desenvolvimento do transporte rodoviário em várias partes do mundo, em alguns locais coexistindo ambos os sistemas de transportes; em outros, causando a substituição do primeiro pelo segundo.

Por fim, são muitas as transformações no transporte de mercadorias e pessoas, nas comunicações entre pessoas e cidades causadas pelas inovações técnicas anteriormente mencionadas, de forma que não se pode negligenciar o seu papel na formação histórica e espacial do mundo:

Uma leitura da história das técnicas nos mostra quanto as inovações nos transportes e nas comunicações redesenharam o mapa do mundo no século 19. Tratava-se de um período caracterizado pela consolidação e sistematização de inovações realizadas anteriormente. As trilhas e os caminhos foram progressivamente substituídos pelas estradas de ferro no transporte de bens e mercadorias; e com o advento do telégrafo e em seguida do telefone, a circulação das ordens e das novidades já dispensava a figura do mensageiro. Todas estas inovações, fundamentais na história do capitalismo mundial, se inscreveram e modificaram os espaços nacionais, doravante sulcados por linhas e redes técnicas que permitiram maior velocidade na circulação de bens, de pessoas e de informações. (DIAS, 2009, p. 141-142).

Como abordado anteriormente, as aquisições das novidades técnicas, a transmissão e a generalização de determinada técnica não ocorrem de forma igual no território, nem de forma linear e, na maioria das vezes, seguem “o movimento irregular de conquistas tecnológicas no velho continente.” (HARDMAN, 1987, p. 10). Assim, as estradas de ferro criada no continente do velho mundo europeu na primeira metade do século XIX, se expande no novo mundo, incluindo o Brasil, na segunda metade do século XIX, conforme será exposto a seguir.

### **3.3 A inserção do Brasil na economia mundial**

O surgimento do capitalismo industrial em substituição ao capitalismo comercial<sup>96</sup> acarretou profundas mudanças econômicas na relação entre os países (PRADO JÚNIOR, 2008) e irá afetar diretamente as relações nas quais o Brasil estava subordinado na economia mundial. Assim, “antes de tudo, temos aí a emergência de um mercado mundial. À medida que se expande, absorve e destrói todos os mercados locais e regionais que toca. Produção e consumo – e necessidades humanas – tornam-se cada vez mais internacionais e cosmopolitas.” (BERMAN, 1986, p. 89).

A Inglaterra é o principal expoente das mudanças diretamente relacionadas à industrialização nos países centrais da Europa no século XIX. Conforme apontamos anteriormente, foi na segunda metade do século XIX – “período no qual o mundo se tornou capitalista e uma minoria significativa de países desenvolvidos transformou-se em economias industriais” (HOBSBAWM, 2012, p. 60) – que as transformações na indústria, na técnica e nos transportes tornaram-se mais palpáveis.

Naquele momento, a indústria na Inglaterra estava em expansão e esse país buscava ampliar seus mercados para absorver sua produção industrial e de matérias-primas. Neste contexto, dá-se a relação de subordinação do Brasil para com a Inglaterra e, posteriormente, com os Estados Unidos, que Prado Júnior (2008) chamará de “economia colonial” e não nacional, pelo fato da produção de gêneros alimentícios e matérias-primas tropicais serem quase em sua totalidade destinadas a atender o mercado europeu e, sobretudo, o inglês, e não a população brasileira, já que a organização da produção não tinha a função principal de atender as necessidades “próprias da população que dela participa.” (PRADO JÚNIOR, 2008, p. 270). Nessa relação, incluía também vultosos empréstimos concedidos ao Brasil, assim como a importação das manufaturas inglesas.

Nesse contexto, o Brasil, na condição de país de base produtora agrícola, ao se inserir na economia mundial, assume, na divisão internacional do trabalho, o papel de exportador de matérias-primas, estabelecendo-se, então, uma relação de dependência desfavorável ao Brasil em relação à Inglaterra. Esta, na condição de país que comanda o

---

<sup>96</sup> Segundo Prado Júnior (2008), o capital comercial de forma quase pura domina até o século XVII. Até esse momento a indústria ainda não entrara na fase capitalista e se achava inteiramente na mão do artesão. O artesão adquiria a matéria-prima e vendia seus produtos acabados, portanto, era um simples intermediário entre o produtor e o mercado. Somente no século XVIII surge um verdadeiro capitalismo industrial, autônomo e independente do capitalismo comercial, e dedicado exclusivamente à produção manufatureira. Assim, foi desaparecendo a figura do artesão, o pequeno produtor independente que trabalha diretamente para o consumidor, e que é substituído pelas grandes unidades produtoras, as manufaturas, que reúnem grande número de trabalhadores, já agora simples assalariados, sob a direção de um patrão que dispõe do capital.

desenvolvimento capitalista, país industrializado e exportador de manufaturas, como o aço, o ferro, o carvão e equipamentos para a construção das futuras estradas de ferro, amplia, assim, o mercado externo de consumo das indústrias britânicas. Por sua vez, o Brasil exportava os seus bens primários como alimentos e matérias-primas, gerando uma dependência de capital e tecnológica, estando, portanto, subordinado aos interesses da Inglaterra. Pode-se afirmar, então, que:

[...] a internalização da divisão internacional do trabalho acelera a divisão interna do trabalho, a criação de valores de troca, a especialização mercantil dos subespaços, ao mesmo tempo em que o processo de centralização (econômico e geográfico) se reduz a áreas limitadas [...]. (SANTOS, 2008c, p. 89).

Nessa perspectiva, as regiões econômicas produtoras vão acomodar-se para atender as demandas da economia mundial capitalista em diferentes temporalidades. Assim, o Nordeste se estabelece inicialmente como a região produtora do açúcar; depois, região da pecuária e do algodão, o Sudeste torna-se a região produtora do café<sup>97</sup>, e o Norte a região da borracha. Assim sendo, criam-se pequenas regiões produtivas dentro das regiões políticas administrativas, cada uma delas buscando especializar sua produção para se diferenciarem entre si, podendo, em determinados períodos, uma modalidade de produção ser mais vantajosa e se sobressair diante das demais ou coexistirem. É importante destacar que a hegemonia ou a diferenciação entre as regiões também depende das diferentes formas materiais e densidade de fixos<sup>98</sup> criados pelo homem existente em uma dada área, que por sua vez, podem viabilizar diferentes modos e intensidade da circulação e do consumo dos produtos, bem como depende da articulação interna, inter-regional e internacional. (CORRÊA, 2010).

Em qualquer situação, o volume da produção e, conseqüentemente, os preços dos produtos exportáveis sofrem variações de acordo com as demandas do mercado internacional. A produção açucareira no Brasil, por exemplo, esteve inteiramente condicionada às oscilações do mercado europeu, pois desde o início do ciclo do açúcar, em meados do século XVI, abasteceu os mercados europeus por um longo período e tempos depois sofreu quedas na produção e nos preços, devido à produção na América Central, nas Antilhas das colônias holandesas, francesas e inglesas. Estas passaram a

---

<sup>97</sup> Ver no ANEXO F o mapa da *Cultura do café no Brasil*, de 1908, organizado por M. Paulino Cavalcanti.

<sup>98</sup> Para o autor, os fixos correspondem a “campos, estradas, dutos, portos, cidades, etc.” (CORRÊA, 2010, p. 200).

abastecer o mercado europeu e ainda eram fortes concorrentes na disputa no mercado externo, em virtude da melhor qualidade do açúcar produzido e da superioridade tecnológica de que dispunham. (ANDRADE, 1989; CRUZ, 2015<sup>99</sup>; REIS FILHO, 1968). De modo semelhante, isto também ocorre com a produção algodoeira, que terá a expansão de sua produção no Brasil a partir do século XVIII, quando passa a ser procurado para abastecer as fábricas têxteis europeias. Nesse momento, os Estados Unidos, principal fornecedor da referida matéria-prima, está em guerra, a Guerra de Independência dos Estados Unidos (1776-1783). Reestabelecida a paz no país, o mesmo volta a fornecer algodão à Europa e o algodão no Brasil sofre uma primeira queda. A situação repete-se tempos depois, na Guerra de Secessão dos Estados Unidos (1861-1865).

Desse modo, a produção agrícola brasileira, até as três primeiras décadas do século XX, é organizada para atender as demandas externas do mercado europeu e americano. A tendência em curso pode ser observada na Tabela 1, na qual apresenta-se, em resumo, a porcentagem dos grupos de produtos exportados e importados pelo Brasil, referentes ao quinquênio de 1908 a 1912.

**Tabela 1** – Porcentagem média das importações e exportações do Brasil por classe de produtos no quinquênio (1908-1912)

| <b>EXPORTAÇÃO</b>                                              |                        |
|----------------------------------------------------------------|------------------------|
| <b>Classes de produtos</b>                                     | <b>Porcentagem (%)</b> |
| Animaes e seus productos                                       | 4,5                    |
| Mineraes e seus productos                                      | 1,5                    |
| Vegetaes e seus productos                                      | 94,0                   |
| Total                                                          | 100                    |
| <b>IMPORTAÇÃO</b>                                              |                        |
| <b>Classes de produtos</b>                                     | <b>Porcentagem (%)</b> |
| Animaes vivos                                                  | 0,6                    |
| Matérias-primas e artigos com applicação ás artes e industrias | 19,1                   |
| Artigos manufacturados                                         | 54,8                   |
| Artigos destinados á alimentação e forragens                   | 25,5                   |
| Total                                                          | 100                    |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. XXXII).

<sup>99</sup> Para maiores detalhes sobre as oscilações da produção açucareira no Brasil, consultar a tese de Luana Honório Cruz, intitulada *Os caminhos do açúcar no Rio Grande do Norte: o papel dos engenhos na formação território potiguar (século XVII ao início do século XX)*. A referência completa pode ser encontrada ao final deste trabalho.

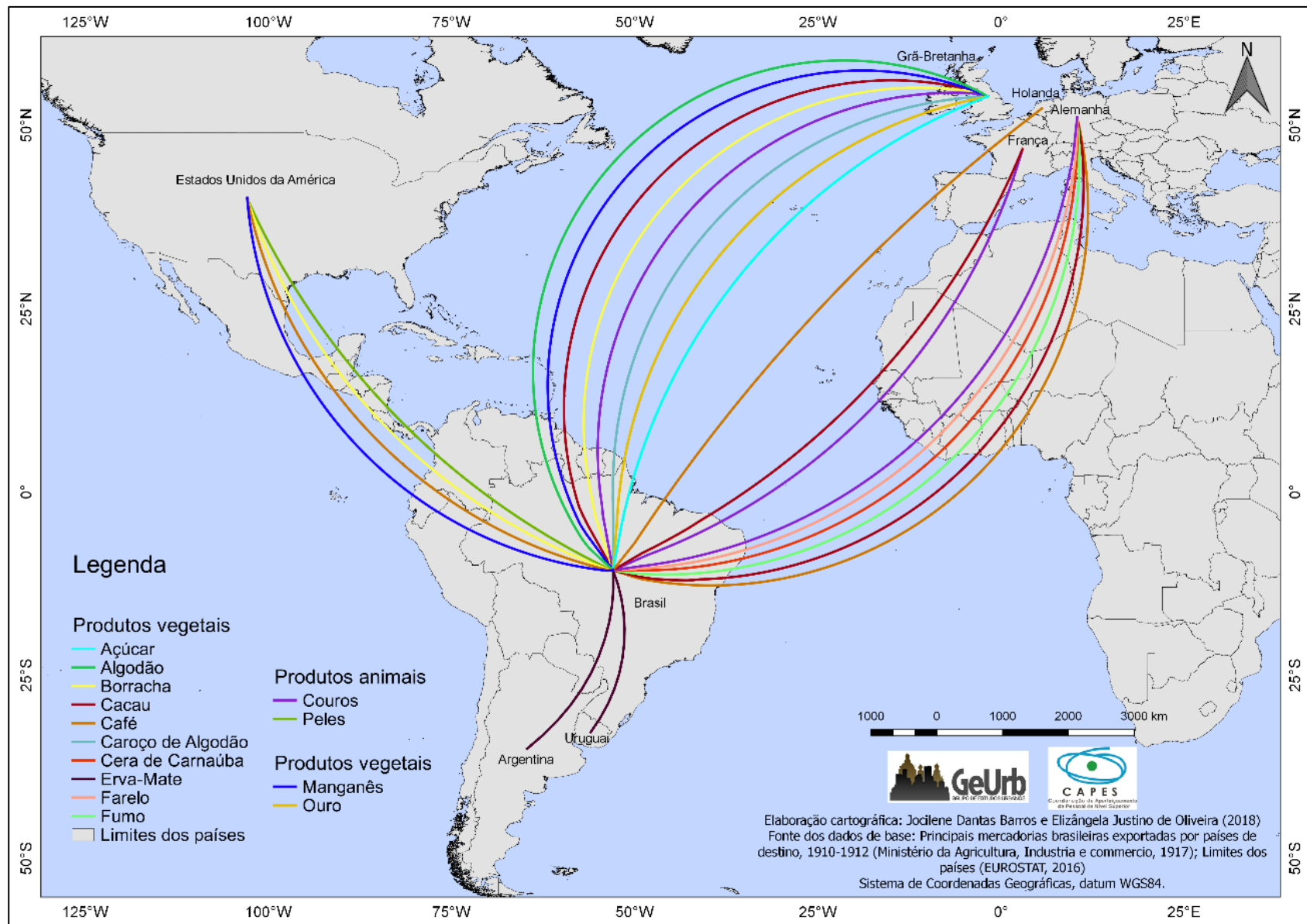
É importante observar que das três classes em que estão divididas as mercadorias exportadas (1. *Animaes e seus productos*, 2. *Mineraes e seus productos*, 3. *Vegetaes e seus productos*), a classe 3, referente aos *Vegetaes e seus productos*, representa 94% das mercadorias exportadas sobre os demais grupos. Neste grupo, estão inseridos produtos como: o café, a borracha, o açúcar, o algodão e seus derivados; sendo o café o produto que representa mais da metade do valor médio (57,66%) de toda exportação do grupo. Destaca-se, ainda, na primeira classe – *Animaes e seus productos* –, a exportação de peles e couros, apresentando uma porcentagem de 62,13% e 27,18%, respectivamente, do valor médio da exportação do grupo. Na classe 2, *Mineraes e seus productos*, o ouro representa 45,91% e o manganês 30,52% do valor médio e, portanto, figuram entre os principais produtos exportados desta classe<sup>100</sup>. No Mapa 9, pode-se observar os países de destino dos principais produtos exportados pelo Brasil<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> As informações detalhadas, com a porcentagem dos valores médios das mercadorias exportadas e importadas correspondentes a cada classe no período de 1908 a 1912, encontram-se no ANEXO G e ANEXO H. No ANEXO I e J, também é possível encontrar as quantidades em kg de cada um dos produtos que formam as classes, ano a ano para o período de 1908 a 1912.

<sup>101</sup> No ANEXO K, tem-se de forma detalhada a quantidade em kg das principais mercadorias exportadas por países de destino no período de 1910 a 1912.

**Mapa 9** – Fluxos das principais mercadorias brasileiras exportadas por países de destino (1910-1912)



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jodilene Dantas.



Os dados referentes aos produtos importados no mesmo quinquênio (1908-1912) também são bastante relevantes para a compreensão das relações econômicas mantidas pelo Brasil no âmbito global. Percebe-se que a maior parte dos produtos importados são os manufaturados (Tabela 1). Dentre as quatro classes de produtos (1. Animais vivos, 2. Matérias primas e artigos com aplicação às artes e indústrias, 3. Artigos manufaturados, e 4. Artigos destinados à alimentação e forragens), a terceira, referente aos *Artigos manufaturados*, representa 54,83% do valor médio total importado. Desta porcentagem, o ferro e o aço, as máquinas e as ferramentas figuram entre os principais produtos importados, sendo o ferro e o aço os produtos mais importados no período, representando 10,58% do valor médio de tudo que foi importado. No grupo 4, referente aos *Artigos destinados à alimentação e forragens*, destacam-se: o bacalhau, a farinha de trigo, o trigo em grão e o vinho entre os principais produtos importados, que, juntos representavam 15,93% do valor médio importado da classe, no referido quinquênio.

Ainda conforme os dados de fluxos de produtos importados e exportados apresentados pelo *Anuário Estatístico do Brasil* (1917), os produtos importados, de forma geral, eram oriundos da Europa e Estados Unidos, sendo grande parte deles originários da Inglaterra<sup>102</sup> e outros países, como Alemanha, Bélgica, França e Itália. Ou seja, praticamente os mesmos países para os quais eram destinados os produtos exportados. Uma parcela significativa dos produtos importados, como o ferro e o aço, máquinas, material rodante era empregado na construção das ferrovias nesse período. A esse respeito, Freire (2017, p. 143) ressalta que “a hegemonia inglesa se mantinha no mundo não somente disponibilizando empréstimos para construção de ferrovias, mas também fornecendo mão-de-obra qualificada e material rodante para operá-las.”<sup>103</sup>

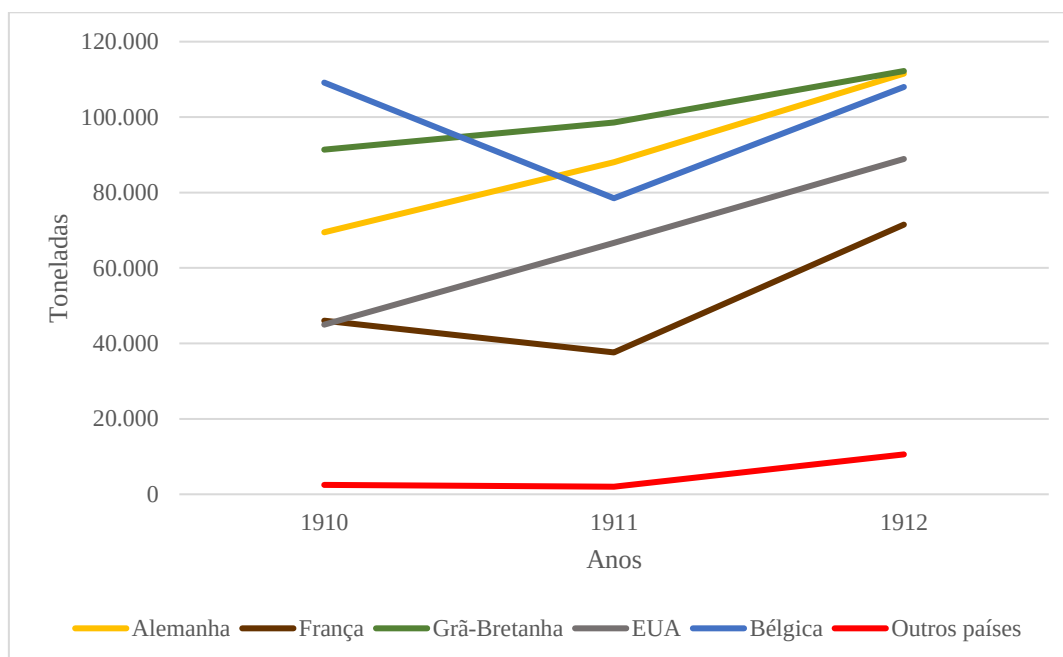
No Gráfico 2, apresenta-se a importação de dois dos produtos mais importantes da pauta de importações brasileiras no final do século XIX e início do século XX, que são o ferro e o aço, oriundos, mormente, dos países europeus: Inglaterra, Alemanha e Bélgica, além dos Estados Unidos.

---

<sup>102</sup> Ver no ANEXO L a quantidade em kg das principais mercadorias importadas por países de procedência no período de 1910-1912.

<sup>103</sup> Tal ideia é reforçada por Soares (2018, p.64) ao tratar das primeiras tentativas de implantação das ferrovias no Brasil, ainda na primeira metade do século XIX: “Nesse início do século XIX, o Brasil não tinha condições técnicas, nem em termos de mão de obra, nem em materiais, para colocar em prática esse tipo de empreendimento.”

**Gráfico 2** – Toneladas de aço e ferro importados pelo Brasil segundo o país de procedência (1911-1913)



**Fonte:** Elaborado pela autora com base nos dados do Anuário Estatístico do Brasil (1917, p. 123-126). Os valores originais em quilogramas foram convertidos em toneladas na elaboração do gráfico.

O Gráfico 2, indica que as importações de ferro e aço oriundos da Grã-Bretanha e Alemanha aumentaram nos três períodos analisados. Houve uma queda nos valores importados da Bélgica no ano de 1911, e no ano seguinte voltam a crescer, se aproximando dos valores da Grã-Bretanha e Alemanha. Destaca-se ainda o crescimento das importações oriundas dos Estados Unidos, embora ainda distantes dos principais países que o Brasil importa, passando de 44.971 toneladas em 1910 para 88.895, ou seja, o volume praticamente dobrou. Esse movimento dos Estados Unidos também acompanha as exportações do Brasil para esse país, demonstrando uma mudança nas relações do comércio exterior brasileiro nos primórdios do século XX. Nos anos de 1908 a 1912, a média quinquenal do valor de exportação em porcentagem, indica que 38,16% das mercadorias exportadas foram para os Estados Unidos, contra 16,95% para a Grã-Bretanha e 14,33% para Alemanha. (ANNÚARIO ESTATÍSTICO DO BRAZIL, 1917, p. 101).

É necessário ater-se ao fato de que as práticas econômicas vigentes nesse período histórico se coadunam e possuem seus princípios originários na política do Liberalismo Econômico de meados do século XVIII. A ideologia do Liberalismo preconizava a expansão do mercado e era contrária a qualquer tipo de monopólio, pois isto restringia e não ampliava o mercado para obtenção de lucros, que era seu principal objetivo.

Assim, com a expansão da indústria nos países centrais, houve a passagem do capital comercial – vigente até por volta do século XVII – para os primeiros esboços do capital Industrial<sup>104</sup>, no século XVIII, em que se inicia uma produção de manufaturas e há a necessidade de expansão de mercados consumidores, além da obtenção de matérias-primas. A livre concorrência se faz, portanto, uma política econômica ideal para os países industrializados.

Ao capitalismo industrial interessava a livre concorrência para ampliar sua produção, o lucro e os mercados consumidores, ou seja, “um comércio absolutamente livre que estabeleça o maior intercâmbio possível, seja por quem for, nacional ou estrangeiro, entre sua produção e os mercados consumidores.” (PRADO JUNIOR, 2008, p. 124). Assim, “o progresso do capitalismo industrial na segunda metade do séc. XVIII voltar-se-á assim contra todos os monopólios; e a destruição completa desses parece cada vez mais como condição necessária do seu desenvolvimento.” (PRADO JUNIOR, 2008, p. 124).

Particularmente para a Inglaterra, o comércio livre internacional era bastante vantajoso, uma vez que era permitido aos ingleses vender livremente seus produtos a um preço mais baixo em todos os mercados do mundo, assim como os países ditos subdesenvolvidos vendiam seus produtos de base agrícola – alimentos e matérias-primas – baratos e em grande quantidade para adquirir capital necessário para comprar as manufaturas inglesas. (HOBSBAWM, 2012).

Nesse âmbito, a partir do último quarto do século XIX, o Brasil torna-se um dos países da América Latina que mais captou investimentos de capital inglês na construção de sua rede de circulação, primordialmente na construção das estradas de ferro, além de tornar-se um amplo mercado consumidor de material rodante utilizado nas ferrovias como as locomotivas, carros de passageiros e, sobretudo, vagões oriundos da Inglaterra (Quadro 10). Atenta-se, ainda para o aumento das relações comerciais do Brasil com os Estados Unidos, tanto no que se refere a exportação de produtos, conforme apontou-se anteriormente, quanto na importação de materiais rodantes. Observa-se, no Quadro 10, que a maior parte das locomotivas e carros de passageiros importados pelo Brasil eram oriundos dos Estados Unidos.

---

<sup>104</sup> O industrial desse período não estava inserido no monopólio comercial praticados no pacto colonial (relação comercial entre metrópole e colônia), próprio do capitalismo comercial, tendo em vista que os princípios econômicos postos pelo Liberalismo Econômico eram contrários a estes propósitos.

**Quadro 10** – Procedência do material rodante utilizado nas estradas de ferro brasileiras (1908-1915)

| Procedência do material rodante | Anos  |       |       | Total  |
|---------------------------------|-------|-------|-------|--------|
|                                 | 1908  | 1913  | 1915  |        |
| Locomotivas <sup>105</sup>      |       |       |       |        |
| Americanas                      | 749   | 1.088 | 1.117 | 2.954  |
| Inglesas                        | 311   | 338   | 372   | 1.021  |
| Francesas ou suíças             | 25    | 27    | 22    | 74     |
| Belgas ou outras                | 2     | 266   | 283   | 832    |
| Brasil                          | -     | -     | -     | -      |
| Carros de passageiros           |       |       |       |        |
| Americanos                      | 473   | 487   | 517   | 1.477  |
| Ingleses                        | 393   | 413   | 473   | 1.279  |
| Franceses ou suíços             | 29    | 34    | 23    | 86     |
| Belgas ou outros                | 69    | 295   | 468   | 832    |
| Brasil                          | 351   | 84    | 140   | 575    |
| Vagões <sup>106</sup>           |       |       |       |        |
| Americanos                      | 2.784 | 2.249 | 2.242 | 7.275  |
| Ingleses                        | 7.080 | 7.331 | 7.430 | 21.841 |
| Francesas ou suíços             | 511   | 33    | 368   | 912    |
| Belgas ou outros                | 1.463 | 4.162 | 1.926 | 7.551  |
| Brasil                          | 2.686 | 1.844 | 3.951 | 8.481  |

**Fontes:** Organizado pela autora com base em Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. 66-69); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1913 (1917, p. 91-93); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1915 (1920, p. 92-95).

Os dados correspondem às ferrovias administradas, arrendadas, concedidas com e sem juros pela União, ou seja, aquelas pertencentes ou fiscalizadas pela União.

Embora não somente essa relação de exportação das matérias-primas e importação das manufaturas fosse a única forma de atração de capital inglês, pois, havia ainda os 7% dos juros concedidos pelo governo brasileiro, àqueles que investissem os capitais na

<sup>105</sup> As locomotivas são os veículos impulsionados por qualquer tipo de energia (vapor, diesel, energia elétrica), utilizados para tração de trens no trecho e em manobras de pátios. (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p.38). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 30 dez. 2018

<sup>106</sup> O vagão é o veículo destinado ao transporte de cargas. Os veículos para o transporte de passageiros são mais comumente chamados de "carros", incluindo-se os "dormitórios", "restaurantes" etc. Os vagões de mercadorias podem ser fechados ou abertos. Os abertos podem ser dos tipos: pranchas, gôndolas com fueiros ou de bordas, plataformas, etc. As estradas de ferro possuem vagões de tipos especiais para certas mercadorias: tanques, frigoríficos, vagões rebaixados, vagões para minérios e carros-box para condução de animais de raça, etc. Na parte externa, os vagões trazem inscrita a lotação respectiva (peso útil), bem como o seu peso normal (tara). (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 62). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 30 dez. 2018

construção das estradas ferro, além de outras vantagens, somavam-se aos fatores de atração de capitais ingleses, conforme se verá adiante.

As relações do Brasil com a Inglaterra são muito anteriores à vinda da Família Real para o Brasil (1808) e à abertura dos portos para as nações amigas, que outorgou o comércio entre Brasil e Inglaterra. Sua origem dá-se, ainda, na colônia, por influência dos portugueses, pelas relações comerciais submissas à Inglaterra, pelos privilégios econômicos concedidos aos ingleses. (FREIRE, 2000; MELLO, 2000)<sup>107</sup>. “É certo que Portugal de longa data gravitava na órbita britânica. Ao tratado de Methuen<sup>108</sup>, de 1703, instrumento de dominação econômica inglesa sobre o reino luso, precederam vários outros, animados no mesmo espírito.” (MELLO, 2000, p. 18).

Essa relação prolonga-se e perpassa séculos, interferindo e influenciando vários aspectos no Brasil, como nas relações comerciais, transportes, hábitos e nas paisagens urbanas. Relata Gilberto Freire (2000), ao analisar a influência dos ingleses no Brasil:

Enquanto nos primeiros decênios do século XIX grande parte dos artigos importados da Grã-Bretanha eram consumidos no Rio, na Bahia e em Pernambuco – entre esses artigos, chapéus, calçados, louça, vidros, queijo, manteiga, espelhos, presuntos, várias qualidades de pano, ferro, aço, drogas –, ao findar o século, o mercado brasileiro se expandira, em grande parte ao desenvolvimento do transporte ferroviário. Este favoreceu também a exportação de produtos brasileiros para a Europa. Ouro, diamantes, pedras preciosas, açúcar, algodão, peles, fumo, aguardente, o próprio pau-brasil – foram de início os principais produtos brasileiros importados pelos britânicos; depois é que se acentuaria a importância da borracha e do café. [...]. Depois das estradas de ferro, quase todas construídas por técnicos britânicos ou com capital britânico, puseram as principais áreas produtoras de açúcar e de café, de algodão e de peles, em relações mais fáceis com os grandes portos brasileiros do que as proporcionadas pelos meios de transporte dos tempos coloniais: barcaças, carros de boi, tropas de mulas. (FREIRE, 2000, p. 87-89).

Os objetos oriundos da Inglaterra eram novidades para a maior parte das pessoas no Brasil, não só as louças, que eram famosas e item obrigatório em jantares nas casas da elite da época, nos quais ostentar a louça inglesa era indicativo de requinte e bom gosto; mas também alguns tipos específicos de alimentos que não eram produzidos ou

---

<sup>107</sup> Foram muitas as influências inglesas no Brasil, dentre elas no vestuário, nos objetos de uso doméstico como louças, no uso de vidros e ferros nas residências além de influências imateriais como o culto religioso, o hábito da pontualidade nos encontros. (FREIRE, 2000).

<sup>108</sup> O tratado de Methuen é também chamado de tratado de Panos e Vinhos. Trata-se de um acordo entre Portugal e Inglaterra vigente entre 1703 e 1836 e que envolvia a troca entre os produtos têxteis ingleses e o vinho português. (SODRÉ, 1965).

processados no Brasil e que vinham da Inglaterra, como vinhos, farinha de trigo, bacalhau e a manteiga. A esse respeito diz Gilberto Freire:

É quase impossível ao brasileiro ouvir falar em máquina, em motor, em ferramenta, em estrada de ferro, em rebocador, em draga, em cabo submarino, em telégrafo, em artigos de aço e de ferro, em brinquedo mecânico, em cadeira de mola, em louça doméstica, em bicicleta, em patim, em aparelho sanitário, em navio de guerra, em vapor, em lancha, em fogão a gás ou a carvão, sem pensar nos ingleses. Os ingleses estão ligados como nenhum outro povo aos começos de modernização das condições materiais de vida do brasileiro: das condições de produção, habitação, transporte, recreação, comunicação, iluminação, alimentação e repouso entre nós. (FREIRE, 2000, p. 101).

Assim, como mencionado anteriormente, o Brasil estava inserido na economia-mundo<sup>109</sup> capitalista a partir de suas relações comerciais, baseadas em exportar produtos agrícolas e importar manufaturas. Logo, as vias de transportes – entre eles, o principal transporte de cargas no início do século XX, a ferrovia – formam linhas que convergem para os principais portos do Brasil, Rio de Janeiro, Recife, Bahia, Maranhão, Belém, tornando-se corredores para escoar a produção agrícola para os portos e daí seguir para a Europa.

Pode-se concluir que a estrutura e fundamento da rede urbana brasileira, no final do século XIX e início do século XX, permanece concentrada no litoral e suas bases assentadas nas atividades econômicas internas e suas relações com o mercado internacional. Assim, mostra-se mais densa no litoral, embora já tenha se estendido interior adentro com as atividades econômicas que se desenvolvem no interior das províncias/estados, como a atividade pecuária e algodoeira e com o surgimento de aglomerados urbanos que se tornaram cidades. Havia uma aglutinação de maior intensidade no entorno dos portos, tendo em vista a importância que esses ocuparam nas relações comerciais internas pelo transporte de cabotagem e no comércio marítimo internacional. Os eixos, partindo desses, direcionam-se para as áreas produtoras e consumidoras, fazendo movimentos de ir e vir, litoral-interior e interior-litoral, mantendo em conectividade várias cidades nesse processo. O mercado, consumidor das manufaturas inglesas e novidades do mundo moderno, inicialmente, estava também no litoral, onde se concentrava a elite burguesa da agroindústria da cana-de-açúcar. No entanto, pouco a

---

<sup>109</sup> O conceito “economia-mundo capitalista” foi desenvolvido pelo sociólogo norteamericano Immanuel Wallerstein e está inserido na teoria do sistema mundo.

pouco, esse mercado amplia-se em menor intensidade para o interior, com a nova elite que emerge. Posteriormente, se verá que a expansão das estradas de ferro no Brasil, a partir de meados do século XIX e tendo seu auge nas primeiras décadas do século XX, irá alterar a estrutura e fundamento da rede urbana, a partir da intensidade e da regularidade dos fluxos e ainda da ampliação da capacidade de cargas de mercadorias e transportes de passageiros em diferentes eixos.

### **3.4 As ferrovias no Brasil**

As ferrovias no Brasil são construídas a partir da segunda metade do século XIX. Parte delas foi construída com base na Lei 2.450, de 1873, que garantia os juros de 7% sobre o capital investido.

As primeiras leis ferroviárias e suas construções possuíam o objetivo de integrar o território brasileiro em formação. Nesse momento, pós independência do Brasil, o problema básico do Império no século XIX, era o chamado problema da ‘estaticidade’ conforme explica Bresser- Pereira (2012). Com a independência do Brasil em 1822, o país permanece dependente, agora não mais politicamente, mas dependente economicamente da Inglaterra e outros países europeus, como a França. Portanto, a sociedade brasileira em formação naquele período estava “sem condições de formular um projeto nacional de desenvolvimento.” (BRESSER-PEREIRA, 2012, p. 59). Eram frequentes as rebeliões separatistas, que reivindicavam autonomia das províncias, as rebeliões dos escravos, não havia nesse momento uma ideia de nação ou o nacionalismo, ao contrário, havia uma subordinação cultural e econômica à Europa. Segundo Bresser-Pereira (2012, p. 60): “A integração nacional não existia nem no plano material nem no dos valores e crenças. As dificuldades de comunicação e transporte eram imensas.” Soma-se a esse contexto as revoluções separatistas e as rebeliões dos escravos, que dificultavam a integração do território brasileiro em formação e já de grandes dimensões.

A tentativa de integração do território a partir da expansão das vias de comunicações, pode ser percebida na elaboração dos planos ferroviários. A maior parte dos planos ferroviários no Brasil aparecem a partir de 1873, embora Camelo Filho (2000) cite o Plano Rebelo (1838). Para este autor (2000, p. 83), o referido plano ferroviário corresponde à “primeira contribuição teórica para a execução de uma política viária de integração nacional.” Antes da década de 1870 surge o Plano Moraes (1869), os demais

são posteriores a 1870: Plano Rebouças (1874); Plano Queiroz (1874 e 1882); Plano Bicalho (1881); Plano Bulhões (1882); além do Plano Geral de Viação Federal (1890).

Com exceção do Plano Geral de Viação Federal (1890), todos foram elaborados durante o Império, os primeiros deles buscavam integrar parte do território, depois o objetivo era ligar as ferrovias aos portos exportadores, sobretudo, os planos que surgiram a partir da lei da garantia de juros, de 1873. Nesse sentido, Camelo Filho (2000, p. 42) afirma que “a integração nacional através dos caminhos de ferro foi somente um sonho do Governo Imperial que não se concretizou [...]”.

Os planos ferroviários não se concretizaram, mas serviram para ampliar o conhecimento das condições físicas do território – já que se realizavam intensos trabalhos de campo –, para pensarem uma regionalização para o Brasil, além de teorizarem sobre a integração das ferrovias com a rede hidrográfica, a exemplo do Plano Bicalho (1881 e 1882) e Moraes (1869). A respeito do Plano Moraes (1869), segundo expõe Sousa Neto (2012, p. 115) “o centro daquele plano de viação eram as bacias hidrográficas do território [...]”. ou seja, era baseado na navegação fluvial. Eduardo José de Moraes realiza uma espécie de regionalização tendo como ponto de partida a compartimentação do território em função do sistema hidrográfico. (SOUSA NETO, 2012). O plano de viação seguinte, o Plano Queiroz (1874) foi elaborado por João Ramos de Queiroz.

Assim como Moraes, Queiroz (1874) também considerou as condições físicas do território e o divide em quatro regiões: Sul, Sudoeste, Nordeste e Norte. Visava a integridade do território e tinha como foco a questão militar, logo, o valor estratégico das regiões, sobretudo do Rio Grande do Sul. (SOUSA NETO, 2012).

Ainda segundo o autor, o referido plano de viação é caracterizado pela “1) descentralização; 2) integridade territorial; 3) estímulo a conformação de redes de viação provinciais; 4) povoamento e 5) repressão estatal, eficiente e rápida.” (SOUSA NETO, 2012, p. 129-130).

Os planos ferroviários propostos a partir da Lei 2.450, de 1873, buscaram relacioná-los direta ou indiretamente com a lei de garantia de juros, a exemplo do plano de viação elaborado por André Pinto Rebouças, em 1874.

O Plano Rebouças (1874), foi elaborado pelo engenheiro André Rebouças, e visava “a integração do Atlântico com o Pacífico, através da construção de 10 linhas férreas latitudinais e 6 longitudinais (transversal e vertical).” (CAMELO FILHO, 2000, p. 84). Nesse Plano, todas as linhas buscavam estabelecer “ligações com a navegação fluvial de todos os grandes rios do País e com a navegação marítima, assegurando a



integração de todo território nacional e comunicação com todos os países vizinhos.” (CAMELO FILHO, 2000, p. 84).

Na visão de Sousa Neto (2012), o Plano Rebouças deixava claro o interesse econômico de André Rebouças refletido em seu plano ferroviário, tendo em vista a ênfase que ele deu a aplicação da lei de garantia de juros às empresas de utilidade pública em seus escritos. Apoiava-se em autores franceses, não por acaso, já que esses concediam a garantia de juros desde 1830, ou se apoiando em exemplos de outros países nos quais a garantia de juros teria possibilitado o investimento em melhorias materiais nesses países. André Rebouças foi um engenheiro de grande atuação no Império. Ele era um homem dos negócios e seu plano ferroviário estava em consonância com seus interesses particulares. Foi ele quem pleiteou a construção do ramal ferroviário até Cabedelo na Paraíba, tendo em vista as condições precárias do porto da Paraíba para atracar embarcações de grande escalado. Conseguiu, em 1871, através de um decreto do governo imperial a concessão, juntamente com Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque e Anizio Salathiel Carneiro da Cunha, para construir a estrada de ferro Conde d’Eu, conforme se exporá no capítulo 4. Também foi concessionário da Companhia das Docas D. Pedro II, do Rio de Janeiro.

Sobre o Plano Rebouças, Sousa Neto (2012, p. 136, grifo do autor) conclui: “É evidente que o sistema de viação proposto por Rebouças buscava uma equação simples: *para cada porto uma ferrovia, para cada ferrovia um porto.*” O autor se refere ao traçado do plano de viação de André Rebouças que apresentava dez linhas paralelas (leste a oeste) e seis convergentes (norte-sul)<sup>110</sup> que aspiravam estabelecer comunicações entre pontos no interior do território, mas ligar os portos do Atlântico aos do Pacífico, como mencionado anteriormente.

É importante destacar que assim como o Plano Queiroz, o Plano Rebouças também foi elaborado durante a vigência da Lei 2.450, de 1873, mas a influência desta lei se encontra de forma mais evidente no plano de viação de Rebouças, que ressaltou por diversas vezes a importância da garantia de juros para atrair investimentos e melhorias para o país, conforme expõe Sousa Neto (2012).

Em 1881, Honório Bicalho elabora o primeiro plano ferroviário de caráter oficial no âmbito do Estado Monárquico, uma vez que, seu idealizador ocupava a diretoria de Viação e Obras Públicas do Ministério da Agricultura naquele momento. (SOUSA

---

<sup>110</sup> Ver as especificações das paralelas e convergentes, na obra de Sousa Neto (2012, p. 138).

NETO, 2012). Pouco depois, em 1882 surge o primeiro plano de viação construído coletivamente: o Plano Bulhões (1882), construído pelo presidente da comissão Antonio Maria de Oliveira Bulhões, e dois engenheiros, Ferino José de Melo e Jorge Rademarker Grunewald. (SOUSA NETO, 2012).

No início do Governo Provisório começou-se, em 1890, a organização do Plano Geral de Viação Federal, por meio do Decreto nº 159, de 15 de janeiro. Para Camelo Filho (2000, p. 85) o referido plano procurava “combinar os sistemas de transportes ferroviário, fluvial e rodoviário e tinha forte conotações estratégicas e políticas que também contemplava adequadamente os aspectos econômicos do país, integrando todas as regiões aos mercados internos e externos.” (CAMELO FILHO, 2000, p. 85). No decreto, o chefe do governo provisório Marechal Deodoro da Fonseca, toma providencias para organizar um plano de viação federal que deveria não só visar o povoamento dos territórios, mas aproveitá-los economicamente. O referido plano estimulava a estabelecer “laços indispensáveis à manutenção da unidade política e à união commercial dos Estados [...]” (DECRETO Nº 159, COLLECÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1890, p. 67).

Sousa Neto (2012), ao analisar os planos de viação durante o segundo reinado, dentre eles o Plano Moraes (1869), Plano Rebouças (1874), Plano Queiroz (1874 e 1882), Plano Bicalho (1881), Plano Bulhões (1882) conclui que:

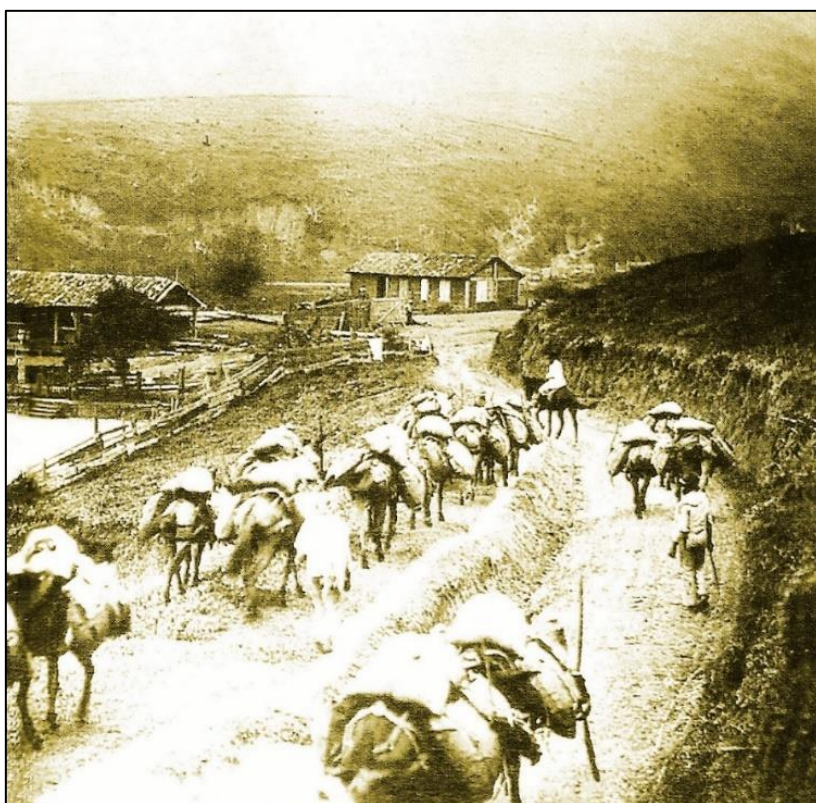
[...] muitas outras foram as convergências entre os diversos planos de viação daquele presente histórico e não poucas as divergências que alimentavam os diferentes projetos para aquela sociedade escravista, monarquista e agro-exportadora que, acorde com seus limites, pretendia se modernizar. Dizendo de outro modo, as interseções entre os planos de viação não apontavam, necessariamente, para a mesma direção, embora, geralmente, o traçado de alguns caminhos parecesse ter os mesmos fins. (SOUSA NETO, 2012, p. 111-112).

Nesse contexto, os primeiros planos idealizados buscavam unificar as vias de transportes terrestres e as fluviais, unindo as ferrovias aos rios navegáveis com a intenção de integrar o território nacional que encontrava-se ainda pouco consolidado. No entanto, a maioria deles objetivavam interligar as ferrovias aos portos exportadores, o que comprova a consonância com a lei 2.450, de 1873, que previa a garantia de juros ao capital investido na construção das estradas de ferro que interligassem os centros produtores e de exportação (os portos).

As tentativas dos planos ferroviários se inserem em um contexto histórico e geográfico, no qual as vias de circulação internas no Brasil, em meados do século XIX,

eram estradas carroçáveis. O transporte de cargas realizava-se através de animais, pelas tropas de muares ou carros de boi (Figuras 3 e 4), e por vias marítimas, que se constituíam no principal meio de transporte para exportação das mercadorias. Segundo Prado Júnior (2008), quase todo o comércio brasileiro era realizado por via marítima, exclusivamente por Portugal, desde a colonização até a chegada da corte portuguesa ao Brasil, em 1808, quando são liberados os portos para as nações estrangeiras.

**Figura 3** – Tropa de burros cargueiros transportando café na província de São Paulo (1881-1886)



**Fonte:** Makino (2008, p. 28-29).

**Figura 4** – Transporte de cargas em carros de boi



**Fonte:** Costa; Cararo (2008, p. 16-17).

O tipo de transporte realizado pelas vias carroçáveis e por animais era muito deficiente, pois dependia das boas condições das vias, que, durante o período chuvoso, tornavam-se intransitáveis. O transporte a longas distâncias revela-se, desta maneira, inviável, pois um percurso a partir de 150 km passa a ser pouco lucrativo. (MAKINO, 2008). Pode-se inferir, portanto, que as redes, nesse momento histórico, ainda possuíam largo caráter espontâneo, momento no qual “há de algum modo, o império dos dados naturais; o engenho humano era limitado, às vezes subordinado, às contingências da natureza.” (SANTOS, 2008a, p. 264).

Os altos preços dos fretes também revelaram-se fatores limitadores, pois eram muito superiores ao transporte de cargas realizado, por exemplo, pelas ferrovias, conforme cita Aranha (1991, p. 95), comparando os valores do transporte ferroviário e o de tração animal: “por volta de 1908, 72 réis a tonelada por quilômetro contra 500 réis cobrados pelo transporte de tração animal”.

Assim, o Brasil experimentava um tempo lento e cadenciado pelo ritmo dos animais, que dificultava as relações comerciais e humanas até meados do século XIX. O transporte era realizado por animais, mas também por pessoas<sup>111</sup>; transportavam-se gêneros alimentícios, metais preciosos e mercadorias em geral, por vezes para os portos,

---

<sup>111</sup> Segundo La Blache (1954, p. 291), “o transporte por homens [é] o mais tenaz e também o mais arcaico de todos os modos de transporte.”

outras vezes para o interior. Esse movimento de mercadorias litoral-interior e interior-litoral, realizado pelos animais, em geral tropas de mulas, é atestado por Deffontaines (1944). Segundo o autor (p.144), as conduções levavam “alguns produtos de plantação: café, rum, açúcar; e traziam para o interior sal, alimentos, farinha [...]”<sup>112</sup> Nesse contexto, os caminhos terrestres ganhavam grande importância, conforme expõe Straforini (2007), a exemplo do Caminho da Bahia, usado para circulação de pessoas, mercadorias, informações e para abastecer as zonas afastadas do litoral, a exemplo, das minas.<sup>113</sup>

Os transportes de pessoas mostravam-se ainda mais precários que os transportes de cargas e, dependendo da classe social do indivíduo, ele teria mais opções e melhores condições de transporte. Geralmente, o transporte das pessoas era realizado a cavalo, para homens e aqueles que possuíam melhores condições financeiras; a pé, pela maioria dos habitantes das províncias, que dependiam das condições naturais, quando se utilizava as barcaças<sup>114</sup>, “esperando maré para entrar a barra e aproveitando o vento.” (CASCUDO, 2010, p. 533). “O carro de boi, se havia senhoras e crianças, e também, por vezes as liteiras<sup>115</sup> (ou bangiês), e as redes, em casos especiais, de enfermos e outros.” (SILVA, 1949, p. 87).

Anterior à expansão da produção cafeeira, a atividade mineradora, em Minas Gerais, e até a cana-de-açúcar demandavam vias de circulação que possibilitassem escoamento desses produtos até os portos. No entanto, a pequena quantidade de minérios transportada e a produção da cana-de-açúcar no litoral, próxima aos portos, dispensavam meios de transportes tecnicamente desenvolvidos, de forma que, o transporte de tração animal, por mais precário que fosse, atendia a esses tipos de atividades, diferentemente do café e até mesmo do algodão, que estavam distantes do litoral e transportavam grandes cargas. Assim, para a expansão da atividade cafeeira, era necessário meios de transportes para longos percursos, que fossem mais eficientes e baratos:

[...] foi exatamente o café o principal responsável pela necessidade de estradas de ferro. O ouro de Minas Gerais – principal produto do ciclo

---

<sup>112</sup> O autor afirma que as quantidades de mercadorias transportadas eram pequenas, “mas os meios de transporte rudimentares, unicamente por carga, faziam do tropeiro um personagem típico; era um dos horizontes de trabalho mais difundidos.” (DEFFONTAINES, 1944, p. 145).

<sup>113</sup> Segundo Straforini (2007, p. 138) o Caminho da Bahia era utilizado pelos comerciantes para abastecer as minas de mercadorias e escravos, além de ser utilizado para desvio do Quinto Real, imposto cobrado pela Coroa Portuguesa sobre o ouro extraído das minas.

<sup>114</sup> Como também são chamadas as balsas ou jangadas.

<sup>115</sup> É uma cadeira portátil e coberta, sustentada por dois varais compridos em suas laterais e conduzida por dois animais ou escravos, um atrás e outro na frente. Era um dos meios de transporte usados no período do Brasil Colônia.

econômico anterior – podia ser eficientemente transportado em tropas de mulas, mesmo a grandes distâncias, devido ao seu alto valor intrínseco e à pequena tonelagem movimentada. A cana-de-açúcar do Nordeste também, podia contentar-se com os transportes existentes, devido às pequenas distâncias percorridas até os portos de exportação. O café, no entanto, [...] passou a exigir, cada vez mais, melhores transportes terrestres, porque as distâncias e as quantidades transportadas eram também cada vez maiores. (TELLES, 2011, p. 22).

Neste contexto, iniciam-se as construções das estradas de ferro no Brasil, na segunda metade do século XIX. Este fenômeno ocorre não somente pelas demandas exigidas pela economia cafeeira que necessitava de um transporte mais rápido, eficiente e mais barato para a expansão da produção, mas também pelos capitais liberados com o fim da escravidão no Brasil (MELO, 2016), pelos juros de 7% concedidos pelo governo sobre o capital empregado nas construções das estradas de ferro a partir da Lei 2.450 de 1873 e outras vantagens, conforme ver-se-á a posteriori. Neste contexto:

[...] apareceram os caminhos de ferro pelos quais o café, o açúcar, os cereais, o cacau, as madeiras, o algodão, o mate, se libertaram dos primitivos meios de transportes cargueiros e carros do boi-descendo para os portos, e pelos quais subiam o sal e as manufaturas. (BENÉVOLO, 1953, p. 18).

A primeira tentativa, de implantar os caminhos de ferro no Brasil ocorreu em 1835, mas somente a partir da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, que é estabelecida a garantia de juros para os concessionários da construção de estradas de ferro no Império. Esse é considerado o “ponto de partida verdadeiro da viação férrea brasileira.” (BAPTISTA, 1942, p.454). A tentativa referente ao ano de 1835<sup>116</sup> foi uma iniciativa do então regente padre Diogo Antônio Feijó, que, almejando consolidar o Império, assinou o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, em que consta:

Art. 1º O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de

---

<sup>116</sup> Na obra *A política ferroviária Brasileira* (Vol. I, 2018a), de autoria de Américo Maia Vasconcelos Neto, assim como a obra *Introdução à história ferroviária do Brasil* (1954), de Ademar Benévolo, os autores mencionam a Lei de 29 de agosto de 1828, também chamada de Lei José Clemente, referente a regulação da construção de obras públicas “que tiverem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canaes, ou construir estradas, pontes, calçadas, ou aqueductos, [...]” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1828, 1878, p. 24). No entanto, considera-se como marco inicial da política ferroviária do Brasil, a Lei nº 101, de 1835, a qual regulava as concessões das estradas de ferro e considerada como o ponto de partida Legal, conforme as periodizações construídas por diversos autores (BAPTISTA, 1942; SILVA, 2008). Inclusive o próprio Vasconcelos Neto (2018a), estabelece como período inicial o ano de 1835 até 1852, ainda que mencione a Lei José Clemente.

Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, Carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transportes de generos e passageiros. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1835, 1864, p.118-119).

De acordo com a referido decreto, a empresa concessionária teria privilégio exclusivo de quarenta anos e gozaria de alguns favores<sup>117</sup>, tais como: isenção de direitos pelos primeiros cinco anos para maquinaria importada; cessão gratuita das terras do Estado necessárias à edificação de ferrovia no caso de pertencerem ao Governo; autorização para desapropriar por utilidade pública os terrenos pertencentes a particulares, com prazo de concessões de no máximo 80 anos (40 anos prorrogável por mais 40); depois deste prazo a ferrovia voltaria a ser propriedade do Estado. O decreto estabelecia ainda que cabia ao governo determinar as vilas e cidades pelas quais a estrada de ferro deveria passar. (BAPTISTA, 1942; BENEVOLO, 1954; COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1835, 1864; PINTO, 1949, VASCONCELOS NETO, 2018a). Acreditava-se que essas seriam condições favoráveis para atrair o capital inglês, no entanto, isso não ocorre e o decreto não resultou em ações práticas. Vasconcelos Neto (2018a, p. 22) atribui o fracasso da lei a várias razões: a instabilidade política<sup>118</sup> e a ausência de benefícios financeiros que compensassem os riscos envolvidos; as grandes dimensões do projeto; dentre outras. Saboia (1953), por sua vez, afirma que o projeto não prosperou devido às precárias condições técnicas das linhas previstas pela Lei Feijó, à má remuneração para um tráfego oneroso e à falta de garantias para os capitais investidos.

Durante a vigência da lei, algumas concessões para a construção de ferrovias estavam vinculadas a referida lei, outras não. A concessão dada ao médico escocês Thomas Cochrane, através do Decreto de 4/11/1840, para interligar a Corte à Província de São Paulo via ferrovia, era vinculada a Lei nº 101, de 1835. (SABOIA, 1953; VASCONCELOS NETO, 2018a). Já a concessão dada em 1838 pela província de São Paulo à empresa *Aguilar, Viúva, Filhos & Cia. Plat e Rheid*, não estava vinculada a Lei nº 101. (VASCONCELOS NETO, 2018a).

---

<sup>117</sup> Esses privilégios foram concedidos primeiramente à empresa inglesa Companhia de Navegação Rio Doce, “pelo dec. nº 24 de 17 de setembro do mesmo ano [...]” (VASCONCELOS NETO, 2018a, p. 21). No mês seguinte, foram concedidos os mesmos privilégios às empresas que se dispusessem a construir as estradas de ferro. Ver Decreto nº 24, de 17 de setembro de 1835, Art. 5º, 6º, 8º, 9º e 13º, referente aos privilégios concedidos à Companhia de Navegação Rio Doce, na *Collecção das Leis do Império do Brasil de 1835* (1864, p. 31- 34).

<sup>118</sup> A independência do Brasil tinha sido proclamada em 1822.

Posteriormente, a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, já se oferecia melhores condições para os concessionários, estabelecendo o regime da garantia de juros de 5% do capital investido; zona de privilégios às margens das Estradas de Ferro, onde nenhuma estrada de ferro concorrente poderia ser construída; o prazo de duração da concessão podia estender-se até 90 anos, e não mais os 40 anos do regime anterior; a Companhia também ficaria obrigada a não possuir mão de obra escrava nos serviços de construção e custeio das ferrovias (Art. 1º, § 9). As demais cláusulas foram mantidas com pequenas ampliações. (BAPTISTA, 1942; BENÉVOLO, 1954; PINTO, 1949, TELLES, 2011). Embora, como se verá a posteriori, essas condições não foram suficientes para impulsionar de fato a rede ferroviária brasileira, já que havia, no exterior, países que ofereciam condições melhores, ainda que, a partir dessa lei, surgissem as primeiras ferrovias brasileiras (Quadro 11).

**Quadro 11 – Primeiras ferrovias brasileiras**

| Estrada de Ferro                            | Província      | Origem do capital              | Data de Inauguração | Extensão inaugurada em km | Extremo dos trechos inaugurados |
|---------------------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Estrada de Ferro de Mauá                    | Rio de Janeiro | Particular/Privado             | 30/04/1854          | 14,500                    | Mauá-Parada Frágoso             |
| Estrada de Ferro Recife ao São Francisco    | Pernambuco     | Reino Unido/Capital privado    | 09/02/1858          | 31,700                    | Cinco Pontas-Cabo               |
| Estrada de Ferro D. Pedro II <sup>119</sup> | Rio de Janeiro | Capital público <sup>120</sup> | 29/03/1858          | 27,000                    | Côrte-divisa Fluminense         |
| Estrada de Ferro Baía ao São Francisco      | Bahia          | Reino Unido/Capital privado    | 28/06/1860          | 16,439                    | Caçada-Paripe                   |
| Estrada de Ferro de Santos a Jundiá         | São Paulo      | Reino Unido/Capital privado    | 16/02/1867          | 139,000                   | Santos- Jundiá                  |

**Fonte:** Elaboração da autora com base em Baptista (1942); Silva (1954, p. 10)<sup>121</sup>.

A sanção da Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, que altera o Decreto de nº641/1852 com a inserção dos 7% de juros concedidos pelo Governo sobre o capital

<sup>119</sup> Com a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil.

<sup>120</sup> Embora o capital da construção fosse público, as obras ficaram a cargo do empreiteiro inglês Edward Price, e todo o orçamento foi fixado em libras.

<sup>121</sup> Há bastante divergências entre as datas de inauguração das ferrovias brasileiras, trechos inaugurados e extensões dos percursos, entre os autores pesquisados: ANDRADE, 1977; BAPTISTA, 1942; BENÉVOLO, 1954; SILVA, 1954; PINTO, 1949. Por exemplo, para a Estrada de Ferro Santos-Jundiá, há duas datas distintas de inauguração, Silva (1954, p. 10) aponta que o trecho de 139,000 km foi inaugurado em 16/02/1867; já Baptista (1942, p. 500), afirma que o trecho de mesma quilometragem foi inaugurado em 08/09/1868.



investido, promoveu um novo impulso à construção das estradas de ferro no Brasil e estabelecia que:

§ 1º As Companhia que, na conformidade do art. 2.º da referida Lei<sup>122</sup>, se propuzerem a construir vias férreas, demonstrando com seus planos e dados estatísticos, que estas podem dar renda líquida 4%, fica o Governo autorizado para conceder uma subvenção kilométrica ou garantir juros, que não expandam de 7%, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2º Havendo garantia provincial o Governo se limitará a afiançar-a. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, p. 386).

Com essa medida, passa-se a atrair o capital estrangeiro, pois a garantia de juros de 7% superava a de países como Canadá, Estados Unidos e Peru, que garantiam juros de 6%. (BENÉVOLO, 1954). Sob as condições desta lei foram construídas, dentre outras, a Estrada de Ferro Conde d'Eu na Província da Paraíba, com 121 km; a Recife-Limoeiro na Província de Pernambuco, com 92 km; a Natal-Nova Cruz na Província do Rio Grande do Norte, com extensão de 120 km; a Central da Bahia (302 km) e a Central de Alagoas (88 km), nas Províncias da Bahia e Alagoas respectivamente. (BAPTISTA, 1942). Todas construídas com capitais ingleses.

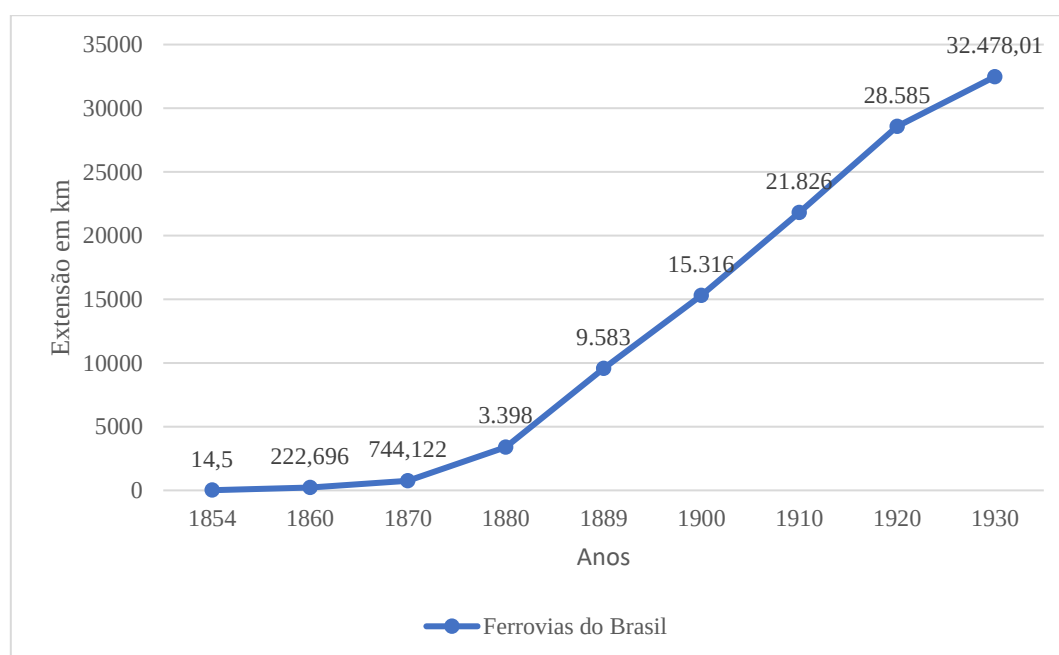
Melo (2007), ao tratar das ferrovias inglesas e a hegemonia do capital inglês em investimentos na construção das estradas de ferro no Nordeste do Brasil, ressalta que foram inúmeras as mudanças que estas provocaram no âmbito do espaço urbano, com o crescimento de vilas e cidades; no plano político, a partir das alianças estabelecidas entre as classes dominantes ou dos discursos nacionalistas contra o capital estrangeiro e proteção do estado; no plano econômico o autor afirma que as companhias inglesas “tiveram lucros não só sobre a mão de obra não qualificada, mas principalmente sobre a taxa de juros de 7% paga pelo estado imperial, anualmente em Londres, cotados pelo valor do ouro.” (MELO, 2007, p. 41). Já no plano social ressalta: “os investimentos ingleses contribuíram para a formação do mercado de mão de obra livre.” (MELO, 2007, p. 41).

---

<sup>122</sup> O art. 2º da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, diz que “Se apparecerem Companhias que se proponhão a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Império, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no Artigo antecedente. N'este caso porém serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo a fim de resolver sobre a conveniência das linhas projectadas, a oportunidade das empresas, e a responsabilidade do Thesouro.” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1852, p.7).

Até o final do Império, em 1889, foram inaugurados 9.593,087 km de extensão das estradas de ferro no Brasil e do início da República, proclamada em 15 de novembro de 1889, até a 1930 foram inaugurados mais 22.478,007 km, totalizando 32.478,007 km (Gráfico 3)<sup>123</sup>. Até a queda do Império, as províncias do Amazonas, Maranhão, Piauí, Sergipe, Goiás e Mato Grosso ainda não possuíam estradas de ferro, enquanto Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais concentravam a maioria das estradas de ferro imperiais (BAPTISTA, 1942).

**Gráfico 3** – Extensão em tráfego das estradas de ferro no Brasil (1854-1930)



**Fonte:** Elaboração da autora com base em Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1940 (1943, p. 46-47).

Com o estabelecimento do governo republicano, as únicas capitais brasileiras ligadas entre si por estradas-de-ferro eram o Rio de Janeiro, São Paulo e Ouro Preto<sup>124</sup>. As demais capitais comunicavam-se apenas pela navegação marítima ou fluvial (PINTO, 1949, p. 124).

A respeito da extensão das ferrovias no Brasil, no início do período republicano Geiger (1963, p. 89) afirma que “a ferrovia alcançava no começo da era republicana,

<sup>123</sup> Os dados completos em formato de quadro que estão refletidos no Gráfico 3, referentes a extensão anual e total das estradas de ferro brasileiras no período de 1854 a 1930, estão disponíveis no ANEXO A.

<sup>124</sup> Ouro Preto foi capital da Província e depois Estado de Minas Gerais no período de 1823 a 1897 e uma das cidades mais dinâmicas do império, decorrente da atividade mineradora.

9.000 km de linhas em operação, 15.000 km em construção e cerca de 7.500km em estudos”.

Em 1903, o Decreto legislativo, de nº 1.126 de 15 de dezembro de 1903, promove mais um impulso na construção das estradas de ferro no Brasil. Embora a lei se referisse à construção de uma estrada de ferro específica na Bahia, as disposições mencionadas no Parágrafo 1º, do art. 1º: “O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoa de sua confiança, abrindo para isso o necessário credito, e contractará a construção com quem mais vantagens offerecer em concurrencia publica” (ACTOS DO PODER LEGISLATIVO, 1903, p. 180); e no Parágrafo 3º, do mesmo art.: “O pagamento das obras da estrada será effectuado por meio de títulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 5% ao anno, em moeda corrente, ou 4% em ouro, com amortização de ½% ao anno” (ACTOS DO PODER LEGISLATIVO, 1903, p. 180), foram aplicadas como normas por longo tempo “para o regime em geral das estradas de ferro do Brasil” (PINTO, 1949, p. 125). Mesmo que se fizesse difícil a fiscalização das referidas condições de construção das estradas de ferro, o autor afirma que, “ainda assim, no período de 1901 a 1905, inauguram-se perto de 1.500 quilômetros de estradas-de-ferro, elevadas ao triplo no quinquênio subsequente” (PINTO, 1949, p. 126). Durante a República Velha, o momento de maior vigor da expansão das estradas de ferro brasileiras foi o período entre 1907 a 1914, sendo 4.083,044 km construídas no Governo de Affonso Penna (1907-1910) e 4.736,767 km construídas no Governo de Hermes da Fonseca (1911-1914), totalizando, assim: 8.819, 811 km de estradas de ferro construídas em sete anos, valor próximo dos 9.593,087 km construídos durante os 35 anos do Império desde a inauguração da Estrada de Ferro de Mauá, primeira ferrovia inaugurada no Brasil, em 1854 até o fim do Império, em novembro de 1889 (Ver ANEXO A).

Do conjunto de concessões e implementações das Estradas de Ferro brasileiras no Império às primeiras décadas da República, prevaleceram as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos, atendendo às demandas do café no Sudeste e do açúcar e do algodão no Nordeste. A Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, além de conceder juros de 7% sobre o capital investido às empresas que se propusessem a construir estradas de ferro no Brasil, como abordado anteriormente, estabelecia também:

§ 3º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Província, emquanto esta estrada não produzir

uma renda líquida, que dispense os ditos favores. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, 1873, p. 386).

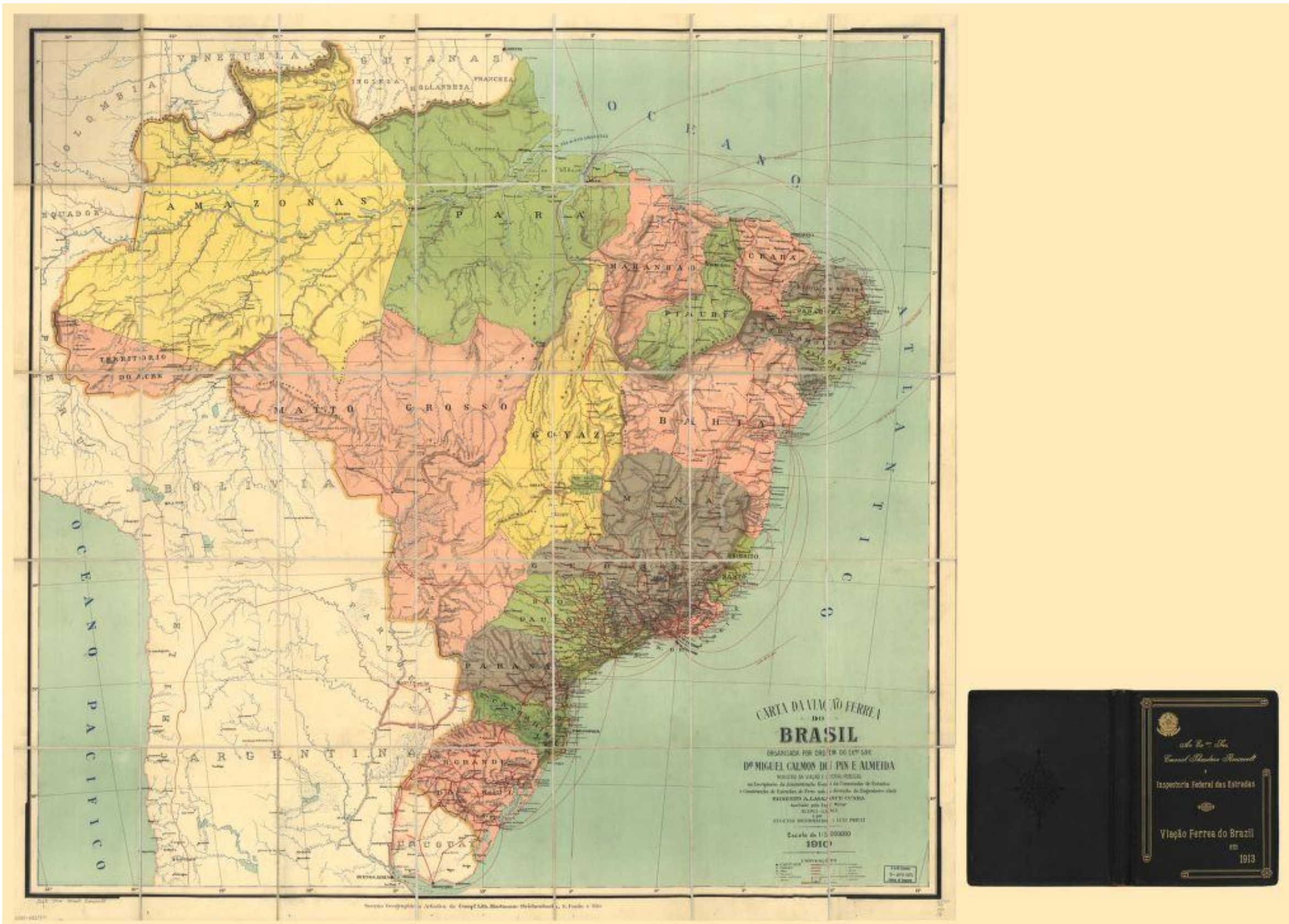
Logo, o traçado das estradas de ferro tinha o principal objetivo de ligar áreas produtoras aos portos atendendo, assim, à divisão internacional do trabalho da economia mundial, anteriormente mencionada. Portanto, “a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo.” (HOBBSAWN, 2012, p. 101).

Assim, as estradas de ferro brasileiras, enquanto corredores de escoamento da produção agrícola para os portos e desse ponto seguir aos países europeus, tendem a convergir para os principais portos das cidades brasileiras, pelos quais são escoadas as matérias-primas mais relevantes do país. Assim, temos: o porto do Recife, no Nordeste, escoando a produção açucareira e depois algodoeira, o porto de Santos, em São Paulo e o do Rio de Janeiro, principais escoadores do café. Tanto as vias carroçáveis de antes, como posteriormente as estradas de ferro vão reproduzir essa lógica de ligar os centros produtores de matérias-primas aos portos, porque as mercadorias precisam chegar aos portos para serem exportadas.

Na *Carta da Viação Férrea do Brasil -1910* (Mapa 10), organizada por ordem do Ministro da Viação e Obras Públicas dr. Miguel Calmon Du Pin e Almeida, sob a direção do engenheiro Ernesto A. Lassance Cunha, auxiliado pelo engenheiro militar Alpino Gama e por Eugênio Dilermando e Luiz Privat, é possível observar, claramente, nesta representação cartográfica, as ferrovias convergindo aos principais portos do país, entre eles o porto do Recife, no Nordeste, o de Santos, em São Paulo, o do Rio de Janeiro e o de Salvador, na Bahia, formando uma alta densidade nas proximidades das áreas portuárias. No referido mapa, em que estão representadas as linhas férreas construídas e projetadas até aquele ano, vê-se a maior densidade de linhas férreas na Região Sudeste, particularmente nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, que tiveram como principal objetivo o escoamento da produção cafeeira. Há uma concentração menor no Porto do Recife, para onde convergem as ferrovias ao norte e ao sul da região Nordeste, e no Porto de Salvador.



### Mapa 10 – Carta da viação férrea do Brasil -1910



**Fonte:** Disponível em: <http://www.loc.gov/item/2003682784/>. Acesso em: 20 mai. 2018.

Observa-se que os portos, nesse período histórico, representavam importantes nós da rede urbana, exercendo importante centralidade, pois eram focos de dispersão e atração de diversos fluxos de pessoas e produtos, já que, nesse momento, o comércio externo era preponderantemente marítimo. Assim, as redes ferroviárias se constituíam importantes redes geográficas materiais, que interligavam áreas produtoras-cidades-portos e cuja natureza dos fluxos e as fontes de receitas eram essencialmente dos transportes de mercadorias (matérias-primas e manufaturas) e passageiros, e em menor porcentagem o transporte de animais, de bagagens e mensagens (Tabela 2).

**Tabela 2** – Fontes das receitas das Ferrovias brasileiras (1906-1908)

| Fontes das receitas          | 1906         |        | 1908          |         |
|------------------------------|--------------|--------|---------------|---------|
|                              | Mil réis     | %total | Mil Réis      | % total |
| <b>Mercadorias</b>           | 34.843.414,7 | 62,6   | 70.845.798,9  | 68,35   |
| <b>Passageiros</b>           | 13.476.055,5 | 24,2   | 21.992.685,4  | 21,22   |
| <b>Bagagens e encomendas</b> | 3.127.913,3  | 5,6    | 4.529.109,1   | 4,37    |
| <b>Animais</b>               | 2.149.554,0  | 3,9    | 2.858.992,3   | 2,76    |
| <b>Diversos</b>              | 1.249.207,9  | 2,2    | 2.091.453,4   | 2,02    |
| <b>Acessória</b>             | 398.588,6    | 0,7    | 474.247,5     | 0,46    |
| <b>Telégrafo/telefone</b>    | 246.299,2    | 0,4    | 608.853,5     | 0,58    |
| <b>Armazenagem</b>           | 134.961,5    | 0,2    | 249.231,9     | 0,24    |
| <b>Total</b>                 | 55.625.994,7 | 100,00 | 103.650.372,0 | 100,0   |

**Fonte:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. XXVIII); NUNES (2011, p. 183).

A divisão internacional do trabalho na qual se insere o Brasil nesse período, incita uma divisão regional do trabalho em que o Brasil é dividido em diferentes regiões ou espaços econômicos que apresentam diferentes especializações produtivas. No Sudeste produz-se o café; no Nordeste, o açúcar e o algodão e os produtos da pecuária; no Norte, a produção da borracha. Essas regiões especializadas buscavam vantagens locais que favorecessem à manutenção e reprodução da divisão internacional do trabalho. Nesse caso, a ferrovia se constitui em uma importante força produtiva que diferencia de forma vantajosa os espaços produtores, considerando a competitividade entre eles. Assim, se realiza e se reproduz o capitalismo sob as diferenças:

O desenvolvimento diferenciado da produção sobre o espaço, maximizando vantagens locais específicas a cada produção, gera uma divisão territorial do trabalho a qual suscita a expansão e circulação de mercadorias e o aparecimento de um sistema viário que se sobrepõe



ao antigo ou é criado do nada, bem como outros elementos de infraestrutura. (CORRÊA, 2010, p. 26).

Essas regiões produtoras especializadas são criadoras de diferenças no espaço, se distinguem entre si naquilo que é produzido, no modo como a produção se realiza, nas relações sociais, apresentam distintas intensidades de circulação, que dependem da densidade da produção, da rede de circulação existente e das forças produtivas disponíveis, das vantagens locacionais e técnicas disponíveis. No Sudeste, por exemplo, há nesse período, alta densidade na produção do café e uma concentração das estradas de ferro nessa região, o que permite alta fluidez e circulação da produção. Por isso, essas regiões também apresentam diferentes níveis de articulação interna, inter-regional e internacional.

Assim sendo, surgem as regiões econômicas e políticas pensadas por Francisco de Oliveira, fundamentadas “na especificidade da reprodução do capital, nas formas que o processo de acumulação assume, na estrutura de classes peculiar a essas formas e, portanto, também nas formas de luta de classes e do conflito social em escala mais geral.” (OLIVEIRA, 2008, p. 145).

Logo, entendendo que a reprodução do capital é desigual e combinada, quanto mais se replicar os determinantes dos processos acima mencionados, maior será a quantidade de regiões em dado espaço nacional. Esses espaços econômicos regionais ou divisão regional do trabalho em âmbito nacional são a reprodução dos espaços econômicos na esfera da economia-mundo, os quais “nasceram ou foram inseridos na divisão internacional do trabalho do capitalismo mercantil como reservas e produtores de acumulação primitiva e que, posteriormente, continuaram subjugados à divisão internacional do capitalismo imperialista.” (OLIVEIRA, 2008, p. 146). Desta forma, “tais regiões assim se constituíram ligadas ao comércio internacional de mercadorias.” (OLIVEIRA, 2008, p. 146)<sup>125</sup>.

Dessa maneira, as regiões econômicas, que nem sempre coincidem com a divisão político-administrativa, são criadas para a manutenção das relações de produção

---

<sup>125</sup> É importante lembrar que, embora o autor proponha uma divisão regional do trabalho, ele também defende que no sistema econômico de base capitalista há uma tendência a completa homogeneização da reprodução do capital e suas formas, o que “acabaria por fazer desaparecer as ‘regiões’.” (OLIVEIRA, 2008, p. 146). Afirmo que a “tendência” que se tornou mais completa foi a experiência norte-americana, ou seja, essa tendência estaria mais propensa a se concretizar nos países centrais. A esse respeito ver especificamente as páginas 51-53, do texto *Morte e vida da região*, de Rogério Haesbaert, que compõe um dos capítulos do livro *Regional-Global: dilemas da Região e regionalização na Geografia Contemporânea*, publicado em 2010.

capitalista, atendendo a divisão regional ou internacional do trabalho. A região Nordeste, ligada, inicialmente, à produção canavieira, posteriormente, relacionada à produção algodoeira e à atividade da pecuária, em diferentes momentos, atendeu às demandas do mercado internacional, com a perda dos mercados externos passou a atender às demandas da indústria nacional do sudeste do país. A região Sudeste, por sua vez, encontrava-se relacionada à atividade cafeeira e posteriormente à indústria. No geral, estes serão os espaços econômicos de reprodução da divisão regional do trabalho, que foi construída por determinação externa e imposta pelas potências imperialistas, portanto, subordinados aos interesses do capital comercial e financeiro inglês e norte-americano, mas sobretudo inglês ou de acordo com os interesses econômicos nacionais. Nesse sentido, Oliveira (2008, p. 150, grifo do autor), referindo-se à região Nordeste, afirma que “a forma predominante que elevou o Nordeste algodoeiro-pecuário à hegemonia regional é uma forma que, em última instância, encontra-se *fora* da região Nordeste: encontra-se na Inglaterra e em outros países centrais.” A reorganização dos espaços econômicos com a inserção do algodoeiro-pecuário, ocorre justo pela crise do açúcar, pois as potências imperialistas voltavam suas atenções para produção do açúcar no Caribe, e pela Guerra de Secessão americana, que impossibilitou a produção algodoeira de atender às demandas do mercado inglês, confirmando, novamente, a tendência em curso.

Assim, as ferrovias colaboram enquanto força produtiva para a manutenção do sistema orquestrado, conforme se observou na tabela anterior (Tabela 2), referente as fontes de receitas e naturezas dos fluxos da rede ferroviária brasileira, em que as mercadorias transportadas seguem sendo a maior fonte de receitas dentre os fluxos de passageiros, bagagens, animais e telegramas. Considerando a importância que as mercadorias possuem no transporte realizado pelas vias ferroviárias brasileiras, destaca-se na Tabela 3, os principais produtos transportados, dentre eles, o café, o açúcar e os cereais.



**Tabela 3** – Principais mercadorias transportadas pelas ferrovias brasileiras (1906 e 1908)

| Produtos          | 1906        |         | 1908        |       |
|-------------------|-------------|---------|-------------|-------|
|                   | Toneladas   | % total | Toneladas   | %     |
| <b>Café</b>       | 1.215.767,7 | 23,0    | 976.159,8   | 17,90 |
| <b>Madeira</b>    | -           | -       | 178.298,3   | 3,30  |
| <b>Cereaes</b>    | 302.171,7   | 5,7     | 259.720,4   | 4,80  |
| <b>Assucar</b>    | 298.957,9   | 5,6     | 250.892,0   | 4,60  |
| <b>Sal</b>        | 165.668,8   | 3,1     | 189.274,6   | 3,50  |
| <b>Xarque</b>     | 88.800,2    | 1,7     | 45.776,8    | 0,87  |
| <b>Matte</b>      | 63.068,8    | 1,2     | 57.877,3    | 1,10  |
| <b>Algodão</b>    | 60.245,8    | 1,1     | 69.750,2    | 1,30  |
| <b>Tecidos</b>    | 42.281,2    | 0,8     | 23.298,0    | 0,05  |
| <b>Aguardente</b> | 34.271,9    | 0,6     | 27.217,4    | 0,5   |
| <b>Fumo</b>       | 26.280,2    | 0,5     | 23.161,4    | 0,5   |
| <b>Couros</b>     | 25.911,4    | 0,5     | 30.799,2    | 0,60  |
| <b>Diversos</b>   | 2.971.079,6 | 56,1    | 3.331.674,5 | 60,98 |
| <b>Total</b>      | 5.294.505,2 | 100,0   | 5.463.899,9 | 100,0 |

**Fonte:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1908 (1910, p. XXIII e XIV); NUNES (2011, p. 183).

A noção de região expressa por Oliveira (2008) está intrinsecamente ligada a noção de região na Geografia Crítica de fundamentação marxista. Nessa visão, embora se defenda uma tendência a homogeneização das áreas a partir da reprodução das relações capitalistas, e com isso um possível desaparecimento da região<sup>126</sup>, se enfatiza a diferenciação das áreas a partir de uma arraigada divisão territorial/regional do trabalho.

Logo, essas regiões se mantêm porque há uma classe dominante que reproduz as relações sociais de dominação e as relações de produção, que impedem na região a inserção de novas relações de produção. (OLIVEIRA, 2008). As oligarquias e os coronéis no Nordeste e os barões do café, no Sudeste, foram as classes dominantes que “fecharam” as regiões. Tais mecanismos foram rompidos a partir da década de 1930, com o desenvolvimento da indústria e o enfraquecimento da economia agroexportadora.

Pelo exposto, observa-se que as ferrovias no Brasil formaram um tipo de rede geográfica que alterou o cotidiano e a circulação das pessoas, de cargas e de mensagens em sua dimensão espaço-temporal. As redes de transporte e de circulação de cargas, pessoas e mensagens, que antecedem a inserção da rede ferroviária, eram rudimentares e o transporte realizado por pessoas, carros de bois, ou tropa de mulas, como mencionado

<sup>126</sup> Observa-se que o autor menciona uma tendência à homogeneização, mas admite que de fato, isso só seria possível em economias centrais como a dos Estados Unidos, altamente capitalista.

anteriormente, pode ser caracterizada em sua dimensão organizacional, por origem espontânea, caráter informal, velocidade de fluxos lentos, frequência periódica. Já a dimensão espacial pode-se afirmar que seu alcance era limitado, em sua maioria, era de abrangência local e regional e/ou era complementar às redes de transporte nacional e internacional. Deste modo, se constituía uma rede geográfica pouco integrada interna e, menos ainda, externamente.

Com a rede ferroviária, tem-se no aspecto da dimensão organizacional uma rede técnica planejada e formal. A natureza dos fluxos permanece, porém amplia-se a capacidade de cargas e o alcance espacial dos fluxos. No que se refere à dimensão temporal, a velocidade dos fluxos é rápida e não mais lenta, possuindo duração longa e frequência permanente e não periódica. Com relação à dimensão espacial, a rede ferroviária possui área de abrangência local, regional e nacional. Sua forma espacial é, inicialmente, dendrítica<sup>127</sup> e, posteriormente, espraia-se, adentrando os territórios a Oeste. Nas cidades que se tornaram cidades Pontas de Trilhos, sua forma espacial é solar, pois a cidade torna-se um ponto luminoso de atração, captando para si uma infinidade de fluxos e onde outros meios de transportes passam a ser tributários da ferrovia, possuindo média conexão interna. Nos territórios de grande dimensão, como o Brasil, muitos espaços escapam de seu alcance e, ainda que as estradas de ferro tenham se descolado do litoral e adentrado o interior até nas primeiras décadas do século XX, muitas áreas brasileiras estavam descobertas e fora dessa rede geográfica, sobretudo o Oeste e o Norte. As ferrovias possuíam alta conexão externa, pois eram tributárias do transporte marítimo de exportação externa e interna entre os estados, via cabotagem.

Pelo o exposto, as ferrovias se constituem uma importante rede técnica e geográfica que articulou um conjunto de cidades e vilas, integrou as áreas produtoras aos portos, permitindo uma alta conectividade e interações espaciais nas cidades atingidas por elas, alterando a hierarquia das cidades na rede urbana. As cidades que recebiam as estradas de ferro, em algumas situações, passavam a apresentar um maior

---

<sup>127</sup> Na Europa, as redes ferroviárias possuem forma espacial radial, partindo em geral das capitais em direção as fronteiras, ligando-se a outros países. É o caso da França e da Espanha, onde o eixo central de dispersão das ferrovias são respectivamente as capitais Paris e Madrid. Wais (1987, p. 161), assim se refere a rede ferroviária espanhola já consolidada no início do século XX: "*Entre aquéllas figuraban las grandes arterias, que respodían a la estructura radial de la red: eran y siguen siendo las que, partiendo de Madrid, se dirigen a las fronteras y a los puertos.*" (WAIS, 1987, p. 161). Sobre Paris como centro da rede ferroviária na França, ver o capítulo 4 – *A organização das relações espaciais*, do livro *Paris: Capital da modernidade*, de autoria de David Harvey, publicado pela editora Boitempo, 2015.

desenvolvimento econômico, enquanto outras não integradas à rede tornavam-se decadentes, conforme ver-se-á a posteriori.

Destaca-se ainda que a diferenciação gerada pelas funções desempenhadas por determinados países na escala mundial ou por diferentes cidades na escala regional ou nacional refletem diretamente na configuração da rede urbana, assim como também se constitui em condição para a sua reestruturação. Pois, conforme citado anteriormente e como bem ressalta Corrêa (2006a, p. 26): “a rede urbana é simultaneamente um reflexo *da* e uma condição *para* a divisão territorial do trabalho [...]”. A este respeito, o autor enfatiza:

A rede urbana pode ser vista, em parte, como um conjunto de cidades no qual se verifica um papel de intermediação diferenciada de decisões geradas fora da rede urbana nacional. Em outras palavras, a rede urbana dos países subdesenvolvidos constitui-se, em parte, na extensão de uma ampla rede urbana com sede nos denominados países centrais. Neste sentido, a própria rede urbana é, através da função de intermediação, parte da divisão internacional do trabalho.” (CORRÊA, 2006a, p. 27-28).

Em resumo, a rede urbana é, em essência, o reflexo das relações capitalistas de reprodução, que enfatizam as diferenciações existentes entre países, entre regiões e cidades, configurando uma arraigada divisão do trabalho. Sob essa lógica, países, regiões e cidades possuem funções específicas e graus de centralidade distintos na rede urbana.

### **3.5 As ferrovias no Nordeste: o caso da rede ferroviária *Great Western of Brazil Railway Company Limited***

Anterior à expansão ferroviária, a circulação de pessoas e mercadorias das províncias do Nordeste do Brasil era semelhante às condições das demais províncias do Império, ou seja, realizava-se utilizando os animais e as vias carroçáveis que “tratava-se de caminhos de ligação intermunicipal, mal conservados, por onde trafegam os ‘comboios’, tropas de mulas que respondiam pelo transporte de mercadorias na quase totalidade [...]”, como afirma Takeya (1985, p. 81), referindo-se ao Estado do Rio Grande do Norte. As cargas eram transportas pelas tropas de mulas ou carros de bois, como mencionado anteriormente. Ainda, sobre as condições das vias de comunicação e circulação na região Nordeste, Andrade (1977, p. 138-139) relata que:

Como os animais se autotransportavam não houve, nos primeiros séculos, preocupação com a construção de estradas que do interior demandassem o litoral, concentrando-se a maior parte da população regional à pequena distância da costa. Este tipo de ocupação costeira fez com que surgisse no litoral uma série de portos de maior ou menor importância, onde as naus ancoravam, à espera de produtos da terra, o pau-brasil, inicialmente, e a cana-de-açúcar, o algodão, os couros e peles posteriormente. De cada porto partia um pequeno sistema de caminhos para as áreas por ele polarizadas. Caminhos transitados quase sempre apenas no estio e nos quais não havia qualquer serviço público de conservação. Cada proprietário ou exportador de mercadorias da terra tratava de manter o mínimo de conservação das áreas que utilizava, sem obedecer a nenhum plano. Muitas vezes estes caminhos, que apresentavam traçados tortuosos, nada mais eram que as antigas trilhas por onde os índios faziam suas caminhadas à procura do litoral na época da safra do caju.

Posterior às condições descritas pelo autor supracitado, surgem os caminhos de circulação de mercadorias, do gado, que alcançam paulatinamente as áreas do interior do país e mais afastadas do litoral. Porém, até a chegada da ferrovia na segunda metade do século XIX, esses caminhos ainda eram muito precários e dependentes das condições naturais. De forma que, diante de tais condições, o transporte ferroviário mudará a dinâmica das cidades e vilas que foram contempladas pelas estradas de ferro em seus territórios. Para Coelho (1992, p. 80) a nova rede de transportes resultou na integração das cidades, "implicando a ampliação da polarização de vários centros, no revigoramento de núcleos situados ao longo das ferrovias, [...]." Sobre a modernização do sistema de transportes, a partir da inserção das ferrovias no território regional e o rebote direto na reestruturação da rede urbana nordestina, a autora conclui:

As cidades de Recife e Salvador – principais focos de difusão das ferrovias – tiveram ampliadas as suas áreas de influência, uma vez que, ligando-se ao interior diretamente ou através das demais capitais de províncias, captavam os fluxos de vastas hinterlândias. No Estado do Ceará, a expansão de ferrovias condicionada pelo surto algodoeiro ampliou a área polarizada por Fortaleza, que passou, a partir da segunda metade do século XIX, a assumir o comando dos fluxos econômicos da hinterlândia cearense, antes sob o domínio de Aracati. Por outro lado, cidades situadas no Sertão, como Quixeramobim (CE), ou no contato entre o Agreste e o Sertão, como Campina Grande (PB), Caruaru, Garanhuns e Arcoverde (PE), ou ainda mais próximas do litoral, como Sobral (CE) e Mossoró (RN), desenvolveram-se graças à posição de pontas de trilhos, ponto de partida ou parada de ferrovias. Já as antigas cidades-portos, como Mamanguape (PB), Goiana (PE), Porto Calvo e Valença (BA) e Rio Formoso (PE), não sendo beneficiadas pelas ferrovias, tiveram suas funções comerciais prejudicadas pelo desvio dos fluxos de mercadorias para outros centros portuários de escoamento. (COELHO, 1992, p.80).

No Nordeste as ferrovias expandem-se na segunda metade do século XIX, a partir de investimentos externos, sobretudo, de capital inglês (Quadro 12). São várias companhias inglesas responsáveis pela construção e administração das estradas de ferro, no Nordeste; poucas foram construídas com capitais públicos ou capitais particulares, conforme reitera Camelo Filho (2000, p. 66): “A maioria das estradas de ferro nordestinas foram construídas com investimentos externos; outra parte pelos governos Central e provinciais e umas poucas por capitais nacional e local, sobretudo aquelas construídas a partir do início deste século.” O referido autor destaca também que as concessões para construção das estradas de ferro serviam de moeda de troca do governo Central em busca de apoio político dos grupos locais e que muitas das concessões foram dadas “a pessoas com fortes influências locais, regionais ou nacional, que posteriormente as transferiram para as empresas responsáveis pela implantação destas ferrovias, [...]”<sup>128</sup> (CAMELO FILHO, 2000, p. 66). Portanto, “tratava-se de uma combinação que articulava intermediação política com especulação econômica.” (CAMELO FILHO, 2000, p. 66).

---

<sup>128</sup> Camelo Filho (2000, p.79) lista em um quadro, as várias concessões entregues a comerciantes locais, barões, engenheiros, etc. para em poucos anos depois serem transferidas às empresas inglesas, antes mesmo de iniciar as obras. Estevão Pinto (1949) mostra que as concessões eram transferidas sem alterações em seus percursos, ou seja, permaneciam os possíveis benefícios de determinados trajetos.

**Quadro 12 – Principais estradas de ferro no Nordeste até 1889<sup>129</sup>**

| <b>Estrada de Ferro</b>                  | <b>Companhia</b>                                              | <b>Origem do capital</b>     | <b>Estado</b>       | <b>Inauguração<sup>130</sup></b> | <b>Principais mercadorias transportadas</b>                     |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <b>E. F. Recife ao São Francisco</b>     | <i>Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.</i>               | Reino Unido/capital privado  | Pernambuco          | 1858                             | Passageiros, Cana-de-açúcar, Açúcar e Madeira                   |
| <b>E.F. Bahia ao São Francisco</b>       | <i>Bahia and San Francisco Railway</i>                        | Reino Unido/Capital privado  | Bahia               | 1860                             | Passageiros, Cereais, Animais e Madeira                         |
| <b>Estrada de Ferro Central da Bahia</b> | <i>Brazilian Imperial Central Bahia Railway</i>               | Reino Unido/Capital privado  | Bahia               | 1881                             | Passageiros, Cereais, Animais e Madeira                         |
| <b>E.F. Sul de Pernambuco</b>            | Via Férrea sul de Pernambuco                                  | Governo do Estado            | Pernambuco          | 1882                             | Passageiros, Água e Alimentos                                   |
| <b>Estrada de Ferro de Baturité</b>      | Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité                       | Capital Privado local        | Ceará               | 1873                             | Passageiros, Água e Alimentos                                   |
| <b>E.F. de Sobral</b>                    | Ferrovias de Sobral                                           | Governo do Estado            | Ceará               | 1881                             | Passageiros, Água e Alimentos                                   |
| <b>E. F. Recife ao Limoeiro</b>          | <i>The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.</i>           | Reino Unido/Capital privado  | Pernambuco          | 1881                             | Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeira |
| <b>E.F. Central de Alagoas</b>           | <i>The Alagoas Railways Co. Ltd.</i>                          | Reino Unido/Capital privado  | Alagoas             | 1884                             | Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Cereais e Algodão          |
| <b>E.F. Conde d'Eu</b>                   | <i>The Conde d'Eu Railway Co. Ltd.</i>                        | Reino Unido/ Capital privado | Paraíba             | 1883                             | Passageiros, Água, Cereais, Sal, Animais e Açúcar               |
| <b>E.F. Natal a Nova Cruz</b>            | <i>Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Co. Ltd</i> | Reino Unido/ Capital privado | Rio Grande do Norte | 1881                             | Passageiros, Água e Alimentos                                   |
| <b>E.F. Central de Pernambuco</b>        | <i>Central de Pernambuco</i>                                  | Governo do Estado            | Pernambuco          | 1885                             | Passagens, Água e Alimentos                                     |

**Fonte:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. 24-49); FREIRE (2017, p. 161); PINTO (1949, p.111-121); SIQUEIRA (2002, p. 173).

Acerca do desenvolvimento das ferrovias no Nordeste, Freire (2017) e Siqueira (2002) recorreram a periodizações para apreender o processo de implantação e desenvolvimento. Na periodização realizada por Freire (2017, p. 156-197), a autora divide o processo em quatro momentos: Construção das primeiras ferrovias (1858-1900); Contribuição da *Great Western of Brazil Railway* (1900-1948); Consolidação da Rede Ferroviária Nordeste (1948-1957); e Estagnação e desmobilização da Rede Ferroviária Nordeste (1957-2007). Enquanto Siqueira (2002) divide o processo em três momentos

<sup>129</sup> Acerca da expansão e das conexões ferroviárias até 1889, assim se refere Geiger (1963, p. 89): “Em 1889 já havia ligação ferroviária de Belém a Bragança; de Camocim a Sobral; de Fortaleza a Baturité; de Natal à Nova Cruz; de Paraíba (João Pessoa) a Independência [atual Guarabira]; de Recife a Garanhuns; de Recife a Caruaru e Limoeiro, com ramal para Timbaúba, Nazaré e outras localidades; de Maceió a Imperador e outras localidades, de Salvador a Alagoinhas e ao Rio São Francisco, em Propriá; de Salvador a Feira de Santana; de Caravelas a Teófilo Ottoni, de Paranaguá a Curitiba; de Imbituba a Tubarão. Já havia ferrovias no Rio Grande do Sul, além das que partiam de São Paulo e do Rio de Janeiro.”

<sup>130</sup> Devido a divergência que há entre as datas de inauguração das estradas de ferro do Brasil, atribuído ao fato, de alguns autores considerarem o primeiro trecho inaugurado e outros considerarem o ponto final da linha, considera-se aqui as datas de inauguração dos primeiros trechos inaugurados de cada uma das estradas mencionadas, conforme os dados da *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908* (1910, p. 24-49).

distintos: a primeira fase (1855-1872), a segunda (1873-1900) e a terceira (inicia-se em 1901).

Na primeira fase do processo de implantação no Nordeste, entre 1855 e 1872, as estradas de ferro pertenciam a empresas de origem britânicas e tinham por objetivo atender às áreas produtoras de bens exportáveis. Na segunda fase desse processo, entre 1873 e 1900, verificou-se uma significativa elevação do número de companhias ferroviárias que passaram a operar na região, alcançando as áreas com a produção voltadas para o consumo doméstico, e apresentaram maior diversificação geográfica de controle acionário, chegando ao Sertão nordestino. Por fim, na terceira fase, iniciada em 1901, observou-se a encampação de quase todas as ferrovias da região pelo governo central e o seu posterior arrendamento para três grandes companhias. (SIQUEIRA, 2002, p. 170).

Embora o esforço de periodização do autor seja válido, não se defende que os referidos períodos determinem o processo, ou a preponderância dos processos em cada recorte temporal, neste caso por ele proposto. Isto porque esses processos coexistiram no tempo. Pode-se afirmar que inicialmente e posteriormente o capital inglês estava presente, no início nas construções das estradas de ferro, e depois em forma de arrendamento, ele permanecia ali. Outrossim, a interiorização se inicia em 1873, mas não finda em 1900, ao contrário, seguem adentrando o território, sentido Sertão e ainda buscam as áreas produtoras, do algodão, dos produtos da pecuária, como peles e couros (altamente exportáveis), e por eventualidade atingiam as áreas voltadas para o consumo doméstico e menos produtivas que estavam localizadas mais a oeste, devido ao movimento realizado pela a produção do açúcar que propelia os produtores para o interior. Além do mais, a produção era irrisória, como bem explicita o Ministro Miguel Calman du Pin e Almeida, referindo as Linhas Sul da Rede *Great Western*:

Relativamente á producção de cereais, especialmente o milho e feijão, poderia ser considerável em toda região atravessada pelo [sic] via ferrea, se o plantio não estivesse quasi exclusivamente limitado a pequenos cultivadores, na maior parte rendeiros, que só com dificuldade conseguem dos grandes proprietários insufficientes áreas de terras para trabalhar, e isso por preço exaggerado que absorve a maior parte do justo lucro do productor. (Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida, no anno de 1909, 1910, p. 113).

O objetivo central das ferrovias era atingir as áreas produtoras e ligá-las aos portos para exportar as matérias-primas validando a divisão internacional do trabalho vigente.

No final do século de XIX, a crise inflacionária que acomete o Brasil e o aumento da dívida externa, impede o governo de arcar com seus compromissos com as empresas inglesas concessionárias de parte das estradas de ferro do Nordeste, causando assim, moratória do pagamento dos juros, e com isso a quebra de contrato das concessões e o resgate através da compra pelo governo das estradas de ferro e posterior arrendamento.

[...] era pensamento do governo republicano instalar, no nordeste, uma rede ferroviária, constituída pela ligação das diversas estradas já existentes nos territórios de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. A União, realmente, iniciou os trabalhos, suspensos em 1896, porque as aperturas do erário já não permitiam o pagamento das obrigações referentes às estradas-de-ferro concedidas sob a garantia de juros em ouro. De modo que tratou então o governo de resgatar essas ferrovias, – entre as quais figuravam a de Natal a Nova Cruz, a do Conde d’Eu, a do São Francisco e a de Alagoas, – para a fim de arrendá-las a empresas particulares, mediante concorrência pública [...]. (PINTO, 1949, p. 125).

De forma que, a maior parte das linhas férreas construídas no Nordeste, foram incorporadas pela *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, em 1901, passando a constituir uma rede única na região, operando nos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. É importante rememorar que nesta pesquisa, entende-se a rede ferroviária, enquanto rede geográfica, de modo semelhante a Corrêa (2010), por entender que uma rede ferroviária além de constituírem um conjunto de localizações geográficas interconectadas, também possuem uma dimensão organizacional, temporal e espacial. Corrêa (2010) ao exemplificar o que poderia ser considerado uma rede geográfica, inclui a rede ferroviária:

Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e de desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda. Pode ser ainda constituído pelas agências de um banco e os fluxos de informações que circulam entre elas, pela sede da igreja católica, as dioceses e paróquias, ou ainda **pela rede ferroviária de uma dada região**. Há, em realidade, inúmeras e variadas redes que recobrem, de modo visível ou não, a superfície terrestre. (CORRÊA, 2010, p. 107, grifo nosso).

No passado essas redes eram organizadas a partir dos caminhos temporários, ou por circuitos de trocas, eram rarefeitas e operavam sobre um tempo lento, posteriormente com o avanço das técnicas, dos meios de transportes e a emergência de novas forças



produtivas, as redes se alongam, tornam-se mais imbricadas, embora não alcancem todo o globo.

Milton Santos (2008a), no capítulo intitulado *Por uma geografia das redes*, na obra *Natureza do espaço*, admite “três momentos na produção e na vida das redes: um largo período pré-mecânico, um período mecânico intermediário e a fase atual.” (SANTOS, 2008a, p. 264). Os dois primeiros particularmente despertam interesse, pois pode-se dividi-los entre as redes existentes anterior ao século XIX e deste até meados do século XX. A respeito do primeiro período (pré-mecânico), Santos (2008a, p. 364) o caracteriza da seguinte maneira: “há, de algum modo, ‘império’ dos dados naturais; o engenho humano era limitado, às vezes subordinado, às contingências da natureza. Dentro dessas circunstâncias, as redes se formam com um largo componente de espontaneidade.” O autor destaca ainda nesse período o consumo limitado (exceto para alguns indivíduos); as relações de trocas eram pouco numerosas e frequentes, a competitividade era quase inexistente, ainda vivia-se um tempo lento. (SANTOS, 2008a). Prontamente se pode situar esse período antes da Revolução Industrial, caracterizado por certa limitação das técnicas até então existentes e com reflexo direto no desenvolvimento das redes geográficas. Logo, esse momento era aquele dos caminhos precários, submetidos aos efeitos imprevisíveis da natureza, dos meios de transporte limitados quanto as distâncias percorridas e cargas transportadas.

Já o segundo momento (mecânico intermediário) é coincidente com “os albores da modernidade, as redes assumem o seu nome, mediante o caráter deliberativo de sua criação.” (SANTOS, 2008a, p. 264). Ou seja, as redes são criadas para um fim, estão imbuídas de intenções. Aqui, o consumo se amplia, as técnicas progridem, embora seu uso seja limitado, e as redes buscam mundializar-se. (SANTOS, 2008a). Pode-se inferir que esse período coincide com a revolução do transporte, o surgimento das ferrovias e de outros equipamentos técnicos que se distanciaram do caráter espontâneo, promovendo ritmos mais rápidos e frequentes.

No início do século XX, havia três grandes empresas operando no transporte ferroviário no Nordeste, abrangendo quase a totalidade das estradas de ferro da região:

*Great Western* (Reino Unido), que administrava ferrovias em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte; a *Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien* (França), que administrava ferrovias na Bahia e em Sergipe; e a Viação Férrea Cearense, controlada pela União por meio da Inspeção Federal de Obras contra as Secas, que administrava ferrovias no Ceará e no Piauí

e foi arrendada à empresa britânica *South American Construction* entre 1898 e 1914. (SIQUEIRA, 2002, p. 174).

Dentre as três Companhias, a *Great Western of Brazil Railway* concentrava a maior parte da extensão das linhas férreas do Nordeste, com pouco mais de mil quilômetros. (PINTO, 1949).

Vasconcelos Neto (2018a, p. 400) afirma que “cronologicamente, a primeira rede regional a ser formada pelo governo federal foi a da GW [*Great Western*], em 1901.” O contrato de arrendamento das estradas de ferro do Nordeste à *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, foi assinado em 1901, com vigência até 1960. De acordo com o Decreto nº 4111, de 31 de julho de 1901, ficava aprovado o “arrendamento das Estradas Recife ao S. Francisco, Sul de Pernambuco e também das Estradas Conde d’Eu, Natal a Nova Cruz, Central das Alagoas e Paulo Afonso.” (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1901, 1902, p. 1053). No mesmo decreto se estabelecia ainda, o prazo de 60 anos do arrendamento, compreendendo as linhas de tráfego juntamente com as estações ferroviárias, escritórios, armazéns, depósitos e outros edifícios pertencentes às estradas, além do material rodante de cada uma delas. (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1901, 1902). Esse contrato inicial de arrendamento celebrado em 1901, sofrerá três alterações, em 1904, 1909 e 1920. A primeira atualização do contrato, em 1904, tratava da incorporação de outras estradas que já estavam articuladas com a rede, e do planejamento para a expansão da malha ferroviária a partir da construção de prolongamentos das vias, dentre eles o de Itabaiana à Campina Grande. A segunda mudança, em 1909, teve o objetivo de acrescentar a programação da construção financiada de 431 km de ferrovia. Por fim, a terceira alteração visou a diminuição de taxas do arrendamento e aprovação do financiamento para a construção dos prolongamentos. (VASCONCELOS NETO, 2018a).

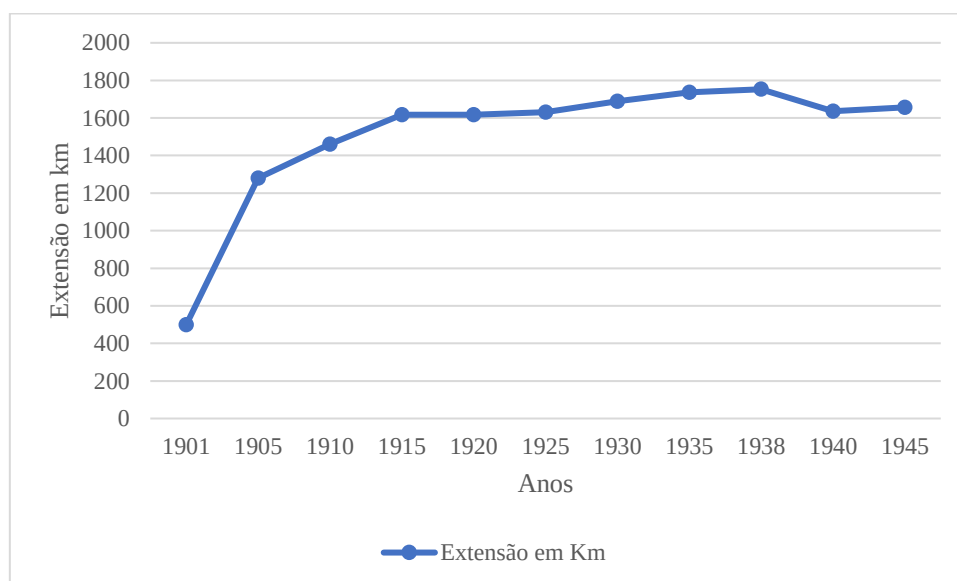
A Companhia *Great Western of Brazil Railway Company Limited* principiou suas atividades no Brasil em 1879, quando se começou a construção da estrada de ferro que teria o objetivo inicial de ligar Recife à vila de Limoeiro e também à Nazaré da Mata. A partir desse ponto, em 1886, se inicia o prolongamento da estrada em direção a Paraíba e, em 1901, a ferrovia alcança as cidades de Itabaiana e Pilar, na Paraíba, totalizando entorno de 180 km (ANEXO B). Em 1901, é assinado o contrato de arrendamento das estradas de ferro pela Companhia *Great Western*, vigente de 1901 a 1948, assim, a mesma

deixa de ser uma única ferrovia e passa a ser uma rede que engloba várias estradas de ferro do Nordeste brasileiro. Conforme explica Siqueira:

A *Great Western* iniciou suas atividades em 1881 com a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco, que ligava Recife a uma região produtora de açúcar, algodão e cereais e de criação de animais. A partir de 1901 a *Great Western* ampliou o número de vias férreas sob a sua administração para nove e passou a atuar em quatro estados da região (Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte). (SIQUEIRA 2002, p. 171).

Com o arrendamento, em 1901, a referida ferrovia deixa de ser apenas uma linha de 180,285 km e torna-se uma rede ferroviária, composta por 498,932 km, conforme o contrato de arrendamento 4.111 de 31 de julho de 1901, a *Great Western* era composta pela Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e a Sul de Pernambuco, totalizando assim, 498,932 km. (COLLECCÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1901, 1902). Em agosto de 1901 ocorreram novas incorporações, a Estrada de Ferro Conde d'Eu, em janeiro de 1902 a estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, em 1903 a Estrada de Ferro Central de Alagoas e a Estrada de Ferro de Paulo Afonso, por fim, completando o período, em outubro de 1904 é incorporada também a Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Passando a somar nessa data 1.280,164 km. (PINTO, 1949). O período de maior crescimento da *Great Western* foi entre os anos 1901 a 1905 (Gráfico 4), momento que foram incorporadas as estradas acima mencionadas.

**Gráfico 4** – Evolução da Rede *Great Western of Brazil Railway Limited* (1901-1945)



**Fonte:** Elaboração da autora, com base em Pinto (1949, apenso XI). Ver o ANEXO M – Desenvolvimento anual da Rede da *Great Western* por ferrovia (1901-1945).

Observa-se que nos anos de 1940 ocorre um leve declínio em sua extensão em relação aos anos de 1937-1938, isto ocorreu porque o trecho correspondente a Estrada de Ferro Natal a Nova-Cruz deixou de ser administrado pela rede ferroviária *Great Western* e foi incorporado pela Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, sendo administrado por esta última. (VASCONCELOS NETO, 2018b).

O intervalo entre 1880 a 1930 foi considerado o período áureo das estradas de ferro do Nordeste Brasileiro, quando se deu um grande crescimento das ferrovias nessa região. Segundo Siqueira (2002, p. 175):

As maiores taxas de crescimento da extensão das linhas férreas nordestinas foram observadas na primeira metade da década de 1880 (após a Lei 2.450, que elevou a garantia de juros para 7%), entre 1916 e 1920 (inclusive durante a Primeira Grande Guerra), na primeira metade da década de 20 e na primeira metade da de 30 (após a depressão de 1929). No restante do período, a malha ferroviária considerada apresentou baixa expansão da quilometragem construída.

No que se refere à organização espacial e estrutural da *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, a Companhia é dividida em três linhas tronco<sup>131</sup>: a Rede Norte, a Rede Central, a Rede Sul e a Estrada de ferro Paulo Afonso (Figura 5).

<sup>131</sup> A Linha Tronco é o trecho principal das linhas de uma via férrea do qual derivam os ramais ou linhas Secundárias. A linha de um sistema ferroviário que, em virtude de suas características de circulação, é de

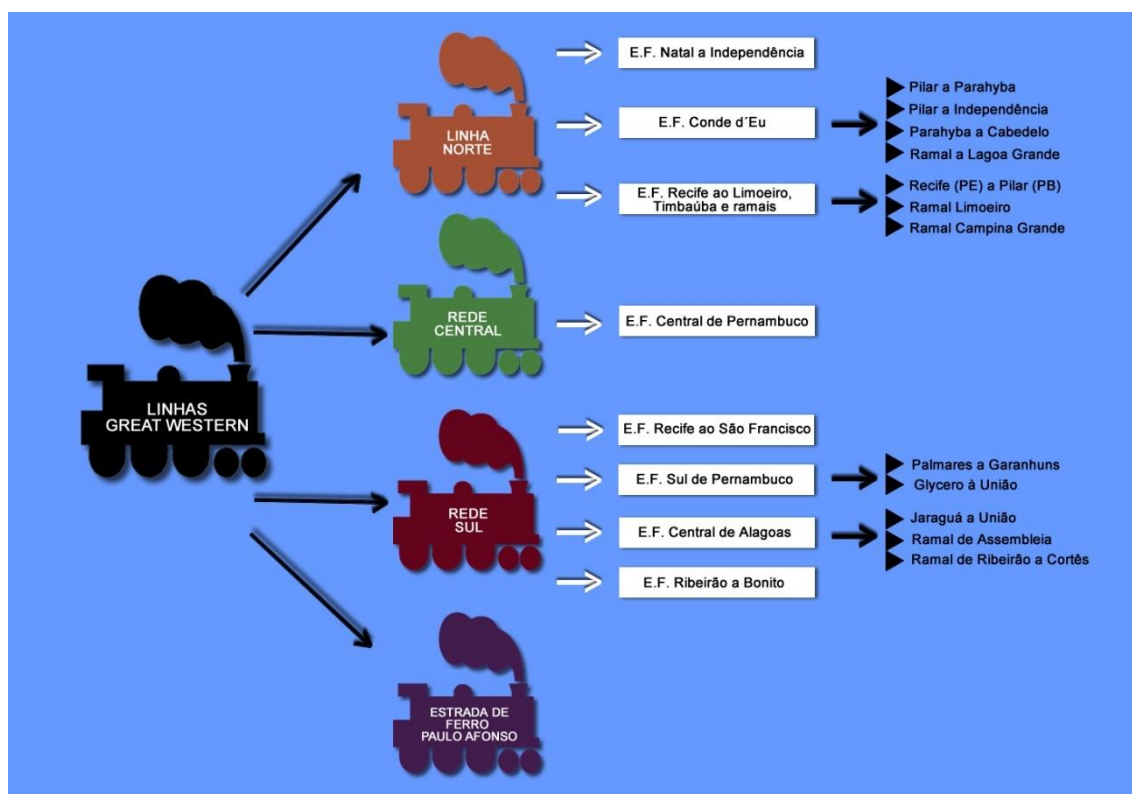
Conforme pode-se constatar no organograma (Figura 5), a linha tronco norte era composta pelas Estradas de Ferro Natal-Nova Cruz, que posteriormente se liga à Independência (Guarabira)<sup>132</sup>; a Conde d'Eu e seus respectivos ramais: Pilar à capital Parahyba, e desta para Cabedelo, de Pilar também partia a continuação da Conde d'Eu até Independência; por fim, a *Great Western*, que se estendia do Recife a Pilar, e seus dois ramais, o de Limoeiro e o de Campina Grande. A linha tronco central é formada por uma única ferrovia: a Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Já a linha sul, compreendia quatro estradas: a Recife ao São Francisco, a Sul de Pernambuco (e os ramais Palmares a Garanhuns e Glycero à União), a Central de Alagoas e ramais (Jaguará à União, ramal Assembleia e ramal Ribeirão a Cortês) e a Ribeirão a Bonito; e por fim a Estrada de Ferro de Paulo Afonso.

---

maior importância relativa que as demais linhas do sistema. (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 38). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 31 dez. 2016

<sup>132</sup> Vila criada com a denominação de “Independência” por lei provincial nº 17 de 27 de abril de 1837. Instalada em 11 de novembro do mesmo ano. Pela lei provincial de nº 841, de 26 de novembro de 1887 foi elevada a categoria de cidade com a denominação atual, Guarabira. (Anuario Estatístico do Estado da Parahyba – 1930, 1931, p. 134).

**Figura 5** – Organograma da divisão das linhas ferroviárias da rede ferroviária *Great Western of Brazil Railway Company Limited* - 1908



**Fonte:** Elaboração da autora com base nos dados do Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calman du Pin e Almeida no anno de 1909 (1910, p. 108). Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2568#?c=4&m=17&s=0&cv=102&r=0&xywh=-31%2C743%2C1562%2C1101](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2568#?c=4&m=17&s=0&cv=102&r=0&xywh=-31%2C743%2C1562%2C1101). Acesso em: 04 de dez. 2018.

Segundo os dados do Relatório do Ministério de Viação, Indústria e Obras Públicas de 1910, apresentado pelo Ministro Francisco Sá (1910, p. 120), dentre as linhas que formavam a rede *Great Western*, a que possuía a maior extensão era a Linha Norte, com 596,678 km; a Linha Sul possuía 497,304 km; a Linha Central 228,383 km e a Estrada de Ferro de Paulo Afonso, tinha uma extensão de 115,857 km, totalizando, 1.438,222 km.

O Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida, referente ao ano de 1909 (1910, p. 109), apresenta os valores correspondentes aos fluxos de mercadorias e passageiros para as referidas linhas que formam a *Great Western* (Tabela 4). Os dados revelam que a Linha Sul apresenta os melhores resultados referentes aos fluxos de mercadorias e passageiros, em que 46,5% do total de passageiros da rede, correspondem a Linha Sul, contra 24,9% da Linha Central que apresenta o pior desempenho entre as linhas. A respeito das mercadorias, 53,5% foram transportadas pela Linha Sul, contra 15,4% da Linha Central. Portanto, a Linha

Central apresenta os piores resultados quanto ao transporte de passageiros e mercadorias da rede ferroviária.

**Tabela 4** – Fluxos de passageiros e mercadorias transportadas pelas linhas da *Great Western* - 1908

| <b>Linhas</b>       | <b>Passageiros</b> | <b>%</b> | <b>Mercadorias (ton.)</b> | <b>%</b> |
|---------------------|--------------------|----------|---------------------------|----------|
| <b>Rede Norte</b>   | 14.947.026         | 28,6     | 14.172.425                | 31,1     |
| <b>Rede Central</b> | 13.061.397         | 24,9     | 7.010.971                 | 15,4     |
| <b>Rede Sul</b>     | 24.345.159         | 46,5     | 21.401.896                | 53,5     |
| <b>Total</b>        | 52.353.582         | 100,0    | 42.585.292                | 100,00   |

**Fonte:** Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida no anno de 1909 (1910, p. 109).

As principais mercadorias transportadas pela *Great Western* eram o açúcar e o algodão. Ainda segundo o relatório do Ministério Viação e Obras Públicas do ano de 1909 apresentado pelo Ministro Calman du Pin e Almeida (1910, p. 109): “A canna de assucar e o algodão são as principaes culturas do Estado de Pernambuco, assim como dos demais Estados que limitam essa circumscrição.” O mesmo relatório apresenta de forma detalhada os produtos agrícolas cultivados, as fábricas e engenhos no entorno das estradas de ferro da *Great Western*. A respeito da Linha Sul, que compreende as ferrovias Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco e a Central de Alagoas, o relatório expõe:

A riqueza agrícola se baseia nas culturas da canna de assucar, algodão, milho, feijão, mandioca, café, fumo e no caroço de mamona, sendo a principal a de assucar [...]. Ao longo da linha sul de acham-se montadas seis uzinas, de tipo moderno, para produção de assucar, alcool e aguardente, assim como uma fabrica de óleo de caroços de algodão, movida a vapor. [...] A linha principal da Central de Alagôas conta uma uzina para fabricação de assucar, alcool e aguardente e três fabricas de tecidos, e o ramal de Viçosa duas, de tipo moderno, para produção de açúcar e aguardente. [A Estrada de Ferro do São Francisco] funcionam ao longo da linha 22 uzinas, quasi todas de tipo moderno, para produção de assucar e alcool, e uma farbrica [sic] de pólvora, sendo dois daquelles estabelecimentos servidos por linha ferrea, que os liga á Estrada de Ferro S. Francisco. (Relatório apresentado Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida, no anno de 1909, 1910, p.112-115).

Já a Linha Central é constituída pela Estrada de Ferro Central de Pernambuco, que ligava a capital Recife, situada no litoral ao Sertão pernambucano, a mesma passava “por áreas produtoras de cana-de-açúcar, algodão, milho, farinha de mandioca, madeira,

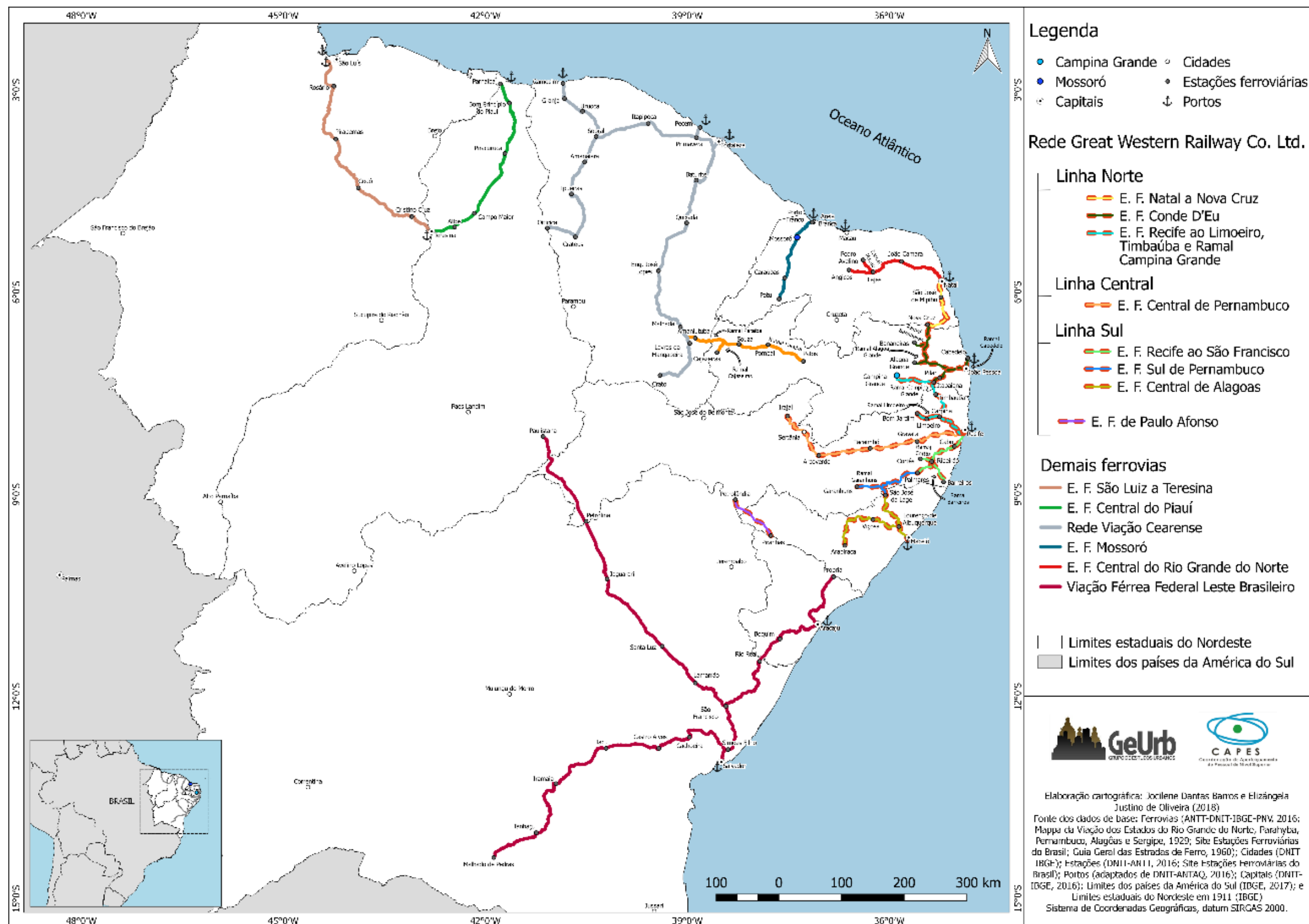
carvão vegetal, peles, além de atender importantes centros criadores de animais, entre outras mercadorias.” (SIQUEIRA, 2002, p. 190).

Na linha Norte, a segunda mais importante, composta pela Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, a Estrada de Ferro Conde d’Eu e a Recife Limoeiro, Timbaúba e Ramais, sendo esta última a principal geradora de receitas da Linha Norte ao transportar os produtos exportáveis como açúcar e o algodão. (SIQUEIRA, 2002). A Conde d’Eu por exemplo, abrangia toda a produção de algodão e de cereais do Brejo. Sobre esta ferrovia o Relatório do Ministro Miguel Calman du Pin e Almeida (1910), mostra que nas proximidades da E. F. Conde d’Eu estava o engenho Central ou Usina São João, que produzia açúcar, aguardente e álcool; uma fábrica de sabão; uma fábrica de exploração do óleo de sementes de algodão e mamona que além de abastecer o consumo local exportava para Pernambuco e Rio de Janeiro, além da fábrica de tecidos Tibiry, que produzia “pannos crus, tintos e riscados, além de fio cru para a manufatura de rês e linhas de pescaria, productos estes que são em parte consumidos no Estado na Parahyba e em parte exportados para os do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.” (Relatório apresentado Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida, no anno de 1909, 1910, p. 119).

Sobre os fluxos da *Great Western*, Siqueira (2002, p. 190) afirma que “o fluxo de carga de maior importância era no sentido interior-capital, constituído por produtos de exportação, e chegava a responder por mais de 80% da carga total nas principais estradas de ferro administradas pela Companhia.” O que demonstra a intencionalidade da rede ferroviária brasileira (Mapa 11).



**Mapa 11 – Estradas de Ferro do Nordeste e a Rede Ferroviária *Great Western of Brazil Railway Company Limited***



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

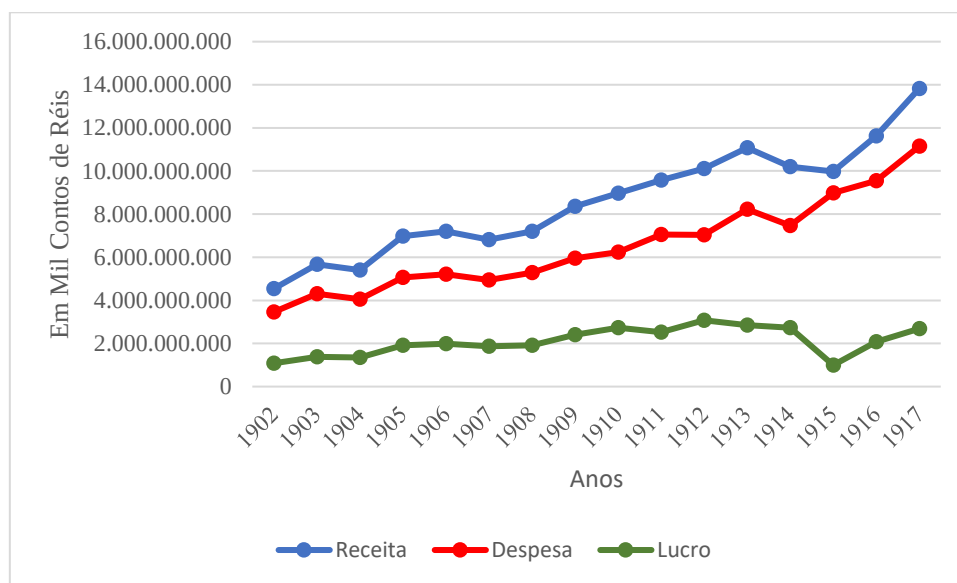
As ferrovias que formavam a *Great Western* buscam alcançar as zonas produtoras e ligá-las aos portos mais próximos. A maioria das linhas férreas que formavam a rede foram construídas essencialmente para exportar açúcar e algodão para os portos das províncias e daí para o exterior e outras praças comerciais do país. De forma que, nos seus entornos se instalavam engenhos, usinas modernas, fábricas de tecidos, conforme aponta o Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida (1910, p. 112).

A *Great Western*, durante os anos de atuação no Nordeste brasileiro, apresentou anualmente lucros significativos, no período de 1902-1917, apresentado no Gráfico 5. Os dados revelam que os lucros se aproximavam dos 3.000 contos de réis<sup>133</sup>, com exceção do ano de 1915, quando se apresenta uma redução dos lucros, possivelmente relacionada à seca de 1915 que diminuiu as receitas e consequentemente os lucros. Embora algumas estradas isoladamente, como a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, a Estrada de Ferro de Paulo Affonso e a Sul de Pernambuco apresentavam constantes déficits, embora a rede ferroviária como um todo indicava lucros consideráveis. (Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida, 1910).

---

<sup>133</sup> Réis foi uma moeda portuguesa e o padrão monetário no Brasil desde o descobrimento até 1942, quando Getúlio Vargas criou o cruzeiro (TELLES, 2011). Assim, para a representação da cifra de 1:000\$000 lê-se Mil mil-réis, que é igual a Um conto de réis; 500\$000 (Quinhentos mil-réis), 200\$000 (Duzentos mil-réis), 50\$000 (Cinquenta mil-réis), 20\$000 (Vinte mil-réis), 10\$000 (Dez mil-réis) e 5\$000 (Cinco mil-réis). Os valores tratados no gráfico são em Mil Contos de Réis. Logo, para a cifra 16.000:000\$000, tem-se dezesseis mil contos de réis.

**Gráfico 5** – Dados financeiros da *Great Western of Brazil Railway Company Limited* (1902-1917)



**Fontes:** Elaboração da autora com base nos dados do Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1918 (1919, p. 105). No ANEXO N, têm-se os valores das receitas, despesas, lucros e o coeficiente de tráfego da *Great Western of Brazil Railway Limited* (1902-1917).

Considerando o longo período de atuação da *Great Western of Brazil Railway Company Limited* no Nordeste do Brasil, de mais de meio século, desde a sua primeira estrada de ferro (1881) e depois os anos de arrendamento e de formação da rede (1901-1948), ela se estabeleceu e foi expandindo seus tentáculos interior a dentro, construindo as estações ferroviárias em povoados, vilas, cidades e nas capitais litorâneas, como: Natal, Cidade da Parahyba, Recife, Maceió. A rede incluía cidades ou vilas de bastante relevância econômica e populacional em âmbito regional, nas primeiras décadas do século XX. Os dados do *Anuario Estatístico do Brazil -1916* (1918), (1907 a 1912), revelam que no período entre 1907 a 1912 a população de algumas cidades atingidas pelas ferrovias ficava entre 10 e 70 mil habitantes dentre estas podemos citar: Limoeiro-PE, Caruaru-PE, Garanhuns-PE, Gravatá- PE, Nazaré da Mata-PE, Paudalho-PE, Palmares-PE, Timbaúba-PE, Campina Grande-PB, Itabaiana-PB, Pilar-PB, Bananeiras-PB, Guarabira-PB<sup>134</sup>, União-AL, Viçosa-AL, dentre outras. Tais cidades passaram a integrar-se às capitais e aos portos destas, via ferrovia.

<sup>134</sup> Guarabira foi elevada a categoria de vila pela lei provincial nº 17 de 27/04/1837 com a denominação de Independência, no entanto em 1877 quando torna-se cidade, passa a ser denominada Guarabira. (IBGE, 2017). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/guarabira/historico>. Acesso: 29 set. 2018.

Algumas dessas cidades eram consideradas Boca de Sertão, importantes entrepostos e empórios comerciais entre as zonas litorâneas e sertanejas, que passavam a ser interligadas por via ferroviária, outras foram Ponta de Trilhos por longos períodos, fator que impulsionou a centralidade regional de cidades como Campina Grande, na Paraíba, Ponta de Trilhos de 1907 a 1957); Arcoverde no estado de Pernambuco, de 1912 a 1930 e Palmares (também em Pernambuco) que “foi o término da Recife ao São Francisco, onde os trens chegaram em 1862, só prosseguindo vinte anos depois.” (BENÉVOLO, 1953, p. 385).

Observou-se ainda que algumas cidades mudaram sua categoria político-administrativa de povoados para vila e desta para cidade após a implantação da estrada de ferro em seus territórios, conforme se verá no capítulo 5 desta tese.

A rescisão do arrendamento da *Great Western* e a conseguinte encampação ocorre, a partir de um acordo firmado entre o governo brasileiro com o Reino Unido em 1948, e efetivado no ano seguinte, em 1949. A partir de então, a rede passou a se chamar Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), subordinada diretamente ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). (VASCONCELOS NETO, 2018a).

As relações apontadas ao longo deste capítulo, referente a expansão das técnicas e dos transportes mecânicos que acentuam a divisão internacional do trabalho, com consequências direta no rearranjo da rede urbana interna dos países ou entre eles. Ao analisar a gênese e os limites da hierarquia urbana dos países subdesenvolvidos<sup>135</sup>, Santos (2008d, p. 162) afirma que: “a revolução dos transportes foi importada do estrangeiro e realizou-se em benefício do imperialismo econômico dos países industrializados.” Ao se referir especificamente aos países da América Latina, o autor ressalta: “Cabe considerar separadamente o caso da América Latina. De fato, o desenvolvimento da ‘rede urbana’ é aí quase sempre contemporâneo ao do povoamento, e os impulsos econômicos, via de regra, procedem desde sempre do exterior [...]” (SANTOS, 2008d, p. 162).

As redes urbanas dos países periféricos/subdesenvolvido são extremamente susceptíveis às ordens e demandas externas, como bem revela, Milton Santos, na obra supracitada, *Manual de Geografia Urbana*.

---

<sup>135</sup> Sobre a regionalização do mundo, a divisão em: países desenvolvidos e países subdesenvolvidos, é posterior a divisão: países centrais, semiperiféricos e periféricos. Ver o artigo *Estado e sociedade na periferia do sistema: o caso português*, de autoria de Boaventura de Sousa Santos. No texto o autor discute o conceito de semiperiferia. Andrade (1977) ao analisar a teoria de polos de crescimento e desenvolvimento de François Perroux, divide o mundo em dois grupos: os países focos e os países satélites, os primeiros seriam os países industrializados e que comandam os países satélites dependentes economicamente dos países focos.

Esse processo ganha forma e materialidade a medida que há a expansão das estradas de ferro no Brasil, a partir do Decreto nº. 2450 de 24 de setembro de 1873, o qual garantia os juros de 7% sobre o capital investido na construção das ferrovias, momento em que há investimentos de capital inglês e os próprios ingleses passam a ser os maiores beneficiados na política econômica agroexportadora, ao conectar os centros produtores aos portos via ferrovia, ao dispor de um transporte de mercadorias mais rápido e de baixo custo.

No capítulo 4, que se segue serão abordados: a formação histórica, organização e espacialização das ferrovias nos Estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, e particularmente as estradas de ferro objetos do estudo: A Estrada de Ferro de Mossoró e a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (*Great Western*).

## **CAPÍTULO 4 – A IMPLANTAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NA PARAÍBA E NO RIO GRANDE DO NORTE**

O capítulo tem como objetivo mostrar o desenvolvimento das estradas de ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte e, particularmente, das ferrovias objeto de estudo: A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (também chamada de *Great Western*), na Paraíba e a Estrada de Ferro de Mossoró, no Rio Grande do Norte. Além de apresentar a historiografia das referidas linhas férreas, também explorar-se-á a ideia de como os discursos do progresso e da modernidade estão atrelados à construção das ferrovias e se constituíram justificativas do poder público, sendo encontrados frequentemente nos documentos oficiais. Outro discurso presente e endossado pelo poder público era a construção das ferrovias para minorar os efeitos causados pelas secas periódicas que acometiam a região. Tais discursos eram propagados pela elite econômica e política, e acompanham o desenvolvimento das ferrovias em cada um dos Estados. Assim, o capítulo divide-se nas seguintes seções: 4.1 – *As Estradas de Ferro nos Estados da Paraíba e no Rio Grande do Norte*; 4.2 – *O progresso, a modernidade e as secas: argumentos contraditórios que permeiam as justificativas para a construção das ferrovias*; 4.3 – *A Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (Great Western)* e 4.4 – *A Estrada de Ferro de Mossoró*.

### **4.1 As ferrovias nos Estados da Paraíba e no Rio Grande do Norte**

As primeiras ferrovias nas províncias da Paraíba e Rio Grande do Norte são planejadas e implementadas ainda no Império. Na Paraíba, a Estrada de Ferro Conde d'Eu<sup>136</sup> foi a primeira concessão que se efetivou. Soares (2018, p. 58-63) relata a existência de propostas anteriores, mas que não se concretizaram. Sobre a concessão da Conde d'Eu, o Decreto nº 4838, de 15 de dezembro de 1871, cláusula I, indica:

O Governo Imperial concede ao Conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, Bacharel Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e o

---

<sup>136</sup>Segundo Edmundson (2016), a escolha do nome Estrada de Ferro Conde d'Eu deve ter sido para agradar o imperador, já que essa referência pouco significava para os investidores britânicos da ferrovia. Ainda segundo o autor (2016, p. 77), “nascido na França, Gastão de Orléans, o Conde d'Eu, chegou a ser príncipe consorte imperial ao casar-se em 1864 com a filha de Dom Pedro II, D. Isabel Cristina Leopoldina de Bragança.”

Engenheiro André Rebouças<sup>137</sup>, autorização para organizarem dentro ou fora do Império uma companhia destinada a construir, usar e gozar de uma estrada de ferro economica do porto da Parahyba do Norte á Alagôa Grande, com ramificações para a villa do Ingá e da Independencia. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1871, 1871, p. 736)<sup>138</sup>.

Em 6 de setembro de 1872, os concessionários supracitados celebram o contrato com a Presidência da Província da Paraíba para a construção da Estrada de Ferro Conde d'Eu e, em 1874, através do Decreto nº 5.608 de 25 de abril, ampliam-se as cláusulas estabelecidas pelo Decreto nº 4838, alterando o prazo de 20 para 90 anos dos privilégios concedidos e a garantia de juros de 7% sobre o capital empregado, dentre outras definições. No entanto, em 1875, a concessão foi transferida para a Companhia inglesa *The Conde d'Eu Railway Company Limited*. Em 1876, os estudos definitivos foram aprovados e a construção iniciada em 1880, sendo o primeiro trecho da capital até Mulungú inaugurado em 1883. (BAPTISTA, 1942; CAMELO FILHO, 2000). Vasconcelos Neto (2018a, p. 96) expõe que a estrada em questão “atenderia, em grande parte, a chamada ‘Várzea’ do rio Paraíba e o Brejo, onde se concentravam os engenhos de açúcar.”

A Estrada de Ferro Conde d'Eu posteriormente se liga ao Rio Grande do Norte e à capital Natal, via Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (1904); a Pernambuco e sua capital Recife, pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro e ramais (1901); como também à Campina Grande, em 1907. A linha férrea de interiorização na Paraíba permanece em Campina Grande até 1957, quando foi ligada à ferrovia oriunda do Ceará e que adentrava o Sertão paraibano à oeste.

No início do século, em 1906, uma matéria do jornal *A União*, além de expor a insuficiência da viação férrea da Paraíba, registra a evolução e o traçado das ferrovias no Estado até aquele momento:

Estradas de ferro. As que possuímos são em extensão insufficientissima, que não alcança os centros mais importantes da producção agricola.

---

<sup>137</sup> Sobre os concessionários Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e André Rebouças, Soares (2018, p. 78) afirma que o primeiro, era “advogado paraibano, político do Partido Conservador, nascido no município de Pilar, que, neste momento ocupava o cargo de Ministro e Secretário do estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas. O segundo era um deputado geral pela Província da Parahyba do Norte eleito pelo Partido Conservador. Por fim, o terceiro era um dos engenheiros civis mais atuantes da época.” André Rebouças (1838-1898) era irmão do também engenheiro Antônio Rebouças (1839-1874). (BENÉVOLO, 1954).

<sup>138</sup> Baptista (1942, p. 510-511) também faz referência ao mesmo decreto.

A partir desta capital temos a linha principal da Conde d'Eu, que vai à cidade de Guarabira num percurso de 140 kilometros, mais ou menos. Ha ainda os ramaes de Mulungú à Alagoa Grande, de Entroncamento a Pilar e desta capital a Cabedello, cada um delles de pequena extensão. Aproveitando à pequena parte do território da Parahyba, existe a linha interestadual que, partindo de Pernambuco, entronca-se na Conde d'Eu e vai ao estado do Rio Grande do Norte.

Extensas e uberrimas zonas agrícolas ficam fóra do alcance da viação ferrea, entre as quaes nomeamos a importante comarca de Mamanguape, cujo commercio foi outr'ora o mais florescente do Estado e actualmente está em lamentável decadencia; os municipios de Bananeiras, Areia, Alagoa Nova e Araruna, que comprehendem uma grande região dos brejos, productora de canna de assucar, cafe, fumo, algodão e cereaes.

Assim toda a producção deses ricos municipios, não dispondo do recurso de transporte facil e barato para vir aos mercados consumidores, annulla-se como elemento de nossa riqueza.

E' essa uma das causas, senão a principal, do abatimento de nossa lavoira. Para reanimal-a é preciso curar-se com serio empenho do desenvolvimento da viação ferrea do estado.

Ella não deve ficar circumscripta, como se acha, a pequenos tractos do littoral e dos brejos; é forçoso que se desenvolva abrangendo maior extensão de terrenos agricultaveis. (NOSSAS NECESSIDADES, A União, 1906, sem paginação).

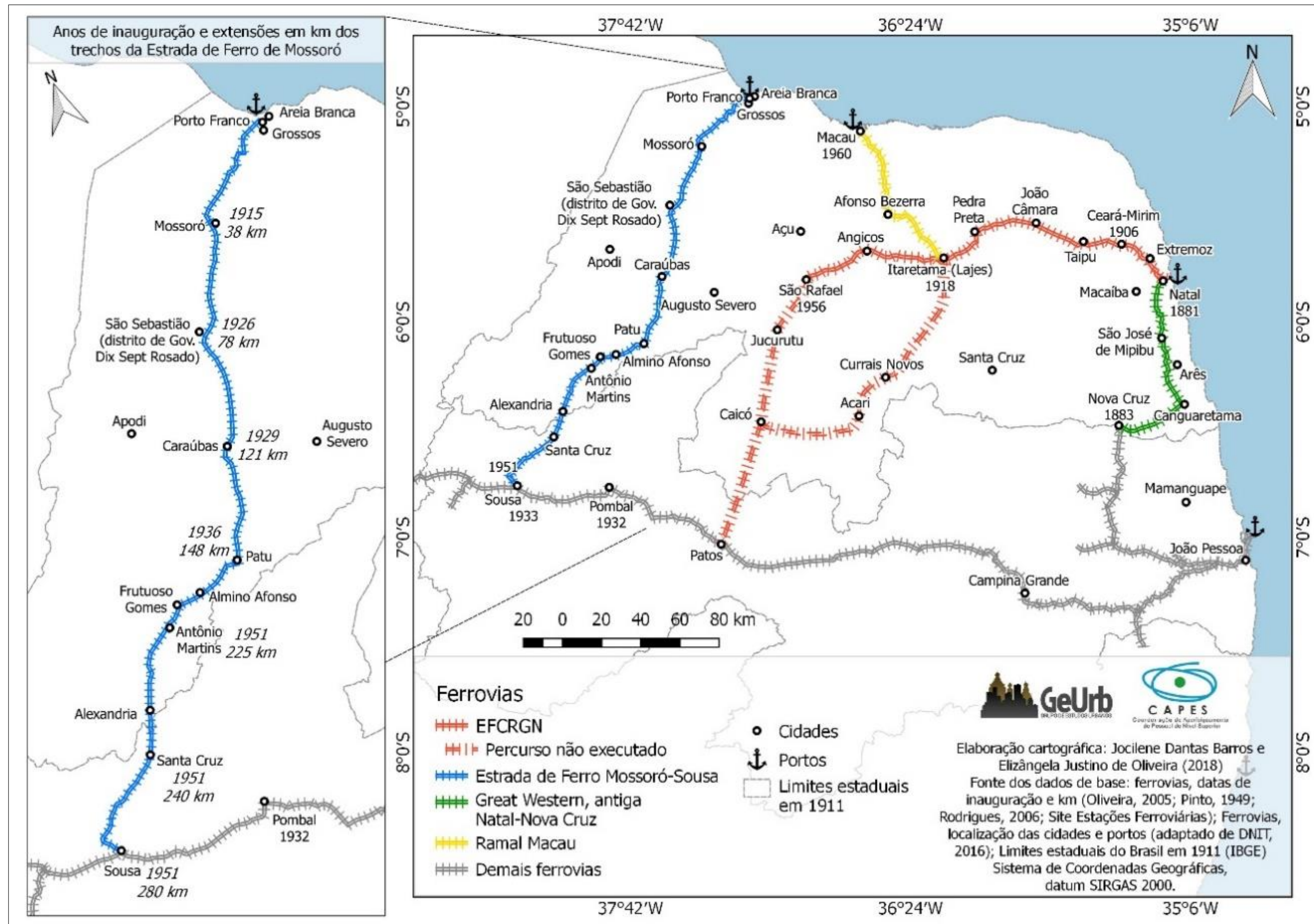
No Rio Grande do Norte, a primeira ferrovia, que data de 1881, foi a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz que se ligará a Estrada de Ferro Conde d'Eu, em 1904. A segunda ferrovia do estado foi a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que se constitui a estrada de interiorização do estado e tem seu primeiro trecho inaugurado em 1906. Além da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz e da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que partindo de Natal se estendeu até São Rafael na região Central Potiguar, há também o ramal Macau que, partindo de Lages, liga-se ao porto de Macau em 1962; e, por fim, a Estrada de Ferro de Mossoró<sup>139</sup> que, partindo de Porto Franco, em Areia Branca, em 1912, chegava ao seu destino, em Sousa-PB, que, em 1951, ligava-se, portanto, à Rede Viação Cearense (RVC) (Mapa 12). Inicialmente, o projeto da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte previa atingir as cidades de Caicó e Currais Novos, e seguiria até Patos, no Estado da Paraíba. Embora os estudos estivessem concluídos, o projeto inicial não se efetivou.

---

<sup>139</sup> Em 1962 a Estrada de Ferro de Mossoró e a Estrada de Ferro Sampaio Correia, anteriormente chamada de Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte são incorporadas. (Vasconcelos Neto, 2018a, p. 413).



**Mapa 12** – Estradas de Ferro do Rio Grande do Norte, com destaque na Estrada de Ferro de Mossoró



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas

Embora as estradas de ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte tenham início no mesmo período, ou seja, na década de 1880, o seu desenvolvimento, ao longo do tempo, foi distinguindo-se, em decorrência das influências e forças político-partidárias e das elites econômicas. Enquanto na Paraíba, a estrada de ferro passava por cidades já relevantes, como Campina Grande, Itabaiana e Bananeiras, e ainda que tardiamente alcança Patos, Pombal e Sousa, ligando sua principal linha de interiorização à importante Rede de Viação Cearense; no caso do Rio Grande do Norte, há descontinuidades nos trajetos e sucessivas interrupções em seus percursos e estradas deficitárias.

A principal ferrovia de interiorização, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, por exemplo, estagna na zona central do Estado, não se liga às áreas produtoras de algodão no Seridó, nem alcança cidades importantes como Currais Novos, principal área dos produtos da pecuária e algodão, e Caicó, também produtora de algodão. Conforme já se mencionou a intenção inicial dessa ferrovia era atingir a cidade de Caicó, “assim estipulava o dec. 5.703/1905 que aprovou os estudos finais da primeira etapa, até Caicó (298 km)” (VASCONCELOS NETO, 2018b, p. 33), e Currais Novos no Rio Grande do Norte. Os estudos realizados àquela época mostram que havia o propósito inicial de atingir também as cidades de Pombal e Sousa na Paraíba, bem como encontrar-se com a Estrada de Ferro de Baturité, no Ceará. Contudo, isto não se concretizou e a estrada foi interrompida em São Rafael pois, conforme pode-se observar (Mapa 12), o trajeto chegou a ser projetado, porém não executado. A mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Augusto Tavares de Lyra, em 1906, também indica a intenção anteriormente mencionada:

Assim, ‘a estrada deverá ser construída em prolongamento da do Ceará-mirim, acompanhando o curso do Rio deste nome, em demanda de suas cabeceiras, na linha divisória das águas pertencentes à bacia do Piranhas ou Assú; atravessará, em seguida e sem dificuldade, este *divortum aquarum* e cortando, nas proximidades de suas cabeceiras, o rio Pata Choca, afluente de dificuldade do Assú, procurará alcançar a margem esquerda deste último, descendo pelo vale de seu afluente Caraú ou Sant’Anna do Mattos até perto da povoação de S. Raphael,[...]; de S. Raphael em diante a estrada seguirá pela margem direita do Assú até a cidade do Caicó, e depois, internando-se no Estado da Parahyba, atravessará o Piranhas, próximo dos municípios de Souza e de Pombal, de modo a alcançar o vale do rio do Peixe, pelo qual subirá até transpor o divisor de águas deste rio e do Jaguaribe, no Ceará, onde irá encontrar a Estrada de Ferro de Baturité, no ponto mais conveniente’. (Mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Augusto Tavares de Lyra, de 14 de julho de 1906, 1907, p. 9).

A ferrovia ainda tardou a atingir a área portuária de Macau. Embora este seja o terceiro porto mais importante, e a área rica na produção salineira, a ferrovia somente alcançou a referida cidade e o seu porto em 1962.

A Estrada de Ferro de Mossoró, apesar de ser uma ferrovia de grande alcance espacial, exercendo influência sobre a região do Oeste Potiguar, Sertão paraibano e parte do Ceará, é uma estrada de ferro de importância secundária quando, inicialmente, é comparada às vantagens da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que estava ligada à capital do estado e conseqüentemente ao seu porto principal: o porto de Natal, e em 1906 havia atingido a área de produção açucareira do estado, na cidade de Ceará-Mirim.

Por fim, a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, que se conectava à rede ferroviária da *Great Western*, também apresentava problemas, gerando déficits constantes. Embora tenha sido construída para transportar a produção da atividade canavieira, passando por áreas de cultivo da cana-de-açúcar, como: Arês, Goianinha, São José de Mipibú (Mapa 12); no entanto, a maior produção canavieira estava concentrada em Ceará-Mirim (Mapa 5)<sup>140</sup>, que somente em 1906 foi contemplada com a ferrovia. Sobre a referida estrada de ferro, Baptista (1942, p. 517) afirma que:

Desde o primeiro ano da exploração do seu tráfego até nossos dias, tem esta via férrea se debatido em um regime deficitário prejudicial. O objetivo visado pela construção não se consegue mesmo descortinar, porque é toda encravada na faixa litorânea, que não tem fertilidade e nem outras condições para desenvolvimento da agricultura e cujo tráfego, instalado há mais de meio século, continua insignificante.

A situação deficitária da estrada permanece, mesmo após ter sido integrada a rede da *Great Western* em 1901, conforme revela Vasconcelos Neto (2018b, p. 31): “Mesmo sob uma administração unificada com as demais do Nordeste, a Natal-Nova Cruz continuou sendo deficitária.”

Deve-se observar que muitos dos traçados ferroviários no Brasil eram construídos de acordo com o interesse e a força de grupos políticos ou econômicos e até por interesse particular, e não necessariamente pela viabilidade técnica ou pelo desenvolvimento

---

<sup>140</sup> No Mapa 5, referente ao *Mappa agrícola do Estado do Rio Grande do Norte*, de 1908, no capítulo 2 desta tese, pode-se observar a produção da cana-de-açúcar e o trajeto da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz e o trecho da Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte até Taipú. Pode-se ver, ainda, as áreas de concentração da produção do algodão, de cereais (milho e feijão), da atividade criatória da pecuária, da extração da carnaúba, etc.

econômico da região. Benévolo (1953, p. 23-24) aponta inúmeros exemplos dos traçados mal sucedidos para atender interesses particulares: o traçado da Estrada de Ferro Pedro II e a construção de pontes sobre o rio Paraíba do Sul para beneficiarem os magnatas do café, o percurso Salvador-Juazeiro da Estrada de Ferro da Bahia, construído por influência pessoal de Fernandes da Cunha, um importante político baiano. Nesse sentido, o autor conclui:

Centenas de quilômetros de estradas foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zona de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar ‘minha terra natal’, justificando-se a ironia de uma definição que ficou célebre: ‘estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico dos pontos de maior influência política’. (BENÉVOLO, 1953, p. 23).

Nos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte o poder político local, representado pelas oligarquias e associado à elite comerciante e latifundiária, possuía forte poder de decisão nos traçados das ferrovias em questão. Os Albuquerque Maranhão<sup>141</sup>, no Rio Grande do Norte, tiveram papel decisivo ao determinar que a estrada de ferro de interiorização do Estado deveria ter como ponto de partida a cidade do Natal e não a de Mossoró. Rodrigues (2006, p. 107) ao tratar do embate de forças político-econômicas entre Mossoró e Natal acerca da construção da referida ferrovia, ressalta que “os boatos de que Alberto Maranhão era contra a ferrovia de Mossoró não eram infundados. De fato, o governador era favorável a uma política de centralização dos fluxos comerciais na capital.” Fato explicitado pela fala do então governador do Rio Grande do Norte:

[...] o ponto que mais entende a nossa economia é o alargamento da rede comunicações.

Umas duas ferro-vias de penetração, que chamassem aos mercados da costa os productos sertanejos, [...], alentariam extraordinariamente o commercio, facilitando ás populações do litoral e ás mercadorias importadas o facil accesso ás povoações do interior. [...]

Não basta que tenhamos aqui armazens de recebimento de genero exportaveis; é necessario um facil accesso aos pequenos mercadores, que actualmente ficam todos em Ceará-mirim, Macahyba, Mossoró, Açú e outros pequenos mercados de compra e venda, [...]. (Mensagem

---

<sup>141</sup> Pedro Velho de Albuquerque Maranhão (conhecido como Pedro Velho) assumiu oficialmente o governo do estado do Rio Grande do Norte no dia 28 de fevereiro de 1892, eleito indiretamente pelo Congresso Estadual para um mandato que se estendeu até 25 de março de 1896. Já Alberto Frederico de Albuquerque Maranhão (conhecido como Alberto Maranhão e irmão de Pedro Velho) governou o Rio Grande do Norte por duas vezes, sendo a primeira vez de 25 de março de 1900 a 25 de março de 1904; e a segunda de 25 de março 1908 a 31 de dezembro de 1913. A Oligarquia dos Albuquerque Maranhão era a principal representante da atividade canavieira do estado. (BRITO, 2017; VALE, 2006).

apresentada pelo Governador Alberto Maranhão, em 25 de março de 1904, 1904, p. 20-21).

Situação similar acontece com a continuação do trajeto da *Great Western* até Campina Grande. O jornal *Gazeta do Sertão*<sup>142</sup>, de 15 de fevereiro de 1889, em uma matéria que expõe o impasse sobre o ponto de partida do ramal para Campina Grande e a suspeição de interesses particulares estarem acima das possibilidades técnicas ou de melhoramento para a província da Parahyba: “[...] o melhoramento em questão não será completo, visto como temos razão para suspeitar que interesses de ordem privada hão de procurar prevalecer sobre os interesses da província, do commercio em geral e da propria estrada de ferro.” A notícia referia-se ao fato de um tal “Sr. Trindade”<sup>143</sup> ter influenciado os engenheiros Justa Araújo e Dansmure, responsáveis pelos estudos da estrada de ferro:

O Sr. Trindade evidentemente oppõe-se a que a estrada de ferro venha do *Pilar* ao *Ingá* e à *Campina Grande*; S. S<sup>a</sup> e seus amigos opinam por uma outra direção, a de *Alagôa Grande* á *Campina*.

A estrada de ferro, vindo por *Itabayanna* e *Ingá*, como mandou o governo que se fizesse, dará um grande incremento à *Comarca de Campina Grande* e, sem nenhuma duvida, alterará profundamente as actuaes condições eleitoraes do feudo do sr. Dr. Trindade; vindo por *Alagôa-Grande* entretanto, nada disso acontecerá, o *statu quo* será mantido. (ESTRADA DE FERRO, *Gazeta do Sertão*, 15 de fevereiro de 1889, capa, grifo do editor).

Assim, embora se saiba que o ramal de Campina Grande não partiu de Alagoa Grande e sim de Itabaiana, era comum políticos, comerciantes influentes, e os proprietários de engenhos influenciarem nos traçados das ferrovias para atender seus interesses particulares e obter benefícios. Esse grupo em algumas situações eram acionistas de pequenas ferrovias que se uniam às ferrovias centrais facilitando o transporte do açúcar produzido nos engenhos para os portos.

Com a crise do açúcar no final do século XIX, devido à concorrência do açúcar de beterraba na Europa e o açúcar produzido no Caribe, os engenhos, de funcionamento

---

<sup>142</sup> O jornal *Gazeta do Sertão* (circulou entre setembro de 1888 a maio de 1891), a partir de seu proprietário, diretor e principal redator, Irineu Joffily, fez larga campanha a favor do prolongamento da Estrada de Ferro Conde d’Eu (partindo da vila de Mulungu ou da vila do Pilar) até Campina Grande, sendo esse o tema favorito do jornal. (ARANHA, 2007).

<sup>143</sup> Referência ao político do Partido Conservador Antônio da Trindade Antunes Meira Henriques, nascido provavelmente em Ingá, atuou politicamente na província da Parahyba na segunda metade do século XIX e início do século XX, foi juiz de direito em Bananeiras (1872) e em Campina Grande, a partir de 1873 por vários anos. (BRAGA, 2017).

ainda rudimentar, passaram por uma reestruturação em seus processos, com a mecanização da produção. Fazia parte das mudanças no setor a construção de ferrovias para facilitar o transporte dos produtos até os portos litorâneos, atendendo uma demanda dos senhores de engenhos. Siqueira (2002, p. 175-177) identifica, no Estado de Pernambuco, as usinas atendidas por ferrovias no final do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Segundo o autor (p.176), em 1899, 16 usinas eram atendidas por 222 quilômetros de ferrovias. Em 1928, eram 51 usinas atendidas por 1.842 quilômetros. Como exemplo disto, se pode citar a Usina de Tiúma, em São Lourenço da Mata, no estado de Pernambuco, atendida por 60 quilômetros de ferrovia; a Usina Mussurupe, no mesmo estado, também era atendida por ferrovias; e a estação do Engenho Central, em Santa Rita, na Paraíba, atendida pela Estrada de Ferro Conde d'Eu. Assim, Camelo Filho analisa que,

Essa forma de conduzir o processo ferroviário no país e a falta de política mais consistente para o setor contribuíram para o surgimento de estradas sem qualquer contribuição com o desenvolvimento econômico e político das regiões em que foram implantadas naquela época; isto é, construía-se ferrovias que privilegiavam apenas alguns grupos políticos e a empresa proprietária do empreendimento, já que seus investimentos tinham retorno assegurado pela garantia de juros. Esta situação foi beneficiada pela política de favores conduzida pelo Governo Central e pela garantia de juros e zonas de privilégios, que diminuía significativamente os riscos do capital empregado. Desta forma, é possível construir estradas sem direção e sem relação com o desenvolvimento econômico e político regional ou local, que operam em regime de déficit constante [...]. (CAMELO FILHO, 2000, p. 66-67).

Assim, embora o quadro geral da implantação das estradas de ferro no Brasil tenha se caracterizado por interesses diversos, como a integração nacional no Império, interesses estratégicos e econômicos, conforme se pode observar nas leis ferroviárias e nos planos ferroviários, havia os interesses particulares daqueles que possuíam força política ou econômica, sendo possível, assim, beneficiar o transporte de suas produções, diminuindo os gastos e aumentando seus lucros, no caso econômico; ou no caso político, manter os seus nichos eleitoreiros.

Portanto, defende-se a ideia de que as ferrovias no Rio Grande do Norte possuem trajetos que indicam não haver um objetivo concreto quanto a integração do território, nem objetivavam de fato integrar as zonas produtoras aos portos do estado, já que não alcançam as cidades mais relevantes do estado, nem suas zonas mais produtivas.

Diferentemente da Paraíba que, ainda na primeira década do século XX, está ligada, via ferrovia, a uma das principais cidades do interior do estado: Campina Grande. Ligava-se à região do brejo paraibano, produtora de algodão, cereais (milho, feijão), cultivo da mandioca e produção da farinha de mandioca; ao porto de João Pessoa e a Recife. A ferrovia alcançava também a cidade de Guarabira, produtora de cana-de-açúcar.

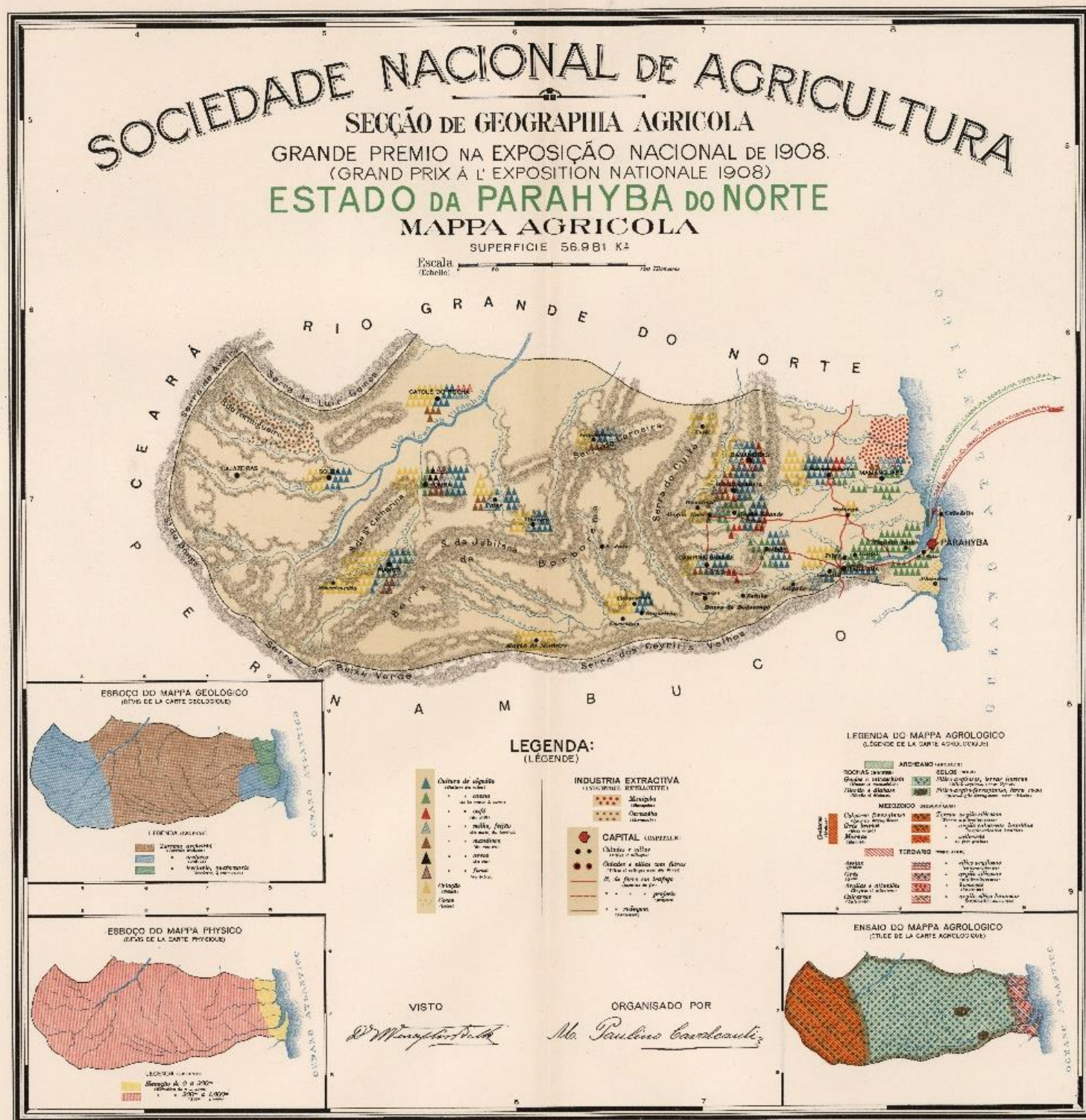
O *Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte*, de 1908 (Mapa 13), organizado por M. Paulino Cavalcanti, mostra a espacialidade das principais atividades produtoras no estado da Paraíba no início do século, onde se pode observar o traçado das ferrovias no estado<sup>144</sup>. É possível observar a concentração da atividade canavieira no litoral e já atendida pela ferrovia (a E. F. Conde d'Eu), bem como a expansão da atividade criatória e do cultivo do algodão a oeste do estado. Essa produção teria como ponto de convergência a cidade de Campina Grande, então Ponta de Trilho.

---

<sup>144</sup> O *Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte* é uma representação de 1908, no entanto, o traçado da ferrovia até Campina Grande aparece apenas como projetado, quando era para ser representado como trajeto em tráfego, já que o ramal até Campina foi inaugurado em 1907.



Mapa 13 – Mappa Agrícola do Estado da Parahyba do Norte - 1908



Fonte: David Rumsey Map Collection. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306839~90076722:Estado-da-Parahyba-do-Norte>. Acesso em: 13 nov. 2018.



Além disso, essas zonas produtoras, a partir da chegada da linha férrea em Campina Grande, em 1907, alcançando, portanto, uma das cidades mais importante do estado, passam a integrar-se a uma das redes ferroviárias mais relevantes no Brasil, a *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que chegou a possuir 1.700 quilômetros de vias férreas em quatro estados do Nordeste, interligando, assim, importantes cidades da Paraíba, como Guarabira, Alagoa Grande, Itabaiana, Pilar, que possuíam população entre 10 e 35 mil, nos anos de 1910, 1911 e 1912, segundo o *Annuário Estatístico da Parahyba do Norte* de 1916 ( 1918, p. 112).

Se verá a seguir que, além dos propósitos diversos para a construção das estradas de ferro no Brasil, havia também os diversos discursos que permeavam esse processo. No Nordeste, identificou-se dois deles muito recorrentes: as ferrovias em benefício do progresso e da modernidade; e as ferrovias para dirimir os efeitos das secas periódicas que atingiam essa região do Brasil.

#### **4.2 O progresso, a modernidade e as secas: argumentos contraditórios que permeiam as justificativas para construção das ferrovias**

A análise dos documentos oficiais, como falas, mensagens e relatórios dos Presidentes das Províncias/Estados brasileiros, mostra que as estradas de ferro no Nordeste foram construídas alinhadas a dois argumentos preponderantes: a ferrovia enquanto equipamento que diminuiria os efeitos das secas periódicas que atingiam a maior parte da população dos estados nordestinos, dentre eles, o Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco; e a ideia de progresso, de modernidade e de civilidade que tal equipamento representa. Assim, mensagens como a do presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Adolpho Affonso da Silva Gordo (1890, p. 14), são bastante recorrentes nesses documentos: “si o caminho de ferro é sempre o factor mais poderoso do desenvolvimento material de um povo, [...] n'este Estado o caminho de ferro é condição imprescindível de progresso e civilização.”

Ambas as justificativas dividiam o Nordeste em dois ambientes antagônicos e não complementares: um que vislumbrava esses equipamentos urbanos, tais como a ferrovia, o bonde, a energia elétrica enquanto símbolos da civilidade, do progresso, do moderno, do novo; e, por outro lado, o Nordeste arcaico, da fome, da miséria, das epidemias causadas pelas grandes secas, do flagelo. (MAIA, 2016).

Benévolo (1953, p. 18-19) divide as ferrovias brasileiras em três tipos de linhas: as comerciais, as estradas das secas, e os traçados estratégicos, que são aqueles construídos com o objetivo de defesa das fronteiras e segurança nacional. As comerciais são usadas essencialmente para exportação de produtos; as das secas, na região Nordeste, tinham por finalidade amenizar as consequências desse fenômeno sobre a população nordestina. Esta última, particularmente, interessa-nos, porque esse será um dos principais argumentos usado pelas elites oligárquicas para captar recursos para a construção de estradas de ferro na região. O argumento de que as construções de tais estradas poderiam sanar ou dirimir os efeitos das secas que atingiam um enorme contingente populacional era recorrente em jornais, em documentos oficiais, nos relatos de cronistas, etc., conforme nos revela um fragmento sobre a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Este representa um recorte de muitos outros nessa linha condutora:

Como vêdes, a linha de penetração percorrerá a parte central da região assolada pela secca e ligará a viação férrea do Ceará à rede que já se estende de Alagoas ao Rio Grande do Norte; quer dizer: entrou no plano geral que visa ligar todos os estados do Brasil; e, por isso mesmo que nella se poderão entroncar novos ramaes, que partam de Macau e Mossoró, será, de futuro, a linha principal de uma vasta rêde que attenderá ás múltiplas necessidades de transporte em uma região em que elle se faz difícil e imperfeitamente em costas de animaes. Virá a ser, portanto, **uma estrada de soccorro em tempo de calamidades e um elemento seguro de progresso nas epochas normaes**. (Mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Augusto Tavares de Lyra em 14 de julho de 1906, 1907, p. 9, grifo nosso).

Nesse contexto, a construção de ferrovias era uma das obras contra a seca que empregaria essa mão de obra oriunda do campo e dos vilarejos, que chegava às cidades em busca de emprego, como também, levaria alimentos às áreas mais distantes para a população faminta. Eram estas as “promessas” daqueles que reivindicam as ferrovias em seus territórios.

O tema da seca no Nordeste é amplamente debatido por vários autores (ALMEIDA, 1981; ALVES, 1982; GUERRA, 1951; POMPEU SOBRINHO, 1982; TEÓFILO, 1980; VILLA, 2012). Parte destas referências aborda a seca no Ceará tendo em vista que os efeitos eram mais rigorosos e frequentes nesta província. No entanto, estas fontes trazem ricas informações sobre as condições de privação das pessoas e das novas dinâmicas estabelecidas nas cidades que ficavam superlotadas de pessoas sem emprego, com fome, com toda a família, em uma situação calamitosa.

As secas no Nordeste, causadas pela ausência ou irregularidade das chuvas, fazem parte de um fenômeno climático, cujas implicações sociais e no espaço são diversas. Entre os efeitos sociais e espaciais se pode citar: o comprometimento da produção agrícola de alimentos, imprescindíveis à alimentação do sertanejo, como feijão, farinha e milho. Tal conjuntura causa a alta nos preços desses produtos e de outros, como a carne e a rapadura, que também compunham o cardápio do homem do Sertão. Além destes fatores, deve-se pontuar impactos como: o aumento da fome, o qual intensifica as migrações do interior para as cidades litorâneas ou para aquelas mais relevantes economicamente no interior das províncias/estados, nessas cidades amontoavam-se pessoas em busca de empregos e ajuda humanitária; exploração da mão de obra, que, nesse período, tornava-se muito barata; alastramento de epidemias<sup>145</sup>, como varíola, cólera e sarampo. As secas também atingiam severamente a atividade criatória da pecuária, aprofundaram a pobreza, enfraqueceram o processo de ocupação do Sertão, dentre outros efeitos. Celso Mariz, ao tratar da seca de 1877, uma das mais severas do século XIX, faz um relato de como se encontrava a província da Paraíba diante dos danos catastróficos causados pela referida seca:

Seguiram-se os anos da horrível sêca chamada de 1877, que assolou toda a província e maior parte do nordeste. Foi a sêca mais mortífera e desorganizadora de nossa história. Os sertanejos se deslocaram em massas para os pontos menos atingidos do brejo e da mata, concentrando em maiores levas na capital. Não ha descrição bastante viváz para a fome, o êxodo e consequente morticínio, que reproduz. Recursos da província e pequenos auxílios do governo imperial socorreram os flagelados. Mas não cabia gente nos pátios de distribuição, nem nos hospitais, nem nos cemitérios. As fundações de abrigo, de trabalho, colônias, açudes e outros serviços para dar ganho aos necessitados, não neutralizaram o probléma previsto. O impaludismo, as pestes, dizimavam os retirantes escapos da fome. [...]. Todo o alto interior ardia sob a falta de chuvas e alimento; os gados morriam, secavam os algodoais. (MARIZ, 1939, p.30-31).

Na obra *Vida e Morte no Sertão: História das secas no Nordeste nos séculos XIX e XX*, Villa (2001) também concede ampla atenção à situação dos retirantes na seca de 1877<sup>146</sup> nas províncias do Norte. O autor relata sobre o movimento das colunas de

---

<sup>145</sup> Além das epidemias, Guerra (1951) menciona, ainda, a proliferação de pragas devido ao desequilíbrio climático, tais como: cobras cascavéis, gafanhotos, ratos e morcegos.

<sup>146</sup> Ver o ANEXO O, referente ao *Mappa da região flagelada pela secca de 1877*, projetado pelo engenheiro André Rebouças, em 1878. Uma das primeiras representações cartográficas sobre as secas no Nordeste.

retirantes dos sertões das várias províncias do Norte em direção ao litoral ou em direção às cidades consideradas entrepostos comerciais, que eram polos regionais importantes, pois nessas localidades havia postos de trabalho e alimentos, bem como a distribuição de mantimentos enviados pelo governo para os retirantes.

Segundo Villa (2001, p. 17), “o primeiro registro da ocorrência de seca nos documentos portugueses é de 1552, três anos após a chegada do primeiro governador-geral, Tomé de Souza.” Esse registro foi realizado pelo Padre Antônio Pires. Uma das primeiras menções às secas também foi realizada pelo Jesuíta Fernão de Cardim, que relata uma grande seca em Pernambuco em 1583 (ALVES, 1982; VILLA, 2001). A partir de então, são frequentes as menções às secas que ocorrem na região. Assim, Villa (2001, p. 18-19) aborda os períodos das secas nos séculos XVII (1603, 1605-1607, 1614, 1645, 1652 e 1692) e XVIII (1710-1711, 1721, 1723-1727, 1736-1737, 1777-1778 e 1791-1793)<sup>147</sup>.

Autores como Guerra (1951, p. 31) e Pompeu Sobrinho (1982, p. 20) citam períodos de secas que ocorreram no século XIX (1808-1809, 1814, 1817, 1825-1826, 1833, 1837, 1844-1845, 1860, 1868-1869, 1877-1879, 1885, 1888-1889, 1891-1892, 1898 e 1900). No que se refere ao século XX, Pompeu Sobrinho (1982, p. 20) destaca que: “na primeira metade do século XX, o Nordeste experimentou 4 sêcas calamitosas, nos anos de 1915, 1919, 1932 e 1942.” O autor menciona, ainda, uma seca existente em 1900, e uma de 1951 a 1953. (POMPEU SOBRINHO, 1982).<sup>148</sup>

As secas alteravam a dinâmica das cidades das províncias/estados nordestinos<sup>149</sup>, não só as cidades além litoral que possuíam certa centralidade, como é o caso de Mossoró e Campina Grande, conforme se mencionou anteriormente. Mas também aquelas cidades litorâneas, para onde migravam as colunas de retirantes do alto Sertão em busca de

---

<sup>147</sup> Alves (1982, p. 30-31) apresenta datas diferentes para as secas existentes no Século XVIII: “Cinco vezes no século XVIII a sêca manifestou-se com toda a sua intensidade, da Bahia ao Piauí: 1721-1725, 1736-1737, 1745-1746, 1777-1778 e 1791-1793.” O mesmo autor (1982, p.30) afirma que as secas no século XVIII atingiram quatro províncias: Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.

<sup>148</sup> Os períodos das secas são aqui mencionados com base em determinados autores. Estes frequentemente divergem sobre os períodos de secas e as províncias atingidas por estas, exceto naquelas mais violentas, como, por exemplo, a de 1777, há um consenso entre os estudiosos da temática. Contudo, ocorre que alguns dos pesquisadores do tema atribuem destaque ao fenômeno nas províncias que vivenciavam o fenômeno, por vezes desconhecendo-a e até as suas consequências quando afetavam outras províncias. Assim se referia o desembargador Felipe Guerra (1951, p. 6) ao tratar do tema: “É certo que toda estiagem que causa danos ao Nordeste se manifesta forçosamente no Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. São esses os três Estados mais açoitados pelas secas, apresentando o Rio Grande do Norte maior número delas que seus irmãos de sofrimento.” No entanto, sabe-se, pela bibliografia produzida, que a província do Ceará era a que, mais violentamente, sofria com as consequências das secas.

<sup>149</sup> José Américo de Almeida (1937), na obra *A Parahyba e seus problemas*, faz longa explanação sobre a ocorrência das secas e seus efeitos na Província/Estado da Paraíba.

alimento e trabalho, sobretudo nas capitais, pois eram nelas que se concentravam os auxílios do governo central e alguns postos de trabalho. Sobre a seca de 1904 que atingiu Mossoró, assim se referia o jornal *O Commercio de Mossoró*:

Nesta cidade, tão importante pelo seu commercio e industria, nota-se cada dia a decadencia e o atraso pela nulidade das transações e ausência de negócios e pela paralisação dos trabalhos de salinas, que davam abrigo a milhares de pessoas.

Temos mais para caracterisar a indigencia e a mendicidade que passaram pelas ruas desta Cidade, uma população inteira de adventícios dos sertões deste e de outros Estados, que para aqui têm imigrado sem nenhum resultado pratico. (SECCA EM 1904!! O Commercio de Mossoró, 7 de fevereiro de 1904)

No que se refere às cidades litorâneas, as secas lhes causavam superlotação, pois as pessoas migravam para o litoral na busca de emprego. A mão de obra tornava-se muito barata, devido ao aumento da oferta, e, portanto, um negócio lucrativo para a atividade canavieira, que contratava os retirantes para trabalharem nos canaviais pagando-lhes um salário ínfimo e aproveitando-se da situação: “os senhores dos canaviais intensificaram a venda de seus escravos às províncias cafeeiras (Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo), onde obtinham alto preço, [...]” (VILLA, 2001, p. 54). Esta mão de obra também era utilizada na construção de obras públicas, conforme aponta Villa (2001, p. 46): “com a migração das populações rurais para as cidades, as prefeituras do Sertão começaram a organizar obras para manter empregados emergencialmente centenas de retirantes.”

Assertiva condizente com o comunicado do Presidente do Estado da Paraíba, Desembargador José Peregrino de Araújo, em 1903, em mensagem dirigida a Assembleia Legislativa do Estado, ao tratar da seca que acometeu a Paraíba naquele ano:

[...] na impossibilidade, devido a falta de recursos proprios, de atender o Thesouro do Estado aos justos, reclamos que tenho recebido da parte de quase todas as municipalidades da zona sertaneja no sentido de socorrer os respectivos habitantes em tão preciosa e penosa contingencia, facilitando-lhes, ao menos, trabalho, e portanto meios de ganharem o pão quotidiano, com o empreendimento de reservatórios em que no futuro se acumulem as aguas pluviais na estação do inverno ou quaisquer outros melhoramentos materiaes, [...]. (Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado da Parayba, José Peregrino de Araújo em 1º de outubro de 1903, 1903, p. 10).

Deste modo, as secas faziam parte do discurso dos governantes para justificar o empreendimento e angariar recursos junto ao governo federal para realização de obras.

A problemática da seca se fazia tão presente, que os problemas sociais da região eram ofuscados pela questão da seca, conforme expõe Castro (1992, p. 60):

A forte imagem da seca não permitia que ficassem claras as ligações entre a pobreza e as relações de produção na região. O discurso da seca, foi, portanto, competentemente elaborado, divulgado e assimilado. Quaisquer outras relações causais tinham dificuldade de se impor como ideia corrente.

Embora sejam evidentes os reais danos econômicos e socioespaciais causados pelo fenômeno climático em questão, e a necessidade de medidas eficazes para amenizar seus efeitos sobre a população atingida, frequentemente o tema da seca era usado quase como um pretexto para pleitear e angariar recursos públicos ou investimentos do Governo Federal para as províncias/estados. Mas não havia um comprometimento real desses representantes políticos com os recursos obtidos com a finalidade de amenizar as consequências da seca, uma vez que tais recursos eram frequentemente desviados para outros fins, conforme expõe Aranha (2001). Castro (1992, p. 59-60), abordando a questão da seca do ponto de vista político, afirma que “a manipulação dos recursos destinados às obras contra as secas e a obtenção de favores políticos, via clientelismo, eram fatos conhecidos [...]”.

Nesse contexto, percebe-se que as alusões às benesses e às necessidades, que justificam a construção das estradas de ferro nos Estados do Nordeste, remetem a esse empreendimento como “salvador” para os períodos de seca, conforme destaca outra mensagem do Presidente do Estado da Paraíba, Desembargador José Peregrino de Araújo, em 1903, ao requerer o prolongamento da estrada de ferro de Alagoa Grande até Campina Grande:

[...] em data de 16 de junho do corrente anno, quando já me achava sufficientemente informado da situação critica e angustiosa da zona assolada, *ex-vi* da escassez do inverno e da impossibilidade climatérica do aparecimento de novas e extemporaneas chuvas, que podessem remediar os perniciosos effeitos da secca, manifestada assim em toda a plenitude e rigor.

Nessa ocasião tomei a liberdade de suggerir ao benemerito chefe da Nação Brasileira, como um dos modos proficuos de soccorrer aos victimados em taes conjuncturas, proporcionando-lhes trabalho útil e proveitoso a si e ao próprio Estado que os socorreu, a construcção ou prosseguimento do prolongamento da nossa única estrada de ferro, cujas linhas chegam até a Villa de Alagoa Grande, na distância de 54 kilometros da cidade de Campina Grande, demanda da desventurada zona sertaneja, onde o calamitoso flagelo mais accentuadamente fazia

então refletir, como presentemente continua á fazel-o, a sua acção devastadora e mortífera. (Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado da Parayba, José Peregrino de Araújo em 1º de outubro de 1903, 1903, p. 10-11).

A justificativa usada pela elite econômica, política e intelectual era que, além de garantir postos de emprego aos afetados pela seca na construção das estradas de ferro, estas também seriam imprescindíveis para transportar alimentos até a população afetada pelo fenômeno climático em questão, assim evitando o êxodo populacional do interior em direção às cidades litorâneas. A esse respeito, o jornal *A União*, que circulava no período da primeira República, na capital cidade da Parahyba, atual João Pessoa, publicava matéria, em 1906, da seguinte forma:

Deve prolongar-se [a ferrovia] até alcançar a zona sertaneja com duplice fim de aproveitar á sua producção de levar a seus habitantes, nas epochas calamitosas da secca, rapido e prompto socorro que os liberte das garras da fome.

Só assim, com recurso do meio facil de transporte, se poderá evitar o exodo penosissimo dos sertanejos em procura dos brejos e do littoral, quando se manifesta o pavoroso phenomeno climatologico.

Quem nunca testemunhou *de visu* os horrores quadroso produzidos pelo flagello das seccas, está muito longe de avaliar extensão e intensidade dos soffrimentos de suas victimas.

Não ha olhos que resistam a contemplar, sem indicio de fundo compungimento, as numerosas caravanas de retirantes que descem diariamente das longinquas paragens do Sertão, fazendo caminhadas longas sem pão e sem agua, debaixo de um sol inclemente, durante dias de terrivel amargura, durante mezes de soffrimentos cruciantes! (NOSSAS NECESSIDADES, *A União*, 1906, sem paginação).

Ressalta-se que, embora, o argumento acima esteja presente nos documentos/jornais da época, a efetiva implantação das ferrovias foi profundamente marcada por interesses particulares dos agentes representantes das oligarquias locais e pelos senhores de engenho, escamoteando, assim, o que reivindicavam em benefício próprio e dos grupos que representavam. (ARANHA, 2006). Em outras ocasiões, esses argumentos serviam para justificar a implantação das estradas de ferro para atender as demandas puramente econômicas: favorecer o escoamento da produção agrícola (MAIA, 2016) e não necessariamente uma preocupação social. Ao analisar a ferrovia em duas cidades Bocas de Sertão enquanto elemento técnico, que carregava sobre si o anseio pela modernidade e pelo o progresso da elite política e intelectual, mas também carregados de perspectivas utópicas, a autora afirma que:

[...] 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. (MAIA, 2016, p. 11).

As primeiras tentativas de ações diretas contra os efeitos das secas na região, datam da primeira metade do século XX, de 1900 a 1950, “que se iniciou, de maneira pretendidamente sistemática, a defesa das populações nordestinas, sujeitas aos efeitos mais opressivos da calamidade climática.” (POMPEU SOBRINHO, 1982, p. 10). No entanto, afirma o mesmo autor (p. 11) que: “continuamos a oferecer às vítimas das secas, como recurso mais geral e imediato, a desastrosa fuga, o abandono forçado dos seus lares!”. E segue relatando que:

A situação geral conserva-se quase como a de antanho! Se por infelicidade, forem surpreendidas por uma grande sêca, e não chegarem a seu alcance trabalhos de emergência ou esmolas humilhantes, com que possam escapar à morte pela fome, somente resta às populações sertanejas uma táboa de salvação: abandonar precipitadamente os seus pagos, a casa, o roçado agora estéril, embora davidoso nos bons tempos, os móveis, o cão de estimação e indispensável na caça, e emigrar enquanto é tempo, antes que se agrave o flagelo e se torne mais difícil ou impossível fazê-lo. (POMPEU SOBRINHO, 1982, p. 11-12).

As medidas mais sistemáticas e técnicas de combate aos efeitos das secas ocorrem a partir de 1909, com a criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas - IFOCS, pelo então Ministro de Viação em Obras Públicas, Francisco Sá, no Governo de Nilo Peçanha. (POMPEU SOBRINHO, 1982). O Decreto nº 7.619, de 21 de outubro de 1909, destaca que: “Fica aprovado o regulamento que com este baixa assignado pelo ministro de Estado da Viação e Obras públicas, para a organização dos serviços contra os efeitos das secas.” (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1909, 1912, p. 565). Entre os serviços, estudos e obras previstas no regulamento do decreto, com destino a atenuar os efeitos das secas, a serem realizados pela União ou em conjunto com os Estados<sup>150</sup>, constam no capítulo I, artigo 1º:

---

<sup>150</sup> Quando as obras eram realizadas em parceria com os estados, cabia à União mandar realizar os estudos dos Estados assolados pela seca e entregar aos respectivos governos cópias das cartas levantadas com indicações dos locais mais apropriados para a construção de açudes, perfuração de poços artesanais ou tubulares. Era responsabilidade da União conceder auxílio aos Estados e fiscalizar a execução das obras. Para requerer o auxílio da União, os Estados deveriam comprovar que são periodicamente afetados pelas secas. O auxílio não poderia ser desviado para outros fins. Por esta razão, ao requerer o auxílio o Estado



I, estradas de ferro de penetração; II, estradas de ferro afluentes das estradas principais; III, estradas de rodagem e outras vias de comunicação entre os pontos flagellados e os melhores mercados e centros productores; IV, açudes e poços tubulares, os artezianos e canaes de irrigação; V, barragens transversaes submersas e outras obras destinadas a modificar o regimen torrencial dos cursos de agua; VI, drenagem dos valles desaproveitandos no littoral e melhoramento das terras cultivaveis do interior; VII, estudo systematizado das condições meteorológicas, geologicas e topográficas das zonas assoladas; VIII, Instalação de observatorios meteorologicos e de estações pluviometricas; IX, conservação e reconstituição das florestas; X, outros trabalhos cuja utilidade contra os effeitos das seccas a experiencia tenha demonstrado. (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1909, 1912, p. 565).

Outro argumento também recorrente nos documentos oficiais, mencionados anteriormente, é a estrada de ferro enquanto empreendimento moderno que traria junto a si o progresso e a civilidade para as cidades brasileiras.

Há diversas periodizações e distintas abordagens sobre o tema da modernidade, de acordo com os diferentes autores (BERMAN, 1986; GOMES, 2007; HARVEY, 1992, 2015; LEFEBVRE, 1969)<sup>151</sup>, no entanto, aqui tratar-se-á das mudanças que ocorreram no século XIX na escala mundial e início do século XX para o âmbito local. Entende-se que foi no século XIX que ocorreram as grandes mudanças na sociedade, com a emergência das novas tecnologias, das novas fontes de energia e a expansão da atividade industrial na Europa, sobretudo na Inglaterra. Tais mudanças possuem como marco o surgimento da máquina a vapor na segunda metade do século XVIII, no contexto da Primeira Revolução Industrial, e se acentuam na Segunda Revolução Industrial, com o uso da eletricidade.

Conforme já mencionado, Mumford (1934), na obra *Civilization and Tecnics*, faz uma periodização da história humana e os avanços das técnicas, dividindo-as em: eotécnica, paleotécnica e neotécnica<sup>152</sup>. Este último período refere-se ao século XIX, cujo

---

deveria declarar a obra a que se destina. (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1909, 1912).

<sup>151</sup> Dentre as várias formas de abordar o tema, alguns autores destacam os movimentos modernistas, a mudança na vida cultural, na qual o transitório, a fluidez, e a incerteza são os principais representantes desse momento. Outros se referem ao processo de modernização das cidades, a partir das intervenções urbanísticas, mudanças na economia e na política ocorridos, sobretudo, no século XIX, frutos dos avanços da ciência e da técnica no contexto da Revolução Industrial. Há ainda aqueles grupos que destacam as mudanças nas ciências e descobertas do século XVI para abordar o tema da modernidade.

<sup>152</sup> Lewis Mumford se inspirou na periodização da indústria, realizada por Patrick Geddes, na obra *Cities in Evolution* (1915). Nesta obra, Geddes considera a existência de dois períodos tecnológicos diferentes e

maior avanço da técnica diz respeito a conquista de uma nova fonte de energia: a eletricidade. Essa fonte de energia viria a substituir a energia a vapor, produzindo “*effected revolutionary changes: these touched the location and the concentration of industries and the detailed organization of the factory - as well as a multitude of inter-related services and industries.*” (MUMFORD, 1934, p. 221-222). Isto porque a indústria passou a ter a possibilidade de se instalar distante das minas de carvão até então essencial a elas, pois a eletricidade pode ser gerada a partir diversas fontes. (MUMFORD, 1934). Segundo o autor (1934, p. 222), a energia hidráulica, por exemplo, “*opened up new sources of energy and new areas for colonization.*” Orientando, inclusive, o deslocamento do centro de gravidade das indústrias da Europa para os Estados Unidos. O autor lista várias invenções técnicas que modificaram a produção nas indústrias, as relações de trabalho, a vida cotidiana, além de estruturas símbolos da modernidade por usarem materiais de vidro e ferro, e outros equipamentos que impactaram profundamente a relação tempo-espço, no século XIX, dentre estes, constam: *Incandescent lamp* (1820), *elevators* (1830), *electric telegraph* (1835), *electric locomotive* (1847), *Crystal Palace*<sup>153</sup> (1851), etc. (MUMFORD, 1934, p. 442-445).

Eram várias e diferentes as reações e sentimentos das pessoas diante de tantas mudanças empreendidas por novos objetos técnicos que surgem nesse período e alteram a vida cotidiana, a dinâmica nas cidades e a produção no trabalho. Hardman (2005, p. 34) afirma que a reação era “entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica. [...], os efeitos de uma ilusão ótica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios mais recônditos do planeta.” Maia (2016, p.3) destaca, por sua vez, outros sentimentos ligados a este mesmo processo: medo, surpresa, espanto, encantamento e alegria.

Acerca das mudanças na percepção implicadas pelas novas formas de apreensão dos fenômenos e de sua representação, Hardman (2005, p. 38) ainda ressalta “[...] a instabilidade passa a ser marca permanente e identificadora da vida dos homens [...], desde que o espaço próximo se converteu no lugar maior do estranhamento e o tempo

---

sucessivos: o paleotécnico e o neotécnico, para designar uma idade industrial antiga e outra nova. Essa periodização será ampliada por Mumford, em *Technics and Civilization* (1934).

<sup>153</sup> O Palácio de Cristal foi construído em 1851, no Hyde Park - Londres, para abrigar a grande Exposição de 1851. Sua estrutura de ferro fundido e vidro, projetada pelo arquiteto inglês Joseph Paxton, representou grande inovação para a arquitetura, símbolo do que era mais moderno em construção para a época, sobretudo, porque sua estrutura poderia ser facilmente desmontada.

pulverizou-se em instantes inacessíveis.” Desta maneira, a era urbano-industrial estava vigorosamente marcada pela fluidez e volatilidade. (HARDMAN, 2005).

Nesse momento, o antigo e o novo são oposições. Esse período é marcado pela ruptura e pela negação da ordem estabelecida anteriormente, com o passado e a exaltação do novo. O antigo é o velho, o tradicional, o ultrapassado, enquanto o novo é o moderno. Esse movimento antagônico e de ruptura com o antigo, o velho, ocorre em diferentes momentos ao longo da História. Se ver também a oposição entre os períodos históricos da idade média e o da modernidade, em que o primeiro período histórico está comumente ligado às ideias e às “culturas atrasadas”, ao passo que o segundo é associado às novas ideias ditas modernas. É neste último período que se estabelece o império da razão, da racionalidade e da ciência, emerge o iluminismo, rompendo-se com o pensamento que tinha suas bases firmadas no método escolástico.

Esse caráter de ruptura pode ser identificado ainda quando se faz referência ao movimento cultural do Modernismo, no qual ocorreu uma negação aos movimentos culturais anteriores a ele. Logo, “se o novo deve periodicamente ser imposto no lugar do tradicional ou do antigo, o mecanismo primeiro desta substituição é a ruptura.” (GOMES, 1996, p. 49).

Dessa forma, para vários autores, como Gomes (1996) e Harvey (2015), a modernidade é entendida como ruptura com o passado, com o antigo ou tradicional, que passa a ser visto e entendido como ultrapassado, como atraso, enquanto o moderno é visto como o sinônimo de progresso, de civilidade. Assim, “todo fenômeno, quando se apresenta como moderno, parte de uma referência negativa àquilo que existia antes e que a partir de então se transforma no antigo ou no tradicional.” (GOMES, 1996, p. 48). E, em contrapartida, há a exaltação do novo, do contemporâneo, ou seja, “o moderno possui uma relação intrínseca a contemporaneidade: substitui alguma coisa do passado, defasada ou, simplesmente, alguma coisa que não encontra mais justificativa no tempo presente.” (GOMES, 1996, p. 48-49). Logo, “o ‘novo’ torna-se sinônimo de legítimo e, em seu nome, busca-se toda gama de justificativas.” (GOMES, 1996, p.49).

As mudanças mais evidentes no período analisado estão associadas ao novo modo de produção e às relações de trabalho que implicarão em uma reorganização da divisão internacional do trabalho promovida pelo avanço das técnicas, dos transportes e das máquinas, mas também estavam evidentes na nova paisagem produzida nas cidades, composta de fábricas, chaminés, fios, postes. Ou seja, as cidades estavam repletas de

novos equipamentos até então inexistentes, que modificaram inteiramente a vida cotidiana das pessoas, conforme descreve Berman (1986):

[...] a primeira coisa que observamos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas e novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de media, que se comunicam em escala cada vez maior; Estados nacionais cada vez mais fortes e conglomerados multinacionais de capital; um mercado mundial que a tudo abarca, em crescente expansão, capaz de um estorpecido desperdício e devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade. (BERMAN, 1986, p. 12).

Essas mudanças também ocorrem paulatinamente nas cidades brasileiras, evidentemente não na mesma proporção em todas elas e somente nas primeiras décadas do século XX. Aranha (2006) ao tratar das conquistas materiais e simbólicas da modernidade na Parahyba do Norte, no período de 1870 a 1925, afirma ser impossível falar de vida moderna nas províncias do norte nesse período, “tomando como parâmetro a ideia de ritmo social do tipo que serve para caracterizar as capitais culturais europeias do período oitocentistas.” (ARANHA, 2006, p. 67). Para Aranha (2006), de maneira alguma se pode pensar o fenômeno da modernidade nas cidades brasileiras minimamente equiparadas ao ritmo frenético, de metrópoles agitadas que teriam Paris e Londres no final do século XIX. Havia o que o autor chamou de “limite físico no tamanho das cidades brasileiras”, ou seja, no aspecto populacional eram muito diferentes as cidades de Paris e Londres e as cidades do Rio de Janeiro e o Recife, capital regional do Nordeste na ocasião. Enquanto no recenseamento do Brasil de 1890 (1898, p. 33 e 90) o Rio de Janeiro possuía uma população de 522.651 habitantes, e Recife com 111.556, Londres, anos antes, possuía uma população de 4 milhões de habitantes. (ARANHA, 2006).

O autor defende que no que se refere as cidades brasileiras a ideia de vida moderna está associada “a certas conquistas materiais que passam ao imaginário urbano como símbolos do moderno.” (ARANHA, 2006, p. 67). Essas conquistas materiais seriam os equipamentos urbanos coletivos representados pelas:

[...] novidades produzidas ou adotadas no estrangeiro; novidades que se materializam, por exemplo, nos transportes e comunicações (sistemas telegráfico, telefônico, ferroviário, etc), na adoção de equipamentos de higiene e/ou conforto (sistemas de água encanada e/ou esgoto, sistemas

de iluminação pública e privada, etc), na construção de prédios ou logradouros públicos destinados ao lazer (parques, praças ou passeios públicos, dentre outros. (ARANHA, 2006, p. 67).

Tais mudanças implementaram-se primeiramente na Corte, no Rio de Janeiro, posteriormente nas capitais e somente depois chega às cidades mais afastadas do litoral, localizadas no interior dos estados. Nas primeiras décadas do século XX, instalam-se vários equipamentos técnicos, como os bondes inicialmente de tração animal, depois são os elétricos, as ferrovias, ocorrem melhoramentos urbanos com a instalação da luz elétrica e água encanada, surgem ainda as preocupações higienistas e com os planos urbanos.

No Nordeste, esse momento é evidente nos discursos proferidos por sua elite que se fazia ouvir nas mensagens e falas dos presidentes de províncias, nos relatórios ministeriais, nos jornais de circulação na época, em que se revela o anseio pela modernidade, pelo novo, progresso e civilidade, conforme expõe o jornal paraibano *A União*, no qual o desenvolvimento das vias de comunicação e a construção das estradas de ferro são apresentados como imprescindíveis ao progresso de um país e consequentemente símbolos da modernidade:

Só é possível o progresso de um país, de uma circumscrição qualquer, promovendo-se o desenvolvimento de seus meios de comunicação. Por mais exuberantes que sejam os seus recursos naturais, desde que a uma região falem as boas vias de comunicação que facilitem as suas transações comerciais, a venda ou a permuta de seus productos, será impossível o desenvolvimento de suas forças económicas. A exploração de seus elementos de riqueza não poderá ser fomentada, porque os artigos de sua produção não contam com transporte fácil para os mercados consumidores. [...]

Para explorar-se com real vantagem a nossa precípua fonte de riqueza, é necessário que tenhamos facilidade de meios de comunicação e de transações. O que quer dizer que precisamos de estradas de ferro, de bom porto e de um instituto bancário. (NOSSAS NECESSIDADES, *A União*, 1906, sem paginação).

Nas mensagens apresentadas às Assembleias Legislativas nesse período, muitas delas apresentavam as ferrovias como equipamento capaz de amenizar os efeitos da seca, como também como o veículo do progresso e da civilidade, conforme mostra a mensagem do Presidente do Estado da Paraíba, Walfredo Leal, ao se referir à construção do prolongamento da ferrovia de Itabaiana a Campina Grande:

E', incontestavelmente, meio caminho andado para levar o progresso ao interior do Estado, proporcionando àquella zona outras condições de vida pela facilidade de communicações e de receber soccorros nas epochas de calamidade publica. Aguardemos o futuro, certos de que já não haverá meios de abrecar o vehiculo do progresso, que em vertiginosa desfilada, vôa por toda a parte derramando a luz da civilisação através dos valles e das serranias, nas mais longinquas paragens, do universo. (Mensagem do Presidente do Estado da Parahyba do Norte, Monsenhor Walfredo Leal em 1º de setembro de 1906, 1906, p. 23).

Logo, ambos argumentos estavam presentes quando o tema era estrada de ferro, seja entre os cronistas da época, nos documentos oficiais, seja nas publicações representantes da elite intelectual, política e econômica, dentre elas os jornais: *O Mossoroense*, *Commercio de Mossoró*, *A União*, *Gazeta do Sertão*, *A República* e o *Diário de Natal*.

Apresentar-se-á, nas próximas seções deste capítulo, a historiografia das estradas de ferro objetos desta pesquisa.

#### **4.3 Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*)**

Na segunda metade do século XIX, já era intenção do governo da Província de Pernambuco ligar o Recife à vila de Limoeiro, tendo em vista a importância que esta última adquirira (PINTO, 1949). Segundo Pinto (1949, p.77), Limoeiro era “uma das vilas mais importantes do Agreste pernambucano” e “famosa pelas suas feiras de gado e pelo algodão, pelos seus cereais, pelas suas plantações de carrapateiras, pelos seus legumes, pelos seus queijos e pela sua indústria de trançado (chapéus de palha de carnaúba, urupemas, cordas de caroá).”

Devido à importância da vila, havia alguns pretendentes a obter a concessão para construção da estrada de ferro que ligasse o Recife ao Limoeiro, dentre eles: Manuel Buarque de Macedo – fiscal da Estrada de Ferro Recife-São Francisco; o pequeno empresário Bento José da Costa; Pedro Francisco de Paula Cavalcanti e Albuquerque – Visconde de Camaragibe, “um dos políticos mais prestigiosos do Império” (PINTO, 1949, p. 78); o Barão do Livramento; e o Barão da Soledade, tendo este último obtido a tão cobiçada concessão, em 1870. (PINTO, 1949; VASCONCELOS NETO, 2018a).

Segundo Vasconcelos Neto (2018a, p. 104), a referida ferrovia teria a finalidade de “ligar a zona produtora do açúcar ao porto da capital [Recife], servindo, porém a parte

norte da Zona da Mata, onde também se localizam muitos engenhos, e parte da região Agreste, onde podia captar os fluxos provenientes da Paraíba.” Contudo, apesar do Barão da Soledade ter conquistado a autorização do governo provincial para construir a ferrovia e ter iniciado a obra, mesmo sem recursos para levá-la adiante, pouco depois, a concessão foi transferida aos ingleses:

Logo depois de o Barão da Soledade obter a concessão da estrada de ferro do Limoeiro, alguns capitalistas ingleses, reunidos em Londres, no ano de 1872, incorporavam uma companhia destinada ao mesmo objetivo. Essa empresa passou a chamar ‘The Great Western of Brazil Railway Company Limited’. (PINTO, 1949, p. 79).

Assim, conforme já se abordou no capítulo 3 desta tese, nascem as primeiras ações para a construção da *Great Western of Brazil Railway*, que se estenderia desde o Recife<sup>154</sup>, partindo da Estação do Brum, próximo ao Porto do Recife até Campina Grande, na Paraíba (Mapa 14). E, depois, tornar-se-ia a rede *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, a qual arrendará as estradas de ferro (1901-1948) de quatro estados do Nordeste (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas)<sup>155</sup>.

A concessão obtida pelo Barão de Soledade é transferida para a empresa inglesa *Great Western of Brazil Railway* com os seguintes privilégios: a garantia de juros de 7%, a gratuidade dos terrenos devolutos e nacionais, o uso das madeiras existentes nos mesmos terrenos, a isenção dos direitos de importação sobre os trilhos, maquinários e instrumentos destinados à construção da via férrea, etc. (PINTO, 1949). Assim, dá-se início à atuação e expansão da Companhia *Great Western of Brazil Railway* no Nordeste do Brasil.

Em 1879, inicia-se a construção da referida linha férrea e, dois anos depois, em 1881, é inaugurado o primeiro trajeto, compreendido entre o Recife e Paudalho. Em 1882, são concluídas as linhas Paudalho e Limoeiro, e o ramal Nazaré (Mapa 14). (PINTO, 1949).

Em junho de 1886, iniciam-se as obras do prolongamento do ramal de Nazaré para a vila de Timbaúba, também na província de Pernambuco e, em 1888, é inaugurado o

---

<sup>154</sup> Conforme revela Vasconcelos Neto (2018a, p. 401), os três terminais das estradas de ferro de Pernambuco começavam no Recife: “o da *Great Western*, no Brum, o da Recife-São Francisco, em Cinco Pontas, situados [os terminais] nas duas extremidades da zona portuária, e o da Central de Pernambuco, que ficava no centro da cidade.

<sup>155</sup> Ver o Mapa 11, referente às Estradas de Ferro do Nordeste e a Rede Ferroviária *Great Western*, no capítulo 3.

percurso Nazaré-Timbaúba, passando por Aliança e Pureza (ANEXO B e Mapa 14)<sup>156</sup>. Segundo Pinto (1949, p. 93), “ao findar o século XIX, já estavam estabelecidas as negociações para a ligação entre Timbaúba e Pilar, na Paraíba, cuja primeira secção (Timbaúba-Rosa e Silva) foi realmente inaugurada em julho de 1900.” Em 1901, a ferrovia alcançou Pilar.

A construção do ramal de Itabaiana até Campina Grande consta como obrigatoriedade da rede *Great Western* na primeira revisão, em 1904, do contrato de arrendamento das estradas de ferro firmado em 1901. Assim, no Decreto de nº 5257, de 16 de julho de 1904, que aprova alterações do contrato de resgate e arrendamento celebrado com a *Great Western*, um dos objetos da revisão contratual constante na cláusula 1ª é a “construção do ramal de Itabayana a Campina Grande.” (ACTOS DO PODER EXECUTIVO, 1904, p. 1153). Na clausula 6ª, reforça-se que a Companhia se obriga a construir sem qualquer ônus a União: “b) a linha da cidade de Itabayana à de Campina Grande, dentro do prazo de três annos, contados da approvação dos estudos que serão apresentados dentro do prazo de três mezes, a contar de 1 de outubro do corrente anno.” (ACTOS DO PODER EXECUTIVO, 1904, p.1154). Segundo consta no Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida no ano de 1907 (1907, p. 466), a clausula 6ª do Decreto nº 5257, anteriormente mencionada, foi efetivada “pelo decreto n. 5523, de 18 de abril de 1905, [e] começaram as obras de construcção no dia 18 de maio daquelle anno, [...]” No mesmo relatório há referência ao andamento das obras no ano de 1905: “a construcção das estações do ramal, em numero de tres, Majeiro, Ingá e Campina Grande, e da parada de Guarita, foi iniciada, e teve regular andamento durante o anno.” (p.467).

Houve um grande impasse sobre a construção da ferrovia até Campina Grande, com a finalidade de definir se ela partiria de Itabaiana, de Pilar ou de Alagoa Grande. Isto porque a *Great Western* havia alcançado Itabaiana e Pilar (1901) e a Conde d’Eu tinha chegado até Alagoa Grande no mesmo ano. Assim, Almeida (1978) afirma que:

Ficaram as duas extremidades, Alagoa Grande e Itabaiana, olhando para Campina Grande. Tinha que partir de um dos pontos, subir a Borborema, alcançar Campina, ganhar o Sertão. Começou a controvérsia sobre o mais conveniente. Entraram em jogo os interesses

---

<sup>156</sup> O ANEXO B é um quadro no qual se pode encontrar a evolução no tempo e no espaço dos trechos inaugurados, sinalizando as estações e a extensão da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*). O Mapa 14, neste capítulo, mostra a representação cartográfica da mesma informação.



de grupo, de classes, de lugares. O comércio da capital, temendo a concorrência do Recife, fechou a questão em favor do avanço por Alagoa Grande, sem levar em conta as despesas, a natureza do terreno, a exigência de obras de arte<sup>157</sup>. (ALMEIDA, 1978, p. 341).

A distância de Itabaiana até Campina Grande era o dobro da distância entre esta última e Alagoa Grande. No entanto, o traçado partindo de Alagoa Grande exigiria obras dispendiosas e o valor do quilômetro era o dobro, devido às características do relevo e a necessidade de obras de arte ao longo do percurso, pois atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda. Partindo de Itabaiana o traçado passaria no centro algodoeiro de Mogeiro, Ingá e Fagundes. (ALMEIDA, 1978; SOUSA, 2007).

Almeida (1978, p. 342) revela que partiram de Campina Grande “algumas vozes solicitando o início dos trabalhos, fosse por onde fosse, contanto que não tardasse o trem a chegar à cidade”. Dentre as vozes mencionadas pelo autor, estão a do vereador Antônio Sinfrônio Rodrigues, na sessão da Câmara de 1884, solicitando o prolongamento da ferrovia; Irineu Jóffily editor do jornal *Gazeta do Sertão*, assim como o então presidente do Conselho de Intendência, Cristiano Lauritzen. Ao pleitear a construção do prolongamento da ferrovia até campina Grande, Cristiano Lauritzen<sup>158</sup> chegou a viajar duas vezes ao Rio de Janeiro em busca de apoio do governo. Na primeira delas, em 17 de julho de 1890 voltou acompanhado dos engenheiros Chrockatt de Sá e Côrte Leal, ambos designados pelo Ministro de Viação para realizar os devidos estudos para começarem as obras. (ALMEIDA, 1978). Os estudos não tiveram resultados práticos e somente em 1904, na segunda tentativa de Cristiano Lauritzen, ele consegue apoio do então Presidente Rodrigues Alves (1902-1906) para incluir no contrato de arrendamentamento com *Great Western* a construção do prolongamento até Campina Grande, inaugurado em 06 de outubro de 1907. (MELO, 2007). Assim assinala o Presidente do Estado da Paraíba, Walfredo Leal, em mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em 1º de setembro de 1907, poucos dias antes da inauguração do ramal Campina Grande:

---

<sup>157</sup> O termo “obras de arte” refere-se a construções de bueiros, pontilhões, pontes, viadutos, túneis, etc. (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 41). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso em: 31 dez. 2017. As obras de arte era um grande desafio aos engenheiros da época que eram responsáveis por realizar tais obras capazes de vencer os obstáculos naturais, como rios, montanhas e vales.

<sup>158</sup> Cristiano Lauritzen nasceu na Dinamarca e emigrou para o Brasil em 1867, aos 22 anos. Foi importante comerciante e o segundo Prefeito nomeado de Campina Grande, no período de 14 de novembro de 1904 a novembro de 1923, quando faleceu. Em 1890, Cristiano Lauritzen foi presidente do Conselho de Intendência de Campina Grande, sendo destituído do cargo em 1891. (ALMEIDA, 1978; AMORIM, 2000; GAZETA DO SERTÃO, 1923).

Mais uns oitenta kylometros, mais ou menos, de estrada de ferro vieram melhorar os meios de comunicação desta capital com o mais importante empório comercial do interior do estado, que é a cidade de Campina Grande.

Estando o trabalho de construção da linha, no trecho compreendido entre esta ultima cidade e a de Itabayanna, concluído, aguarda-se com anciedade nesses poucos dias a abertura do trafego.

Será a penetração no interior do estado da linha ferrea um dos principaes factores aconselhados contra os efeitos que deixam os phenomenos climatéricos contra os desoladores vestigios das seccas que periodicamente assolam o Norte. (Mensagem do Presidente do Estado da Parahyba do Norte, Monsenhor Walfredo Leal em 1º de setembro de 1907, 1907, p. 42-43).

Chegado o dia tão almejado da inauguração do ramal ferroviário de Campina Grande (Figura 6), 06 de outubro de 1907, a cidade encontrava-se em festa e a espera do trem. Conforme relata um jornalista do *Diário de Pernambuco*<sup>159</sup>: “milhares de pessoas se encontravam na gare para vêr o trem que pela vez primeira ali chegava.” O mesmo jornalista constatou que o trem chegou a estação com atraso de três horas, mas que no horário inicialmente programado para sua chegada às 17h:30min, a estação ferroviária encontrava-se apinhada de pessoas, tendo sido calculado 4 mil de pessoas presentes na ocasião.

---

<sup>159</sup> Ver fac-símile da reportagem da chegada do trem em Campina Grande do *Diário de Pernambuco*, domingo, 6 de outubro de 1907. In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). **Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem-Maria Fumaça**. Campina Grande: Editora Agenda, 2007, p. 75-89.

**Figura 6** – Estação Ferroviária de Campina Grande -1907



**Fonte:** Disponível em:  
<http://cgretalhos.blogspot.com/search?q=esta%C3%A7%C3%A3o+ferrovi%C3%A1ria#.XRLcSehKjIV>. Acesso em: 25 jun. 2018.

Quando a estação ferroviária de Campina Grande foi inaugurada distava aproximadamente 1 km do centro da cidade, ou seja, encontrava-se “bastante distante da área efetivamente ocupada”, conforme expõe Maia (2017b, p. 82). Segundo Almeida (1978, p. 219) a estação ferroviária era “longe do comércio, fora dos cômodos da população [...]. Muitas pessoas iam receber amigos a cavalo.” (ALMEIDA, 1978, p. 349).

Para interligar o centro da cidade e a estação ferroviária foram construídas duas vias, conforme relata Almeida (1978, p. 349): “Uma direta, curva, ladeirosa. Era a atual rua Irineu Joffily. Outra curva, longa, plana. Transformou-se depois nas ruas Vidal de Negreiros e Miguel Couto.” Essas duas ruas tornaram-se vias de expansão urbana do centro primaz da cidade em direção à estação ferroviária.

É importante destacar que a estação ferroviária é a construção mais destacada do aparato ferroviário, assume lugar central nas cidades. Algumas são construídas no centro primaz das cidades, outras, quando afastadas do centro acabam orientando a urbanização em sua direção, como o caso de Campina Grande, ou ainda, criam uma nova centralidade, conforme salienta Geiger (1963, p. 92): “observa-se que em muitas cidades a estação ou atraiu para sua proximidade o centro comercial, ou criou um outro. Nas cidades novas que surgiram junto a ferrovia, é comum a melhor rua comercial partir da estação.”

A ferrovia em questão sempre apresentou um importante fluxo de mercadorias, sobretudo o transporte dos derivados da cana-de-açúcar e do algodão. A linha férrea passava por ampla área de cultivo da cana-de-açúcar, como Paudalho, Nazaré da Mata<sup>160</sup> e também pela zona algodoeira de Limoeiro<sup>161</sup>, e ao atingir Campina Grande, passou a ser utilizada para o transporte do algodão da Paraíba. Em Pernambuco, muitos ramais eram construídos até as usinas de cana-de-açúcar para realizar o transporte do açúcar. Até mesmo quando a ferrovia alcança Campina Grande (1907), o transporte da cana-de-açúcar era superior ao do algodão, embora este último fosse o principal produto lá embarcado. Ao se observar o Quadro 13 e o Quadro 18<sup>162</sup> referentes às principais mercadorias transportadas pela referida linha férrea em períodos distintos, concernente aos anos de 1882 a 1901 e 1905 a 1918, respectivamente, verifica-se que houve um aumento significativo no transporte do algodão neste último período, sobretudo após a inauguração do ramal de Campina Grande, mesmo que o transporte da cana-de-açúcar e seus derivados (açúcar, álcool, aguardente) seguisse superior ao longo dos anos. Conforme o Quadro 13, o maior volume transportado de algodão entre 1882 e 1901, foi nos anos de 1900-1901 (9.600 toneladas), já no período de 1905 a 1918, foi o ano de 1913 (51.147 toneladas – incluindo algodão e caroço de algodão).

---

<sup>160</sup> Pelo Decreto-lei estadual nº 952, de 31-12-1943, o município de Nazaré passou a denominar-se Nazaré da Mata. (IBGE, 2017). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/nazare-da-mata/historico>. Acesso: 29 nov. 2018.

<sup>161</sup> Segundo Pinto (1949, p. 98), “No transporte do algodão foi que a estrada de ferro do Limoeiro prestou um relevante serviço: em 1883 mais de 17% do algodão entrado na praça do Recife tinha sido transportado pela ‘Great Western’, percentagem essa que se elevou a 62% no período de 1886-1887, a 70% em 1887-1888 e a 89% em 1888-1889”. Ver ainda, o ANEXO P, referente ao *Mappa agrícola do Estado de Pernambuco*, organizado por M. Paulino Cavalcanti em 1908. Embora o mapa seja de 1908, é possível se ter uma ideia da espacialização das principais atividades econômicas de Pernambuco e a relação com a ferrovia, uma vez que o traçado dela também é representado no mapa.

<sup>162</sup> O quadro 18 está na localizadora no capítulo 5.

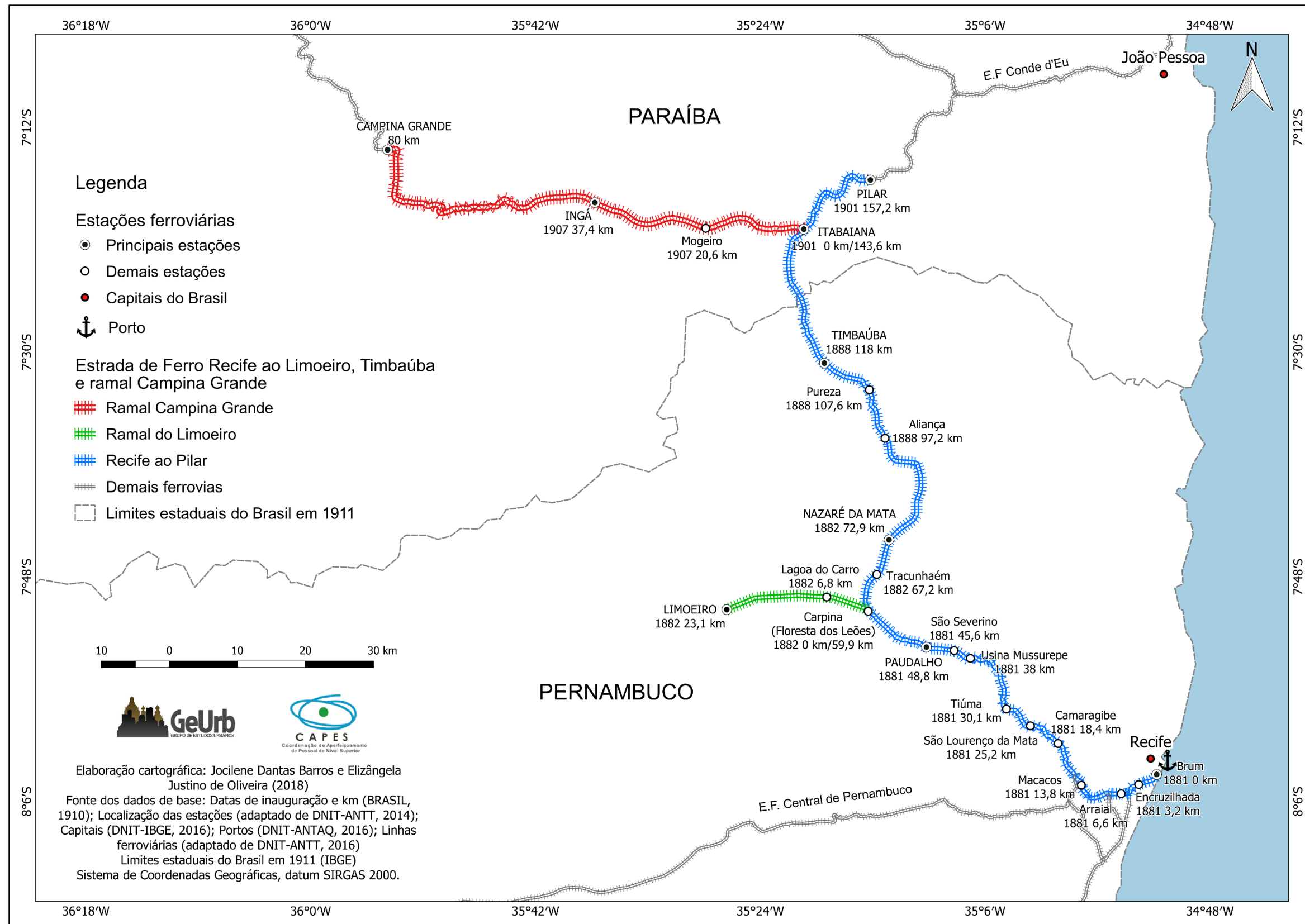
**Quadro 13** – Principais mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, em toneladas (1882-1901)

| Períodos         | Açúcar | Algodão | Madeira |
|------------------|--------|---------|---------|
| <b>1882-1883</b> | 7.573  | 1.087   | 838     |
| <b>1883-1884</b> | 31.509 | 2.200   | 1.286   |
| <b>1884-1885</b> | 25.127 | 1.357   | 1.305   |
| <b>1885-1886</b> | 7.781  | 1.549   | 1.120   |
| <b>1886-1887</b> | 20.440 | 4.991   | 2.377   |
| <b>1887-1888</b> | 32.788 | 5.616   | 1.580   |
| <b>1888-1889</b> | 22.649 | 7.071   | 2.798   |
| <b>1889-1890</b> | 13.543 | 5.700   | 2.544   |
| <b>1890-1891</b> | 27.413 | 7.081   | 3.762   |
| <b>1891-1892</b> | 14.580 | 2.670   | 1.170   |
| <b>1892-1893</b> | 20.732 | 7.670   | 3.118   |
| <b>1893-1894</b> | 33.403 | 2.281   | 2.511   |
| <b>1894-1895</b> | 42.708 | 7.550   | 2.350   |
| <b>1895-1896</b> | 34.115 | 7.769   | 3.376   |
| <b>1896-1897</b> | 45.482 | 5.886   | 3.255   |
| <b>1897-1898</b> | 29.664 | 6.179   | 2.753   |
| <b>1898-1899</b> | 26.895 | 7.483   | 3.780   |
| <b>1899-1900</b> | 29.855 | 7.692   | 3.860   |
| <b>1900-1901</b> | 28.016 | 9.600   | 3.064   |

Fonte: Pinto (1949, p. 96).

Com a expansão da linha, a estrada passou a se chamar nos documentos oficiais Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, porém conhecida por *Great Western*, fazendo referência à denominação inicial da ferrovia, *Great Western of Brazil Railway*. A ferrovia é formada por uma linha central e dois ramais. A linha central parte do Recife (1881), em Pernambuco, até Pilar (1901), na Paraíba, perfazendo o total de 157,19 km. Neste trajeto principal, há subdivisões: o ramal Limoeiro (1882), que parte de Carpina até Limoeiro, com extensão de 23,086 km; e o ramal de Campina Grande (1907), que tem seu ponto de partida na cidade de Itabaiana e segue até Campina Grande, possuindo extensão de 80,19 km (Mapa 14).

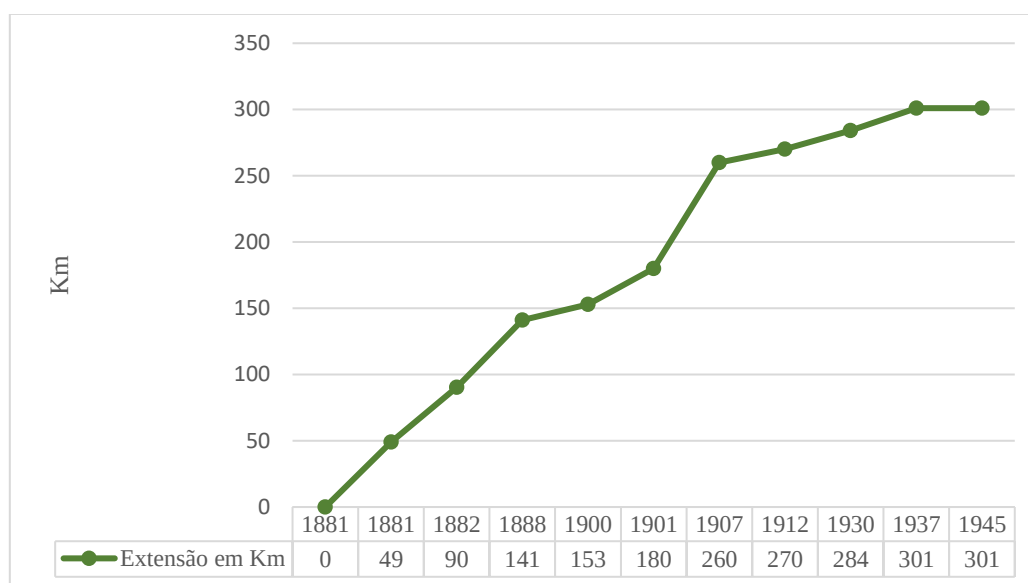
**Mapa 14** – Percurso da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande - 1907



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

Os três trechos ferroviários tiveram temporalidades diferentes, conforme se pode observar a cronologia no Gráfico 6. A linha principal do Recife à Pilar foi inaugurada entre os anos de 1881 e 1901. Antes de chegar à Pilar, ainda em 1882, tinha sido inaugurado o ramal Limoeiro. Por fim e só alguns anos depois da estrada ter alcançado Pilar, é que se constrói o prolongamento até Campina Grande, partindo de Itabaiana, tendo as obras iniciado em 1904 e sendo inaugurada em 1907, conforme exposto anteriormente. Depois de alcançar Campina Grande, em 1907, contabilizando uma extensão de 260 km, foram acrescidos alguns trechos, passando a totalizar 301 km em 1937, permanecendo assim até 1945 (Gráfico 6). Dentre estes: o trecho de Limoeiro a Alagoa Comprida (1930) e desta cidade até Bom Jardim (1937)<sup>163</sup> (FREIRE, 2017; PINTO, 1949).

**Gráfico 6** – Evolução no tempo da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (1881-1945)



**Fonte:** Estrada de Ferro da União ou fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. 34-35); Pinto (1949, p. XI).

Ao atingir Campina Grande, em 1907, a estrada possuía 260 km, portanto, várias vilas e cidades importantes em Pernambuco e na Paraíba eram interligadas por uma via férrea que, conseqüentemente, se ligavam ao porto do Recife. A referida estrada de ferro

<sup>163</sup> Quando a ferrovia chegou à Bom Jardim, o ramal que se chama Limoeiro, passou a denominar-se ramal Bom Jardim. Aqui se utiliza a denominação ramal Limoeiro. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp\\_pe/limoeiro.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/limoeiro.htm). Acesso em: 02 jan. 2019.

ligava uma rede de cidades importantes economicamente como o Recife, Paudalho, Limoeiro, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana, Pilar, Ingá e Campina Grande.<sup>164</sup>

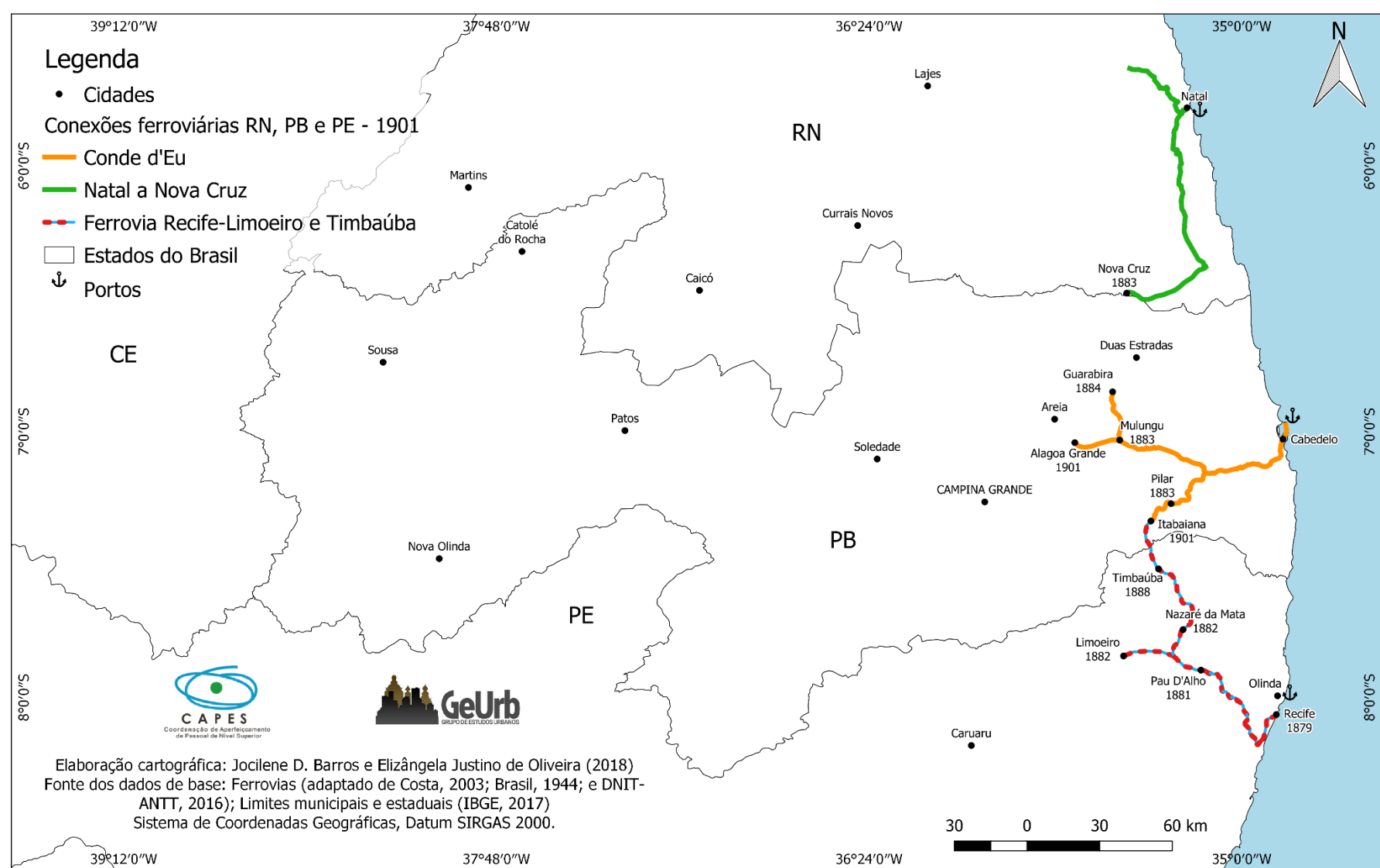
Além das cidades supracitadas interligadas pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, essa ferrovia se ligava ainda, à capital paraibana a cidade da Parahyba e ao porto de Cabedelo, via Estrada de Ferro Conde d'Eu; e à capital do Estado do Rio Grande do Norte, Natal, através da conexão entre a Conde d'Eu e a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, que partindo de Natal, encontrava-se em Independência (atual Guarabira) com a E. F. Conde d'Eu, em 1904. Consequente, Campina Grande estava conectada a essas cidades, conforme mostram os Mapas 15 e 16, referentes à malha ferroviária existentes na Paraíba até 1901, e as conexões das ferrovias da Paraíba com o Estado do Rio Grande do Norte e de Pernambuco, e em 1907, com Campina Grande.

---

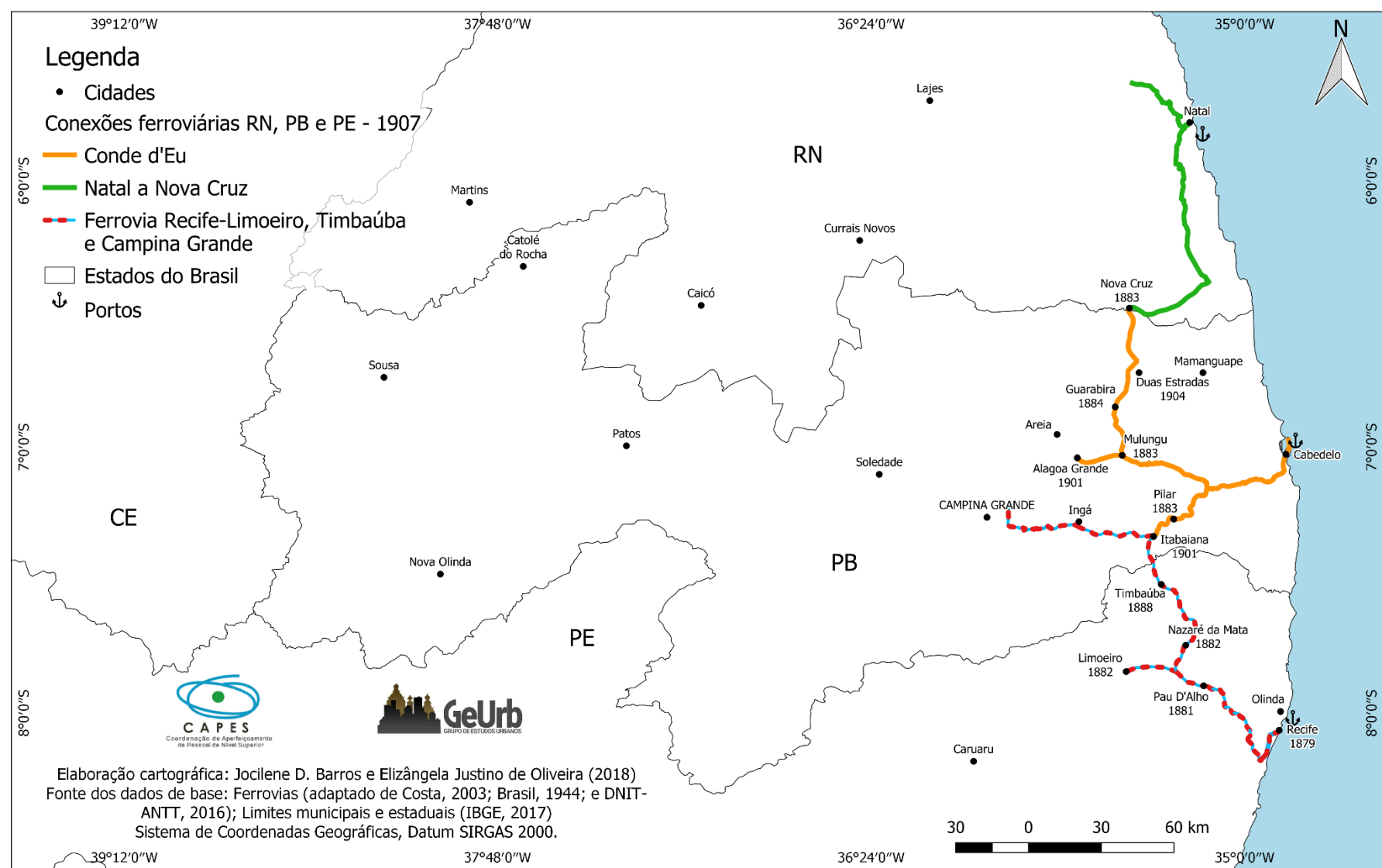
<sup>164</sup> No capítulo 5 tratar-se-á da centralidade e da hierarquia das cidades ferroviárias na rede urbana formada pela ferrovia da *Great Western* e da Estrada de Ferro de Mossoró.



Mapa 15 – Conexões ferroviárias dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco -1901



Mapa 16 – Conexões ferroviárias dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco -1907



Fonte: Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

A conexão via ferrovia com o Recife é a de maior envergadura, embora Campina Grande já mantivesse relações econômicas muito próximas com o Recife, com essa conexão ferroviária, aumenta-se em quantidade e em frequência os fluxos entre essas duas cidades, não só de mercadorias, mas de pessoas e informações. As relações comerciais de Campina Grande com a praça comercial do Recife eram motivo de conflitos com a capital da província, a Cidade da Parahyba, que buscava medidas para impedir o desvio das mercadorias para a praça comercial do Recife em detrimento da praça paraibana. Inclusive, conforme já se ressaltou anteriormente, os comerciantes e políticos da capital paraibana pleiteavam que o prolongamento da ferrovia até Campina Grande partisse de Alagoa Grande e não de Itabaiana, para que Campina Grande não se interligasse direto ao Recife, fato que tornaria as relações comerciais entre ambas praças ainda mais fortalecidas. (ALMEIDA, 1978; ARANHA, 1991; SOUSA, 2007). Tal entendimento também é enfatizado por Mariz (1939):

Começamos o século XX sob o sonho da nossa linha férrea para os centros de produção algodoeira de além-Borburêma. Atormentava-nos o eterno temor do desvio do comércio sertanejo para o Recife em detrimento da praça da Paraíba e seu porto de Cabedêlo. (MARIZ, 1939, p. 40-45).

O receio era explicado pela maior facilidade de transporte da produção do algodão para o porto do Recife do que para o porto de Cabedelo. Os produtores alegavam, ainda, que haviam melhores preços e condições favoráveis de negócios com a praça do Recife, conforme assinala Mariz (1939, p. 25): “do sobredito lugar Taipú se conduz huma carga de Algodão de nove arrobas para Recife pelo preço de 4\$500 e que ali he vendido por 8\$200. Enquanto o transporte do mesmo lugar para a Paraíba, onde se alcança a cotação de 8\$000, era no máximo 2\$500.” Dados referentes ao destino do algodão procedente de Campina Grande nos anos de 1919 a 1924, indicam que a maior parte da produção exportada pela cidade, durante esse período, em sacas do algodão tinha como destino Recife e não a capital paraibana (Quadro 14).

**Quadro 14** – Exportação do algodão (em sacas) de Campina Grande (1919-1924)

| Ano  | Procedência de Campina Grande | Destino Parahyba | Destino Recife |
|------|-------------------------------|------------------|----------------|
| 1919 | 81.422                        | 28.022           | 53.400         |
| 1920 | 161.206                       | 53.807           | 107.399        |
| 1921 | 140.265                       | 60.935           | 79.330         |
| 1922 | 164.519                       | 41.300           | 123.219        |
| 1923 | 219.587                       | 19.457           | 200.130        |
| 1924 | 142.271                       | 94.371           | 47.900         |

**Fonte:** Anuario de Campina Grande (1925, sem paginação).

Diante disso havia então, o que Aranha (1991, p.83) chamou de “luta em prol da ‘estadualização’ do comércio paraibano.” Essa concorrência entre as praças do Recife e da Paraíba<sup>165</sup> existia já no período colonial. Desde então, se busca ações para que as mercadorias do interior da província da Paraíba se destinem à sua respectiva praça comercial:

Estava se dando que o Recife atraía os lavradores da Paraíba, praticando-se o contrabando em detrimento de nossa praça e de nossa fazenda. Debalde protestavam pedindo medidas coibitivas os nossos governadores. [...]. Uma ordem régia de 1675 obrigava a remessa dos açucares da capitania à capital e o embarque direto para a Metrópole. Relaxada por falta de barcos em nossos portos, deu-se a liberdade de remessa pelo Recife. (MARIZ, 1939, p. 23).

Essa questão prolonga-se até as primeiras décadas do século XX, como se pode observar na conferência proferida por Eduardo Fernandes, intitulada *Interesses da Parahyba*, realizada na *Associação Commercial da Parahyba*, em maio de 1919, em que o principal tema tratado era o escoamento do algodão e outros produtos produzidos na Paraíba que se dava por portos de outras capitais, sobretudo o do Recife. O conferencista afirma que os preços do frete via *Great Western* eram mais baratos entre Campina Grande até Recife do que para a capital paraibana. Com isso, os comerciantes propunham um “controle oficial obrigatório” de todo o algodão produzido no Sertão para que esse não se desviasse indo para o Recife e sim fosse transportado para a capital paraibana.

O porto do Recife sempre apresentou as melhores condições naturais e técnicas quando comparado aos recorrentes problemas de soterramento, pequeno calado que possuíam alguns portos das capitais do Nordeste, além de grande fluxo de

---

<sup>165</sup> Sobre essa questão ver também Joffily (1892, p. 146-148).

embarcações<sup>166</sup>, fatores que propiciavam uma maior dinâmica à sua praça comercial. No que se refere às vantagens naturais, o porto do Recife possuía uma linha contínua de recifes areníticos próximos a foz do Capibaribe-Beberibe que funcionavam como diques naturais de forma que não era necessário o porto adentrar a desembocadura dos rios em busca de águas mais calmas e menos profundas, fato que permitia um bom desempenho do porto. (GEIGER, 1963).

A conexão do Recife via ferrovia com Campina Grande foi importante não só pela pujança da praça comercial do Recife, mas também pela relevância que Recife possuía na rede urbana regional e nacional, enquanto centro cultural e urbano do Nordeste. Desde a sua fundação, era, dentre as capitais, a segunda mais importante do Nordeste até o início do século XX, sendo a primeira posição ocupada por Salvador. A pujança do Recife pode ser atribuída às casas comerciais inglesas e portuguesas, como também à concentração populacional no seu entorno, atraídas pela atividade canavieira que se desenvolvia largamente no litoral pernambucano e decorrente das colunas de imigrantes que, fugindo dos severos efeitos das secas no Sertão, estabeleciam-se no Recife. Tamanho era o alcance da influência do Recife que chegava ao Ceará, conforme identifica Menezes (1970, p. 91), ao mencionar as dificuldades que a capital da Província do Ceará, Fortaleza, tinha em se afirmar além de um “mero centro do aparelhamento político e administrativo” sem importância comercial, o autor afirma que: “os produtos principais, como o couro salgado e o algodão, escoavam para Recife, onde as casas inglesas e portuguesas serviam lucrativamente de medianeiras entre as pequenas casas cearenses e os mercados externos.” (MENEZES, 1970, p. 91).

Desde as estradas carroçáveis Campina Grande se ligava a Olinda e depois ao Recife, via Estrada das Boiadas e a Estrada do Sertão em decorrência da produção da farinha de mandioca que era comercializada na cidade. No entanto, com a estrada de ferro ligando diretamente as duas cidades estreitam-se ainda mais suas relações a partir de uma maior frequência e quantidade de fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens.

Dados coletados nos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, acerca das fontes das receitas da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, entre os anos de 1907 e 1914, revelam que estas eram, sobretudo, oriundas do transporte de mercadorias, correspondendo a mais de 60% das receitas no período analisado. Em seguida, estavam os fluxos de passageiros, ocupando a segunda

---

<sup>166</sup> Ver, no ANEXO Q, o movimento do porto do Recife no ano de 1908. Observa-se que as embarcações a vapor inglesas representam a maior parte dos fluxos estrangeiros no porto naquele ano.

posição em montante arrecadados, entre 20 e 25% do total das receitas. As bagagens/encomendas, equivalem de 5 a 7%, já animais e mensagens compunham o restante das receitas, com percentuais de menor representatividade, abaixo de 2%, conforme mostra a Tabela 5. Percebe-se que os percentuais dos fluxos de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas apresentam certa estabilidade ao longo do período analisado, sem grandes oscilações que indiquem uma possível alteração entre as fontes das receitas.

**Tabela 5 – Fontes de capitais (receitas) e porcentagem por natureza de fluxos da Estrada de Ferro *Great Western* - Recife Limoeiro e Timbaúba e ramal Campina Grande (1907-1914)**

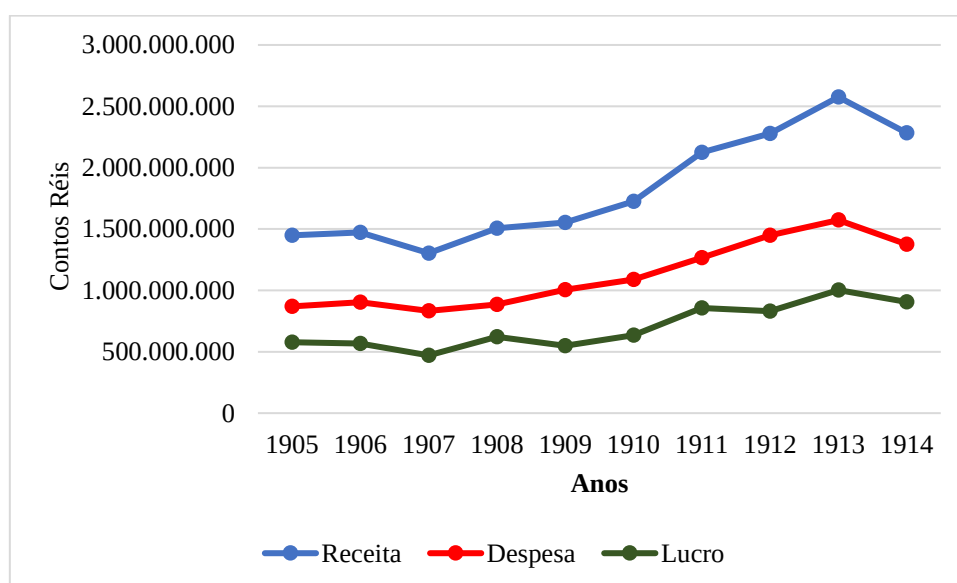
| Fontes <sup>167</sup>        | 1907           | %    | 1908           | %     | 1909           | %     | 1910           | %     | 1911           | %     | 1912           | %      | 1913           | %     | 1914           | %     |
|------------------------------|----------------|------|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|----------------|--------|----------------|-------|----------------|-------|
| <b>Mercadorias</b>           | 841:702\$130   | 64,6 | 1.002:409\$640 | 66,59 | 1.082:260\$150 | 69,65 | 1.170:245\$130 | 67,86 | 1.458:931\$340 | 68,69 | 1.498:119\$320 | 65,75  | 1.717:787\$890 | 66,69 | 1.462:682\$670 | 64,08 |
| <b>Passageiros</b>           | 332:236\$440   | 25,5 | 365:366\$760   | 24,27 | 334:498\$040   | 21,52 | 374:464\$350   | 21,71 | 443:780\$440   | 20,89 | 546:640\$690   | 23,99  | 588:975\$430   | 22,87 | 564:274\$000   | 24,72 |
| <b>Bagagens e encomendas</b> | 66:935\$910    | 5,1  | 80:288\$230    | 5,33  | 80:462\$210    | 5,18  | 113:912\$210   | 6,61  | 130:153\$180   | 6,13  | 158:935\$400   | 6,97   | 178:471\$310   | 6,93  | 153:443\$090   | 6,72  |
| <b>Animais</b>               | 25:611\$370    | 2,0  | 23:165\$750    | 1,54  | 25:403\$290    | 1,63  | 24:717\$160    | 1,43  | 32:176\$770    | 1,51  | 34:665\$880    | 1,52   | 40:221\$120    | 1,56  | 41:192\$570    | 1,80  |
| <b>Telegramas</b>            | 18:444\$710    | 1,4  | 18:487\$540    | 1,23  | 16:012\$000    | 1,04  | 21:563\$710    | 1,25  | 21:541\$240    | 1,01  | 24:913\$140    | 1,09   | 21:297\$170    | 0,83  | 21.875\$270    | 0,96  |
| <b>Armazenagens</b>          |                |      |                |       | 1.941\$350     | 0,12  | 1.942\$850     | 0,11  | 3:138\$660     | 0,15  | 2:946\$810     | 0,12   | 5:090\$250     | 0,20  | -              | -     |
| <b>Rendas Diversos</b>       | 18:824\$850    | 1,4  | 15:706\$430    | 1,04  | 13:102\$670    | 0,84  | 17:709\$480    | 1,14  | 34:291\$500    | 1,62  | 12:761\$818    | 0,56   | 23:696\$138-   | 0,92  | 38:084\$230    | 1,67  |
| <b>Total</b>                 | 1.303:755\$410 | 100  | 1.505:424\$350 | 100   | 1.553:679\$710 | 100   | 1.724:554\$390 | 100   | 2.124:013\$130 | 100   | 2.278:896\$110 | 100,00 | 2.575:667\$230 | 100   | 2.282:551\$830 | 100   |

**Fonte:** Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calman du Pin e Almeida no anno de 1909 (1910, 147-148); Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas J. J. Seabra no anno de 1911 (1911, p.70 e 111); Relatório da Inspectoria Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913 (1915, p. 163-164); Relatório do anno de 1914 apresentado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1915 (1915, p. 99).

<sup>167</sup> O número de passageiros, animais e telegramas são expressos por unidade, já as bagagens e encomendas, e as mercadorias são em toneladas.

Ainda conforme os dados do Ministério de Viação e Obras Públicas, a referida ferrovia apresenta lucros crescentes na maioria dos anos a partir da inauguração do ramal Campina Grande, em 1907, atingindo o maior lucro em 1913, com valores de 1.002:734\$480 (Hum mil e dois contos, setecentos e trinta e quatro mil, quatrocentos e oitenta réis), representados no Gráfico 7.

**Gráfico 7** – Fluxo de capitais da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro e Timbaúba e ramal Campina Grande (1904-1914)



**Fontes:** Elaborado pela autora com base nos dados do Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Francisco Sá no ano de 1910 (1910, p. 124); Relatório do ano de 1914 apresentado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no ano de 1915 (1915, p. 100).

Assim, a estrada de ferro que chega à Campina Grande, enquanto objeto técnico, modifica a sua posição na rede urbana do Nordeste brasileiro. Tal constatação confere com a assertiva de Santos (2008) de que a instalação de um equipamento técnico promove alterações nos fluxos e nos fixos. No caso da ferrovia em Campina Grande, este equipamento permite adensar os fluxos de mercadorias e pessoas de/para essa cidade, além de converter-se no elemento que diferencia a praça de Campina Grande de outras praças concorrentes, como a de Mossoró, que até aquele momento não contava com a ferrovia. Neste período, a cidade era um importante entreposto comercial e, a partir da ferrovia, tornava-se um empório comercial, conforme defendem Aranha (2001) e Almeida (1979, p. 319): “Com a ferrovia, Campina Grande erigiu-se à condição de empório comercial, não faltando produtos para o fluxo de mercadorias, fortalecendo por sua vez o caráter polarizador regional da cidade.”

Dessa forma, a ferrovia, quando implantada nas cidades, pode alterar a centralidade destas, devido a convergência de novos fluxos e a intensificação dos mesmos que dependem das infraestruturas que estão ligadas a ferrovia, como, áreas produtoras, portos, outras ferrovias, etc. Portanto, modificando-se a centralidade das cidades, consequentemente há uma reestruturação na rede urbana regional.

Santos (2008d, p. 171) ao analisar os fatores que intervêm na formação das redes urbanas, afirma ser necessário distinguir os fatores principais que determinam a formação e transformação das redes. Dentre os fatores principais, o autor define “três elementos de base, que constituem a própria substância das redes: as massas, os fluxos e o tempo”. O autor distingue da seguinte maneira cada um dos elementos:

*As massas* se decompõem em massa de população, sua densidade e sua distribuição; massa da produção, sua distribuição e seu valor; massa da poupança; massa do consumo e sua localização; massa do equipamento, especialmente do equipamento em transportes.

*Os fluxos*: ‘o poder não pertence aos organismos que possuem as massas e sim aos que dirigem os fluxos’. Por natureza, as ‘redes urbanas’ são expressão dos fluxos de população, das produções agrícolas e industriais e dos fluxos monetários de informação e de ordens. Em particular, a população é não somente uma massa mas principalmente um fator gerador de fluxos, fato que convém ser ressaltado.

*O tempo*: [...] fundamentalmente explica os fenômenos de disparidade e faz sentir-se no domínio do equipamento, pelo grau de arcaísmo da infra-estrutura agrícola, industrial, dos transportes e dos serviços, segundo as regiões [...]. (SANTOS, 2008d, p. 172, grifo do autor).

Logo, se pode entender a ferrovia, como aquele equipamento que gera fluxos (de passageiros, de mercadorias, de capital, informações, etc.), e que gerando-os intermediados pelos fixos (cidades ferroviárias) é a própria expressão da rede urbana.

#### **4.4 Estrada de Ferro de Mossoró**

A primeira referência à Estrada de Ferro de Mossoró ocorre na década de 1870, no século XIX. Desde então, até o início das obras, em 1912, 42 anos se passaram de concessões caducadas, de construções transferidas de particulares ao governo, de percursos modificados e uma sequência de eventos políticos e econômicos que marcaram o processo até a chegada em seu destino final: na cidade de Sousa, na Paraíba, em 29 de dezembro de 1951.



Conforme já mencionado em nota de rodapé na introdução, essa ferrovia possuiu vários nomes. No seu projeto inicial, criado por João Ulrich Graf, chamou-se Ferrovia Mossoró-São Francisco. Ao iniciar a sua construção, era chamada de Companhia Estrada de Ferro de Mossoró S.A, depois foi denominada Estrada de Ferro de Mossoró, e, por fim, quando atingiu a cidade de Sousa em 1951, passou a se chamar Estrada de Ferro Mossoró-Sousa.

Aqui analisar-se-á seu percurso de Porto Franco à Caraúbas (1929)<sup>168</sup>. No entanto, é necessário se recuar no tempo para se entender como ocorreram as negociações e as diversas concessões ao longo do tempo, desde a sua primeira idealização até a implementação concreta em 1912. Como são muitos os envolvidos e muitos os acontecimentos nos anos que antecederam a inauguração da Estrada de Ferro de Mossoró, a sua historiografia aparece bastante fragmentada. Aqui se buscará reconstruir os aspectos historiográficos a partir de vários documentos: pareceres, jornais, falas dos presidentes de províncias, coleções de Leis do Império e da República, além das publicações da *Coleção Mossoroense*<sup>169</sup>, dentre outros.

A Lei provincial nº 646, de 14 de dezembro de 1870, é a primeira referência concreta à Estrada de Ferro de Mossoró. Trata-se da lei que “autoriza o contrato com os engenheiros Luís José da Silva e João Carlos Greenbalgh de uma estrada ferroviária ligando Mossoró a Porto de descarga dos navios que entrarem no Rio.” (CASCUDO, 2001, p. 82).

Além dessa primeira iniciativa, houve outras mais, como a de João Pedro de Almeida, em 1872, que também não seguiu adiante. A terceira tentativa partiu de João Ulrich Graf, “um comerciante de grande visão que, estabelecendo-se em Mossoró, logo sentiu as grandes limitações do sistema de transportes. (VASCONCELOS NETO, 2018b, p. 38). As atividades comerciais de João Ulrich Graf se iniciaram em Macaíba, cidade distante 15 km da capital da província do Rio Grande do Norte, e importante empório comercial nos fins do século XIX, conforme indica Saboia (1953):

---

<sup>168</sup> Na introdução desta tese apresentou-se as justificativas do recorte temporal para analisar a Estrada de Ferro de Mossoró.

<sup>169</sup> Não se pode deixar de destacar o importante papel da *Coleção Mossoroense* ao reproduzir valiosos documentos relacionados à Estrada de Ferro de Mossoró, muitos deles publicados no século XIX e republicados em 1990 e 1998, dentre os quais, as publicações referentes a um dos primeiros idealizadores da Estrada de Ferro de Mossoró, o comerciante João Ulrich Graf. Em uma dessas publicações, reuniu-se documentos publicados em 1876, como: o *Prospecto da Empresa da Estrada de Ferro de Mossoró*, da autoria de João Ulrich Graf. Publicou ainda, os pareceres de Chrockatt de Sá: *Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)* e o parecer do engenheiro César Campos: *Estudo e parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró*, de 1915, apresentado ao Club de Engenharia, ambos reproduzidos em 1998 pela *Coleção Mossoroense*.

[...] representando importante casa exportadora e importadora estrangeira, viêra se estabelecer em Macaíba, na época o mais importante centro comercial do interior da província. Aí dirigia suas atividades na exportação direta do algodão, peles, dos então celebres ‘courinhos’ e vários outros produtos regionaes. A importação se restringia ao comercio de fazendas, miudezas e ferragens, ao tempo controlada pelo intermediário da praça de Recife. (SABOIA, 1953, sem paginação).

Inicialmente estabelecido em Macaíba e em Natal, o suíço Ulrich Graf se estabelece em Mossoró por volta de 1866 a convite do vigário da paróquia de Mossoró, o padre Antônio Joaquim Rodrigues e funda a casa comercial *J.U. Graf & Cia*, importante casa importadora de tecidos, ferramentas e louças, bem como exportadora de algodão, cera de Carnaúba, couros e peles até mesmo para a Europa. (GUERRA, 1998; ROSADO, 1998). Ainda, segundo Guerra (1998, p. 83), “no desempenho de suas atividades, percorria vastíssimas áreas dos Sertões – Rio Grande do Norte, Ceará, Paraíba, Pernambuco, alcançando as margens do rio São Francisco<sup>170</sup> em Petrolina chegando as terras baianas e mineiras.”

Em 26 de agosto de 1875, o presidente da Província do Rio Grande do Norte, sob a Lei Provincial nº 742, autoriza a “contratar com João Ulrich Graf, ou a quem maiores vantagens oferecer, a construção de uma Estrada de Ferro a partir do porto, ou a cidade de Mossoró aos limites da Província, em direção dos municípios de Apodi e Pau dos Ferros.” (GRAF, 1980, p. 13). Na referida lei definia-se: o tempo de privilégio exclusivo de 90 anos; a zona privilegiada de 30 km de cada um dos lados da ferrovia; toda estrada deveria estar concluída em oito anos; era estabelecido o uso das madeiras e outros materiais nos terrenos devolutos e nacionais necessários para a construção e custeio da estrada; isenção dos direitos de importação sobre os trilhos, máquinas, instrumentos e outros objetos destinados à construção e conservação da estrada, inclusive permitindo importar o carvão necessário por 30 anos; e autorização para importar diretamente da Europa ou América para o porto de Mossoró. A lei também previa que haveria carros de passageiros de duas classes e o tráfego seria diário. (GRAF, 1980).

---

<sup>170</sup> Ligar o São Francisco ao litoral via ferrovia era o sonho dourado da época, segundo Benévolo (1953). “Partindo de Mossoró, do Recife, das Alagôas, dos portos baianos, do Rio e até mesmo de S. Paulo, queriam homens de boa fé e grande esperança construir estradas para fazer a riqueza do rio sagrado para o mar, para a Europa, para o mundo. O São Francisco foi assim o pólo magnético de uma geração de patriotas, [...]”. (BENÉVOLO, 1953, p. 17).

Dois dias depois, em 28 de agosto de 1875, “compareceu João Ulrich Graf para contratar a construção de uma estrada de ferro, a partir da cidade de Mossoró aos limites da província, passando pelos municípios do Apodi e Pau dos Ferros, nos termos da Lei provincial nº 742 de 26 de agosto de 1875 [...]” (GRAF, 1980, p. 19). No referido contrato, se determinam as obrigações e direitos do concessionário que, além de contemplar parte do que já estava definido na Lei provincial nº 742, anteriormente mencionada, acrescentava definições sobre os materiais a serem usados na construção da linha, sobre o tráfego, transporte de mercadorias e passageiros e o prazo de entrega da ferrovia de oito anos e a obrigação de não possuir nem empregar escravos<sup>171</sup> nos serviços de construção e custeio. (Art. 17, cláusula 2ª). Esse documento, foi confirmado pelo Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876:

Attendendo ao que Me requereu João Ulrich Graf, concessionário da estrada de ferro da cidade de Mossoró, na Província do Rio Grande do Norte, Hei por bem conceder-lhe, ou á Companhia que organizar para a construcção da estrada, os favores declarados nos §§ 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º do art. 9º do Regulamento a que se refere o Decreto nº 5561 de 28 de fevereiro de 1874<sup>172</sup>. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRAZIL DE 1876, 1876, p.286; GRAF, 1980, p. 39).

Abaixo, segue o esboço do traçado idealizado por Ulrich Graf, tendo como ponto inicial a barra do Rio Mossoró, passando por Apodi e Pau dos Ferros até Luís Gomes, cidade limítrofe com a Paraíba (Figura 7).

---

<sup>171</sup> Observa-se que a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, já proibia a mão de obra escrava em seu art. 1º, §9: “A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e custeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais.” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1852, 1853, p.6).

<sup>172</sup> O Decreto nº 5561, de 28 de fevereiro de 1874, aprova o regulamento para a execução dos decretos legislativos nº 641 de 26 de junho de 1852 e o de nº 2450 de 24 de setembro de 1873. No artigo 9º, do referido regulamento consta os seguintes favores aos concessionários: 2º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionais; 3º Direito de desapropriar terrenos de domínio particular que forem preciso para as obras; 4º Uso de madeiras e outros materiais, existentes nos terrenos devolutos e nacionais; 5º Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, máquinas, instrumentos e outros objetos destinados à construção; 6º Preferência para lavra de minas na zona privilegiada; e 7º Preferência para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada. (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRAZIL DE 1874, 1875, p. 151-154).

**Figura 7** – Percurso da Estrada de Ferro de Mossoró idealizado por João Ulrich Graf



**Fonte:** Jornal *o Mossoroense*, 12 de fevereiro de 1904, num. 42, anno III.

Em 16 de fevereiro de 1876, pouco depois de assinado o contrato para a construção da estrada de ferro, Ulrich Graf fez um *Prospecto*<sup>173</sup> da Empresa que construiria a referida linha férrea, assim como um *Memorandum*, assinado por diferentes grupos que compunham a elite econômica, política e intelectual local: Presidente e vice-presidente da intendência, 4 intendentes, 1 juiz de direito, 1 promotor público, 1 juiz distrital, 1 coletor de rendas estaduais, 1 delegado de polícia, 1 médico, 2 farmacêuticos (um deles é o Jerônimo Rosado), 1 vigário e 1 cônego, 3 jornalistas (um deles é o João da Escossia Nogueira – diretor do jornal *O Mossoroense*), 1 diretor de escola, 1 industrial, e 24 comerciantes. O documento era direcionado ao Presidente da República, ao Ministro da Indústria, Legislativo da União, representantes do Rio Grande do Norte e empresas de Estrada de Ferro do Brasil.

Neste documento, o concessionário expunha as vantagens de construção da estrada de ferro naquela cidade, dentre elas a lucratividade do empreendimento. Entre os

<sup>173</sup> A primeira edição do prospecto foi publicada em 1876. A segunda edição foi publicada pelo Atelier Escossia, em 1903, e reproduzida pela *Coleção Mossoroense*, no ano de 1980.

argumentos, pode-se constatar a alusão à ferrovia como solução às frequentes secas que atingem aquela região; a possibilidade de altos lucros das receitas; facilidade de escoar o sal produzido na região; baixos custos na construção, tendo em vista que, parte da área do trajeto ferroviário seria em área plana; mão de obra barata; e o argumento de que a linha férrea traria benefícios a toda a sociedade e não somente aos mossoroenses, conforme consta no recorte abaixo descrito:

A execução desse plano, por tanto, parece que urgentemente se impõe, não só por bem servir aos interesses gerais da União brasileira, como por ser uma medida da **salvação pública**, desde que de uma vez por todas, põe ao abrigo das secas periódicas os diversos Estados limítrofes, sujeitos a este conhecido flagelo, começando por esta cidade, visinha à beira-mar, importante por seu comercio e pelo grande desenvolvimento de sua indústria salineira. [...] cumpre lembrar que o referido concessionário abriu mão de juros sobre o capital a empregar, alegando que uma empresa em circunstâncias excepcionalmente favoráveis, cuja renda será desde a abertura mais da estrada mais do que o dobro [...] a rapidez da construção por dispensar tuneis e outras obras de arte importantes; calcula 25:000\$, no máximo, o custo de cada quilômetro, e nenhuma circunstância sobreveio ainda que possa alterar este cálculo. [...]. A par de tudo isto está o fácil transporte do sal, daqui até o rio de S. Francisco, e dali para Guacuí em Minas Gerais, e para o sul de Goiás, onde tal gênero chega por preço muito exagerado, mas que ficará reduzido calculadamente a menos do terço. (GRAF, 1980, p. 6-8, grifo nosso).

No prospecto da Estrada de Ferro de Mossoró, elaborado por Ulrich Graf, foi apresentado mapas, cálculos de distâncias entre os centros produtores de Cajazeiras e Cabrobó à margem do Rio São Francisco aos portos das capitais dos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Bahia e até mesmo ao porto de Guací, no centro da Província de Minas Gerais. Nos cálculos das distâncias, o documento mostra que o porto de Mossoró estava mais próximo dos centros produtores anteriormente mencionados do que dos portos de Fortaleza, Natal, da Cidade da Parahyba, do Recife e Salvador. O centro produtor de Cajazeiras, conforme seus cálculos, eram distantes 530 km do porto do Ceará, 600 km do da Paraíba, 900 km do de Recife e somente 300 km do porto de Mossoró. Já a distância de Cabrobó, à margem do São Francisco, outro importante centro produtor da região, estava distante 700 km do porto do Ceará, 800 km do da Paraíba, 670 km do de Pernambuco, 600 km do Bahia e apenas 490 km do de Mossoró. (GRAF, 1980).

O referido prospecto é repleto de descomedimentos<sup>174</sup> tanto no que se refere às benesses econômicas de tal equipamento para a região quanto em relação à facilidade de construção da ferrovia devido ao relevo plano, tornando-se sua construção simples e lucrativa, segundo as justificativas apresentadas. De acordo com o concessionário, seria uma ferrovia que teria “uma superioridade incontestável.” (GRAF, 1980, p. 42). No entanto, Ulrich Graf “não conseguiu organizar a companhia e a concessão foi declarada caducada por decreto n. 8598, de 17 de junho de 1882.” (SÁ, 1998, p. 8).

Na ocasião, segundo Oliveira (2005, p.7), a ferrovia foi idealizada para fazer “a ligação da beira-mar até o alto Sertão da Paraíba, para transporte de sal abundante na nossa região, como também a gipsita<sup>175</sup> (gesso), minério de boa qualidade e muito abundante na região de São Sebastião (Governador Dix-Sept Rosado).”

Vasconcelos Neto (2018b, p. 38) esclarece que embora a província tivesse dado a concessão ferroviária a Ulrich Graf, em 1875, conforme se mencionou, uma das causas do projeto não ter seguido adiante foi o fato do governo imperial estar impedido de afiançá-la, uma vez que, pela Lei 2.450/1873, o Império podia financiar somente uma concessão de ferrovia por província e a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz já havia obtido a sua. Segundo o autor,

Essa restrição foi fatal para o projeto de Ulrich Graf porque, por mais prestígio que tivesse no sertão que estava sob a influência da praça de Mossoró, não encontrou capitais locais que fossem empregados na sua estrada de ferro. E sem fiança do império, seria impossível despertar o interesse do capital internacional. (VASCONCELOS, 2018b, p. 38).

Observa-se que apesar das primeiras tentativas de concessão da Estrada de Ferro de Mossoró datarem do final do XIX, e serem, portanto, anteriores à concessão e construção da *Great Western*, a sua concretiza ocorre somente em 1915, tempos depois de inaugurado o ramal de Campina Grande em 1907.

Após a concessão dada a Ulrich Graf e do projeto ter caducado em 1882, surgem novas tentativas, conforme apresenta Saboia (1953). Em 1888, João Chrockatt de Sá,

---

<sup>174</sup> No texto, encontram-se afirmações como: “sua utilidade e seu valor serão superior a todas as outras estradas do norte do Brasil.” (GRAF, 1980, p. 41). Em outro parágrafo afirma: “Este centro, já importante por sua produção agrícola, há de ser também a sede da indústria geral, logo que começar a exploração das minas de ferro, carvão, cobre, ouro e outras, cuja existência me foi assegurada.” (GRAF, 1980, p. 41). Ou seja, afirmações baseadas em conjecturas e não com base em estudos efetivos.

<sup>175</sup> A gipsita é matéria-prima usada na fabricação de cimento, de fundamental importância para a construção civil. Rocha (2009, p. 52) citando o Relatório do Plano Regional do Oeste Potiguar, afirma que em 1955, a gipsita produzida em Mossoró e Assú, representou 91% da produção nacional.

representando um grupo de capitalistas, também apresentou um requerimento de concessão para “uma estrada de ferro ligando o porto de Macáu á foz do rio Pajehú, no S. Francisco.” (SABOIA, 1953, sem paginação). O trajeto da proposta de Chrockatt de Sá estava assim definido, conforme é apresentado em seu *Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*: “A linha acompanharia o vale de Piranhas, depois o seu afluente Piancó, ganhando, depois de atravessar a linha divisória da Paraíba com Pernambuco, o Pageú das Flores indo terminar em Cabrobó, no S. Francisco.” (SÁ, 1998, p. 8). Segundo Saboia (1953), o trajeto proposto por Chrockatt estendia-se por 400 km e passava pelos municípios de Angicos, Assú, Sant'Anna do Matos, Triunfo, Imperatriz, S. Miguel, Príncipe (atual Caicó), Serra Negra, Catolé, Patos, dentre outros. Essa tentativa, todavia, não obteve êxito.

Nos anos que se seguiram após 1888 não ocorreram secas tão severas quanto a de 1903<sup>176</sup>, que trouxe de volta o apelo de diversos grupos para a construção da Estrada de Ferro de Mossoró. Neste contexto, surge uma nova tentativa de Chrockatt de Sá, juntamente com o engenheiro Nogueira Brandão. O projeto foi aprovado em 1º de dezembro de 1903, no qual autorizava o governo:

[...] a contratar com os engenheiros João Chrockatt de Sá, Pereira de Castro e Matheus Nogueira Brandão, a construção de uma estrada de ferro, partindo da barra do rio Mossoró e cortando a região mais flagelada pelas secas nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. Os contratantes deveriam entregar a estrada ao tráfego, com estações, oficinas e todas as demais obras necessárias, dentro do prazo de 3 anos.” (SABOIA, 1953, sem paginação).

Ainda segundo o mesmo autor, os engenheiros apresentaram dois traçados possíveis: “O primeiro partindo do porto de Mossoró, seguia por Santa Luzia, Apodi, Pau dos Ferros, S. Miguel e Cajaseiras; o segundo com a mesma origem, dirigia-se a Pajeú de Flôres, passando por Caraúbas, Patú, Catolé e Piancó.” (SABOIA, 1953, sem paginação). Tal ação, assim como a tentativa anterior de Chrockatt de Sá, novamente não floresceu.

Ainda em 1903, a Lei nº 1.145, de 31 de dezembro de 1903, referente às despesas gerais da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1904, fica autorizado no inciso XX do artigo 17:

A adoptar o alvitre que julgar mais conveniente, inclusive emissão de títulos da dívida interna e externa, não podendo dar garantia de juros,

---

<sup>176</sup> Almeida (1937, p. 131-132) expõe os efeitos da seca de 1903.

nem subvenção [...] construir no Estado do Rio Grande do Norte uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente do litoral, vá ter à região mais assolada pela seca. (ACTOS DO PODER LEGISLATIVO, 1903, p. 259).

No ano seguinte, em 23 de fevereiro de 1904, o Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Muller, baixava as Instruções para Estudos e Construção de Obras Contra os efeitos da seca no Rio Grande do Norte, “das quaes constava o estudo comparativo dos traçados ferroviários partindo dos portos de Natal, Mossoró e Macau.” (SABOIA, 1953, sem paginação). Foi assim designada pelo então Ministro Lauro Muller a comissão chefiada pelo engenheiro José Mattoso Sampaio Correia, para “‘estudar e construir obras contra os efeitos das secas’ no Rio Grande do Norte, ‘também incumbida de organizar o projeto de estrada de ferro de penetração’ tudo conforme determinara a Lei nº 1.145 de 31 de dezembro de 1903.” (GUERRA, 1998, p. 78-79).

Conforme a Lei nº 1.145, a ferrovia de penetração deveria partir do litoral, ou seja, havia três opções: o porto de Natal, de Mossoró ou o de Macau. Como já se viu no capítulo 2, dentre os três portos do Rio Grande do Norte, o de Natal e o de Areia Branca eram os que apresentavam maior movimento de cargas e o porto de Macau ocupava a terceira posição em importância. Logo, instala-se uma grande disputa entre os representantes das forças políticas e econômicas de Natal e de Mossoró, cada um deles almejando que o ponto de partida da estrada de ferro de interiorização do Rio Grande do Norte, saísse de suas respectivas cidades.

Assim, surge uma forte campanha dos mossoroenses favorável ao porto de Mossoró como ponto de partida, alavancada pelo jornal *O Mossoroense*, que, naquele ano de 1904, dedica edições especiais do jornal, inclusive com nova ilustração da capa e saudando o engenheiro Sampaio Correia. (ANEXO R).

Em 1904, chega ao Rio Grande do Norte, o engenheiro Sampaio Correia, juntamente com José Luiz Batista. Ambos faziam parte da comissão de estudos e de construção de obras contra os efeitos das secas e tinham como objetivo desenvolver estudos para definição do trajeto de uma estrada de ferro de penetração, que deveria partir de um dos portos do estado, como mencionado anteriormente.

Apesar de toda a campanha favorável da elite econômica, política e intelectual de Mossoró para que o porto de Mossoró fosse o escolhido como ponto de partida, após os estudos realizados pela comissão do engenheiro Sampaio Correia, afim de uma definição



sobre o melhor ponto de partida para se iniciar a estrada de ferro que adentraria a oeste do estado, se seria do porto de Areia Branca ou do de Natal, a comissão concluiu que a estrada de ferro deveria partir de Natal:

O Exm. Sr. Dr. Lauro Miller, atendendo às justas solicitações do então governador Dr. Alberto Maranhão e da representação norte-rio-grandense, nomeou, em 23 de Fevereiro de 1904, a comissão que foi entregue á competente direção do ilustre Dr. Sampaio Correia e á qual, além da construção da estrada do Ceará-mirim [sic], foi dada a incumbência de projectar a de penetração, que, conforme demonstram o reconhecimento e traçado feitos deve ser o prolongamento daquela ‘já por ser o porto de Natal o mais apropriado para centro de convergencia da futura rêde de estradas do Rio Grande do Norte, já por ser este traçado o que apresenta melhores condições technicas’. (Mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Augusto Tavares de Lyra em 14 de julho de 1906, 1907, p. 8).

O mesmo relatório apresenta outras razões que implicaram na escolha do porto de Natal, como local de partida mais conveniente da estrada de ferro de interiorização<sup>177</sup> do referido estado:

A necessidade de pôr a Capital em fácil communição com o interior; O facto de ser o porto de Natal – cujo melhoramento está em via de execução – acessivel, em qualquer maré, aos navios e vapores brasileiros que viajam na costa; O inconveniente que resultaria de ser outro qualquer o ponto inicial da estrada, por ficar esta isolada da rede ferroviária actualmente existente; O menos custo da linha que, percorrendo a zona flagelada, permite chegar ao seu centro sem haver necessidade de atravessar a serra de Borborema, que, em vez de ser transposta, é contornada no seu cabeço extremo. (Mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Augusto Tavares de Lyra, de 14 de julho de 1906, 1907, p.8-9)<sup>178</sup>.

Assim, no jornal *O Commercio de Mossoró*, de 29 de outubro de 1905 (Anno II, núm. 85) foi noticiada a assinatura do decreto para a construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e que “deve-se dirigir-se de Natal ao Crato, approvando os estudos já feitos até Caicó.” A referida Estrada iniciou as obras no mesmo ano (1905),

---

<sup>177</sup> Essa estrada de ferro de penetração no Estado do Rio Grande do Norte é a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que depois passou a ser chamada de Estrada de Ferro Sampaio Correia, em homenagem ao engenheiro Sampaio Correia que a projetou, conforme mencionou-se em nota anterior.

<sup>178</sup> O Decreto nº 5703, de 4 de outubro de 1905, que aprova o projeto geral da Estrada de Ferro Central do Rio Grande e os estudos definitivos do trecho da referida estrada compreendido entre as cidades de Ceará-Mirim e de Caicó, assim como a exposição dos motivos para a escolha do traçado partindo de Natal, pode ser encontrado na integra em *Actos do Poder Executivo 1905*, v. I, p. 945-947. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 1º nov. 2018.

partindo de Natal e, em “13 de junho de 1906 inauguraram-se as estações de Natal, Igapó, Extremoz e Ceará-Mirim.” (GUERRA, 1998, p. 77). E como já se observou anteriormente, a intenção inicial de alcançar a cidade de Caicó, não se concretizou.

Para se ter uma percepção mais clara de como encontrava-se a economia de Mossoró nesse período recorre-se a mensagem lida diante do Congresso Legislativo do Estado do Rio Grande do Norte pelo então Governador Augusto Tavares de Lyra, no ano de 1905. A importância econômica da cidade, enquanto empório comercial era frequentemente utilizada pelos proponentes para a construção da ferrovia. Dessa maneira, assim expõe o governador sobre a agricultura, a pecuária, comércio e indústria:

O municipio é pouco agricola; entretanto, produz nos annos regularmente invernosos, algodão, mandioca e cereaes.

É uma das nossas praças de maior movimento commercial, importando annualmente mercadorias no valor de oitocentos contos de reis e exportando enorme quantidade de algodão, couros seccos e salgados, cera, vellas de carnaúba e outros productos. O numero de estabelecimentos commerciaes é de setenta, havendo na séde do município tres officinas de alfaiate, cinco de carpinteiro, duas de marceneiro e tres de ferreiro.

Antes da ultima secca [referência a seca de 1903 que se prolongou até 1904], o municipio creava cerca de quinze mil cabeças de gado vaccum, duas mil de gado cavallar, mil muares, dez mil caprinos, oito mil lanigeros e quatro mil suinos.

Actualmente, segundo os dados enviados pela Intendencia, acha-se a criação reduzida á decima parte. (Mensagens lidas perante o Congresso Legislativo do Estado pelo Governador Augusto Tavares de Lyra, em 14 de julho de 1905, 1906, p. 76).

Embora a mensagem acima permita se ter uma ideia geral de como estava a economia de Mossoró e até de algumas atividades ali exercidas, ela não faz referência a produção de sal. O mesmo documento mostra, que nesse período a produção salina no Rio Grande do Norte representava a maior parte das receitas arrecadas, passadas as crises anteriores do período colonial e imperial. No ano de 1906, dentre os gêneros mais exportados e de maior fonte de receitas para o estado, destaca-se primeiramente o sal, depois o algodão e em seguida o açúcar. Anos antes, em 1904, a mensagem do governador Augusto Tavares de Lyra indicava a importância desse gênero na pauta econômica:

Não ignoraes que, nos ultimos annos, quando mais critico se tornou o estado de nossas finanças, foi na renda do sal que achamos os recursos necessários para debellar o deficit orçamentário. Em 1904 mesmo, essa renda subiu a 634:373\$322, o que representa, num total de 1:276:647\$760, [receita arrecadada em 1904] uma porcentagem de

quasi 50. (Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado pelo Governador Augusto Tavares de Lyra, em 14 de julho de 1905, 1906, p. 26).

Conforme os documentos analisados, foi a partir da República que se inicia uma série de ações mais enfáticas do poder público estadual para estimular a produção salineira no estado. Coube a Adolpho Gordo, primeiro governador do Rio Grande do Norte após o Império, as primeiras iniciativas. O governador ofereceu um prêmio de três contos de réis para aqueles, que durante um ano, produzissem sal. Embora o favor não tivesse sido efetivamente concedido, ao menos indicava uma tentativa de incentivar a produção salineira no estado. Antes mesmo da República, em 1886, quando a pasta da fazenda foi ocupada pelo Conselheiro Francisco Belisario, ele determinou o imposto protecionista de 10 réis por litro de sal importado (Lei n. 3313, art. 9º). Até então, o sal bruto importado não era tributado. Na República se iniciam medidas efetivas para proteger a produção salineira local da concorrência externa, com a aplicação de taxas de importação ao produto.

A partir de 1900 se percebe um crescimento na produção e exportação do produto, se fixando como uma das principais fontes de receitas do estado, conforme indica a mensagem do Governador Augusto Tavares de Lyra, de 22 de janeiro de 1905 (1905, p.3): “[...] nas circumstancias especiaes em que nos encontramos no actual momento, quasi que nenhuma outra fonte de renda temos, além da exportação do sal [...].” No mesmo documento é apresentado a produção do sal e as receitas provenientes da exportação do produto de 1890 a 1904, em que se percebe claramente o aumento da produção e das receitas da indústria salineira: Enquanto em 1890 se produziu 395.231 alqueires de 160 litros de sal, que rendeu uma receita de 15:033\$431; já em 1904 a produção foi de 663.101 alqueires e 123 litros, gerando uma arrecadação de 632:775\$287 (Quadro 15).

**Quadro 15** – Produção e receita proveniente da exportação do sal no Rio Grande do Norte (1890-1904)

| <b>Annos</b> | <b>Alqueires de 160 litros</b> | <b>Importância arrecadada</b> |
|--------------|--------------------------------|-------------------------------|
| <b>1890</b>  | 395.231                        | 15:033\$411                   |
| <b>1891</b>  | 389.536                        | 22:141\$408                   |
| <b>1892</b>  | 718.923                        | 50:544\$127                   |
| <b>1893</b>  | 406.417                        | 41:315\$477                   |
| <b>1894</b>  | 207.087                        | 20:671\$796                   |
| <b>1895</b>  | 253.439                        | 74:728\$680                   |
| <b>1896</b>  | 296.316                        | 93:111\$820                   |
| <b>1897</b>  | 396.495                        | 164:129\$740                  |
| <b>1898</b>  | 149.375 e 80 litros            | 225:000\$000                  |
| <b>1899</b>  | 284.285 e 80 litros            | 350:000\$000                  |
| <b>1900</b>  | 305.089                        | 500:000\$000                  |
| <b>1901</b>  | 579.709 e 128 litros           | 500:000\$000                  |
| <b>1902</b>  | 577.112 e 109 litros           | 500:000\$000                  |
| <b>1903</b>  | 505.854 e 29 litros            | 474:688\$287                  |
| <b>1904</b>  | 663.101 e 123 litros           | 632:775\$287                  |

**Fonte:** Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado do Rio Grande do Norte pelo Governador Augusto Tavares de Lyra em 22 de janeiro de 1905 (1905, p. 14 e 17).

Diante dos dados das receitas geradas pela produção salineira no período de 14 anos, o governador Augusto Tavares de Lyra (1905, p.17), ressalta: “Pela leitura destes algarismos, comprehendereis que, na actualidade, a exportação do sal, pela elevada porcentagem que representa em nosso orçamento de receita, constitue recurso imprescindivel para o equilibrio da nossa vida financeira, [...]” Em 1910, o estado chegou a dar como garantia de empréstimos adquiridos na França a renda do imposto sobre a exportação do sal.

Após Mossoró não ter sido escolhida para ser o ponto de partida da estrada de ferro de interiorização do Rio Grande do Norte em 1904, nova tentativa de concessão para construção da estrada de ferro de Mossoró é apresentada em 1909, pelo senador Francisco Sales Meira e Sá, assinado pelos também senadores Ferreira Chaves, Antonio de Souza, Walfredo Leal, Castro Pinto, Thomaz Acioly, Ribeiro Gonçalves, Pedro Borges, Severino e Gonçalves Ferreira, trata-se do projeto do senado nº 41, apresentado na sessão de 27 de outubro de 1909:

Art. 1º O Governo da União mandará construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na villa de Areia Branca, atravesse, em linhas mais ou menos recta, o Estado do Rio Grande do Norte, nos municípios de Mossorò, Caraùbas, Apody, Porto Alegre, Patú, Paù dos Ferros e Luiz Gomes, penetre no Estado da Parahyba pelos sertões do

Rio do Peixe, proximo ao Estado do Ceará, e termine no Sertão de Pernambuco á margem do Rio S. Francisco. (SÁ, 1998, p. 12; O Mossoroense, 24 de julho de 1919).

Segundo Guerra (1998, p.87) e Sá (1998), a Comissão de Obras Públicas do Senado chegou a fazer um parecer favorável (nº 337, 23/12/1909) elaborado pelos senadores Hercilio Luz, Jonatas Pedrosa e Severino Vieira, sobre o projeto de nº 41 de Meira e Sá, “mas oferecendo um substitutivo, quanto ao ponto terminal da Ferrovia”, substituindo o ponto terminal “no Sertão de Pernambuco margem do Rio S. Francisco” por “vá terminar no rio S. Francisco, na cidade de Petrolina”, conforme pode-se verificar abaixo:

Art. 1º O governo mandará construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na vila de Areia Branca, no Estado do Rio Grande do Norte, penetre no Sertão desse Estado; demandando o da Paraíba, na região do rio do Peixe, aproximando-se dos sertões do Ceará e atravessando o Estado de Pernambuco **vá terminar no rio S. Francisco, na cidade de Petrolina**, conciliando-se com as exigências do traçado a necessidade de servir a mesma estrada ao maior número possível de centros povoados flagelados pelas secas. (SÁ, 1998, p. 12-13, grifo nosso).

Sobre esse projeto, saiu uma autorização para iniciar os estudos da ferrovia, na Lei do Orçamento das despesas gerais da República, Lei nº 2.221, de 30 de dezembro de 1909 (art. 18, inciso XXIII), na qual o presidente ficava autorizado: “A mandar proceder aos estudos para a construcção de uma estrada de ferro que, partindo do Porto de Mossoró, vá a Boa Vista, sobre o rio S. Francisco, cortando as regiões mais flagelladas pelas secas nos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco.” (COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL DE 1909, 1912, p. 181; VASCONCELOS NETO, 2018b, p. 39). Novamente não se procederam os estudos para a execução da obra.

Em 1912, o Governo Alberto Maranhão (1908-1914) concede o direito a Francisco Sólón<sup>179</sup> para a construção da Estrada de Ferro de Mossoró. Neste ínterim, ele

---

<sup>179</sup> O jornal *O Commercio de Mossoró*, de 14 de fevereiro de 1904, ano I (p. 5), assim se refere a Francisco Sólón: “Industrial, que tem feito de Grossos, Mariscos e Officinas uma verdadeira Cidade do sal. [...] Chegou a pouco do Rio de Janeiro, S. Paulo e outras Praças onde esteve tratando de vender sal das grandes jazidas do Snr. Francisco Lopez Ferraz, que representa e a cujas salinas tem dado extraordinário desenvolvimento.” Já Guerra (1998, p. 94) afirma que Francisco Sólón era “dotado de personalidade curiosa: ora milionário (chegou a ter salina e companhia de navegação) ora pobretão, condição esta, aliás, em que se encontrava ao falecer em Natal [...]” Leopoldo (1959, p. 4), por sua vez, afirma que Francisco Sólón era um “Industrial salineiro na Vila de Grossos.”

organizou a firma J. Bastos & Cia, tendo como sócios Joaquim Olinto Bastos, Francisco Cascudo e Joaquim Etelvino (GUERRA, 1998).

Leopoldo (1959, p. 4) conta que Francisco Solón mandou “assentar cem metros de linha nos aterros de sua salina, e avisava o Govêrno do Estado que dera início á construção da estrada de Ferro.” No entanto, o concessionário não consegue arregimentar os recursos para o empreendimento e transfere os direitos à firma cearense Albuquerque & Cia<sup>180</sup>, sob a responsabilidade do coronel Vicente de Saboia de Albuquerque, começando assim, em 31 de março de 1912, a construção da referida estrada. (GUERRA, 1998). Em mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Alberto Maranhão, do dia 12 de novembro de 1912, ressalta o início das obras:

[...] entre os trabalhos publicos de iniciativa local essa importante ferrovia já em construcção, de Areia Branca a Barriguda<sup>181</sup>, que vae realizar uma velha e justa aspiração sertaneja, de grandes vantagens economicas para o estado com o augmento certo da praça commercial de Mossoró que, desdobrando-se até a costa, será no futuro uma das mais fortes valvulas da expansão industrial do Brazil, nesta região a que servimos do território patrio.

Os contractantes da estrada, srs. Albuquerque & Comp<sup>a</sup>, contam poder inaugurar dentro de dez mezes o primeiro trecho da construcção. (Mensagem do Presidente do Estado do Rio Grande do Norte, Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1912, 1912, p. 10).

Em 19 de março de 1915, a locomotiva Alberto Maranhão<sup>182</sup> (Figura 8) inaugura o primeiro trecho de 38 km, de Porto Franco à Mossoró, da Estrada de Ferro de Mossoró S. A. (OLIVEIRA, 2005).

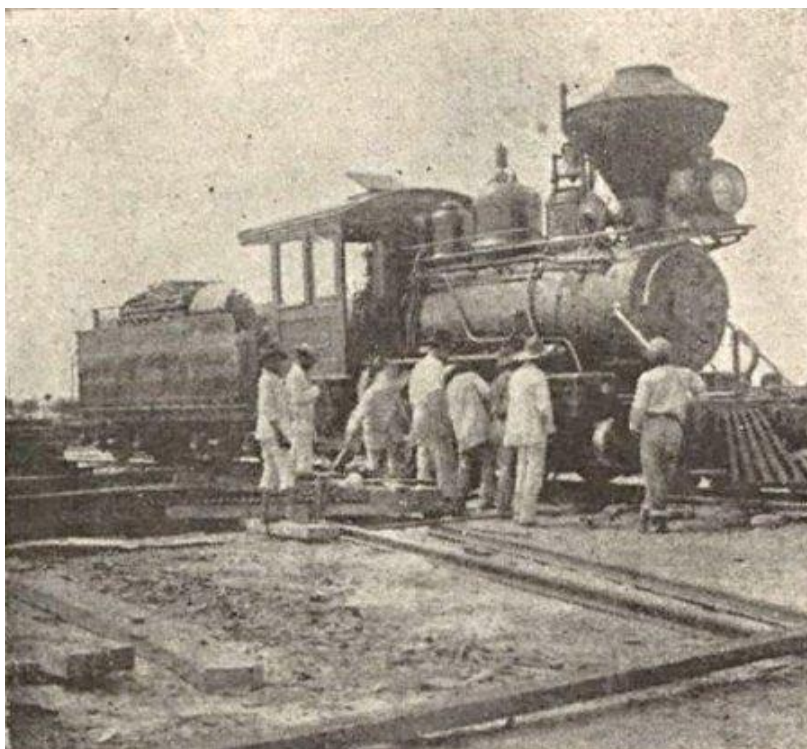
---

<sup>180</sup> Vasconcelos Neto (2018b, p.39) afirma que a empresa Albuquerque & Cia pertencia “a Humberto Saboia, empreiteiro de obras ferroviárias.

<sup>181</sup> Referência ao município de Alexandria no Rio Grande do Norte.

<sup>182</sup> A primeira locomotiva “recebeu o nome de Alberto Maranhão, por este ter sido governador do Estado de 1908 a 1914.” (OLIVEIRA, 2005, p.8).

**Figura 8** – Primeira locomotiva da Estrada de Ferro de Mossoró



**Fonte:** Locomotiva *Alberto Maranhão* no pátio ainda não inaugurado de Porto de Franco. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/portofranco.htm>. Acesso em: 01 set. 2018.

Pedro Leopoldo (1959), anteriormente citado, foi funcionário da Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, de 1912 a 1950, quase todo o período de construção da referida ferrovia. Em seu livro *Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró*, escrito em 1959, ele faz referência à estação da Estrada de Ferro de Mossoró (Figura 9), em uma de suas voltas no ano de 1925, para trabalhar novamente nos serviços de construção da estrada férrea: “Em Mossoró, a Estação não era mais na barraca, anteriormente improvisada; já era novo prédio que eu deixara em alicerce – ainda projetado pelo Dr. Novais – com um segundo andar onde funcionava o escritório.” (LEOPOLDO, 1959, p. 20).

**Figura 9** – Estação da Estrada de Ferro de Mossoró - 1915



**Fonte:** Disponível em: [http://www.blogdogemaia.com/busca\\_post.php](http://www.blogdogemaia.com/busca_post.php). Acesso em: 26 jul. 2018.

Ao tratar do quão tardou o início da construção da Estrada de Ferro de Mossoró, o autor observa que:

Quando iniciou-se a construção da 'Mossoró' - a 'São Luís a Terezina' já estava em Caxias, a 'Sobral' já estava em Cratêus, a 'Baturité' já estava em Iguatú, a 'Central do Rio Grande do Norte' já estava nas proximidades de Lages, e a Great Western já estava nos limites com a Paraíba. Só a 'Central do Piauí' foi posterior a 'Mossoró', de maneira que, apenas em 1916, a sua construção foi recomçada. (LEOPOLDO, 1959, p. 3).

Rocha (2009) ressalta não só a construção tardia da Estrada de Ferro de Mossoró, como conclui que o seu atraso implicou no enfraquecimento do empório comercial de Mossoró, isso porque a concorrência de Campina Grande se fazia cada vez mais forte, atraindo capitais e comerciantes, pois já contava com sua ferrovia desde 1907, e a concorrência do Ceará que também tinha expandido suas ferrovias para o interior do estado, sendo a maior concorrente de Mossoró a "Rede de Viação Cearense, que drenava parte do comércio para Baturité, Crato e Jaguaribe, uma vez que tais cidades anteciparam a construção de suas ferrovias, atraindo para si os grandes comerciantes." (ROCHA, 2009, p. 44).

Quando a ferrovia chegou em Mossoró, a função de empório comercial havia sido substituída pelas indústrias de beneficiamento de produtos extrativistas, como a carnaúba, a oiticica, e produtos agrícolas como o algodão e agave, que eram utilizados como matérias-primas dessas agroindústrias e abasteciam as indústrias da região Centro-sul do



país, particularmente São Paulo, que estavam em expansão (ROCHA, 2009, p. 47). A autora ressalta que no início da República (1889), a economia potiguar era majoritariamente agrária, somente entre 1901-1913 que o capital industrial foi introduzido na economia local, "com o capital acumulado no campo, do financiamento e comercialização da economia agroexportadora, no período anterior." (ROCHA, 2009, p. 47).

Parte desses capitais eram investidos em Mossoró, de forma que, em 1920, dentre as cinco firmas comerciais do Rio Grande do Norte, três delas eram sediadas em Mossoró: M. F. Fonte (algodão e sal), Tertuliano Fernandes e Cia (sal) e Jerônimo Rosado, que explorava mármore e gipsita. (MARIZ, SUASSUNA, 2002, p. 218). Na Figura 10, destaca-se a usina de beneficiamento de algodão M. F. Fonte & Cia.

**Figura 10** – Usina beneficiadora de algodão M. F. Fonte & Cia - 1915



**Fonte:** Acervo do Museu Lauro da Escóssia (2018). Autor desconhecido.

Não só foram muitos anos desde as primeiras iniciativas da Estrada de Ferro de Mossoró até a sua efetiva execução, como também seu prolongamento, a partir de Mossoró, ocorreu de forma muito lenta. Vasconcelos Neto (2018b, p. 40), destaca que dois fatos foram complicadores para o avanço das obras, o primeiro deles é que o prolongamento até Sousa, distância aproximada de 250 km, demandava, “por conseguinte, muito capital, o que afastou o setor privado”; o segundo fator era que naquela ocasião era impensável passar a responsabilidade da construção da ferrovia para o Tesouro Nacional, que se encontrava em crise pelo excesso de investimentos no

governo federal de Marechal Hermes da Fonseca (1910-1914). Soares (2018), também ressalta que era imprescindível a existência de apoio político financeiro do Império (ou no caso aqui demonstrado do governo federal), uma vez que as províncias e/ou estados não tinham condições financeiras de levar esse tipo de empreendimento adiante.

Segundo revela Vasconcelos Neto (2018a, p. 388-389) no período de 1900 a 1913, dois fatores favoreceram a economia do Brasil e a retomada dos investimentos públicos: o crescimento das exportações, sobretudo da borracha, que estava em crescimento, e a grande disponibilidade de capitais europeus de longo prazo. No entanto, a partir de 1908, o orçamento da União tornou-se novamente deficitário e passou a se socorrer de empréstimos externos associados aos programas de obras públicas até 1912. Com a aproximação da Primeira Guerra Mundial, a situação se agravou: as facilidades de crédito desapareceram e os preços da borracha começaram a despencar, restringindo, portanto, a capacidade de investimentos do governo e consequentemente no modelo de expansão da malha ferroviária brasileira. Mas o governo federal optou por manter as obras que estavam em andamento, os arrendamentos e as metas de prolongamentos, fatores que agravaram ainda mais a sua situação financeira. Ainda segundo o autor a situação econômica ruim se intensificou no pós-Guerra,

Com as restrições criadas pela guerra no suprimento de equipamentos e materiais, principalmente do carvão, que era a maior fonte energética, elevando brutalmente os seus custos, as ferrovias nacionais experimentaram momentos difíceis que se prolongaram, com curtos períodos de alívio, pelo pós-guerra. As que eram estatais sofriam, adicionalmente, com os cortes nas verbas para adquiri-los, devendo à queda brutal na arrecadação dos impostos. Manutenções postergadas e desgaste prematuro dos equipamentos significavam redução na oferta dos transportes e insatisfação da clientela. (VASCONCELOS NETO, 2018a, p. 389).

Logo, o prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró ocorre em condições bastante difíceis. Após a inauguração do trecho de 38 km, de Porto Franco (Areia Branca) até Mossoró, segundo menciona Leopoldo (1959, p. 18), “o Cel. Vicente Saboia, sem medir sacrifício, mandava fazer os estudos – com a renda da própria Estrada, e por conseguinte, a custa da Empresa – de todo o serviço de exploração.” No entanto, devido às dificuldades de obter capitais para continuar as obras, a empresa Albuquerque & Cia, assina um termo de desistência, em 1919, da construção da Estrada que, partindo de Porto

Franco, deveria alcançar a cidade de Alexandria<sup>183</sup>, repassando, portanto, a responsabilidade para o Governo Federal, conforme o relatório apresentando ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio, em 1919:

Aos vinte e tres dias do mez de julho de mil novecentos e dezenove, presentes, nesta Secretaria de Estado, os senhores doutores Afranio de Mello Franco, ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, Humberto Saboia de Albuquerque & Comp., proprietária e concessionária da Estrada de Ferro de Mossoró, em virtude de contracto assignado, em vinte e nove de janeiro de mil novecentos e dezeseis, com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, e José Augusto Bezerra de Medeiros, na qualidade de representante do Governo do Estado do Rio Grande do Norte, conforme documentos exhibidos que ficam archivadas nesta Secretaria de Estado, declarou o referido representante da firma Albuquerque & Comp. que, de conformidade com a proposta contida no seu requerimento de dous de abril do corrente anno e acceita pelo senhor ministro da Viação e Obras Publicas por despacho do primeiro do corrente mez, desistia, pela melhor forma juridica, da concessão, direitos, garantias e privilegios assegurados no alludido contracto de vinte e nove de janeiro de mil novecentos e dezeseis, quanto ao trecho comprehendido entre Mossoró e Alexandria, em beneficio da União, para que pudesse livremente o Governo Federal mandar executar a construcção por administração directa, [...]. (Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio no anno de 1919, 1921, p. 428-429).

Somente em 1926 a ferrovia chega ao Distrito de São Sebastião (atualmente cidade Governador Dix-Sept Rosado), ou seja, 11 anos se passaram desde a inauguração da chegada do trem em Mossoró (1915), e em situação bastante difícil com várias interrupções e recomeços conforme indica o relatório do ano de 1927 apresentado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Victor Konder:

Em 1 de novembro do anno de 1926, foi entregue ao trafego publico o trecho de 39<sup>km</sup>,551, entre Mossoró e São Sebastião, cujos trabalhos passaram pelas seguintes alternativas:

Iniciados em novembro de 1919 e suspensos em agosto de 1920.

Reiniciados em maio de 1923 e suspensos em dezembro de 1924.

Novamente iniciados em novembro de 1925, para serem concluídos sob regimen de tarefas pela Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, proprietária do trecho inicial entre Porto Franco e Mossoró e arrendatária dos trechos federaes que forem abertos ao trafego. (Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Victor Konder no anno de 1927, 1930, p. 168).

---

<sup>183</sup> Anteriormente chamado de “Povoado Barriguda.” (LEOPOLDO, 1959, p. 4).

Em São Sebastião havia jazidas de gesso pertencentes ao farmacêutico Jerônimo Rosado, um dos principais defensores da necessidade de se prolongar a Estrada de Ferro de Mossoró até aquela vila. Isto porque este trajeto beneficiaria diretamente o transporte desse minério, conforme relata Leopoldo (1959, p. 6), referindo-se às jazidas de gipsita de Jerônimo Rosado e a ferrovia: "aquela via de transporte seria de futuro beneficiária, de seus filhos, no carregamento dos produtos de suas jazidas de gesso que exportam constantemente para muitos centros industriais do País." O autor também destaca que a chegada da estrada de ferro àquela pequena vila traria prosperidade e novamente refere-se a Jerônimo Rosado como um dos maiores proprietários das jazidas de gesso existentes na vila:

Era uma pequena Vila com perto de cem casas de família com seu pequeno comércio, e muitos elementos. O seu futuro era muito promissor. Nas imediações daquela localidade, começava-se a explorar grandes jazidas de gesso, que seria mais tarde exportado e industrializado como uma fonte inexgotável de riqueza. O maior proprietário dessas jazidas era o Farmacêutico Jerônimo Rosado. (LEOPOLDO, 1959, p. 24).

Possivelmente um dos maiores beneficiários da ferrovia foi a família Rosado, que passou a contar com o transporte do minério até o porto. Outros produtores do entorno preferiam transportar suas mercadorias diretamente a Mossoró, porque assim teriam mais opções de transportes para retornarem às suas cidades e vilas, do que estando em São Sebastião e dependendo dos poucos horários do trem. Eram apenas dois trens semanalmente que ligavam Mossoró à Vila de São Sebastião, e estes ali chegando pernoitavam, não regressavam à Mossoró no mesmo dia, conforme revela o relatório anteriormente citado, apresentado pelo Ministro Victor Konder:

Para o trecho Mossoró-São Sebastião, foi, de accôrdo com a autorização da Inspectoria, adoptada a mesma tarifa em vigor na parte pertencente á Companhia Estrada de Ferro de Mossoró e ficou estabelecido, quanto a horarios, que dos tres trens que semanalmente partem de Porto Franco, dois prosigam até São Sebastião, de onde voltam no dia seguinte ao ponto inicial. O trafego do prolongamento tem sido pequeno, pois os portadores de carga preferem ir até Mossoró, onde encontram maiores facilidades de retorno. Esse movimento passará a ser feito pela estrada de ferro quando atingir Caraúbas. (Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Victor Konder no anno de 1927, 1930, p. 170).

Em 1º de novembro de 1929, é inaugurado o trecho que alcança Caraúbas (Figura 11), três anos depois de inaugurado o de São Sebastião. O trajeto de São Sebastião à Caraúbas (43 km), de maior extensão do que o trecho de Mossoró a São Sebastião (40 km), foi construído em apenas três anos, enquanto este último levou 11 anos para ser concluído.

**Figura 11** – Estação Ferroviária de Caraúbas



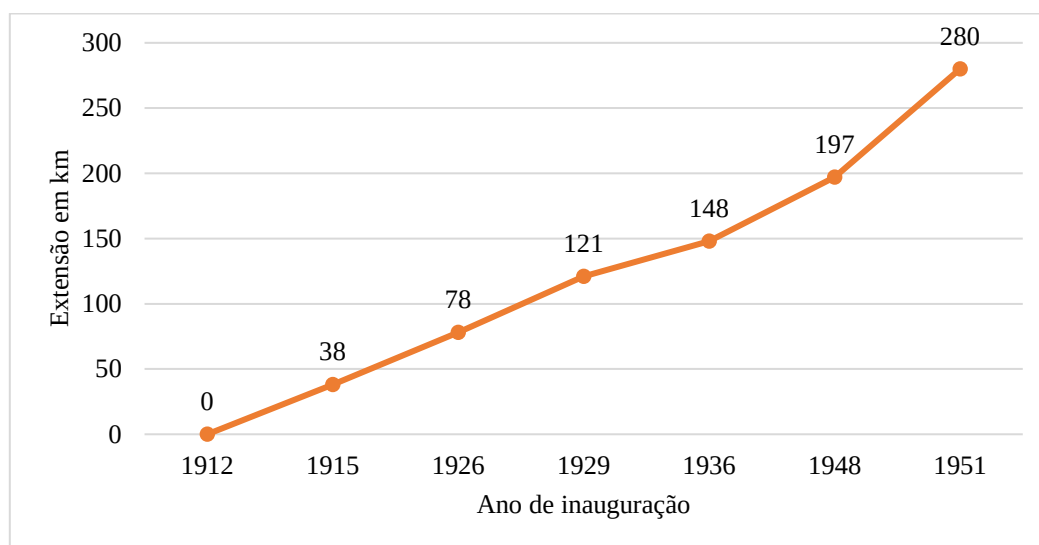
**Fonte:** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/caraubas.htm>. Acesso em: 24 fev. 2019.

A partir de Caraúbas, a ferrovia levou mais 21 anos até o seu destino final: Sousa (Paraíba)<sup>184</sup>. Portanto, chegando a essa cidade em 1951 (Gráfico 8 e Mapa 12).

---

<sup>184</sup> O jornal *O Mossoroense*, de 24 de outubro de 1919 já noticiava o prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró até Sousa, “e a 27 [de outubro] chegará a comissão que vem dirigir-o, tendo como chefe o dr. Edgar Werneck”.

**Gráfico 8** – Evolução no tempo da Estrada de Ferro de Mossoró



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em dados de Oliveira (2005, p. 11-30)

A referida ferrovia chegou a atender uma vasta área das salinas de Mossoró. À medida que se estendeu, passou por áreas de produção da gipsita (gesso), minério abundante no distrito de São Sebastião, de calcário (cal) em Almino Afonso, e transportava também frutas vindas de Martins até Alexandria. Assim como o algodão produzido no entorno era transportado em carros de bois e caminhões até Alexandria e, em seguida, embarcado no trem para Mossoró para ser beneficiado. (OLIVEIRA, 2005).

É importante ressaltar que alguns dos personagens particulares e públicos empenhados na construção das estradas de ferro eram homens visionários, mas também de negócios. E no caso de Mossoró, o comerciante Ulrich Graf pleiteava um traçado que beneficiasse a sua casa exportadora e importadora. Assim como Jerônimo Rosado e Francisco Sólon também almejavam beneficiar seus negócios financeiros. Este último buscava atender às suas salinas e aquele às jazidas de gesso de sua propriedade, localizadas em São Sebastião.

Francisco Antônio Zorzo (2001) ao analisar a rede urbana da Bahia a partir da Estrada de Ferro de Nazaré, formando uma rede de 12 cidades, destacou o papel dos comerciantes da Bahia no crescimento dessas localidades e influência social desse grupo, que é semelhante em outras cidades nos estados nordestinos. Segundo o autor, esses comerciantes eram proprietários de casa de varejo, chamadas secos e molhados ou fazendas e miudezas, de casas importadoras e exportadoras, casas de peles e couros, que movimentavam o comércio local e da região. Além de exportar eram responsáveis por abastecer o consumo local que demandava produtos de subsistência como alimentos e

utensílios domésticos, dentre outros (ZORZO, 2001). Segundo o autor (2001, p. 137), “os comerciantes formaram um grupo muito importante, porque se distribuía por todas as localidades e assumia todas as categorias sociais, desde a do negociante até o vendedor ambulante.” Logo, conseguiam exercer forte influência nas decisões relacionadas às cidades, pleiteavam equipamentos urbanos e melhorias para as cidades. Nos jornais da época pode-se facilmente observar os vários tipos de produtos comercializados e serviços oferecidos por esse grupo (Figura 12).

**Figura 12** – Anúncios dos comerciantes de Mossoró e Campina Grande



**Fonte:** Jornal *O Mossoroense*, 5 de abril de 1907, ano VI. Anuario de Campina Grande (1925, sem paginação).

Uma das reivindicações dos comerciantes de Mossoró, além de João Ulrich Graf, Jerônimo Rosado e Francisco Sólton era por melhorias nos transportes, a fim de beneficiar o escoamento dos seus produtos e de atrair consumidores.

Os argumentos para a implantação da Estrada de Ferro de Mossoró, eram muitos e não distintos daqueles que impetravam a construção de uma estrada de ferro nas demais províncias e/ou Estados, exceto por algumas especificidades de cada um deles, mas, no geral, eram os mesmos argumentos. Dentre estes, se pode vislumbrá-los nos documentos oficiais: o discurso da seca e a condição de penúria do sertanejo são fortemente usados

como justificativa para obter a estrada de ferro nos estados do Nordeste, ou ao contrário a estrada ferro como elemento que conduz o progresso e a modernidade junto a si, conforme foi tratado anteriormente. Outro argumento fortemente empregado era a necessidade de melhoria dos transportes para escoamento da produção dos estados.

No caso de Mossoró, era frequente o argumento de melhorias dos transportes para o escoamento da produção do sal para mercados mais distantes. Assim ressalta o jornal *O Commercio de Mossoró*<sup>185</sup> em 21 de fevereiro de 1904 (Anno I, núm. 6) sobre a questão: “tem a indústria salineira necessidade de um elemento indispensavel para seu completo desenvolvimento e riqueza: uma estrada de ferro de penetração, que partindo deste porto de Mossoró condusa o nosso sal até os centros de Minas pelo Rio S. Francisco.” No número 21, de 12 de junho de 1904, o mesmo jornal afirma que os industriais se sentem coagidos a exportar o sal devido aos altos preços do transporte por navegação:

Essa coação começa pela falta de meios de transporte, exigindo as companhias nacionais de navegação fretes excessivos, que importam em verdadeiras recusas ou equivaças de fretamento de seus navios para o transporte do sal. Basta ver que procurando alguns industriaes afretar vapores para Santos e para o Rio, lhes foi exigido 40\$000 e depois até 65:000 rs. por tonelada de sal posto a bordo!!  
É preciso que se saiba, para bem avaliar o absurdo dessa exigência que ultrapassa as raias das transações honestas, que antes da lei de cabotagem, que collocou os navios nacionais á cavalheiros da competencia dos navios estrangeiros, o frete por tonelada de sal regulava Rs. 12:000!!

*O Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*, elaborado por Chrockatt de Sá (1998, p. 23), revela que “o sal das ricas salinas de Mossoró e de Macau, já hoje [1910] remetido em grande quantidade para o Sertão (só para o Crato seguem anualmente 4.000 cargas)” e faz projeções de ampliar o transporte desse produto após a construção da estrada de ferro: “será, logo que a estrada seja construída, remetido para Juazeiro e Pirapora; donde o abastecimento ao paiz se faz quase todo por via terrestre. As salinas de Mossoró abrangem uma área de, aproximadamente 432 quilômetros quadrados.”

---

<sup>185</sup> É importante ressaltar que este estava a serviço das oligarquias produtoras do estado, que eram representantes da elite agrário-industrial, de forma que suas referências são sempre em benefício desse grupo e dá-se pouco destaque à população e suas necessidades em geral. Inclusive, o jornal se auto-intitula “orgam do commercio, da indústria e da lavoura”.



Uma das muitas justificativas apresentadas por engenheiros, comerciantes/capitalistas e pelo próprio governo era o fato de que a construção de uma estrada de ferro em Mossoró geraria muitos postos de emprego e isso implicaria em amenizar as adversidades vividas pelas vítimas da seca, conforme já abordado. Obviamente, as soluções para os efeitos das secas recorrentes não poderiam ser sanados pela construção de uma linha férrea, a começar pela questão temporária dos postos de trabalho, porque embora as estradas de ferro demorem alguns anos para serem concluídas, ainda assim, em algum momento os postos de trabalhos demandados por sua construção cessariam, além do que a demanda seguramente era superior a oferta de postos de trabalho. Ou seja, constituir-se-ia um paliativo e não em uma política eficaz e concreta contra os efeitos da seca. Contudo, este tipo de justificativa era recorrente nos pedidos de concessões das estradas de ferro no Nordeste.

A partir das informações e discussões apresentadas neste capítulo, é possível elaborar algumas considerações além das já elencadas ao longo do texto sobre a expansão das ferrovias no Rio Grande do Norte e na Paraíba.

As ferrovias na Paraíba formavam uma rede ferroviária, pois interligavam-se diretamente ao sul com as ferrovias de Pernambuco (Estrada de Ferro Central de Pernambuco e Estrada de Ferro do São Francisco) através da *Great Western*, ao Norte a Estrada de Ferro Conde d'Eu ligava-se a Estrada Ferro Natal-Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, além de atingir o importante empório comercial de Campina Grande que captava a produção algodoeira, de cereais e dos produtos derivados da pecuária (peles e couro) e está diretamente ligada ao porto do Recife, de importância regional. Já no Rio Grande do Norte, não se percebe a conformação de uma rede ferroviária, uma vez que, a sua ferrovia central se liga apenas ao sul com a Estrada de Ferro de Natal-Nova Cruz, não atinge as cidades de função econômica importante como Currais Novos e Caicó, nem aos Portos de Macau e de Areia Branca, mas apenas ao porto da capital. De modo geral, as ferrovias no Rio Grande do Norte apresentavam pouca integração com os centros produtores e populacionais do estado.

Na Paraíba, as ferrovias alcançam um número de cidades de significativa importância na rede urbana, atendendo, portanto, a um contingente populacional maior e mostrando-se integradas a cidades de relevância econômica. Nos primórdios do século XX, a rede ferroviária paraibana atingiu a zona produtora do Brejo e, ainda na primeira década do século XX, alcançou Campina Grande, que passa a centralizar a produção oriunda do interior e a escoá-la via ferrovia. Fato que pode ser evidenciado a partir das

receitas arrecadadas por estação ferroviária da referida estrada de ferro no ano 1913 (Figura 13), conforme indica o Relatório da Inspector Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913. Segundo o documento a estação ferroviária de Campina Grande apresenta uma receita de 352:743\$490, a segunda maior receita dentre as 31 estações que compunham todo o trajeto da *Great Western*, suas receitas eram inferiores apenas a estação do Brum (669:537\$640). A receita da estação de Campina Grande superava, portanto, as estações de Limoeiro (171:252\$410), Nazaré (141:116\$740), e Timbaúba (154:691\$620) para citar as de maiores fluxos. (Figura 13).

**Figura 13** – Receita das estações da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande - 1913

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações                                                     | Receita        |
|--------------------------------------------------------------|----------------|
| Corpo Santo.....                                             | 4:755\$490     |
| Brum .....                                                   | 669:537\$640   |
| Eneruzilhada .....                                           | 53:479\$410    |
| Arrayal .....                                                | 18:782\$030    |
| Macacos .....                                                | 98:147\$630    |
| Camaragibe .....                                             | 15:672\$420    |
| S. Lourenço.....                                             | 22:048\$400    |
| Tiúma .....                                                  | 59:035\$730    |
| Mussurepe (Santa Rita).....                                  | 74:242\$380    |
| Páu d'Alho.....                                              | 83:671\$830    |
| Floresta dos Leões.....                                      | 62:385\$380    |
| Lagôa do Carro.....                                          | 16:823\$560    |
| Campo Grande.....                                            | 22:315\$340    |
| Limoeiro .....                                               | 171:252\$410   |
| Tracunhãem .....                                             | 9:599\$980     |
| Nazareth .....                                               | 141:116\$740   |
| Junco (Parada).....                                          | —              |
| Lagôa Secca.....                                             | 45:356\$140    |
| Baraúna .....                                                | 39:316\$110    |
| Alliança .....                                               | 40:534\$430    |
| Pureza .....                                                 | 57:633\$840    |
| Timbaúba .....                                               | 154:691\$620   |
| Rosa e Silva.....                                            | 5:774\$640     |
| Itabayana .....                                              | 76:739\$520    |
| Lauro Müller (Parada).....                                   | 8:569\$320     |
| Mogeiro .....                                                | 9:760\$360     |
| Ingá .....                                                   | 30:413\$440    |
| Galante .....                                                | 9:294\$040     |
| Campina Grande.....                                          | 352:743\$490   |
| Pilar .....                                                  | 151:463\$220   |
| Tigipió .....                                                | 42:581\$300    |
| Total arrecadado.....                                        | 2.547:920\$240 |
| Transportes a debito dos governos<br>Federal e Estadual..... | 27:746\$990    |
| Total geral.....                                             | 2.575:667\$230 |

**Fonte:** Relatório da Inspectoria Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913 (1915, p. 164).

O fato de Campina Grande ser Ponta de Trilho<sup>186</sup> por 50 anos contribuiu para que as transformações no espaço intraurbano da cidade e no espaço interurbano se consolidassem, permitindo à Campina Grande ser um polo de concentração de fluxos, ampliando, cada vez mais a sua área de influência.

Ao analisar a rede urbana da Bahia a partir da ferrovia, Zorzo (2001), como já mencionado, observou que o maior movimento financeiro das estações era nas cidades Pontas de Trilhos, concluindo o autor que “nas localidades mais interiores e que estavam atendendo o Sertão longínquo, a estrada de ferro forçava um efeito comercial e urbanizador de fim-de-linha.” (ZORZO, 2001, p. 173).

Em relação à Estrada de Ferro de Mossoró, particularmente se constata que, por longos anos, a ferrovia permaneceu isolada e não conectada às ferrovias da região, fato que somente ocorreu nos anos de 1950, quando passou a se ligar a importante rede ferroviária do Ceará e da Paraíba.

---

<sup>186</sup> Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), as cidades Pontas de Trilho “são aquelas que constituem estações finais de ramal da linha férrea.”

## CAPÍTULO 5 – A REDE URBANA E CENTRALIDADE FERROVIÁRIA DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ

Neste capítulo analisar-se-ão as alterações na rede urbana formada pela Estrada de Ferro da *Great Western* e a Estrada de Ferro de Mossoró e a centralidade urbano-regional de Campina Grande e Mossoró decorrentes destas ferrovias, respectivamente. O objetivo é identificar as similitudes e as diferenças no processo de reestruturação da rede urbana formada por ambas estradas de ferro e a centralidade urbano-regional das referidas cidades em decorrência da implantação das ferrovias nas primeiras décadas do século XX.

No capítulo 2, mostrou-se a centralidade que tais cidades exerciam na rede urbana antes da chegada da ferrovia em seus respectivos estados, sendo sua centralidade associada às vias de comunicação e atividades agropecuárias e comerciais. No caso de Campina Grande, as feiras do gado e de cereais, a produção de farinha de mandioca, pouso de tropeiros, a condição de entreposto comercial, e entroncamento de importantes estradas. Já em Mossoró, destaca-se as funções portuária e comercial, de entreposto e empório comercial, além de entroncamento de vias de circulação de importância regional. Deste modo, neste capítulo aborda-se a inserção de outro fator primordial de atração, capaz de reestruturar a hierarquia dessas cidades na rede urbana: a ferrovia. No que se refere a Campina Grande, destaca-se, ainda, a produção do algodão, que é indissociável da análise da ferrovia no período em questão.

Conforme já mencionado, a ferrovia enquanto incremento técnico desencadeou alterações na centralidade urbano-regional das cidades, reestruturando-as e reposicionando-as na rede urbana em que estavam inseridas, consolidando, portanto, sua importância como centros regionais, devido, sobretudo, à condição de Ponta de Trilho<sup>187</sup> ou cidade ferroviária<sup>188</sup>. Vê-se que essas alterações se dão com intensidades distintas de acordo com as singularidades dos processos. O fato de Campina Grande ser cidade ferroviária e Ponta de Trilho, integrar parte de uma extensa rede ferroviária, a *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, interligando-se a várias cidades e conectada

---

<sup>187</sup> Corrêa (2004, p. 320) afirma que esse tipo de cidade “tornava-se temporariamente um foco de armazenagem e trocas comerciais”, e que “o prosseguimento da ferrovia levou, via de regra, à diminuição da atividade comercial das cidades pontas de trilhos que, em muitos casos, decaíram.”

<sup>188</sup> Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), “cidades ferroviárias são todas as que receberam a ferrovia e tiveram uma estação ferroviária instalada.”

a um dos principais portos do Nordeste, o porto do Recife, são fatores que lhe conferem uma maior centralidade ao ser comparada à Mossoró.

O presente capítulo divide-se nos seguintes subcapítulos: 5.1 – *A ferrovia e as transformações na cidade e no espaço urbano-regional*; 5.2 – *Centralidade e hierarquia na rede urbana ferroviária*; 5.3 – *Centralidade das cidades ferroviárias na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e na Estrada de Ferro de Mossoró*; 5.4 – *As diferenças e similitudes entre a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró*; 5.5 – *Os fluxos da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e da Estrada de Ferro de Mossoró*; 5.6 *A centralidade ferroviária de Campina Grande*.

Neste capítulo se enfatiza o procedimento de análise comparativa como recurso investigativo. Schneider e Schmitt (1998, p. 1) afirmam que a partir da comparação, “enquanto momento da atividade cognitiva”, é possível “descobrir regularidades, perceber deslocamentos e transformações, construir modelos e tipologias, identificando continuidades e descontinuidades, semelhanças e diferenças, e explicitando as determinações mais gerais que regem os fenômenos sociais.” (SCHNEIDER E SCHMITT, 1998, p. 1).

Spósito (2016, p. 27) ao refletir sobre o ato de comparar, conclui que “a comparação também pode ser feita sobre ‘coisas’ que podem ser de naturezas intrínsecas diferentes.” Para a autora “comparar o que é diferente exige maior grau de abstração, para se encontrar a similitude.”

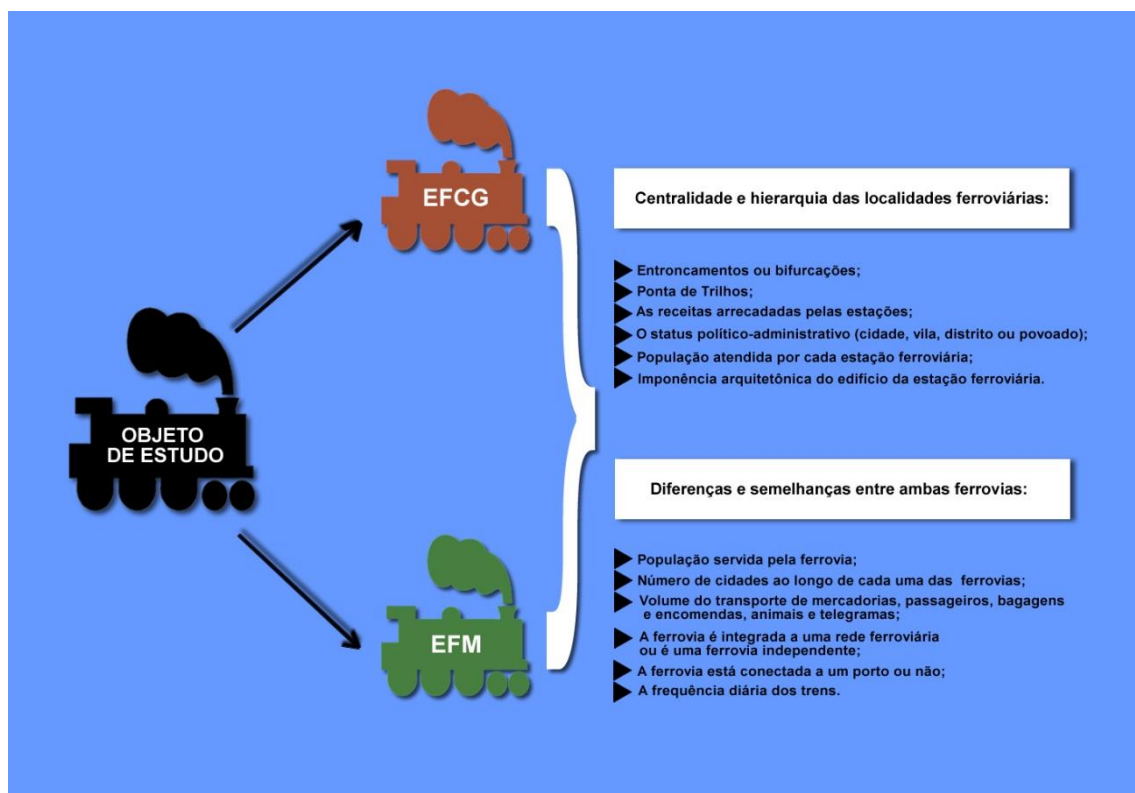
Brandão (2012, p. 169) defende que “ato de comparar é uma etapa concreta da investigação, um dos caminhos possíveis para se chegar à inteligibilidade daquilo que se quer elucidar, sendo um apoio metodológico circunscrito a uma dada fundamentação filosófica.” O autor, divide em três grupos os autores que defendem a abordagem comparativa como procedimento de análise: o primeiro deles afirma que as semelhanças do objeto analisado devem ser ressaltadas; do segundo fazem parte aqueles que acreditam ser as diferenças o mais importante nesse tipo de análise; e há, ainda um terceiro grupo, que afirma que as semelhanças e as diferenças de um fenômeno é a principal característica do estudo comparativo. No geral, “fazem parte dos objetivos investigativos deste procedimento metodológico a busca por generalizações ou, em sentido inverso, a ênfase pelas particularidades. (BRANDÃO, 2012, p. 170).

Na análise empreendida a partir dos documentos consultados, buscou-se eleger atributos de comparação, entre as duas ferrovias objeto de estudo, destacando as

semelhanças e as diferenças entre a linha férrea Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró, a saber: 1 – A população servida pela ferrovia; 2 – O número de cidades ao longo de cada uma das ferrovias ou trecho ferroviário no caso da última; 3 – Volume do transporte de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas; 4 – A ferrovia é integrada a uma rede ferroviária ou é uma ferrovia independente; 5- A ferrovia está conectada a um porto ou não; 6 – A frequência diária dos trens.

Também se usou o mesmo recurso investigativo para verificar a centralidade dos núcleos urbanos que compunham as referidas linhas férreas, estabelecendo diferentes hierarquias. Para tanto, elegeu-se os seguintes critérios: 1 – Os entroncamentos ou bifurcações da estrada de ferro; 2 – A condição de Ponta de Trilhos; 3 – As receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos existentes em cada cidade ferroviária; 4 – O *status* político-administrativo do local onde se situa a estação ferroviária (cidade, vila, distrito ou povoado); 5 – População atendida por cada uma das estações, 6- Imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária. (Figura 14).

**Figura 14** – Comparação entre os objetos de estudo



**Fonte:** Elaboração da autora. A sigla EFCC, refere-se a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande.

O procedimento investigativo da comparação se faz necessário tendo em vista que, se está analisando dois objetos a partir de um grupo de atributos que permitem identificar a centralidade e a posição hierárquica das cidades que formam a rede urbana ferroviária, bem como a diferença entre ambas ferrovias. Com isso busca-se ter uma visão ao mesmo tempo geral e particular do objeto.

### 5.1 A ferrovia e as transformações na cidade e no espaço urbano-regional

As ferrovias significaram grandes mudanças nas relação espaço-tempo no transporte de mercadorias e de passageiros, pois os trens possibilitavam transportar uma quantidade maior de pessoas e mercadorias, mais rápido e a custos mais baixos, modificando, portanto, as relações socioespaciais e econômicas nas cidades e entre as cidades, ou seja, no espaço urbano-regional. Sobre esse assunto, Francisco Wais (1987, p. 17) ressalta: "*el mundo se encuentra en corto plazo con un sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas entre lugares distantes, de forma que por su medio se había de revolucionar la vida de los pueblos.*"

Antes das ferrovias, tanto no Brasil como em muitos países da Europa, – estes últimos já vivenciavam a efervescência da Revolução Industrial, a exemplo da Espanha – os transportes mais rápidos que havia para o traslado de passageiros e mercadorias eram as diligências<sup>189</sup>, como ressalta Wais (1987, p. 19): "*la diligencia lograba mayor velocidad, y con sus servicios de horarios fijos, y por su tamaño, con mayor capacidad de transporte, era la señora de la carretera.*" Ainda assim, a viagem durava dias e, embora, os horários fossem fixos, a frequência semanal do transporte deixava a desejar. Conforme expõe o autor, uma companhia catalã de diligências em 1818, passou a realizar o trajeto entre Barcelona e Valência e "*el viaje duraba cuatro días y cuatro noches, y una diligencia circulaba en cada sentido dos veces por semana.*" (WAIS, 1987, p. 20).

No Brasil, esse tipo de transporte não era comum e estava restrito ao Rio de Janeiro, então capital do Brasil<sup>190</sup>. A diligência alcançava a velocidade de 15 a 20 km/h e

---

<sup>189</sup> "As diligências levavam quatro pessoas na berlinda e dez em cima, sendo uma à esquerda do cocheiro, três em assento imediato e, passado o espaço destinado às malas, mais seis passageiros em dois assentos vis-à-vis. Com esse peso de quinze pessoas (o cocheiro e quatorze passageiros), e ainda as malas e o peso próprio da diligência, é para admirar-se que a simples tração animal pudesse imprimir-lhe velocidade média da ordem de 15 km/hora, o que só por si exprime as boas condições técnicas com que fora construída a estrada União e Indústria." (SILVA, 1949 – sem paginação).

<sup>190</sup> O Rio de Janeiro foi capital do Brasil de 1763 a 1960, quando a capital foi transferida para Brasília. A primeira capital do Brasil foi Salvador no período de 1549 a 1763.

era utilizada em viagens mais distantes (Figura 15). A diferença era que, na maior parte da Europa e dos Estados Unidos, as diligências eram bastante usadas e havia até mesmo empresas atuando nesse seguimento. O autor supracitado menciona que “*se va multiplicando el número de estas empresas, y entre ellas alcanza especial relieve la Compañia de las Reales Diligencias que, a partir de Madrid, dirige sus carruajes hacia las fronteras y los principales puertos.*” (WAIS, 1987, p. 20). Já no Brasil, esse tipo de transporte não era comum, de forma que a transição aqui foi do transporte realizado por mulas para as ferrovias. (TELLES, 2011). Ressalta-se, ainda, que a expansão das ferrovias no Brasil não substituiu de imediato as vias carroçáveis ou o transporte de cargas pelos tropeiros. Ao contrário, essas formas ou vias de transporte coexistiram até meados do século XX, sendo complementares às estradas de ferro.

**Figura 15** – A *Mazeppa*, uma das poucas diligências que trafegavam em Petrópolis - Rio de Janeiro, no século XIX



**Fonte:** Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon1285834.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon1285834.pdf). Acesso em: 20 mai. 2018.

Assim, as transformações causadas pela ferrovia no Brasil, tiveram grandes proporções, tanto no espaço intraurbano, na forma e no conteúdo da cidade, como no espaço urbano-regional.

As modificações no espaço intraurbano, são decorrentes dos inúmeros objetos e construções de edifícios que precisam ser instalados com a chegada do trem: a estação ferroviária, armazéns, casas de turma, casa de agentes ferroviários, oficinas, etc., pois, “a ferrovia não exigia apenas os trilhos e estação, mas uma série de equipamentos e



alterações no uso do solo que modificam a morfologia das cidades e sua dinâmica espacial.” (MAIA, 2017a, p. 4). Além destes, há outros que ali se instalam, não diretamente ligados à ferrovia, como: cafés, hotéis, fábricas, bancos, etc., mas devido a densidade dos fluxos gerados pela ferrovia, que faz crescer a demanda por esses serviços no entorno da estação ou na cidade ferroviária.

Fato é que a estação ferroviária atrai para seu entorno, os mais variados fluxos de passageiros, mercadorias, mensagens, funcionários e estrutura física de suporte ao funcionamento da linha ferroviária. A estação ocupa lugar de destaque e, se constituem nós da rede de cidade conectadas pelas ferrovias.

Sobre as alterações provocadas pela ferrovia na estrutura urbana, Maia (2017a, p. 3) destaca que: “cria-se uma relação espacial entre as ferrovias e a estrutura urbana das cidades, que pode ser analisada pela perspectiva da negação do tecido urbano preexistente e/ou reconciliação, a depender de cada implantação.” Algumas vezes a ferrovia conduz a expansão urbana da cidade e, outras, passa a ser um obstáculo. (MAIA, 2017a). Na mesma vertente, Luis Santos y Ganges (2007, p. 14) ao analisar a relação entre as ferrovias e as cidades médias espanholas<sup>191</sup>, escreve que o limite físico da ferrovia se torna uma barreira social, onde “*al otro lado de la vía, fuera de la ciudad, la creación irregular de núcleos de extrarradio y suburbios, generándose paulatinamente una barrera social. Se comprueba em España que la barrera física es barrera social em prácticamente todos los casos.*” A única exceção, conforme expõe o autor, é a cidade de Vitoria (País Vasco), onde o outro lado da via férrea se configurou historicamente como espaço de valorização da burguesia com a instalação de “*chalés y palecetes que contribuyeron a una segregación espacial em sentido contrario.*” (SANTOS Y GANGES, 2007, p.14).

Na escala inter-regional, a ferrovia permitiu a conexão entre cidades distantes, em curto espaço de tempo e muitas vezes a baixo custo, afetando diretamente a relação espaço-tempo, frequência marcada pelo tempo, bem como, “estimulou o adentramento da exploração agrícola para o interior do continente” ligando as áreas produtoras aos portos. (GEIGER, 1963, p. 89). Assim, tanto no transporte de cargas quanto na mobilidade

---

<sup>191</sup> As linhas ferroviárias na Espanha foram construídas nas bordas das cidades, na periferia, exterior ou tangente à cidade, de forma que praticamente não afetaram os espaços urbanos consolidados. No entanto, com a expansão urbana, “*cuando la ciudad comienza a crecer em superficie, muchas veces tiene al ferrocarril como borde o incluso como horizonte hacia el que extenderse y, una vez ocupados estos sectores, la mancha urbana tiene a ‘saltar al otro lado’, de manera que el ferrocarril deja de ser un borde y se convierte em una barrera urbanística. [...] a barrera física a menudo se convierte em barrera funcional y social, es decir, en un elemento de segregación socioeconómica y urbanística.*” (SANTOS Y GANGES, 2007, p. 25).

espacial das pessoas, do fluxo de informações e mensagens, a ferrovia representou grande mudança para as cidades, com repercussão direta na reestruturação da rede urbana regional e nacional, nos termos definidos por Corrêa (2010), no capítulo 1.

Segundo Geiger (1963, p. 89), “à introdução das estradas de ferro, deve-se a grande revolução no setor dos transportes, neste período, o que daria grande impulso ao desenvolvimento das redes urbanas.” O autor destaca a influência das ferrovias na “evolução urbana” das cidades brasileiras com rebatimento direto na rede urbana, tendo em vista que as cidades se reposicionavam hierarquicamente a partir da implantação da ferrovia ou não, como também estimulavam o aparecimento de núcleos urbanos e favoreceram maior dinâmica econômica e o arrefecimento de outras. Dentre os aspectos influenciados pela implantação das ferrovias, o autor assinala:

Fator de concentração das atividades portuárias em alguns poucos portos; causa da decadência de localidades situadas ao longo das antigas linhas de transportes que foram abandonadas; valorização das cidades atingidas pelas linhas de ferro; fator determinante da criação de novas cidades, tanto nas áreas antigas, como principalmente nas novas áreas desbravadas para a agricultura, com repercussão direta nas suas funções e estruturas urbanas; estímulo às modificações operadas no interior da estrutura urbana de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia. (GEIGER, 1963, p. 89-90).

Nota-se que são muitas as alterações no espaço intra e interurbano a partir da instalação desse incremento técnico nas cidades, com influência direta na estrutura urbana do núcleo primaz, na expansão da cidade, na hierarquia das cidades e consequentemente na rede urbana, no surgimento de novas cidades e decadência de outras. Por fim, esse processo acarretou mudanças na relação espaço-tempo<sup>192</sup> com rebatimento imediato no transporte de pessoas e cargas.

## **5.2 Centralidade e hierarquia na rede urbana ferroviária**

No século XIX, com o desencadeamento da Revolução Industrial e a ascensão do capitalismo, promoveu-se o crescimento populacional e urbano das cidades, juntou-se a isso a revolução dos transportes no século XIX. Com isso, as cidades se diferenciam entre si, ocupando posições hierárquicas distintas entre elas, que podem estar relacionadas aos aparatos técnicos que dispõem, aos bens e serviços que ofertam, ou ao próprio avanço

---

<sup>192</sup> Sobre a relação espaço-tempo, ver o capítulo 1 desta tese.

técnico dos transportes modernos, que se constituiu num elemento primordial na reestruturação da rede urbana. Santos (2008d) atribui um papel central ao desenvolvimento dos transportes e sua interferência direta na reconfiguração da rede urbana, dividindo o período em antes e depois dos transportes mecânicos:

Nas áreas que já possuíam uma rede urbana anterior ao desenvolvimento dos transportes mecânicos (rede que se apoiava na circulação terrestre e fluviomarítima), a hierarquia era rígida e estritamente ligada às condições naturais. A revolução dos transportes facilitou a superação desses obstáculos e, segundo os casos, reafirmou as funções anteriores das antigas cidades ou desmantelou a antiga 'rede', transformando completamente a hierarquia. (SANTOS, 2008d, p. 161)

A hierarquia dessas cidades na rede urbana está relacionada à centralidade que elas exercem em determinado conjunto de cidades em uma dada região. No caso do Brasil, Santos (2008d, p. 167) afirma que “durante o período colonial, a administração centralizada e a concentração do comércio de exportação-importação fizeram da capital o único organismo urbano dotado de serviços [...]”. Era da capital que irradiava toda a influência para os núcleos urbanos subordinados. Portanto, a rede urbana desenvolve-se a partir das áreas litorâneas e, paulatinamente, à medida que ocorre o povoamento do interior, o surgimento de novos núcleos urbanos, das cidades Bocas de Sertão e Pontas de Trilhos, no interior do território, esse padrão espacial da rede urbana dendrítico se desfaz gradualmente, de forma que a rede torna-se cada vez mais complexa.

Até o século XVIII, portanto, o padrão espacial da rede urbana era marcadamente dendrítico, no qual as capitais e as cidades portuárias (que na maioria das vezes coincidiam com as capitais) adquiriram até esse momento grande monta, devido, sobretudo, à predominância e à importância do transporte marítimo até então. Fato resultante de “uma continuidade da economia de exportação de matérias-primas, que fez dos principais portos de exportação a cidade mais importante de uma região, conferindo-lhe ainda a função de capital político-administrativa, que reforça a sua primazia regional.” (CORRÊA, 1970, sem paginação). Assim, tais cidades se constituíam nós centrais e únicos da rede urbana, comandando os pequenos núcleos do entorno, já que os núcleos urbanos intermediários eram praticamente inexistentes.

No entanto, à medida que cresce o número de núcleos urbanos e sua população, e com o surgimento dos transportes modernos, a rede urbana igualmente torna-se mais complexa. Sobretudo no caso brasileiro, pelas dimensões continentais do país, além de

apresentar a coexistência de cidades com idades tão distintas e funções diversas. A partir do século XIX, é cada vez mais frequente o surgimento de núcleos urbanos no interior, algumas dessas cidades, como as Bocas de Sertão, passam a adquirir importância e a desempenhar funções centrais similares àquelas situadas no litoral.

A ferrovia é uma das inovações técnicas que permitiu conectar diferentes cidades por vezes, distantes, em um curto espaço de tempo, com frequência diária ou semanal rígida marcada pelo tempo e sem os limites das condições naturais, tendo maior volume transportado e velocidade da circulação de pessoas, mercadorias e informações. O próprio equipamento passa a ser uma vantagem locacional e a diferenciar as cidades entre si, à medida que algumas delas estão incluídas na linha férrea, enquanto outras estão excluídas.

Os estudos sobre a hierarquia das cidades na rede urbana têm sua base teórica mais fecunda na formulação da Teoria das Localidades de Centrais, publicada em 1933, de autoria de Walter Christaller<sup>193</sup>. Corrêa (1989, p. 20) ressalta que o interesse sobre a hierarquia urbana é muito anterior a Walter Christaller e antecede o ano de 1933. O autor destaca que um dos primeiros a formular noções sobre a hierarquia urbana foi um banqueiro francês chamado Richard Cantillon, em 1755. Uma formulação similar a de Christaller foi desenvolvida em 1841 por Jean Reynaud. Posteriormente, destaca-se a contribuição do engenheiro León Lallanne, em 1863. No entanto, salienta-se que recuperar a Teoria de Localidades Centrais “é importante porque ela trata de um tema relevante que é o de organização espacial da distribuição de bens e serviços, portanto, de um aspecto da produção e de sua projeção espacial, sendo assim, uma totalidade social.” (CORRÊA, 2010, p. 17).

Segundo Corrêa (1970, p. 133), ao elaborar a Teoria de Localidades Centrais, Walter Christaller objetivou mostrar as diferenças e características dos núcleos urbanos a partir de três tipos de povoamento: “o campo, lugar de atividades de produção agropastoris, os núcleos industriais, onde se realiza a produção industrial, e as cidades, onde se realizam as atividades comerciais, a administração e as atividades industriais menos importante [...]”. Além dos três tipos de povoamento, havia, ainda, “as unidades de povoamento misto e de transição.” (CORRÊA, 1970, p. 133). Dentre os três tipos de

---

<sup>193</sup> Walter Christaller (1893-1969) era alemão e economista de formação, mas doutorou-se em Geografia. Sua Teoria das Localidades Centrais, publicada em 1933, foi utilizada para planejar o ordenamento espacial da Alemanha Meridional. A tese do autor é uma das mais robustas já elaboradas no campo dos estudos urbanos e regionais e foi difundida a partir de finais da década de 60. No Brasil, converteu-se em uma das teorias essenciais da Nova Geografia. Com base nos princípios que defendeu, Christaller explicou o número, a dimensão e a distribuição dos lugares centrais, considerados como centros fornecedores de bens e serviços a uma população. (SILVA; MACÊDO, 2009, p. 10; SOUZA, 2013, p. 182-183).

unidade de povoamento, Christaller dedicou-se apenas ao das cidades e o termo localidade /central, que dá origem ao nome da teoria se explica porque a cidade deveria “estar no centro da área consumidora de seus bens e serviços.” (CORRÊA, 1970, p. 133). Nesse sentido, a “função básica de uma cidade é de ser uma localidade central, que abastece de bens e serviços uma área circundante.” (CORRÊA, 1970, p.136). Observa-se, ainda, que a teoria considera o “conjunto de centros de uma região ou país – cidades, vilas, povoados e estabelecimentos comerciais isolados na zona rural – em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residentes.” (CORRÊA, 1987, p.11). Ou seja, independente do tamanho do núcleo urbano, o mesmo sempre terá a sua respectiva centralidade na rede urbana. Para Christaller, as cidades caracterizavam-se por serem “lugares de distribuição de ‘bens e serviços’ tipicamente urbanos, para uma região, e a essa atividade se dedicam os comerciantes, artesãos, profissionais liberais, as pequenas empresas industriais, a escola, o teatro, as empresas de transporte, e a administração pública.” (CORRÊA, 1970, p. 133).

Christaller partia da preposição geral de que as cidades estavam localizadas em uma região homogênea<sup>194</sup> e desenvolvida economicamente e que a diferenciação entre elas, cria a hierarquia. Isto deve-se à constatação de que há diferença na frequência de consumo ou utilização dos serviços em determinado grupo de cidades. Nesse sentido, havia aqueles bens e serviços que as pessoas costumam utilizar com mais frequência, aqueles de necessidades imediatas ou elementares, geralmente de qualidade inferior. Para esse tipo de serviço, é necessário um aglomerado pequeno de pessoas que justifique sua presença ali. Já os serviços mais sofisticados, “ditos excepcionais”, que são raramente usados, estão em cidades maiores, porque precisam de população maior para justificá-los e seu consumo depende do preço e disponibilidade dos transportes. (CORRÊA, 1970). Assim, a teoria define os mecanismos fundamentais que atuam gerando essa hierarquia de centros, marcada pelo alcance espacial máximo e o alcance espacial mínimo, que seriam em termos gerais a disponibilidade das pessoas se deslocarem em busca de determinado serviço ou bem. (CORRÊA, 2010).

---

<sup>194</sup> Na teoria clássica, formulada por Christaller, supõe-se a homogeneidade, nas condições naturais e de circulação, densidades demográficas uniformes e equidistribuição espacial dos centros, uniformidade da renda pessoal, competição perfeita e racionalidade econômica por parte das firmas e dos consumidores. (CORRÊA, 1987, p. 12). Embora se comprovasse, depois, a partir dos estudos empíricos, que, mesmo em condições adversas das acima elencadas, “emergiria uma rede hierarquizada de localidades centrais desde que houvesse uma economia de mercado que interligasse entre si numerosas áreas [...]” (CORRÊA, 1987, p. 12).

O alcance espacial máximo está relacionado ao raio de influência de uma localidade central/cidade em uma dada região. Na região polarizada pela área central, há o deslocamento de consumidores visando a obtenção de bens e serviços mais sofisticados, ou seja, não são bens e serviços de primeira necessidade, nem são aqueles utilizados com frequência. (CORRÊA, 1989). Já o alcance espacial mínimo, “compreende a área em torno de uma localidade central que engloba o número mínimo de consumidores que são suficientes para que uma atividade comercial ou de serviços, uma função central, possa economicamente se instalar.” (CORRÊA, 1989, p.21). Portanto, há uma diferenciação dos tipos de bens e serviços consumidos, a partir do alcance espacial máximo e mínimo. Aqueles que são consumidos com grande frequência, diária ou semanalmente, possuem alcance espacial mínimo: “poucas pessoas, residentes nas proximidades imediatas da localidade central, são suficientes para justificar a oferta deles.” (CORRÊA, 1989, p. 22). Os alcances espaciais, máximo e mínimo, variam de acordo com os diferentes bens e serviços, mas também em função do nível de demanda da população, isto é, da densidade demográfica, da rede e do padrão cultural. Cabe destacar que os custos do transporte são fundamentais para os consumidores que se deslocam a grandes distâncias em busca de um bem ou serviço. Logo, o alcance espacial máximo “é profundamente dependente dos custos dos transportes. Nas áreas onde há transporte baratos e um nível de demanda elevado o alcance espacial máximo é amplo e o mínimo reduzido, consequentemente sendo aquele maior do que este.” (CORRÊA, 2010, p. 58).

Assim, a centralidade de uma cidade na rede urbana refere-se ao grau de importância de funções centrais em relação à área que a cidade atende. Quanto maior a relevância econômica da cidade e sua capacidade de ofertar serviços e bens e consequentemente atrair os diferentes agentes, maior a sua região de influência. É essa área de influência que define o alcance espacial máximo e alcance espacial mínimo. (CORRÊA, 1989).

A Teoria de Localidades Centrais difundiu-se no Brasil a partir da década de 1960 e foi largamente aceita pelos geógrafos da Nova Geografia, mas também duramente criticada por seu caráter rígido ao relacionar as diferentes aglomerações urbanas apenas a partir da relação de subordinação entre si, como critica Santos (2008, p. 161): “[...] imagem militar... expressa por organograma em forma de sistema planetário, associando,

em relações de dependência hierárquica, astros, planetas e satélites<sup>195</sup>. Demasiado rígida e simplista, essa noção de hierarquia precisa ser matizada, [...]”.

Apesar das críticas, e dos inúmeros estudos que buscaram verificar a validade da teoria, “os traços essenciais da teoria permanecem válidos”, constitui-se uma grande contribuição para conhecimento da realidade. (CORRÊA, 1970, p. 132). No Brasil, a partir da década de 1960, vários autores buscaram recuperar a Teoria de Localidades Centrais a partir da realidade da rede urbana brasileira, dentre eles, o professor Roberto Lobato Corrêa (1970; 1987; 1989; 2006a; 2010), que, desde a década de 1960, dedica-se ao tema. O autor apresenta em suas obras novas proposições como também propõe resgatar as principais contribuições teóricas dos estudos das localidades centrais pensando-as a partir dos países subdesenvolvidos. Dentre suas contribuições, destacam-se as duas formas de organização da rede de localidades centrais em países subdesenvolvidos: as redes dendríticas e os mercados periódicos. Na mesma perspectiva, é importante ressaltar a contribuição do professor Milton Santos sobre o tema na elaboração da teoria dos dois circuitos da economia: circuito inferior e circuito superior.

No que se refere a temática ferroviária, Freire (2017), em sua tese de doutorado, intitulada *Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações*, analisou a conservação do patrimônio ferroviário em rede, a partir da teoria de localidades centrais.<sup>196</sup> A autora defende que as complexas estruturas, que formam o patrimônio ferroviário, carregam atributos de interesse patrimonial, mas não é possível preservar a estrutura patrimonial em sua totalidade, ao mesmo tempo que, preservar apenas estruturas isoladas como as estações ferroviárias, não é a situação ideal. Logo, para Freire (2017, p. 23), algumas estruturas, como os pátios ferroviários, são “concentradores de funções essenciais à sua operação, e, por isto, polarizam grande intensidade de fluxos”, como também por se constituir um símbolo representativo de identidades coletivas são estruturas detentoras de potencial à preservação.

Assim, devido às ações, aos objetos constitutivos de um pátio ferroviário (linhas, desvios, estações, armazéns, casas de moradia, caixas d’água, sinalização, obras de arte etc.) e aos demais nós da rede com os quais os pátios ferroviários estabelecem relações, cria-se uma hierarquia. Assim, os locais onde estão situadas tais estruturas possuem maior

---

<sup>195</sup> O autor faz referência às denominações através das quais as localidades centrais são referidas: Centro local, centro da zona, centro sub-regional, capital regional e metrópole regional.

<sup>196</sup> Ver também a tese de Francisco Antônio Zorzo, publicada em livro, em 2001: *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*.

centralidade na rede urbana, e podem ser efetivamente as estruturas prioritárias de preservação. (FREIRE, 2017). Segundo a autora,

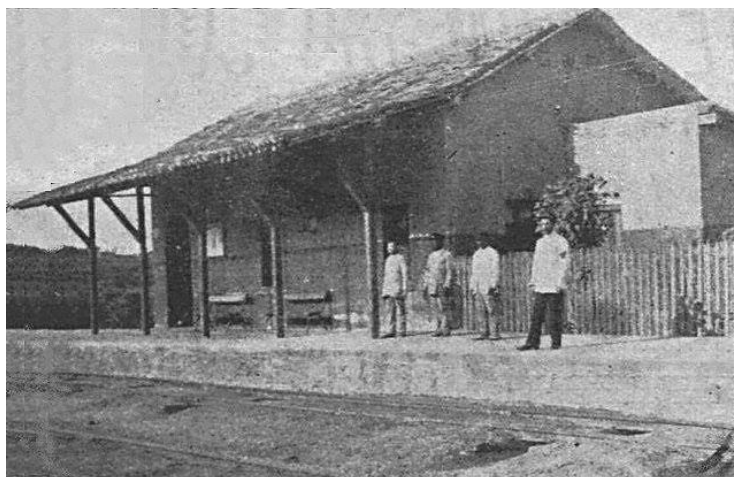
Nos pátios está disposto um conjunto diversificado de linhas – utilizadas para composição de trens, manobras e estacionamento de material rodante –, e de edificações – oficinas, rotundas, estações, oficinas, caixa d’água dentre outras. [...]. O pátio ferroviário tem um papel fundamental no âmbito da lógica operacional de uma rede, uma vez que os nexos entre o sistema de objetos e o sistema de ações produzem arranjos estruturais e interações possíveis de viabilizar funções como: formar composição ferroviária, abastecer, carregar, manter, reparar, abastecer, morar, etc. [...]. A Dinâmica apresentada por alguns pátios [...], já demonstra sua posição de destaque no âmbito da configuração espacial da rede, na medida em que se observa a quantidade diversificada de elementos, a dimensão territorial e a densidade dos segmentos de linha. (FREIRE, 2017, p. 57-60)

Além dos pátios ferroviários, há outras estruturas ou organização desses espaços que conferem maior centralidade a determinadas cidades ferroviárias, definindo a hierarquia destas na rede urbana, como: 1 – Os entroncamentos ou bifurcações da estrada de ferro, também se constituem nós de uma rede, pois “concentram diversos processos voltados à operação, à logística e ao trabalho ferroviário” (FREIRE, 2017, p. 53); 2 – A condição de Ponta de Trilhos; 3 – As receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos ali existentes; 4 – O *status* político-administrativo (cidade, vila, distrito ou povoado); 5 – População atendida por cada uma das estações, 6 – A imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária (Figura 16), pode ser um indicativo da importância de determinada estação ferroviária na rede de cidades formada pela ferrovia.

**Figura 16** – Estação Ferroviária do Brum - Recife/PE, 1875-1880 (acima); Estação Ferroviária de Tracunhaém - Nazaré da Mata/PE, 1916 (abaixo)







**Fontes:** Disponíveis em: <https://www.jobsonfigueiredo.com/restauracoes/estacao-do-brum.html>; [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp\\_pe/tracunhaem.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/tracunhaem.htm). Acesso em: 24 fev. 2019.

Algumas das estações ferroviárias dispunham apenas da pequena plataforma com um chalé edificado e alguma atividade administrativa, outras possuíam um edifício mais estruturado e algumas vezes imponente. Ainda que a maioria delas não possuíssem grandes pátios como aqueles mencionados por Freire (2017): Cinco Pontas-PE, Recife-PE, Aracaju- SE, Natal-RN, etc. Contudo, havia aquelas estações que exigiam outras estruturas como casas de turma, casa do agente ou do mestre de linha, escritórios, armazéns ou eram pontos de abastecimento da locomotiva, ou ainda possuíam um maior número de funcionários e, com isso, a cidade ferroviária poderia adquirir nova dinâmica.<sup>197</sup>

Delinear o perfil da rede urbana, a partir desses elementos, permite-nos identificar a centralidade das cidades ferroviárias, como também se constitui em critérios de diferenciação de cada uma das ferrovias objeto do estudo. A esse respeito Geiger (1963, p. 92) enfatiza que: “sobre as linhas férreas, da posição que cada centro urbano irá ocupar – simples estação, terminal, ‘ponta de trilho’, entroncamento – dependerá, em grande parte, a sua evolução. A presença de oficinas de reparos do material ferroviário também influi no desenvolvimento urbano.”

Com base no exposto, identificou-se que, na rede de cidades interligadas pelas estradas analisadas, há diferenças hierárquicas entre os núcleos urbanos onde se estabeleceram as estações ferroviárias, consideradas aqui nós da rede, com graus de centralidades diferentes, assim como há diferenças entre as linhas de Campina Grande e

---

<sup>197</sup> Geiger (1963, p. 90), ao afirmar que “direta ou indiretamente ela [a ferrovia] influi na fundação de numerosas novas cidades”, cita o exemplo da cidade de Três Lagoas, em Mato Grosso, que evoluiu a partir de uma estação de abastecimento de água às locomotivas.

Mossoró, que indicam uma maior importância da primeira em detrimento da segunda, como ver-se-á a seguir.

### **5.3 Centralidade das cidades ferroviárias na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e na Estrada de Ferro de Mossoró**

Conforme se expôs anteriormente, entende-se que alguns critérios podem conferir centralidade às estações/cidades que formam as estradas de ferro analisadas, dentre eles: a população servida por cada cidade ferroviária<sup>198</sup>, o *status* político-administrativo (cidade, vila, distrito ou povoado), o fato de ter entroncamento ou bifurcação ferroviária, as receitas arrecadadas nas estações que compõe a estrada de ferro, a condição de Ponta de Trilho e até a estrutura física do edifício da estação.

Segundo os dados populacionais do *Anuário Estatístico do Brasil* (1916), a Estrada de Ferro *Great Western* atendia um contingente populacional em torno de 423.030 e 499.536 entre os anos de 1907 a 1912, considerando-se as sedes municipais (Recife, São Lourenço da Mata, Paudalho, Floresta dos Leões, Limoeiro, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana, Pilar, Ingá e Campina Grande), conforme se constata no Quadro 16.

---

<sup>198</sup> A informação populacional é referente à população das cidades ferroviárias, já que os documentos estatísticos consultados não apresentam informações populacionais de vilas ou povoados. Utiliza-se os dados populacionais das cidades em duas situações: uma mais específica e relacionada à centralidade das estações, e, de maneira geral, para constatar a diferença entre a população atendida entre as duas estradas de ferro analisadas.

**Quadro 16** – População absoluta dos municípios conectados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (Great Western) – (1907-1912)

| Municípios <sup>199</sup>                         | Estado            | População |         |         |         |         |         |
|---------------------------------------------------|-------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                   |                   | 1907      | 1908    | 1909    | 1910    | 1911    | 1912    |
| <b>Recife</b>                                     | Pernambuco        | 163.886   | 173.120 | 182.953 | 193.429 | 204.590 | 216.484 |
| <b>São Lourenço da Mata</b>                       | Pernambuco        | 17.558    | 18.016  | 18.485  | 18.967  | 19.461  | 19.968  |
| <b>Pau d'Alho</b>                                 | Pernambuco        | 27.628    | 28.577  | 29.559  | 30.575  | 31.626  | 32.713  |
| <b>Carpina (Floresta dos Leões)<sup>200</sup></b> | Pernambuco        | 15.076    | 15.697  | 16.344  | 17.017  | 17.718  | 18.448  |
| <b>Nazareth</b>                                   | Pernambuco        | 64.722    | 65.745  | 66.784  | 67.839  | 68.911  | 70.000  |
| <b>Timbaúba</b>                                   | Pernambuco        | 48.010    | 48.401  | 48.796  | 49.194  | 49.596  | 50.000  |
| <b>Itabayanna<sup>201</sup></b>                   | Parahyba do Norte | 18.080    | 18.343  | 18.608  | 18.878  | 19.152  | 19.430  |
| <b>Pilar</b>                                      | Parahyba do Norte | 12.369    | 12.493  | 12.618  | 12.744  | 12.871  | 13.000  |
| <b>Limoeiro</b>                                   | Pernambuco        | 27.913    | 28.250  | 28.592  | 28.938  | 29.288  | 29.642  |
| <b>Ingá</b>                                       | Parahyba do Norte | 10.747    | 10.975  | 11.209  | 11.448  | 11.691  | 11.940  |
| <b>Campina Grande</b>                             | Parahyba do Norte | 17.041    | 17.212  | 17.384  | 17.558  | 17.733  | 17.911  |
| <b>Total</b>                                      | -                 | 423.030   | 436.829 | 451.332 | 466.587 | 482.637 | 499.536 |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1916. p. 335, 337-338).

Enquanto a Estrada de Ferro de Mossoró atendia uma população total entre 65.268 a 69.868 habitantes, entre 1936<sup>202</sup> a 1939 (Quadro 17). A população das cidades servidas pela estrada de ferro é importante não só para demonstrar a proeminência da *Great Western* em comparação com a Estrada de Ferro de Mossoró, como também já indica os prováveis nós que compõem essa rede de cidades ligadas via ferrovia. Com base nos dados do Quadro 16, apresenta-se em ordem decrescente as cidades com maior contingente populacional servidas pela *Great Western*: 1º Recife, 2º Nazaré da Mata, 3º Timbaúba, 4º Limoeiro, 5º Paudalho, 6º Itabaiana, 7º São Lourenço da Mata, 8º Campina Grande, 9º Floresta dos Leões, 10º Pilar e 11º Ingá. Com base nos dados do Quadro 17,

<sup>199</sup> No *Anuario Estatístico do Brazil* (1916), Floresta dos Leões, Pilar e Ingá aparecem como municípios. Já as fontes do IBGE consultadas para definir a categoria político administrativo dos núcleos urbanos que compõem a ferrovia, não deixam claro se as mesmas eram cidades ou não entre 1907 e 1909. Na divisão administrativa de 1911 (IBGE), Ingá e Pilar aparecem como sedes municipais, mas Floresta dos Leões torna-se cidade apenas em 1928, conforme a fonte do IBGE.

<sup>200</sup> Entroncamento do ramal de Limoeiro.

<sup>201</sup> Entroncamento do Ramal de Campina Grande-PB.

<sup>202</sup> Utilizam-se os dados do ano de 1936, porque não se encontrou estatísticas populacionais das cidades do Rio Grande do Norte após a inauguração da Estrada de Ferro de Mossoró em 1915. A mais próxima de 1915 é a estatística de 1936.

apresenta-se também em ordem decrescente as cidades mais populosas do trecho analisado da Estrada de Ferro de Mossoró: 1º Mossoró, 2º Areia Branca e 3º Caraúbas.

**Quadro 17** – População absoluta dos municípios que conectam a Estrada de Ferro de Mossoró (1936-1939)

| Cidades                            | Estados             | 1936   | 1937   | 1939   |
|------------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|
| <b>Areia Branca (Porto Franco)</b> | Rio Grande do Norte | 13.471 | 13.793 | 14.420 |
| <b>Mossoró</b>                     | Rio Grande do Norte | 29.862 | 30.576 | 31.967 |
| <b>Caraúbas</b>                    | Rio Grande do Norte | 10.897 | 11.157 | 11.665 |
| <b>Patu</b> <sup>203</sup>         | Rio Grande do Norte | 11.038 | 11.302 | 11.816 |
| <b>Total</b>                       |                     | 65.268 | 66.828 | 69.868 |

**Fontes:** Anuário Estatístico do Brasil (1937, p. 147 e 149); Anuário Estatístico do Brasil (1938, p. 130-132); Anuário Estatístico do Brasil (1939/1940, p.92-93).

Outro elemento que atribui maior centralidade ao núcleo urbano onde está localizada a estação ferroviária, é o *status* político-administrativo (cidade, vila, distrito, povoado)<sup>204</sup>, uma vez que, de acordo com a categoria político-administrativa dos núcleos urbanos, eles podem apresentar maior dinâmica econômica e populacional, ou seja, uma estação ferroviária pode apresentar maior densidade de fluxos quando situada em cidades do que àquelas situadas em vilas ou povoados. Além do que, a partir do *status* político-administrativo é possível identificar o movimento da rede urbana ao longo do tempo.

Considerando a data de inauguração das estações ferroviárias, constata-se que, das 29 estações<sup>205</sup> ferroviárias que integravam toda a linha férrea da *Great Western*, 7 estavam

<sup>203</sup> Embora o recorte temporal desta pesquisa se estenda até 1929, inclui-se a cidade de Patu porque se utiliza a estatística populacional de 1939 e, neste ano, a estrada de ferro já havia atingido a cidade de Patu. Dessa forma, considera-se o dado populacional desta cidade. Destaca-se, ainda, que as estatísticas populacionais são de anos posteriores ao recorte da pesquisa. Isso ocorreu devido à ausência de dados populacionais a partir de 1915 (quando a Estrada de Ferro de Mossoró foi inaugurada) até 1929. Por este motivo, os dados se referem a 1936, 1937 e 1939.

<sup>204</sup> Conforme já mencionado em nota anterior para a divisão entre povoado, vila e cidade, considera-se a definição de Azevedo (1970), que estabelece a vila como hierarquia político-administrativa intermediária entre o povoado e a cidade.

<sup>205</sup> Há algumas divergências na quantidade de estações que compõe a linha ferroviária da *Great Western*, segundo as fontes documentais consultadas. Nas informações consultadas no *Relatório da Inspeção Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no ano de 1913* (1915, p. 164), constam 31 estações ferroviárias no percurso da linha, já nas *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* aparecem 29 estações, não constam nessa última fonte as estações de Corpo Santo, Junco e Tipigió, as quais foram encontradas no primeiro documento. E a estação de S. Severino consta na primeira e não na segunda fonte. Para a elaboração do quadro que compõe o ANEXO S e a análise dos dados, considera-se as informações obtidas nas *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* relativa ao ano de 1908 (1910, p. 34-35). Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1908uniao/estatisticaferro1908uniao.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2019.

localizadas em cidades (Recife<sup>206</sup>, Paudalho, Limoeiro, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana e Campina Grande), 2 em vilas (Pilar e a de Ingá), 4 em distritos (São Lourenço da Mata, Mogeiro, Lagoa Seca e Aliança) subordinados às cidades, e a maioria das estações estavam localizadas em povoados, eram 10 no total (Tracunhãem, Lagoa do Carro, Carpina – Floresta do Leões –, Camaragibe, Campo Grande, Baraúna, Pureza e Rosa e Silva, Lauro Muller, Galante e Mussurepe). Duas estações estavam localizadas em usinas ou engenhos de cana-de-açúcar: a estação de Tiúma (usina) e a estação São Severino no Engenho dos Ramos em Paudalho. Era dessa maneira que estava estruturada a divisão político-administrativa dos locais que foram contemplados em seus territórios com estações ferroviárias, conforme as fontes consultadas e exibidas no ANEXO S. No total, no decorrer das inaugurações das estações, a ferrovia atingia 7 cidades, 4 distritos, 2 vilas, 10 povoados e 2 engenhos/usinas.

No ano de 1907, quando a ferrovia chega ao seu ponto final, em Campina Grande,<sup>207</sup> até por volta de 1909, a rede urbana interligada pela ferrovia havia sofrido algumas mudanças: uns povoados haviam se transformado em distritos, distritos em vilas e uma vila em cidade. De forma que, em 1909, a ferrovia passava por 8 cidades, 6 distritos, 4 vilas, 6 povoados e 2 engenhos/usinas. Nota-se que houve um movimento maior entre os pequenos núcleos urbanos, já que aumentou o número de distritos e vilas, diminuindo o número de povoados ligados pela ferrovia e aumentou apenas 1 cidade na rede, a de São Lourenço da Mata. (ANEXO S).

Conclui-se que a maior parte das cidades já possuía esse *status* político-administrativo antes mesmo da ferrovia ser implantada e nenhum dos povoados passou a ser cidade até 1909, ultrapassando a categoria de distrito e vila, ao contrário, foram galgando essas posições gradualmente. É importante destacar que os núcleos urbanos que possuíam a categoria de cidade estavam associados à produção da cana-de-açúcar ou algodão e ligadas via ferrovia ao porto do Recife. Esses fatores reforçam a assertiva de Geiger (1963, p. 89): “a instalação das linhas ferroviárias visava, antes de tudo, a atingir as áreas dos produtos de exportação, não provocando mudanças econômicas em outras áreas que porventura atravessassem.” A análise das informações indica que a intenção

---

<sup>206</sup> Recife incluía 4 estações: a do Brum, Encruzilhada, Arraial e Macacos.

<sup>207</sup> Para identificar os núcleos urbanos enquanto povoados, distrito, vilas e cidades considera-se o ano de 1907, quando a ferrovia chegou em seu ponto terminal em Campina Grande. Não foi identificada, portanto, a categoria político-administrativa dos povoados, vilas ou cidades ferroviárias posteriormente incluídos na rede ferroviária, a exemplo do ramal Limoeiro que, em 1937, se estendeu alcançando a cidade de Bom Jardim-PE.

do traçado ferroviário era atingir as cidades que já possuíam alguma relevância econômica na rede urbana regional, confirmando também a assertiva de Zorzo (2001, p. 5) sobre a constituição de uma rede urbana ferroviária na Bahia: “a ferrovia foi instalada sobre os caminhos mais rentáveis e articuladores dos pontos mais ativos da rede urbana.”

Outro atributo indicativo de centralidade das cidades ferroviárias na rede urbana, é o fato de terem sido entroncamentos de linhas férreas, Ponta de Trilhos ou, ainda, se possuíram mais de uma estação ferroviária nos limites territoriais do município. Nesses casos específicos, destacam-se as cidades de Itabaiana e de Carpina (Floresta dos Leões), que foram entroncamentos ferroviários. A primeira foi entroncamento do ramal Campina Grande e a segunda do ramal de Limoeiro. Já Campina Grande e Limoeiro, foram Ponta de Trilhos por 50 anos e 48 anos, respectivamente. Somente em 1958 a ferrovia segue em direção Oeste da Paraíba e o ramal Limoeiro, em Pernambuco, alcança Alagoa Comprida, em 1930.

No que se refere aos municípios que possuíam mais de uma estação em seus limites territoriais, pode-se destacar: a cidade de Itabaiana (entroncamento do ramal de Campina Grande), que, além de sua estação principal, possuía a estação de Lauro Muller, que era bem modesta e servia para abastecer as locomotivas de água. Tinha apenas um funcionário que era o chefe e telegrafista da estação, conforme relata um recorte de notícia do jornal *Diário de Pernambuco* (6/10/1907)<sup>208</sup>. A cidade de Campina Grande, afora sua estação principal localizada nas proximidades do centro<sup>209</sup>, tinha a estação de Galante nos limites do município. No trecho da *Great Western*, situado em Pernambuco, há o caso das estações de Pureza e Rosa e Silva, que se localizavam em Timbaúba. Havia, ainda, os casos de Nazaré da Mata, São Lourenço da Mata e Recife (Estações Brum, Encruzilhada, Arraial e Macacos) que possuíam mais de uma estação ferroviária em seus limites territoriais.

Esses nós da rede urbana formada pela ferrovia analisada tornam-se mais evidentes quando se considera as receitas arrecadadas por cada uma das estações ferroviárias, conforme mostram os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas e

---

<sup>208</sup> Conforme já mencionado em nota anterior, ver fac-símile da reportagem da chegada do trem em Campina Grande do *Diário de Pernambuco*, domingo, 6 de outubro de 1907. In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). **Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem-Maria Fumaça**. Campina Grande: Editora Agenda, 2007, p. 75-89.

<sup>209</sup> É importante considerar que se trata de uma proximidade relativa e em relação a estação de Galante. Esta estação ferroviária estava mais distante do centro da cidade de Campina Grande do que a estação principal, embora a estação principal estivesse distante entorno de 1 km do centro primaz da cidade de Campina Grande.

da Inspetoria Federal das Estradas (Quadro 18). Dentre as estações da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande com maior receita arrecadada no ano de 1913 em ordem decrescente destaca-se: 1º a estação do Brum (Recife), 2º Campina Grande, 3º Limoeiro, 4º Timbaúba, 5º Nazaré da Mata, 6º Paudalho e 7º Itabaiana. Essas cidades coincidem com aquelas que já possuíam o *status* político-administrativo de cidade no momento de inauguração das estações ferroviárias, bem como com as mais populosas, conforme se tratou anteriormente. Embora seja necessário fazer uma ressalva quanto à Campina Grande, que era a 9ª mais populosa (1912), porém a 2ª com maior receita arrecadada (1913). Destaca-se, pois, a pujança do volume das receitas arrecadada na estação de Campina Grande no ano de 1913 (a segunda maior dentre todas as estações), em que fica evidente sua importância entre as demais cidades que compõem a rede de cidades da referida linha ferroviária (Quadro 18):

**Quadro 18** – Receitas da linha férrea da *Great Western*, em 1902, 1907 e 1913

| Estações                                               | Receitas       |                |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                        | 1902           | 1907           | 1913           |
| <b>Corpo Santo</b> <sup>210</sup>                      | -              | -              | 4:755\$490     |
| <b>Brum (Recife)</b>                                   | 323:734\$475   | 415:779\$150   | 669:537\$640   |
| <b>Encruzilhada</b>                                    | 20:761\$525    | 27:319\$110    | 53:479\$410    |
| <b>Arrayal</b>                                         | 12:393\$390    | 12:784\$770    | 18:782\$030    |
| <b>Macacos</b>                                         | 1:629\$889     | 3:150\$130     | 98:147\$630    |
| <b>Camaragibe</b>                                      | 11:237\$620    | 14:752\$620    | 15:672\$420    |
| <b>S. Lourenço</b>                                     | 22:816\$715    | 19:822\$910    | 22:048\$400    |
| <b>Tiúma</b>                                           | 61:077\$365    | 52:258\$550    | 59:035\$730    |
| <b>Mussurepe (Santa Rita)</b>                          | 21:674\$260    | 17:068\$150    | 74:242\$380    |
| <b>Pau d'Alho</b>                                      | 80:154\$800    | 69:367\$950    | 83:671\$830    |
| <b>(Carpina) Floresta dos Leões</b>                    | 60:240\$110    | 51:431\$950    | 62:385\$380    |
| <b>Lagoa do carro</b>                                  | 24:158\$180    | 21:305\$740    | 16:823\$960    |
| <b>Campo Grande</b>                                    | 21:637\$850    | 19:201\$000    | 22:315\$340    |
| <b>Limoeiro</b>                                        | 157:227\$050   | 142:503\$880   | 171:252\$410   |
| <b>Tracunhãem</b>                                      | 14:232\$750    | 13:754\$040    | 9:599\$980     |
| <b>Nazareth</b>                                        | 196:472\$500   | 146:642\$870   | 141:116\$740   |
| <b>Junco</b> <sup>211</sup>                            | -              | 4:355\$900     | -              |
| <b>Lagôa Secca</b>                                     | 44.616\$860    | 38:682\$730    | 45:356\$140    |
| <b>Baraúna</b>                                         | 48:840\$960    | 34:491\$430    | 39:316\$110    |
| <b>Alliança</b>                                        | 46:743\$210    | 38:932\$260    | 40:534\$430    |
| <b>Pureza</b>                                          | 100:745\$630   | 68:254\$780    | 57:633\$840    |
| <b>Timbaúba</b>                                        | 232:582\$700   | 111:892\$130   | 154:691\$620   |
| <b>Rosa e Silva</b>                                    | 8:925\$240     | 14:463\$860    | 5:774\$640     |
| <b>Itabayanna</b>                                      | 24:731\$815    | 70:359\$040    | 76:739\$520    |
| <b>Pilar</b>                                           | 4:608\$610     | 58:912\$020    | 151:463\$220   |
| <b>Tigipió</b>                                         | -              | -              | 42:581\$300    |
| <b>Lauro Muller</b> <sup>212</sup>                     | -              | -              | 8:569\$320     |
| <b>Mogei</b>                                           | -              | -              | 9:760\$360     |
| <b>Ingá</b>                                            | -              | -              | 30.413\$440    |
| <b>Galante</b>                                         | -              | -              | 9.294\$040     |
| <b>Campina Grande</b>                                  | -              | -              | 352:743\$490   |
| <b>Diversas (por conta do Governo e tráfego mutuo)</b> | 18:881\$705    | -              | -              |
| <b>Total arrecadado</b>                                | 1.560:125\$200 | 1.467:494\$590 | 2.547:920\$240 |

**Fonte:** Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos negócios da Industria, Viação e Obras Públicas, Antonio Augusto da Silva, no anno de 1902 (1902, p.423-424); Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1907 (1907, p. 464); Relatório da Inspectoria Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913 (1915, p. 164).

<sup>210</sup> Essa estação não aparece nos dados referentes as receitas da ferrovia no ano de 1907.

<sup>211</sup> Em 1913, essa estação aparece apenas como parada. Por isso, os dados são apenas para o ano de 1907.

<sup>212</sup> As estações de Lauro Muller, Mogei, Ingá, Galante e Campina Grande compõem o ramal Campina Grande da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande.



A partir dos dados sobre as receitas das estações ferroviárias pode-se inferir que, em algumas estações, houve mudanças bruscas das receitas, enquanto, na maioria, a diferença é pequena, às vezes crescente ano a ano, ou decrescente, como as estações do Brum, Encruzilhada e Arraial, as quais, nos três períodos, aumentaram suas receitas, talvez por sua proximidade com o porto do Recife. No entanto, outras receitas decrescem nos três períodos, como: Lagoa do Carro, Tracunhãem e Pureza. Um fator que pode implicar na queda de receitas dessas estações menores é a proximidade de estações mais importantes como as de Nazaré da Mata e a de Timbaúba. Embora, Nazaré da Mata também apresente queda em suas receitas ao longo dos três períodos, a mesma permanece sendo uma das que possui a receita mais alta, ocupando a 5ª posição no ano de 1913.

Já outras cidades apresentam valores bastante distintos, como é o caso da estação de Macacos e Mussurepe, no ano de 1913. No caso da estação de Mussurepe, situada em Paudalho, o aumento das receitas em 1913, em relação aos períodos anteriores, talvez se deva à fundação da usina Mussurepe, por Herculano Bandeira Melo, em 1911, em que todo o transporte de açúcar e álcool da usina era realizado via ferrovia da *Great Western* (GASPAR, 2009). A alta receita das estações de Nazaré da Mata e Pureza, em 1902, e o decréscimo apresentado por ambas nos anos seguintes, de 1907 e 1913, pode estar relacionado à produção e ao transporte do açúcar. Nos fins do século XIX ocorre a modernização da produção do açúcar e a transformação dos antigos engenhos em usinas, que tornaram esses estabelecimentos mais produtivos nesse período. Já os altos valores das receitas da estação de Timbaúba, no ano de 1902, podem ser explicados pelo fato de que parte da produção do sertão da Paraíba era embarcada nessa estação e então seguia para o Recife, pois só recentemente, em 1901, a ferrovia havia alcançado as cidades de Itabaiana e Pilar. Observa-se que, nos dados referentes ao ano de 1907, já se nota um crescimento nas receitas de Itabaiana e uma leve diminuição da receita em Timbaúba. Pilar também apresenta receita considerável no ano de 1913, o que demonstra a consolidação desta estação. Por fim, é importante destacar que Campina Grande apresenta o segundo maior valor de receitas arrecadadas entre as estações no ano de 1913, sendo inferior apenas a estação do Brum. Tal fato indica a centralidade que a estação possuía enquanto Ponta de Trilho, polarizando, portanto, o embarque de passageiros e de mercadorias – suas principais fontes de receitas – do Sertão paraibano e entorno, conforme ressalta Aranha:

Em sua vantajosa posição de ponto terminal da estrada de ferro, posição em que consegue se manter durante meio século (1907-1957), para essa praça convergia praticamente todo o comércio do interior de além-trilhos, na direção do oeste paraibano e de algumas áreas dos chamados Estados limítrofes. Desta forma, inúmeras áreas interioranas são polarizadas por Campina Grande, que realiza, através da estrada de ferro, a circulação mercantil entre as áreas sertanejas e as praças portuárias. Assim sendo, os meios de transportes nas áreas de além-trilhos tornam-se caudatários da estrada de ferro em Campina Grande. No caso, as tropas de burros e os caminhões. (ARANHA, 1991, sem paginação, resumo).

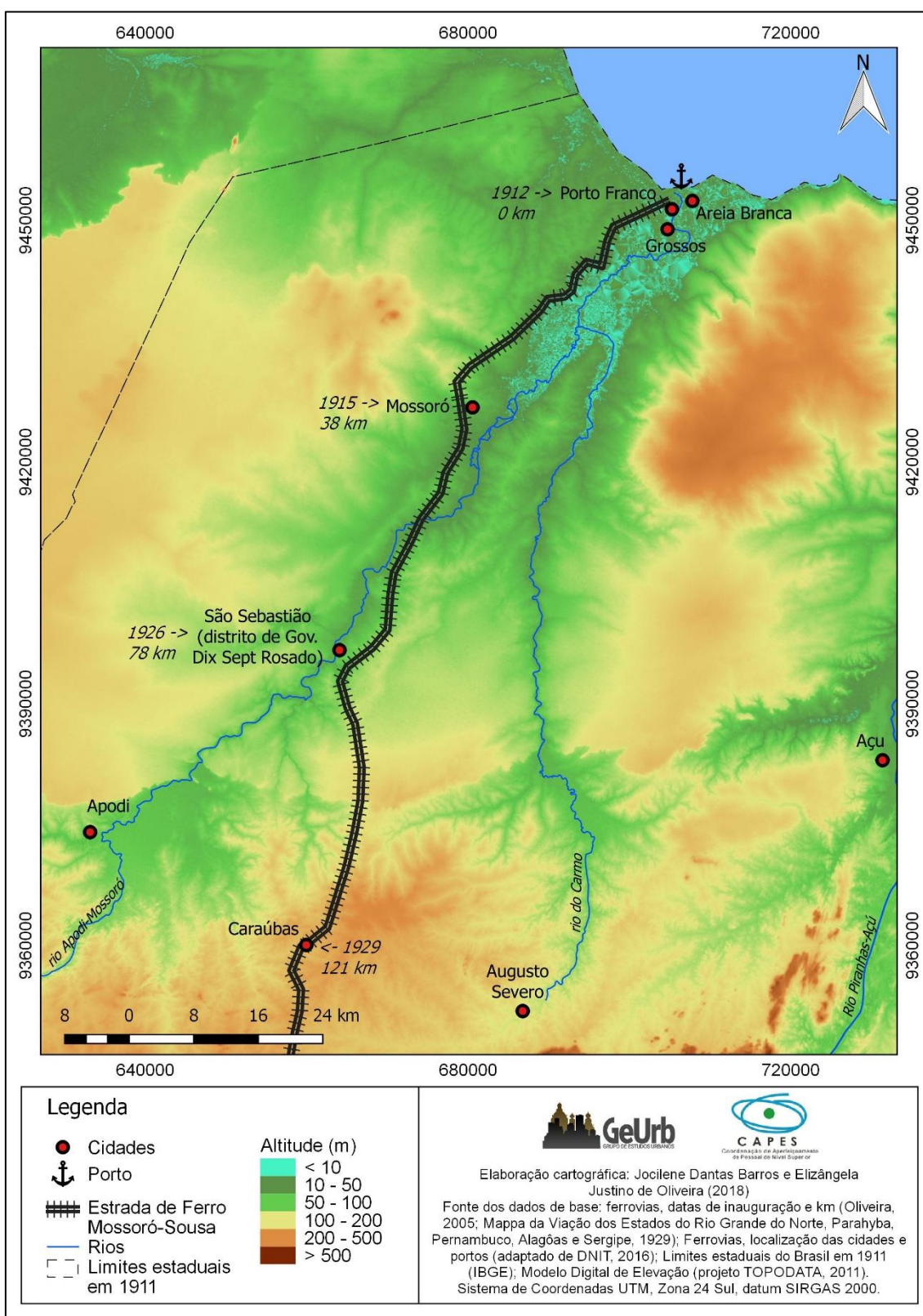
Dos aspectos utilizados para analisar a rede urbana da Estrada de Ferro *Great Western*, muitos deles não são identificados na Estrada de Ferro de Mossoró. Como observou-se inicialmente esta ferrovia atende um contingente populacional bastante inferior ao daquela. A Estrada de Ferro de Mossoró até seu ponto terminal, na cidade de Sousa no Estado da Paraíba era composta por 13 estações ferroviárias<sup>213</sup>, no entanto, o recorte espacial analisado se estende de Porto Franco (Areia Branca) até Caraúbas, ou seja, apenas as estações de Porto Franco, Mossoró, São Sebastião<sup>214</sup> e Caraúbas, conforme apresentado no Mapa 17.

---

<sup>213</sup> São estações ferroviárias da Estrada de Ferro de Mossoró: Porto Franco, Mossoró, São Sebastião, Caraúbas, Jordão, Patu, Almino Afonso, Mombaça, Demétrio Lemos, Ulrich Graf -Baixa Verde, Alexandria, Santa Cruz, São Pedro, Sousa.

<sup>214</sup> São Sebastião foi distrito de Mossoró até o ano 1963. Na ocasião, foi desmembrado de Mossoró e passou à categoria de município com a denominação de Governador Dix-Sept Rosado. Em 1943, o distrito também foi chamado de Sebastianópolis. Já em 1948, recebeu a denominação Governador Dix-Sept-Rosado, a mesma do período em que se tornou município, em 1963.

**Mapa 17 – Estrada de Ferro de Mossoró (1912-1929)**



**Fonte:** Elaboração – Elizângela Oliveira; Execução – Jocilene Dantas.

Das 4 estações incluídas no percurso, duas delas eram cidades no momento de inauguração das estações ferroviárias (Mossoró e Caraúbas): uma era distrito de Mossoró (São Sebastião) e uma era povoado da vila de Areia Branca (Porto Franco, ponto de partida da linha férrea). (IBGE, 2017). Notadamente, a rede de núcleos urbanos articulados pela ferrovia de Mossoró era inferior ao número de núcleos urbanos interligados pela linha férrea da *Great Western*. Enquanto esta última passava por 8 cidades, a Estrada de Ferro de Mossoró, atingia apenas 2, considerando o recorte espacial e temporal, até 1929. Quando a ferrovia atingiu seu ponto terminal na cidade de Sousa (1951), a mesma interligava 11 cidades: Areia Branca, Mossoró, São Sebastião (atualmente Gov. Dix Sept Rosado), Caraúbas, Patu, Almino Afonso, Frutuoso Gomes, Antônio Martins, Alexandria, Santa Cruz e Sousa (ver Mapa 12, capítulo 4).

A Estrada de Ferro de Mossoró não apresenta entroncamentos ou bifurcações, no período analisado. Somente na década de 1950, se ligará na cidade de Sousa, na Paraíba, com a Rede de Viação Cearense (RVC), oriunda do Ceará, adentrando o sertão paraibano. Na referida linha férrea também não houve a ocorrência de cidade Ponta de Trilhos, embora, a construção tenha se dado muito lentamente, demorando por exemplo, 9 anos o trecho de 40 km, entre Mossoró e São Sebastião. Os dados das receitas arrecadadas pelas estações ferroviárias, utilizados para identificar os nós da rede urbana formada pela Estrada de Ferro *Great Western*, assim, estabelecendo a hierarquia das cidades ferroviárias, não foram encontrados dados similares nas fontes consultadas referente a Estrada de Ferro de Mossoró.

#### **5.4 As diferenças e similitudes entre a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró**

A fim de se definir atributos que melhor revelassem as similitudes e/ou diferenças entre as ferrovias analisadas, elegeu-se os seguintes critérios a partir dos documentos analisados: 1 – A população servida pela ferrovia; 2 – O número de cidades ao longo da linha férrea ou trecho ferroviário<sup>215</sup>; 3 – Volume do transporte de mercadorias, passageiros, bagagens, animais e telegramas; 4 – A ferrovia é integrada a uma rede

---

<sup>215</sup> A fim de se definir o número de cidades ao longo do percurso das estradas de ferro, foram utilizadas informações do IBGE sobre o *status* político-administrativo dos núcleos urbanos em dois momentos: data da inauguração de cada estação ferroviária e logo após o ano de 1907, quando a ferrovia chega ao seu ponto terminal, em Campina Grande. Com relação a Estrada de Ferro de Mossoró foi realizado o mesmo procedimento, porém foi usado como limite temporal o ano de inauguração das estações e após o ano de 1929.

ferroviária ou é uma ferrovia independente; 5 – A ferrovia está conectada a um porto ou não; e 6 – A frequência diária dos trens.

A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande apresenta várias diferenças e quase nenhuma semelhança quando comparada à Estrada de Ferro de Mossoró a partir dos critérios citados anteriormente. Até mesmo no que se refere à disponibilidade das informações e dados sobre o objeto pesquisado nas fontes documentais são mais abrangentes, completas e com séries mais longas quando se trata da estrada de ferro da *Great Western*. Inclusive, algumas informações, como as receitas por estações ferroviárias, foram utilizadas apenas as referentes à ferrovia da *Great Western*, pois não há a mesma informação para a ferrovia de Mossoró, conforme se mencionou anteriormente. As diferenças começam nesse ponto e se alargam, como se vê adiante.

A população atendida pela ferrovia da *Great Western* totalizou entre 423.030 e 499.536 mil habitantes, entre 1907 a 1912, considerando as 11 cidades que integravam a estrada de ferro no ano de 1907, quando chegou ao seu ponto terminal em Campina Grande, com o total de 260 km de extensão. Já a ferrovia de Mossoró servia uma população total entre 65.268 e 69.868 habitantes, do ano de 1936 a 1939, e interligava apenas quatro cidades (Areia Branca, Mossoró, Caraúbas e Patu) até o ano de 1936<sup>216</sup>, com extensão de 148 km.

Utilizando-se o recurso da cartografia histórica, observa-se que o *Mappa da viação dos estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagôas e Sergipe*<sup>217</sup>, de 1929, apresenta valiosas informações sobre a rede urbana formada pela rede ferroviária do Nordeste, sobretudo, porque o mapa se utiliza de legenda (símbolos e grafia) que diferenciam os povoados, vilas e cidades. No que se refere aos Estados da Parahyba do Norte e do Rio Grande do Norte, nota-se que há um número maior de cidades atingidas pela ferrovia naquele estado do que neste. Tendo como referência o mapa mencionado, na Paraíba a ferrovia atinge além da capital, a cidade da Parahyba, as cidades de Itabaiana, Pilar, Campina Grande, Alagoa Grande, Bananeiras, São João do Rio do Peixe, Souza, Cajazeiras (essas três últimas fazem parte do ramal Paraíba, oriundo do

---

<sup>216</sup> Utiliza-se os dados do ano de 1936, porque não foram encontradas estatísticas populacionais das cidades do Rio Grande do Norte após a inauguração da Estrada de Ferro de Mossoró em 1915, a mais próxima de 1915 é a estatística de 1936, conforme já se destacou.

<sup>217</sup> Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart42261/cart42261.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart42261/cart42261.html). Acesso em: 18 mai. 2018.

Ceará). Já no Rio Grande do Norte a ferrovia também atinge a Capital Natal, e as seguintes cidades: Nova Cruz, São José de Mipibú, Mossoró e Caraúbas (as duas últimas a oeste do estado), bem como as vilas de Goianinha, Papary, Lages, Areia Branca, dentre outras.

A estrada de ferro que interliga o Recife a Campina Grande, além de estar ligada a um dos portos mais importantes e dinâmicos do Nordeste, estava integrada, desde o início do século XX, à rede ferroviária da *Great Western*, que abrangia os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Recife e Alagoas, diferentemente da Estrada de Ferro de Mossoró, que somente na década de 1950 se conectou à rede ferroviária Rede de Viação Cearense (RVC), oriunda do Ceará. Além disso, ela estava articulada a um porto secundário do Rio Grande do Norte, que, embora possuísse relevância para aquela região, o porto da capital Natal apresentava um movimento superior.

Destaca-se, ainda, que a frequência dos trens pode ser uma informação relevante que indica a importância das ferrovias para cada região. Isto porque a frequência dos trens está diretamente relacionada ao volume das mercadorias e passageiros transportados, ou seja, pressupõe uma maior demanda por esse serviço.

O jornal *A União*, de 26 de setembro de 1911 (p.3) apresenta as modificações no serviço de trens que conduzem passageiros entre os estados da Paraíba e Pernambuco, em que a seção entre Limoeiro e a Conde d'Eu que funcionava apenas nos “dias de semana”, passa a ser “todos os dias”<sup>218</sup>. No mesmo fragmento do jornal, aparecem o trajeto e horários da Conde d'Eu e da *Great Western*, organizados da seguinte maneira: todos os dias, o trem partia de Independência (atual Guarabira) e chegava em Mulungú, às 7:10, dali partia às 7:15 em direção a Parahyba (atual João Pessoa), ali chegando às 10:40, partia da mesma estação em direção a Cabedelo às 10:50, chegando às 11:25 em Cabedelo. Cabedelo, por sua vez, recebia dois trens diários, esse oriundo de Guarabira, e um outro, apenas nos dias úteis, que partia de Entroncamento<sup>219</sup> às 6:05 e chegava em Cabedelo às 9:50. De Cabedelo partia um trem todos os dias às 7:30 e que, às 11:12, chegava em Itabaiana, saindo dali às 11:25, em direção à estação do Brum, concluindo o seu trajeto às 17:45. Quando o trem oriundo de Cabedelo chegava a Itabaiana já havia um trem que partindo de Campina Grande às 7:25 e chegando em Itabaiana, às 10:45,

---

<sup>218</sup> A empresa classificava os dias de funcionamento em: “todos os dias”, “dias de semana”, “dias úteis” e “domingos e dias santos [feriados]”.

<sup>219</sup> Entroncamento era a estação onde havia o cruzamento entre os trens da linha norte que partiam do Recife até Natal e o ramal de Cabedelo. Na década de 1950, essa estação passou a se chamar Paula Cavalcanti, em homenagem ao coronel José Francisco de Paula Cavalcanti. A estação fica localizada no município de Cruz do Espírito Santo.

esperava o trem que chegava de Cabedelo (às 11:12) e, em seguida, às 11:25, partiam para o Recife. (Ver o Mapa 11, referente as Estradas de Ferro do Nordeste e a da Rede Ferroviária *Great Western*, no capítulo 3).

O trajeto inverso era organizado da seguinte maneira: todos os dias, às 7:35, partia um trem da estação do Brum, chegando a Itabaiana às 13:48. Itabaiana era entroncamento, assim, dali partiam os trens que seguiam para Campina Grande e em direção à Pilar. O trem que seguia para Campina Grande<sup>220</sup> partia às 14:20, aí chegando às 17:55. Já o que se dirigia a Cabedelo (todos os dias), partia às 14:02, chegando na estação de Cabedelo às 17:25. Às 13:10, já havia partido um trem de Cabedelo em direção a Independência e ali chegava às 18:20.

Em resumo, todos os dias havia um trem saindo de Independência em direção a Cabedelo e desta para Independência; de Cabedelo até a estação do Brum no Recife e desta para Cabedelo; de Mulungu para Alagoa Grande e vice-versa. Os trens que partiam e chegavam a Campina Grande eram em dias de semana, não havendo viagens aos fins de semana. Já nos domingos e feriados, havia trens de Floresta dos Leões para Limoeiro, como também de São Lourenço da Mata ao Brum. Vê-se claramente que os fluxos em sua maioria se direcionam a Cabedelo, porém, percebe-se que, através dos fluxos, Campina Grande está conectada a Conde d'Eu, portanto, ligando-se à Independência e toda linha norte que alcançava Natal, no Rio Grande de Norte, conecta-se ainda, à Cidade da Parahyba, Cabelo e ao Recife em todos os dias da semana.

Sobre a frequência dos trens da Estrada de Ferro de Mossoró, o jornal *O Mossoroense*, de 30 de janeiro de 1918, releva que os trens pernoitavam e havia apenas 4 trens semanalmente: “por motivos de ordem superior ficará o actual horário provisoriamente alterado, a partir de 1º de Fevereiro p. vindouro, passando a haver somente 4 trens por semana.” No quadro exibido pelo jornal, indicam-se dois trajetos: um “para o interior” (De Porto Franco para Mossoró) e outro “do interior” (De Mossoró a Porto Franco). Assim, o trem partia às 12h da estação de Porto Franco e chegava à estação de Mossoró às 13h40min, às segundas e sextas, e o trajeto inverso era realizado as terças-feiras e aos sábados, com saída de Mossoró às 7h chegando a Porto Franco, às 8h40min.

Leopoldo (1959, p. 27) também faz referência aos horários dos trens correspondentes ao trajeto entre Mossoró a São Sebastião, indicando que os trens pernoitavam no local: “inaugurado São Sebastião [1926], foi marcado o horário dos

---

<sup>220</sup> Os horários para Campina Grande eram diários durante os dias da semana.

Trens: Partida de Mossoró às 9,30 horas, chegada em São Sebastião às 11horas, ali pernoitando e partindo no dia seguinte às 4,30 horas, demorando no curso da viagem uma hora e trinta minutos.” Conforme se mencionou no capítulo 4, o relatório de 1927, apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas Victor Konder, indica que dos três trens que partiam de Porto-Franco até Mossoró, apenas dois deles prosseguiram até São Sebastião, fato indiciador de que havia maior necessidade do trem ligando o porto à Mossoró do que com as estações posteriores à Mossoró.

Assim, nota-se que, a frequência dos trens da *Great Western* era diariamente, inclusive alcançando Campina Grande (exceto no fim de semana). No que se refere a Estrada de Ferro de Mossoró eram dois trens semanais. Quatro viagens no total, dois partindo de Porto Franco e dois retornando a Porto Franco durante a semana, em que a partida e o retorno não ocorriam no mesmo dia. As diferenças ampliam-se quando se compara os volumes das mercadorias, passageiros, bagagens, animais e informações, assim como a diversidade das mercadorias transportadas, conforme se verá a seguir.

### **5.5 Os fluxos da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande e da Estrada de Ferro de Mossoró**

Apresenta-se neste subcapítulo os fluxos existentes em cada uma das estradas de ferro objeto de análise, tornando-se mais evidentes as discrepâncias entre ambas. Tanto o volume dos fluxos (passageiros, mercadorias, bagagens, animais e informações) quanto a diversidade das mercadorias transportadas mostraram-se bastante distintos. Entende-se que os fluxos de mercadorias se dão em rede – no caso analisado, via ferrovia –, que terá como nós da rede as estações/cidades ferroviárias onde ocorre a carga e descarga de mercadorias dos trens, o embarque e desembarque de passageiros. Segundo Moura e Werneck (2001, p. 26),

Qualquer tipo de fluxo – das mercadorias às informações – pressupõe a existência de redes, cuja primeira propriedade é a capacidade de conexão, de ligação. Assim, o conceito de rede, consagrado e antigo, é recorrentemente acionado, dado que a multiplicação das redes passa a caracterizar as relações de uma sociedade que se organiza sob estratégias de circulação e comunicação [...].

O Quadro 19 mostra os principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*). Ele foi



elaborado a partir de duas fontes documentais: os *Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas* e das *Estatísticas das Estradas de Ferro e das fiscalizadas pela União* (1905 - 1918). Já o Quadro 20, o qual mostra os produtos transportados pela Estrada de Ferro de Mossoró foi organizado a partir das *Estatísticas das Estradas de Ferro e das fiscalizadas pela União* (1918-1932).

Pela relevância da linha férrea da *Great Western*, os dados aparecem nos documentos de forma mais completa e detalhada, a exemplo das mercadorias transportadas que são divididas em “mercadorias exportadas” e “mercadorias importadas”, além do que, é possível encontrar uma maior sequência temporal dos dados. Os mesmos dados também podem ser obtidos em mais de um documento, como, por exemplo, os dados analisados no Quadro 19, no qual se utiliza como fontes documentais os *Relatórios dos Ministérios de Viação e Obras Públicas*, assim como as *Estatísticas das Estradas de Ferro da União*, ao contrário da Estrada de Ferro de Mossoró, em que os dados se mostram mais escassos, as fontes são restritas e pouco completas.

**Quadro 19** – Mercadorias transportadas em toneladas pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro e Timbaúba e Ramal Campina Grande (1905-1918)

| <b>Mercadorias exportadas</b> | <b>1905</b> | <b>1906</b> | <b>1907</b> | <b>1908</b> | <b>1909</b> | <b>1910</b> | <b>1913</b> | <b>1915<sup>221</sup></b> | <b>1918</b> |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|-------------|
| Assucar                       | 17.155      | 29.110      | 16.153      | 28.550      | 32.208      | 23.638      | 36.390      | 26.627                    | 38.758      |
| Canna de assucar              | 13.417      | 14.856      | 11.874      | 17.850      | 30.532      | 29.244      | 43.537      |                           |             |
| Alcool - Aguardente           | 1.609       | 1.339       | 2.847       | 2.133       | 3.436       | 2.639       | 4.916       | 3.291                     | 3.719       |
| Algodão                       | 9.612       | 13.538      | 12.857      | 11.524      | 12.105      | 15.466      | 24.171      |                           | 12.152      |
| Caroço de algodão             | 10.881      | 13.384      | 15.471      | 18.638      | 14.836      | 13.817      | 26.976      |                           |             |
| Cereais                       |             | -           |             |             |             |             |             |                           | 14.792      |
| Milho                         | 1.696       | 2.873       | 1.514       | 1.321       | 2.313       | 6.320       | 3.004       |                           |             |
| Farinha de Mandioca           | 6.907       | 6.698       | 3.297       | 4.995       | 9.635       | 10.702      | 7.037       |                           |             |
| Couros                        | 118         | 119         | 95          | 163         | 281         | 297         | 410         | 1.337                     | 652         |
| Pelles                        | 106         | 67          | 81          | 273         | 292         | 221         | 300         |                           |             |
| Caroço de Mamona              | 493         | 471         | 151         | 474         | 615         | 949         | 380         |                           |             |
| Oleo de Mamona                | 62          | 65          | 122         | 122         | 114         | 99          | 172         |                           |             |

<sup>221</sup> Nos dados coletados no *Ministério de Viação e Obras Públicas*, referentes aos anos de 1905-1911 e 1913, as mercadorias transportadas estão divididas entre mercadorias exportadas e importadas. Já os demais anos (1915 e 1918) coletados na *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União*, são referentes a mercadorias transportadas, porém não divididas entre os seguimentos importadas e exportadas.

|                               |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Madeiras                      | 3.232       | 2.935       | 3.484       | 2.910       | 3.258       | 4.570       | 3.968       |             |             |
| Dormentes                     | 529         | 387         | 384         | 537         | 1.430       | 1.111       | 2.557       |             |             |
| Lenha                         | 2.137       | 854         | 722         | 1.623       | 2.357       | 2.310       | 6.485       |             |             |
| Carvão Vegetal                | 1.579       | 1.401       | 1.107       | 1.039       | 582         | 696         | 1.257       |             |             |
| Tijolos e Telhas              | 3.386       | 4.760       | 5.560       | 3.782       | 4.975       | 5.647       | 12.713      |             |             |
| Pedras                        | 24          | 15          |             | 217         | 800         | 44.265      | 107.356     |             |             |
| Café                          |             |             | 202         | 123         | 196         | -           | 461         | 293         | 343         |
| Fumo                          |             |             | 3           | 27          | 57          | -           | 118         | 14          | 17          |
| Diversas                      | 2.362       | 2.812       | 2.170       | -           | -           | 492         | 1.381       |             |             |
| Total exportados              | 75.100      | 95.693      | 78.094      | 96.263      | 120.042     | 162.483     | 283,587     |             |             |
| <b>Mercadorias Importadas</b> | <b>1905</b> | <b>1906</b> | <b>1907</b> | <b>1908</b> | <b>1909</b> | <b>1910</b> | <b>1913</b> | <b>1915</b> | <b>1918</b> |
| Xarque                        | 3.964       | 4.056       | 3.452       | 3.433       | 3.512       | 3.117       | 2.689       | 4.966       | 6.880       |
| Bacalhau                      | 1.720       | 1.725       | 2.825       | 2.946       | 3.798       | 2.945       | 4.711       |             |             |
| Farinha de Trigo              | 4.545       | 3.486       | 5.681       | 6.639       | 4.583       | 4.019       | 5.965       |             |             |
| Fazendas (tecidos)            | 1.660       | 1.937       | 2.097       | 1.975       | 2.059       | 2.336       | 2.539       | 1.795       | 1.934       |
| Especiarias ou mercearias     | 2.933       | 2.301       | 2.246       | 2.489       | 2.721       | 3.808       | 4.383       |             |             |
| Ferragens                     | 1.535       | 1.259       | 2.444       | 2.511       | 2.891       | 3.312       | 6.747       |             |             |
| Sal                           | 2.185       | 1.797       | 1.835       | 2.267       | 1.611       | 2.886       | 2.809       | 4.183       | 3.522       |
| Vinho e vinagre               | 363         | 309         | 350         | 305         | 316         | 458         | 738         |             |             |
| Kerosene                      | 1.070       | 1735        | 1.519       | 1.553       | 232         | 166         | 3.445       |             |             |
| Arame para cerca              | 116         | 139         | 205         | 233         | 1.443       | 2.429       | 837         |             |             |
| Carvão de Pedra               | 2.707       | 2.116       | 3.162       | 2.864       | 3.785       | 3.691       | 6.158       |             |             |
| Volumes vazios                | 1.029       | 642         | 971         | 948         | 1.414       | 1.181       | 1.699       |             |             |
| Material de construção        | 462         |             |             |             |             |             |             |             |             |
| Diversas                      | 2.427       | 11.303      | 3.014       | 6.512       | 6.877       | 6.118       | 8.167       | 161.098     | 263.418     |
| Total importados              | 20.717      | 32.805      | 29.801      | 34.675      | 35.212      | 36.378      | 50.887      | 222.507     | 346.187     |

**Fonte:** Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller no anno de 1905 (1905, p.392); Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller no anno de 1906 (1906, p.379); Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1909 (1910, p. 149); Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas J. J. Seabra no anno de 1911 (1911, p.70-71); Relatório da Inspectoria Federal das Estradas apresentado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913 (1915, p. 169); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1915 (1920, p. 114-115); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1918 (1922, 102-103).

As mercadorias consideradas exportadas (Figura 17) são aquelas transportadas do interior do território em direção aos portos das capitais no litoral. Nesse movimento, os principais gêneros transportados do interior para o Recife, onde se localizava o principal porto interligado à Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, em ordem mais ou menos decrescente, eram a cana-de-açúcar, o açúcar, o algodão, o caroço de algodão, a aguardente e as madeiras.

**Figura 17** – Armazém de compra de peles em Campina Grande



**Fonte:** Anuario de Campina Grande (1925, sem paginação).

É válido observar que a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro Timbaúba e ramal Campina Grande encontra-se mais próxima ao litoral no trecho construído no Estado de Pernambuco<sup>222</sup>, zona de concentração da produção da cana-de-açúcar, fato que pode explicar uma maior quantidade de açúcar e menor de algodão transportado por essa ferrovia, no período de 1905 e 1918 (Quadro 19), uma vez que, a produção algodoeira era predominante no Sertão, na região semiárida<sup>223</sup> não atendida pela referida ferrovia. Anos antes, correspondente ao período de 1882-1901, Pinto (1949, p. 96) apresenta as toneladas dos três principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, conforme os dados, a quantidade do açúcar transportado varia de 7.573t a 45.482t, enquanto o algodão transportado no mesmo período oscila de 1.087t a 9.600t. Ou seja, a

<sup>222</sup> A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, tem 129 km de seu percurso construído na Província/Estado de Pernambuco, e 94 km construído no Estado da Paraíba.

<sup>223</sup> Embora Aranha (1991) ressalte que em momentos de elevada produção do algodão para atender o mercado internacional, este produto também foi cultivado na zona litorânea.

ferrovia permaneceu transportando uma maior quantidade de açúcar do que algodão, mesmo depois de inaugurado o trecho até Itabaiana e depois até Campina Grande; e do algodão ser o principal produto que compõe as receitas do Estado da Paraíba no final do século XIX e início do século XX, chegando a representar entre 21% e 42% do total da receita arrecadada do referido Estado entre os anos de 1893 a 1908, enquanto o açúcar compunha apenas 1% a 7% da receita do mesmo período, conforme expõe Aranha (1991).

Sobre os produtos importados transportados por essa ferrovia, o Quadro 19 revela que os produtos são mais tecnicamente elaborados, como: o arame para cerca, ferragens e o querosene, por exemplo. Os produtos considerados importados eram aqueles que saíam das capitais com destino às áreas mais interioranas. Já os exportados, faziam o caminho inverso, como mencionado anteriormente. No caso da ferrovia em questão, os produtos eram oriundos do Recife, cidade portuária diretamente ligada à Campina Grande via ferrovia. Conforme os dados apresentados, os principais produtos importados eram: tecidos, ferragens, carvão de pedra, querosene, arame de cerca, sal e especiarias, além de da carne charque, bacalhau e farinha de trigo.

Percebe-se ainda, uma queda significativa no transporte de mercadorias no ano de 1915 que pode ser explicada pela grande seca que acometeu a região nesse período, devastando a produção agrícola, conforme tratado no capítulo anterior.

No caso da Estrada de Ferro de Mossoró, os dados apresentados no Quadro 20 foram oriundos das *Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* relativas aos anos de 1918, 1920, 1924, 1925, 1929 e 1932. Embora se tenha realizado pesquisa nos *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* e em alguns jornais que circularam no recorte temporal analisado, como o *Mossoroense*, *Commercio de Mossoró*, *A República* e o *Diário de Natal* em busca de informações sobre as mercadorias, receitas ou volumes transportados pela Estrada de Ferro de Mossoró, essas informações não são encontradas com facilidade, frequentemente estão dispersas em diferentes fontes documentais e apresentam divergências.

Em pesquisa realizada nos *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*, no período de 1915 a 1927, encontrou-se uma única informação sobre os produtos transportados pela ferrovia de Mossoró, no relatório de 1927 (1930, p. 170), no qual constam como “principais mercadorias transportadas: sal, algodão e cêra de carnaúba.” No entanto, nos dados obtidos nas fontes documentais para organização do Quadro 20, em que se expõe as mercadorias transportas pela Estrada de Ferro de Mossoró, no período de 1918 a 1932, não constam informações referentes à cera de carnaúba. Sabe-

se que esse produto faz parte das economias fundadoras do estado e era um dos principais produtos da pauta econômica do estado. (FELIPE; CARVALHO; ROCHA, 2011). As fontes estatísticas também não revelam o volume de transporte do minério de gipsita, que era explorado em São Sebastião (atual Dix Sept-Rosado) e transportado pela estrada de ferro, conforme fontes bibliográficas consultadas. O transporte da gipsita via ferrovia que havia iniciado tão logo foi inaugurado o trecho até São Sebastião, em 1926 e, no entanto, não aparece referência ao minério na estatística de 1932. Embora, tenha-se em conta, que esses valores podem estar contidos no que o documento classifica como “diversos”, ou seja, não há clareza se eles eram transportados e sobre a quantidade da produção transportada por produto.

**Quadro 20** – Mercadorias transportadas em toneladas pela Estrada de Ferro de Mossoró (1918-1932)

| <b>Mercadorias</b>         | <b>1918</b> | <b>1920</b> | <b>1924</b>        | <b>1925<sup>224</sup></b> | <b>1929</b> | <b>1932</b>          |
|----------------------------|-------------|-------------|--------------------|---------------------------|-------------|----------------------|
| <b>Café</b>                | 762,7       | 423,3       | 341                | -                         | -           | 731                  |
| <b>Assucar</b>             | 297,5       | 492,6       | 609                | -                         | -           | 2.796                |
| <b>Algodão</b>             | 2.574,3     | 1.404,7     | 2.436              | -                         | -           | 2.156                |
| <b>Cereais</b>             | 188,8       | 1.806,1     | 224 <sup>225</sup> | -                         | -           | 7.772 <sup>226</sup> |
| <b>Aguardente e álcool</b> | 44,9        | 19,5        | 56                 | -                         | -           | 24                   |
| <b>Couros</b>              | 103,3       | 342,5       | 190                | -                         | -           | 484                  |
| <b>Farinha de mandioca</b> | -           | -           | 1.412              | -                         | -           | 12.872               |
| <b>Lenha</b>               | -           |             | 36                 | -                         | -           | -                    |
| <b>Sal</b>                 | 5.965,1     | 2.787,3     | 13.250             | -                         | -           | 8.271                |
| <b>Tecidos</b>             | -           | -           | -                  | -                         | -           | 378                  |
| <b>Diversos</b>            | 5.488,8     | 7.212,0     | 8.485              | -                         | -           | 12.630               |
| <b>Total</b>               | 15.425,4    | 14.488,0    | 27.357             | -                         | -           | 48.114               |

**Fontes:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano 1918 (1922, p.102-103); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano 1920 (1924, p. 110-111); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano 1924 (1924, p. 218-232), Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos 1932 e 1933 (1933, p. 194-201).

O Quadro 20, revela que o principal produto transportado pela ferrovia no período é o sal, com 30.273,4 toneladas, farinha de mandioca (14.284 ton.), cereais (9.990,9 ton.) e algodão (8.571 ton.).

<sup>224</sup> Na *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União*, relativa aos anos de 1925 e 1924, não constam os dados referentes às mercadorias transportadas da Estrada de Ferro de Mossoró.

<sup>225</sup> Número corresponde à produção em toneladas de milho (192) somada a de feijão (32).

<sup>226</sup> Produção de arroz (1.538), milho (4.330) e feijão (1.904).

Nos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas também se encontrou poucas informações sobre as receitas da Estrada de Ferro de Mossoró. Dentre os dois registros encontrados nesses documentos, um deles é no relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1923 (1925, p. 172), no qual consta uma receita de 9:975\$584, despesas: 418\$400, saldo: 9:557\$174. O segundo foi encontrado no relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1927 (1930, p. 170): receita de 53:680\$800. Se pode concluir que em 4 anos as receitas quinduplicaram, mesmo sem ainda ter alcançado o distrito de São Sebastião e o trajeto em tráfego era de Porto Franco a Mossoró.

Outro dado relevante é a natureza dos fluxos realizados por ambas as ferrovias. Embora os fluxos sejam os mesmos (passageiros, mercadorias, bagagens, animais e telegramas), a disparidade do volume destes entre uma e outra ferrovia é bastante esclarecedor.

A ordem de importância dos transportes realizados pela *Great Western* é, primeiramente, as mercadorias; em segundo lugar, os passageiros, no período de 1904 a 1918 (Quadro 21). Esses se constituem nos volumes de transportes mais importantes dessa ferrovia. Como visto no capítulo anterior, nos anos entre 1907 a 1914, em torno de 65% das receitas eram oriundas das mercadorias transportadas e somente 20% provinham dos passageiros. Essa dinâmica difere de algumas ferrovias europeias, em que o transporte de passageiros era a fonte das maiores receitas nos primeiros anos de funcionamento, conforme afirma Tortella Casares (1982, p. 163) sobre a primeira ferrovia da Espanha a Barcelona-Mataró: *“el ferrocarril de Barcelona a Mataró debió su éxito económico principalmente al transporte de pasajeros, al menos durante sus primeros años.”* Ainda segundo Tortella Casares (1982, p. 163), o mesmo ocorre com uma das primeiras linhas férreas da França: *“podría así compararse con una de las primeras líneas francesas, el París-Saint-Germain, que inició el primer auge ferroviario francés basado en el transporte de pasajeros.”*

Ainda sobre a ordem de importância do volume dos fluxos transportadas pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, depois das mercadorias e passageiros, o transporte de animais é o terceiro maior, porém, em número, bastante distante do quantitativo de passageiros transportados, que ocupa a segunda posição. Em quarto, há os telegramas e por último as bagagens (Quadro 21). Nem sempre essa ordem de volumes ou quantidades transportadas corresponde a ordem das receitas provenientes de cada dos itens transportados. No que se refere ao volume de receitas

arrecadadas a ordem é a seguinte: 1º mercadorias, 2º passageiros, 3º bagagens e encomendas, 4º animais e 5º telegramas. (ver Tabela 5, capítulo 4).

Observa-se, que na série histórica apresentada no Quadro 21 constata-se forte queda no transporte de passageiros (-29,03%), mercadorias (-29,45%), bagagens (-21,57%) e animais (-28,53%) no ano da seca de 1915, apenas o fluxo de telegramas aumentou 22,70% em relação ao ano anterior, de 1914. Isto porque o fluxo de mensagens não é afetado diretamente pela seca, como os demais. Em 1911 e 1913, observa-se um crescimento significativo dos volumes transportados, que começam a decair já em 1914 e se acentua em 1915 (Quadro 21).

**Quadro 21** – Natureza e volume dos fluxos transportados pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (1904-1918)

| <b>Transportes</b>               | <b>1904</b> | <b>1905</b> | <b>1907</b> | <b>1908<sup>227</sup></b> | <b>1909</b> | <b>1910</b> | <b>1911</b> | <b>1913</b> | <b>1914</b> | <b>1915</b> | <b>1918</b> |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Passageiros</b>               | 291.569     | 283.852     | 268,563     | 282.008                   | 261.285     | 264.006     | 307.787     | 396.524,5   | 350.891     | 249.018     | 546.084     |
| <b>Mercadorias<sup>228</sup></b> | 101.817     | 128.498     | 107.895     | 130.938                   | 155.254     | 198.861     | 269.987     | 334.474     | 315.501     | 222.567     | 346.187     |
| <b>Bagagens</b>                  | 1.192       | 1.619       | 1.821       | 2.317,0                   | 2.102       | 2.839       | 3.194       | 4.534,0     | 4.283       | 3.359,0     | 6.279       |
| <b>Animais<sup>229</sup></b>     | 20.060      | 19.555      | 22.282      | 19.832                    | 21.852      | 21.070      | 28.988      | 34.765      | 35.380      | 25.285      | 41.160      |
| <b>Telegramas</b>                | 9.562       | 12.328      | 18.288      | 18.545                    | 16.013      | 20.484      | 19.587      | 20.713      | 18.353      | 22.519      | 22.022      |

**Fontes:** Estrada de Ferro da União ou fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1904 (1906, sem paginação); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1905 (1907, sem paginação); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1908(1910, p. 74-89); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1910 (1913, p.82- 97); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1911 (1914, 144-159); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1913 (1917, p. 98-113), Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1914 (1919, 100-115); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1915 (1920, p.100-115), Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1918 (1922, p. 90-103); Relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calman du Pin e Almeida no anno de 1909 (1910, p. 148).

<sup>227</sup> Os dados referentes aos anos de 1905, 1908, 1913, 1915 foram extraídos da Estatística das Estradas de Ferro da União ou fiscalizadas pela União.

<sup>228</sup> Valores em toneladas.

<sup>229</sup> Número de cabeças. Os tipos de animais compreendem: de montaria, bois, vacas e vitelas, carneiros, porcos, etc.



No que se refere à ferrovia de Mossoró, a ordem de importância, de acordo com o volume do transporte, é um pouco diferente: as mercadorias e os passageiros são os mais significativos, mas, diferentemente da *Great Western*, a terceira posição é ocupada pelos telegramas; em quarto, as bagagens; e, em quinto, o transporte de animais, embora nos dados do ano de 1940 a quantidade de animais transportados se apresente muito superior a dos anos anteriores (1918, 1920, 1924 e 1932). No referido ano, o transporte de animais foi de 2.398, enquanto em 1932 tinha sido de 44 animais transportados (Quadro 22). O número de passageiros também se eleva bastante nos últimos 8 anos, quase triplicando, passando de 12.549, em 1932, para 36.402, em 1940, fato que pode ser explicado pelo aumento da extensão da ferrovia, que, nesse período, cresceu pouco mais de 30 km e desde 1936 havia atingindo a cidade de Patu, totalizando 148 km de extensão.

**Quadro 22** – Natureza e volume dos fluxos realizado pela Estrada de Ferro de Mossoró (1918-1940)

| <b>Transporte</b>  | <b>1918</b> | <b>1920</b> | <b>1924</b> | <b>1925<sup>230</sup></b> | <b>1929</b> | <b>1932</b> | <b>1940</b> |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Passageiros</b> | 8.217       | 8.750       | 6.760       | -                         | -           | 12.549      | 36.402      |
| <b>Mercadorias</b> | 15.425,4    | 14.488      | 27.357      | -                         | -           | 48.114      | 52.398      |
| <b>Bagagens</b>    | 188         | 219         | 158         | -                         | -           | 156         | 309         |
| <b>Animais</b>     | 81          | 16          | 47          | -                         | -           | 44          | 2.398       |
| <b>Telegramas</b>  | 1472        | 1.051       | 1.660       | -                         | -           | 3.342       | 5.622       |

**Fontes:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918 (1922, p.90- 103); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1920 (1924, p. 96-115); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1924 (1924, p. 94-100); Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa aos anos de 1932 e 1933 (1933, p. 182) e Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1940 (1943, p. 86-137).

Observa-se que, assim como na maioria das ferrovias, na Estrada de Ferro de Mossoró o transporte de mercadorias se sobressai dentre os demais, sendo ínfimo o fluxo de passageiros na primeira década de sua existência. No entanto, em 1940, apresentam-se dados substanciais de mercadorias e passageiros, quando comparados com os fluxos iniciais.

Pode-se concluir que os tipos de mercadorias transportados pela *Great Western* eram mais diversos do que aqueles transportados pela Estrada de Ferro de Mossoró. O

<sup>230</sup> Na Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União, relativa aos anos de 1925 e 1924, não constam os dados referentes ao transporte de mercadorias, passageiros, bagagens, animais e telegramas.

volume transportado pela primeira também é muito superior quando comparado com o da segunda.

Após as diferenças e similitudes apresentadas referentes à Estrada de Ferro de Mossoró e da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, fica evidente que esta última, devido às suas proporções, resultou em maiores mudanças sociais, econômicas e urbanas; e Campina Grande, enquanto nó dessa rede urbana, torna-se objeto de inúmeras transformações em seu espaço intraurbano e urbano-regional. Soma-se a isso o fato de a cidade ter experimentado concomitantemente o período áureo da estrada de ferro e do algodão.

No caso de Campina Grande, não se pode tratar da chegada da ferrovia nessa cidade sem relacioná-la diretamente ao período de expansão da produção algodoeira na Paraíba, pois ambos estão intimamente entrelaçados.

Na segunda metade do século XIX, conforme apresenta o relatório de André Rebouças reproduzido no livro *Melhoramento dos Portos do Brasil*, de autoria do Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, a Parahyba do Norte já possui destaque na produção do algodão: “como productora de algodão no anno de 1865 a província da Parahyba ocupou o terceiro lugar entre todas as provincias do Imperio, só lhe levando vantagem Pernambuco e Alagoas.” (GALVÃO, 1869, p. 159).<sup>231</sup>

O algodão, planta nativa do Brasil, durante o período colonial teve sua produção reduzida e era utilizado basicamente para fiar tecido pelos índios ou como matéria-prima para vestir escravos e as demais camadas subalternas, conforme expõem Aranha (1991) e Takeya (1985). Porém, “somente a partir do século XVIII passou a ser requisitado como matéria-prima para o abastecimento das fábricas têxteis que surgiram na Europa” (TAKEYA, 1985, p. 26), impulsionadas pela Revolução Industrial. A partir de então “adquire valor comercial no Brasil” e tornou-se uma atividade, “que se volta por inteiro para atender a demanda do mercado mundial”, conforme enfatiza Aranha (1991, p. 113).

Nesse sentido, o Brasil passa a ter picos elevados ou queda na sua produção algodoeira a partir das demandas mundiais, passando esse produto a fazer parte da pauta de exportações brasileiras para a Europa na segunda metade do século XVIII. O primeiro surto se deve à crise vivenciada pelo principal fornecedor dessa matéria-prima, os Estados Unidos, que passavam pela Guerra de Independência. Depois desse período, a produção

---

<sup>231</sup> Segundo os dados apresentados no relatório elaborado pelo engenheiro André Rebouças, a produção do algodão em arrobas no exercício de 1865 a 1866, em Pernambuco foi de: 1.057,452 arrobas, em Alagoas: 436,403 arrobas e na Parahyba: 404, 289 arrobas. (GALVÃO, 1869).

no Brasil cai, tendo em vista que “finda a guerra de Independência dos Estados Unidos da América (1776-1783), o algodão americano voltou a ocupar seu espaço como principal fornecedor do mercado inglês e as exportações brasileiras decaíram progressivamente.” (TAKEYA, 1985, p. 26-27).

Novamente, mas já no século XIX, a produção do algodão no Brasil passa a ser requisitada, em razão de nova crise do algodão nos Estados Unidos, que, assim como no período da Guerra de Independência, teve a sua produção interrompida, dessa vez em razão da Guerra de Secessão (1861-1865). A instabilidade na produção algodoeira norte-americana comprometeu o abastecimento da indústria têxtil inglesa, que, por sua vez, necessitou de outros centros produtores para abastecer sua indústria. Nesse contexto, o Brasil volta a ser fornecedor de algodão para a indústria inglesa, gerando o surto exportador da década de 1860. (TAKEYA, 1985).

Com o fim da Guerra de Secessão, a produção do algodão norte-americano é restabelecida e o Brasil perde espaço no mercado mundial, mas isso não significou “a supressão da atividade algodoeira no Nordeste. [...]. Durante longo tempo, o Nordeste permaneceu como área de concentração da cotonicultura frente às demais regiões brasileiras.” (TAKEYA, 1985, p. 27). Mesmo com períodos de expansão e retração da produção algodoeira brasileira, o fato é que “o algodão teve grande importância para a economia nordestina no período que se estendeu do fim da década de 1860 até a de 1940.” (TAKEYA, 1985, p. 30).

No Nordeste, núcleo da produção algodoeira do Brasil, destacava-se como principais produtores os “estados de Pernambuco, que ocupava o primeiro lugar entre os produtores, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Bahia, além do Maranhão.” (TAKEYA, 1985, p. 30).

A atividade algodoeira no Nordeste brasileiro possibilitou o crescimento populacional e comercial e transformações na rede urbana dos estados, já que possibilitou a criação de núcleos urbanos, conforme explica Gonçalves (*et al.* 1999, p. 31): “a cultura algodoeira provocou o surgimento e crescimento de inúmeras vilas, onde se instalavam casas comerciais e pequenos maquinismos (os vapores) para o beneficiamento do produto.”

Na Paraíba, o destaque era Campina Grande, a qual se tornou uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo. Entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Gonçalves (*et al.* 1999, p. 31) ressalta a dinâmica comercial da cidade decorrente da atividade algodoeira:

O algodão provocou um desenvolvimento ainda maior do comércio de Campina Grande (alçada à condição de cidade em 1864), que já era pólo das cidades interioranas, contando, na segunda metade do século XIX, com mais de quarenta casas de comércio, além da feira de gêneros e feira de gado.

Os dados referentes à exportação do algodão nos municípios do Estado da Paraíba nos anos de 1915 e 1916 indicam que Campina Grande exportava os maiores volumes, superando inclusive a capital (Cidade da Parahyba) e a cidade de Itabaiana, que ocupava a terceira posição dentre as cidades na Paraíba que exportavam algodão. As demais cidades não chegam a exportar 8.000 fardos individualmente (Quadro 23). Observa-se que a maior parte da produção paraibana e do entorno é exportada via Campina Grande ou pela capital paraibana, as duas que possuem ligação direta com os portos da Paraíba e do Recife via ferrovia. Observa-se, ainda, que os maiores exportadores do algodão na Paraíba (Campina Grande, Parahyba, Itabaiana e Alagoa Grande) estão conectados aos portos via ferrovia.

**Quadro 23** – Exportação de algodão por Municípios no Estado da Parahyba (1915 e 1916)

| Municípios            | 1915                             |            | 1916              |            |
|-----------------------|----------------------------------|------------|-------------------|------------|
|                       | Volumes em fardos <sup>232</sup> | Peso em kg | Volumes em fardos | Peso em kg |
| <b>Capital</b>        | 62.261                           | 5.182.385  | 51.480            | 5.080.286  |
| Alagoa de Monteiro    | 7.064                            | 541.150    | 5.860             | 467.400    |
| <b>Alagoa Grande</b>  | 10.133                           | 793.527    | 3.353             | 260.352    |
| Araruna               | 460                              | 41.400     | 2.668             | 201.150    |
| Areia                 | -                                | -          | 147               | 10.644     |
| Bananeiras            | 162                              | 14.580     | 250               | 18.750     |
| Brejo da Cruz         | -                                | -          | 40                | 3.200      |
| Cajazeiras            | 4.446                            | 313.872    | 6.024             | 420.746    |
| <b>Campina Grande</b> | 64.118                           | 4.231.568  | 59.395            | 3.948.840  |
| Catolé do Rocha       | 2.947                            | 207.035    | 2.864             | 200.480    |
| Conceição             | -                                | -          | 1.420             | 106.820    |
| <b>Guarabira</b>      | 4.091                            | 368.433    | 5.583             | 458.823    |
| <b>Itabaiana</b>      | 19.169                           | 1.675.978  | 18.984            | 1.638.781  |
| Mamanguape            | 623                              | 56.623     | 620               | 55.720     |
| Piancó                | 240                              | 18.000     | 510               | 36.410     |
| Picuí                 | -                                | -          | 98                | 6.192      |
| Princesa              | 3.734                            | 298.720    | 5.530             | 442.400    |
| São João do Cariri    | -                                | -          | 788               | 55.650     |
| Serraria              | -                                | -          | 662               | 46.416     |
| Sousa                 | 5.138                            | 358.421    | 7.920             | 542.153    |
| Umbuzeiro             | 64                               | 5.760      | 6                 | 540        |
| Total                 | 184.650                          | 14.107.452 | 174.202           | 14.001.723 |

**Fonte:** Anuario Estatístico da Parahyba do Norte (1918, p. 147 e 202). As cidades em destaque possuíam estrada de ferro.

Ainda segundo os dados do *Anuario da Parahyba do Norte* (1918), o algodão é o principal produto exportado dentre as mercadorias exportadas por Campina Grande nos anos de 1915 e 1916, representando 99,22% e 91,64% do total de volumes exportados, respectivamente (Quadro 24). No ano de 1916, se for considerado o volume de algodão e sementes de algodão exportados, a porcentagem sobe para 98,61%. A quantidade em quilos de sementes de algodão (405.884 kg) exportadas em 1916 também se mostra muito

<sup>232</sup> Se observa na relação entre os volumes de fardos e peso do algodão algumas diferenças. Por exemplo, em Campina Grande há uma maior quantidade no volume dos fardos e uma diminuição do peso quando comparado a capital Cidade da Parahyba, onde a quantidade em fardos é menor e o peso em kg maior. Isso se deve, provavelmente, a diferença de peso de cada fardo em diferentes cidades. Se encontrou dois registros sobre o peso de um fardo de algodão, um deles menciona que um fardo equivale a 100 kg, já o outro afirma que 70 kg corresponde a um fardo.

acima de outros produtos que faziam parte da pauta de exportação de Campina Grande, dentre eles, peles (2.501 kg) e couros (22.480).

**Quadro 24** – Exportação da Mesa de renda de Campina Grande (1915 e 1916)

| Mercadorias               | 1915    |                                          | 1916    |                                          |
|---------------------------|---------|------------------------------------------|---------|------------------------------------------|
|                           | Volumes | Quantidade em quilos, litros ou unidades | Volumes | Quantidade em quilos, litros ou unidades |
| <b>Algodão</b>            | 64.118  | 4.231.568 kg                             | 59.395  | 3.948.840 kg                             |
| <b>Semente de algodão</b> |         |                                          | 4.515   | 405.884 kg                               |
| <b>Pelles</b>             | 124     | 19.914 kg                                | 23      | 2.501 kg                                 |
| <b>Couros</b>             | 63      | 7.896 kg                                 | 336     | 22.480 kg                                |
| <b>Carne do sertão</b>    |         |                                          | 15      | 1.091 kg                                 |
| <b>Café</b>               | 100     | 6.000 kg                                 |         |                                          |
| <b>Calçados</b>           | 113     | 12.300 kg                                |         |                                          |
| <b>Sóla</b>               | 1       | 12 kg                                    | 1       | 60 kg                                    |
| <b>Cera de Carnaúba</b>   | 9       | 540 kg                                   |         |                                          |
| <b>Vaquetas</b>           | -       | -                                        | 4       | 261kg                                    |
| <b>Diversos gêneros</b>   |         |                                          | 134     |                                          |
| <b>Milho</b>              | -       | -                                        | 354     | 21.240 litros                            |
| <b>Feijão</b>             | 70      | 4.200 litros                             | 32      | 1.920 litros                             |
| <b>Goma de mandioca</b>   | 20      | 1.200 litros                             |         |                                          |
| <b>Gado Bovino</b>        | -       | 480 unidades                             |         | 261 unidades                             |
| <b>Gado cavalari</b>      | -       | 53 unidades                              |         | 32 unidades                              |
| <b>Gado caprino</b>       | -       | -                                        |         | 4 unidades                               |
| <b>Gado suíno</b>         | -       | 102 unidades                             |         | 6 unidades                               |
| <b>Total em volumes</b>   | 64.618  | -                                        | 64.809  |                                          |
| <b>Total em Kg</b>        |         | 4.278.230 kg                             |         | 4.381.114 kg                             |
| <b>Total em litros</b>    |         | 5.400 l                                  |         | 23.160 l                                 |
| <b>Total em Unidade</b>   |         | 635 unid.                                |         | 303 unid.                                |

**Fonte:** Anuario Estatístico da Parahyba do Norte (1918, p. 165, 234 e 235).

Campina Grande tornou-se uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo na primeira metade do século XX (Figura 18). Entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX, chegou, em alguns momentos, a ser a segunda praça mundial de comercialização da fibra do algodão. A primeira posição era ocupada por Liverpool, na Inglaterra (FARIAS; COSTA, 2017).

**Figura 18** – Fardos de algodão na Rua Marquês do Herval - 1920



**Fonte:** Anuario de Campina Grande, 1925 (sem paginação).

Dessa forma, Campina Grande “adquiriu inúmeras funções; a sua vida econômica gravitava em torno do algodão e funcionava como centro distribuidor. Era considerada ‘Porta do sertão’ e empório do comércio de algodão do Nordeste.” (MAIA; CARDOSO, 2007, p. 531).

As várias funções desempenhadas por Campina Grande ao longo do tempo, sobretudo, a função desempenhada como importante centro exportador do algodão exigia um equipamento técnico como a ferrovia, ou seja, um tipo de transporte mais ágil, eficiente e moderno<sup>233</sup>.

De maneira geral, Coelho (1992, p. 78), afirma que no Nordeste, "a cultura do algodão teve repercussões notáveis sobre a estrutura da rede urbana da região. [...] possibilitou o surgimento e/ou o desenvolvimento de centros urbanos intermediários, a exemplo de Campina Grande (PB), Crato (CE), e Caicó (RN), entre as áreas interioranas e os pólos exportadores." Isto, porque, não só a pecuária, mas também o algodão permitiu a criação de cidades mais afastadas do litoral, além do que, a expansão da produção do algodão em diferentes momentos a partir do século XVIII, para atender as demandas da

---

<sup>233</sup> Esse cenário de agitação e desenvolvimento econômico de Campina Grande contrastava com a precariedade dos serviços públicos, como o abastecimento de água e de energia elétrica. (CARDOSO; MAIA, 2007). A energia elétrica chegou à Campina Grande em 1920 e os serviços de saneamento da água foram inaugurados em 09 de março de 1939 (ARANHA, 2001; OLIVEIRA; RODRIGUES, 2007).

revolução industrial em curso na Europa, possibilitou o desenvolvimento dos núcleos urbanos intermediários, dentre eles, Campina Grande.

Informações contidas no Annúario Estatístico da Parahyba do Norte (1918, p. 338) mostra que havia máquinas de descaroçar algodão em vários municípios no sertão do estado da Paraíba, a exemplo de Alagoa do Monteiro que possuía 30 máquinas de desencaroçar algodão, todas a vapor, em Patos eram 27 máquinas e em São João do Cariry, 29 delas. As máquinas a vapor ficavam nas proximidades das propriedades onde se realizava a colheita do algodão e depois de descaroçado a pluma era transportada para Campina Grande e aí embarcado via ferrovia para exportação. O mesmo documento mostra ainda as máquinas a vapor existentes em Campina Grande e seus distritos, bem como seus respectivos proprietários. (Quadro 25).



**Quadro 25 – Máquinas de descaroçar algodão no município de Campina Grande - 1916**

| <b>Lugares aonde se acham localizadas as fábricas</b> | <b>Proprietários</b>             | <b>observações</b> |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| <b>Bôa Vista</b>                                      | Simão Pereira de Almeida         | A vapor            |
| <b>Cachoeira Grande</b>                               | João Pedro de Souza              | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Manuel Balbino                   | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Artiquilino Dantas               | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | José Luiz & Companhia            | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Salvino & Companhia              | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Christiano Lauritzen             | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Sergio de Britto Lyra            | A vapor            |
| <b>Campina Grande</b>                                 | Dr. Severino Procopio            | A vapor            |
| <b>Capoeira</b>                                       | José Tavares da Silva            | A vapor            |
| <b>Capoeira</b>                                       | Fausto Gonzaga de Albuquerque    | A vapor            |
| <b>Capoeira</b>                                       | José de Barros Vellozo           | A animaes          |
| <b>Capoeira</b>                                       | José Barboza Maia                | A vapor            |
| <b>Fagundes</b>                                       | Bento José Moreira               | A vapor            |
| <b>Galante</b>                                        | Francisco Dunda                  | A vapor            |
| <b>Jardim</b>                                         | João Muniz da Silva              | A vapor            |
| <b>Ligeiro</b>                                        | Lindolpho de Albuquerque Monteg. | A vapor            |
| <b>Macaco</b>                                         | Virgolino de Farias Leite        | A animaes          |
| <b>Maracajá</b>                                       | Manuel Bastos da Silva           | A vapor            |
| <b>Marinho</b>                                        | Manuel Aranha Montenegro         | A vapor            |
| <b>Olho d'Água Salgada</b>                            | Estevam Lopes                    | A animaes          |
| <b>Pocinhos</b>                                       | Francisco Barboza Pontes         | A vapor            |
| <b>Pocinhos</b>                                       | João Galdino de Albuquerque      | A vapor            |
| <b>Pocinhos</b>                                       | João Porto de Maria              | A vapor            |
| <b>Pocinhos</b>                                       | Vicente de Couto                 | A vapor            |
| <b>Pocinhos</b>                                       | Pedro Apolinario de M.           | A vapor            |
| <b>Queimadas</b>                                      | João Barboza Muniz               | A vapor            |
| <b>Queimadas</b>                                      | José Francisco Cardozo           | A animaes          |
| <b>CORTUMES</b>                                       |                                  |                    |
| <b>Galante</b>                                        | Francisco bezerra Xixú           | A vapor            |
| <b>Gravatá</b>                                        | Pedro Paulino                    | A vapor            |
| <b>Gravatá</b>                                        | José Izidro                      | A vapor            |
| <b>Pocinhos</b>                                       | Manuel Martins                   | A vapor            |

**Fonte:** Anuário Estatístico da Parahyba do Norte de 1916 (1918, p. 352-353).

Logo, a implantação da ferrovia em 1907, juntamente com a produção algodoeira na Paraíba e entorno que se conduzia até Campina Grande para exportação e comercialização permitiram a consolidação da centralidade de Campina e reestruturação da rede urbana regional.

## 5.6 A centralidade ferroviária de Campina Grande

Como ressaltado no capítulo 2, Campina Grande e Mossoró já possuíam, antes mesmo da implantação da ferrovia, uma função central na rede urbana da Paraíba e do Rio Grande do Norte, respectivamente. Ambas as cidades foram entroncamento de importantes estradas e notáveis entrepostos comerciais que exerciam influência sobre as cidades do sertão paraibano, região do Jaguaribe, no Ceará e cidades do Oeste do Rio Grande do Norte, atraindo consumidores e comerciantes que negociavam nessas cidades ou abasteciam seus pequenos comércios com as compras ali realizadas, pois, tanto Mossoró quanto Campina Grande possuíam funções de centros distribuidores dessas regiões.

No entanto, após a implantação das ferrovias em ambos os territórios, vê-se que a via férrea foi fundamental para consolidar e ampliar a centralidade de Campina Grande na rede urbana regional. Isto porque a produção agrícola para exportação era direcionada à Campina Grande para, através da ferrovia, ser enviada ao porto do Recife, e os produtos importados, que abasteciam o comércio da cidade, chegavam também via ferrovia. A exportação do algodão, o crescimento da população e, conseqüentemente, das atividades comerciais e dos serviços públicos e privados ali existentes foram fatores que implicaram em uma maior centralidade de Campina Grande a partir da chegada do trem. Soma-se a isso a condição de cidade Boca de Sertão e Ponta de Trilhos por 50 anos.

Documentos oficiais, como os relatórios dos presidentes de Províncias e/ou Estados ou do Ministério de Viação e Obras Públicas, bibliografias de cronistas e pesquisadores sobre a cidade de Campina Grande, assim como os jornais que circulavam no período estudado, destacam a importância desta como “porta” para o sertão paraibano. A partir de Campina Grande se distribuíam variadas mercadorias importadas do Recife para abastecer comerciantes e consumidores do sertão paraibano, como confluía em sua direção a produção excedente oriunda do sertão, o que, sem dúvidas, já se constituía um nó da rede urbana paraibana antes mesmo da ferrovia ser inaugurada. O jornal *Gazeta do sertão*, de 1888, ao tratar da questão do prolongamento da estrada de ferro àquela cidade, assim se refere à Campina Grande:

Parece felizmente que o governo imperial já vai sahindo de sua inqualificável apathia pelo que respeita ao futuro de nossa provincia. Em face da secca que nos ameaça devorar, reclamamos em nosso numero passado o prolongamento immediato da estrada de ferro "Conde D'Eu", seja de Alagôa Grande, seja do Pilar, **para a cidade de**

**Campina, que é, como todos sabem, a chave do sertão.** (SECCA IMMINENTE, Gazeta do Sertão, 12 de outubro de 1888, grifo nosso)

A mensagem apresentada na Assembleia Legislativa do Estado da Parahyba do Norte, em 1º de setembro de 1906, ressalta, mais uma vez e como tantas outras, o papel polarizador de Campina Grande, ao informar que em breve será inaugurada a tão aspirada estrada de ferro, que trará “o progresso e a civilidade”, e capaz de acorrer a população dos efeitos causados pelas recorrentes secas na região:

[...] está em construção o prolongamento de Itabayanna à Campina grande, na extensão de cerca de 80 kilometros. Attento o adiantamento dos trabalhos, é provável que, dentro de poucos mezes, esteja aberto o tráfego, ficando realisada uma aspiração que de ha muito vem trabalhando o espirito da população sertaneja dos Carirys, por ser aquella bela cidade o centro de **convergencia de quase todo o alto sertão**. É, incontestavelmente, meio caminho andado para levar o progresso ao interior do Estado, proporcionando àquela zona outras condições de vida pela facilidade de comunicações e de receber socorros nas épocas de calamidade publica. (Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado Monsenhor Walfredo Leal em 1º de setembro de 1906, 1906, p. 23, grifo nosso)

Segundo revela Câmara (1998), até 1907, ano de inauguração da estrada de ferro de Campina Grande, a cidade não apresentava uma forma espacial diferente da existente em 1864, quando esta se tornara cidade, apesar da centralidade e importância econômica que possui no início do século XX:

A não ser o aumento de casas e alguns prédios de casas e alguns prédios construídos com finalidade especial – Cadeia Nova, Casa de Caridade, Grêmio de Instrução, Paço Municipal, etc. a cidade apresentava pequena diferença em 1907 comparada com 1864. As mesmas igrejas embora remodeladas, as mesmas casas de mercado, os mesmos açudes, os mesmos comboios de almocreves, o mesmo movimento de boiadas, o mesmo *modus vivendi*, a mesma rotina, os mesmos costumes. E tudo se renovou com a ferrovia que influiu sobremodo para integrar suas gentes e suas cousas um sentido mais moderno, ou menos antiquado [...]. (CÂMARA, 1998, p.50).

Conforme a produção bibliográfica (ARANHA, 1991; MAIA, 2012, 2016, 2017 a, 2017b) e documentos consultados, a implantação da estrada de ferro em Campina Grande modificou-a por completo, não só o espaço intraurbano ou o núcleo primaz da cidade, com a emergência de novos edifícios, atividades comerciais e serviços nas proximidades da estação ferroviária conduzindo a expansão urbana nessa direção. Mas

também reposicionou a cidade em outro patamar na hierarquia da rede urbana regional, uma vez que, a implantação da ferrovia pôs Campina Grande em situação superior diante das praças comerciais concorrentes, como a de Mamanguape, Areia e Guarabira, atraindo novos fluxos promovendo novo impulso econômico, conforme ressalta Câmara (1998):

Com a estrada de ferro a cidade começou a crescer e seu comércio ressurgiu vencendo imediatamente Guarabira e Areia, Alagoa Grande e Itabaiana. Ponto terminal de trens, para ela foram convergindo todos os tropeiros e boiadeiros do interior. Era a consolidação dos seus elementos mais tradicionais. O mercado interno tomou certo aspecto de estabilidade, mesmo sem ter independência econômica, que lhe indicou os rumos a tomar para a concretização de um grande centro de atividades mercantis que viria a ser dentro em breve.

Surgem na cidade colégios, cinemas, clubes dançantes, armazéns de mercadorias em trânsito, de estivas por atacado e de algodão em pluma; carroças de bois para transporte urbano de mercadorias, etc.. A municipalidade arranhou uns postes de iluminação elétrica nas principais ruas e o professor Clementino Procópio instalou diversos telefones de veio. (CÂMARA, 1998, p. 89).<sup>234</sup>

A cidade Boca de Sertão torna-se ainda mais importante, uma vez que, a partir da ferrovia, transporte mais rápido e de menor custo, passa a ser o ponto intermediário, entre a produção do Agreste e Sertão e o porto do Recife, consolidando a sua posição de polo regional:

A partir de 1907, com a implantação do ramal da Great Western of Brazil Railway Company Ltda, a cidade de Campina Grande [...] passou a afluir praticamente a totalidade da produção do Agreste e do Sertão, que era transportada, através da estrada de ferro, para o Recife. Campina Grande consolida-se como centro polarizador da produção algodoeira de um vasto espaço regional, que incluía inclusive ligações com áreas do RN e CE. (GONÇALVES *et al.*, 1999, p. 34).

Dois anos depois da inauguração da linha férrea em Campina Grande, a mesma desponta dentre as cidades do interior em número de estabelecimentos e de casas, como destaca Câmara (1998, p. 82):

1909 – Campina Grande obtém a hegemonia do interior do Estado. São coletados, na Capital, 274 estabelecimentos mercantis, em Campina, 95, em Mamanguape, 85, em Alagoa Grande, 72, em Itabaiana, 58, etc.

---

<sup>234</sup> A energia elétrica chega à Campina Grande em 1920. Em 20 de maio de 1912, é inaugurado o Cine-Theatro Apollo na Praça Eptácio Pessoa. Anos depois, em 25 de outubro de 1918 foi inaugurado o Cine-Fox na Rua Maciel Pinheiro, antiga Rua Seridó.

As maiores cidades são a Capital: 2. 377 casas, Campina 820, Mamanguape 691, Itabaiana, 616, Alagoa Grande 415, Areia 380.

Ainda sobre o crescimento residencial e populacional de Campina Grande, Gonçalves (*et al.*, 1999) e Câmara (1998) apresentam dados sobre o número de residências em Campina Grande de um longo período, de 1790 a 1930 (Tabela 6). Embora as informações não façam parte de uma série contínua, ainda assim, é importante ressaltar algumas informações extraídas a partir dos dados, referente ao número de casas existentes na vila e depois cidade de Campina Grande.

Observa-se que em 1790, Campina Grande ainda era uma vila com 100 casas, passados 74 anos, em 1864, a referida vila torna-se cidade, com 300 casas, um crescimento percentual de 200%, ou seja, foram necessários 74 anos para que o número de casas triplicasse. Entre o ano de 1864 a 1906 (intervalo de 42 anos) houve um crescimento percentual de 100%, o número de residências passou a ser 600. A partir de 1906, os dados passam a ser anuais, e ao analisá-los, destacam-se dois momentos de crescimento no número de residências: o primeiro deles a partir de 1909 até 1918, que revela um crescimento acima de 10% ao ano, com exceção dos anos de 1914 e 1915, com crescimento entorno de 3% (provavelmente em decorrência da seca de 1915); e o segundo momento compreende os anos de 1924 a 1927, decorrente do aumento da produção do algodão na Paraíba, que tinha Campina Grande como centro exportador.

**Tabela 6** – Número de residências e porcentagem de crescimento em Campina Grande (1790-1930)

| Ano  | Nº de casas (residências) | Porcentagem de crescimento |
|------|---------------------------|----------------------------|
| 1790 | 100                       | -                          |
| 1864 | 300                       | 200                        |
| 1906 | 600                       | 100                        |
| 1907 | 731                       | 17,92                      |
| 1908 | 733                       | 0,27                       |
| 1909 | 820                       | 10,60                      |
| 1910 | 881                       | 6,92                       |
| 1911 | 976                       | 9,73                       |
| 1912 | 1.102                     | 11,43                      |
| 1913 | 1.216                     | 9,37                       |
| 1914 | 1.254                     | 3,03                       |
| 1915 | 1.297                     | 3,33                       |
| 1916 | 1.483                     | 12,54                      |
| 1917 | 1.629                     | 8,96                       |
| 1918 | 1.841                     | 11,51                      |
| 1919 | 1.938                     | 5,00                       |
| 1920 | 2.012                     | 3,67                       |
| 1921 | 2.099                     | 4,14                       |
| 1922 | 2.171                     | 3,31                       |
| 1923 | 2.227                     | 2,51                       |
| 1924 | 2.486                     | 10,41                      |
| 1925 | 2.981                     | 16,60                      |
| 1926 | 3.456                     | 13,74                      |
| 1927 | 3.923                     | 11,90                      |
| 1928 | 4.259                     | 7,89                       |
| 1929 | 4.566                     | 6,72                       |
| 1930 | 4.781                     | 4,49                       |

Fonte: Câmara (1998, p. 79-105); Gonçalves, *et al.* (1999, p. 34).

Outro dado também representativo do período áureo da ferrovia e do algodão em Campina Grande refere-se à população. Em 1907, Campina Grande apresenta uma população de 17.041. Em 1912 ainda não apresenta grande diferença: 17.911 habitantes. No entanto, em 1920, a população aumenta para 70.806 e, em 1930, já são 103.203 habitantes, sendo a maior cidade do Estado da Paraíba, superando inclusive a capital Parahyba, que contava com uma população de 58.374, em 1920 e de 79.594, em 1930 (Quadro 26).

No período analisado (1907-1930), Campina Grande passa da 10ª cidade mais populosa para a 1ª mais populosa. Registra-se, no período entre 1912 a 1920, o seu maior crescimento, pois, enquanto, a capital Parahyba, apresentou um aumento populacional

correspondente a 17,04%, Campina Grande aumentou sua população em 74,70% no mesmo período, seguramente em decorrência das mudanças ocasionadas pela chegada da ferrovia e pela comercialização do algodão.

Observa-se, ainda, que Guarabira, em 1907 e 1908, apresentava uma população superior à da capital Parahyba, já no período de 1909 a 1912, manifesta queda em sua população e, em 1920 e 1930, volta a ter uma população superior a da capital. Bananeiras e Areia também apresentam população superior a Campina Grande entre 1907 e 1912, o que indica a proeminência dessas cidades na região do Brejo paraibano, as quais competiam diretamente com Campina Grande, e que passou a contar com a vantagem técnica da ferrovia, ganhando proeminência na rede urbana regional.

**Quadro 26** – População das dez maiores cidades da Paraíba (1907-1930)

| Municípios                     | 1907   | 1908   | 1909   | 1910   | 1911   | 1912   | 1920   | 1930    |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>1. Parahyba/João Pessoa</b> | 40.763 | 42.838 | 41.441 | 43.652 | 45.978 | 48.425 | 58.374 | 79.594  |
| <b>2. Guarabira</b>            | 44.301 | 44.943 | 32.568 | 33.041 | 33.520 | 34.006 | 59.095 | 86.132  |
| <b>3. Bananeiras</b>           | 26.413 | 27.180 | 27.970 | 28.783 | 29.619 | 30.480 | 47.589 | 69.362  |
| <b>4. São João do Cariry</b>   | 27.982 | 28.262 | 28.544 | 28.830 | 29.118 | 29.409 | 25.336 | 36.669  |
| <b>5. Areia</b>                | 27.285 | 27.658 | 28.035 | 28.417 | 28.805 | 29.198 | 43.451 | 63.329  |
| <b>6. Patos</b>                | 18.655 | 18.841 | 19.030 | 19.220 | 19.412 | 19.606 | 19.901 | 29.001  |
| <b>7. Santa Rita</b>           | 18.016 | 18.396 | 18.785 | 19.181 | 19.586 | 20.000 | 25.160 | 36.926  |
| <b>8. Itabayanna</b>           | 18.080 | 18.343 | 18.608 | 18.878 | 19.152 | 19.430 | 33.278 | 48.499  |
| <b>9. Alagoa Grande</b>        | 17.451 | 17.794 | 18.144 | 18.501 | 18.865 | 19.236 | 26.291 | 38.316  |
| <b>10. Campina Grande</b>      | 17.041 | 17.212 | 17.384 | 17.558 | 17.733 | 17.911 | 70.806 | 103.203 |

**Fonte:** Organizado pela autora com base nos dados do Anuario Estatístico do Brazil (1916. p. 335); Anuario Estatístico do Estado da Parahyba de 1930 (1931, p. 18-19).

Dados do *Anuario Estatístico do Estado da Parahyba* (1931, p. 204-218) mostram que as receitas arrecadadas por Campina Grande eram a segunda maior do Estado nos anos 1928, 1929 e 1930 e, já em 1888, Aranha (1991, p. 55) apresenta os municípios paraibanos que possuíam renda acima de 1:000\$000 (naquele ano somavam 13 municípios), e Campina Grande é a segunda maior renda (6:110\$000) entre todos os municípios e a primeira do interior; a capital ocupava o primeiro lugar, com renda de 30:700\$000. Assim comenta o autor:

Mas em que pese essas transformações e o fato de que possuía a maior arrecadação do interior paraibano, ela [Campina Grande] não se tornara ainda o grande empório do sertão, posição que só é alcançada na

primeira década do presente século, com a chegada da estrada de ferro. É que antes a cidade era obrigada a conviver com a concorrência de outros centros comerciais que buscavam capturar o Sertão paraibano, como era o caso de Mossoró no Rio Grande do Norte. Constatamos que essa cidade norte riograndense exercia forte ascendência comercial sobre o Sertão paraibano e, por isso mesmo, só alguma vantagem especial possibilitaria que levais e levadas de tropeiros abandonassem a estrada que a conectava. Essa vantagem, Campina Grande a consegue com a chegada da estrada de ferro, levando contingente inteiros de sertanejos a abandonarem a estrada de Mossoró. (ARANHA, 1991, p. 56).

Nos anos de 1940, Campina Grande refletia, em suas receitas, os períodos áureos da ferrovia e do algodão das décadas de 1920 e 1930. Segundo câmara (1998, p. 139-144) as receitas arrecadadas no estado por Campina Grande eram superiores as arrecadadas pela Capital João Pessoa: Em 1942 - Campina 9.950 mil cruzeiros, Capital 6.650 mil; 1943 - Campina 12.680 mil cruzeiros, Capital 6.541mil; 1944 - Campina 12.585 cruzeiros, Capital 8.614 mil. A renda municipal de Campina Grande também é superior à de João Pessoa em 1944: Campina 4.393 mil cruzeiros, Capital 2.917 mil. (CÂMARA, 1998, p. 139, 142, 144).

Segundo revela Câmara (1998, p. 132), na arrecadação dos impostos do Estado da Paraíba, em 1940, Campina Grande arrecadou Cr\$ 9.515.000,00<sup>235</sup>, enquanto a capital João Pessoa, arrecadou naquele mesmo ano Cr\$ 7.868.000,00, portanto, valor inferior ao arrecadado por Campina Grande. Em 1941, a diferença é ainda maior: “o Estado arrecadou em Campina Grande, 11.657 mil cruzeiros, na capital 6.354 mil.” (CÂMARA, 1998, p. 136).

A implantação da ferrovia em Campina Grande, não eliminou as tropas de burros, que permaneciam realizando o transporte de mercadorias do Sertão até Campina Grande, sobretudo, do algodão em rama para ser beneficiado e, em seguida, transportado para o porto do Recife. Associa-se, assim, o transporte moderno e o rudimentar. Na cidade, chegavam as tropas carregadas de algodão e saíam os comboios de mercadorias e produtos, tais como: aguardente de cana-de-açúcar, rapadura<sup>236</sup>, cereais, farinha para distribuição no sertão. (ARANHA, 1991).

A esse respeito Farias e Costa (2017), ao tratarem das rugosidades do comércio algodoeiro em Campina Grande, ressaltam que as modernizações atingem de forma

---

<sup>235</sup> Em nota, o autor diz que usou a moeda monetária cruzeiro para esse dado de 1940, porém a conversão do ‘mil réis’ para cruzeiros só ocorre de fato em 3 de novembro de 1942.

<sup>236</sup> Açúcar mascavo solidificado em forma de um pequeno tijolo



desigual os espaços, de forma que coexistiam e se complementavam a forma de transporte arcaica e a moderna:

[...] as modernizações não alcançam igualmente todos os espaços, observa-se a coexistência de fluxos rápidos que aceleravam as trocas entre Campina Grande/Recife/external, através de um território equipado com sistema de transporte ferroviário moderno e propenso a racionalidade, com os fluxos lentos dos tropeiros e do gado que, partindo do interior, dirigiam-se para Campina Grande, mas que se complementavam através dos objetivos capitalistas. Neste momento, o espaço campinense se integra diretamente a uma economia capitalista internacionalizada, integração que foi viabilizada pelo moderno sistema de transporte ferroviário e a comercialização do algodão. (FARIAS; COSTA, 2017, p. 16).

As vias e os meios de transporte (estradas carroçáveis, carros de boi, ferrovia, rodovia) coexistem nas primeiras décadas do século XX, unindo moderno e o arcaico, posteriormente, os carros de boi foram substituídos pelos caminhões e as estradas carroçáveis. Ao tratar da rede urbana formada pela ferrovia na Bahia, Zorzo (2001, p. 5-6) releva que, também na Bahia, a chegada da estrada de ferro não substitui de imediato as vias terrestres, ao contrário, “produziu uma proliferação de caminhos intercomunicados.”

Assim, do sertão até Campina Grande, o transporte do algodão permanecia sendo realizado pelas tropas de burros e desta cidade seguia via ferrovia *Great Western* à Recife, cidade portuária, como ressalta Aranha:

Salvo um ou outro carro de boi, era no lombo do burro que o algodão em “rama” (ainda no caroço) era inicialmente transportado das áreas de produção para os locais em que estavam localizados, no próprio sertão, os comerciantes beneficiadores, com suas bolandeiras para o trabalho de descaroçamento e prensagem do produto. Beneficiado o algodão, mais uma vez os tropeiros entravam em ação: desta feita para transportá-lo em fardos para as maiores praças de comércio, conforme o desejo dos comerciantes beneficiadores. No caso em apreço, a praça de comércio que concentrava especialmente o algodão sertanejo era a Praça de Campina Grande. Era para essa cidade que convergiam os tropeiros com seus comboios de algodão. Aqui chegando, a fibra era comercializada, reprensada e, em seguida, embarca na estrada de ferro com destino às praças portuárias. Neste sentido, as tropas de burro que vinham do sertão tornam-se caudatárias dessa estrada de ferro. (ARANHA, 1991, p. 258)

O transporte de cargas realizado por animais seguirá até por volta da década de 1920, quando, a partir de então, esse tipo de transporte será substituído pelos caminhões, tanto no espaço interno da cidade como também entre elas, conforme afirma Câmara (1998, p. 98), referindo-se ao ano de 1923: “desapareceram, por determinação da municipalidade, as carroças de bois que faziam o transporte urbano de mercadorias. Existiam mais de cem [...] substituídas por caminhões.” Em sequência foi a vez das tropas de burros serem também substituídas pelos caminhões: “Os caminhões substituíram não somente as carroças de bois, mas, também, as tropas de burros que, às centenas, entravam diariamente na cidade.” (CÂMARA, 1998, p. 109).

Fato é que, com a chegada do trem, a produção do algodão teria, a partir de então, um transporte mais eficiente e mais econômico de Campina Grande à praça portuária do Recife. Andrade (1980, p. 135) afirma que as condições de transporte do algodão anterior à ferrovia eram responsáveis pela alta dos preços desse produto: “o que encarecia o produto era o transporte para o porto do Recife através de péssimas estradas, em dorso de animais.”

Assim, a produção algodoeira, juntamente com a chegada da ferrovia, são dois fatores que irão impulsionar o crescimento populacional e econômico de Campina Grande, ampliando sua área de influência e reorganizando sua posição na rede urbana regional.

Alguns autores atribuem esse crescimento populacional e dinâmica econômica de Campina Grande à sua condição de Ponta de Trilho, como elemento central e impulsionador do crescimento da cidade e de sua centralidade como polo regional: “logo que se tornou extremidade de linha férrea, entrou a cidade em crescimento rápido, excedendo as previsões mais otimistas. De 731 casas em 1907, passara a 1.216 em 1913.” (ALMEIDA, 1978, p. 349). Porém, Aranha (1991, p. 92) observa que a importância não estava apenas no “simples fato de ter se tornado ponta de trilho e sim às condições excepcionais dessa ponta de trilho.” O autor elenca dois fatores considerados “excepcionais”: 1 – posição privilegiada dessa ponta de trilho, localizada “no mais movimentado entroncamento das principais estradas da Paraíba e dos Estados limítrofes”; 2 – a “ligação direta com o maior porto de exportação do Nordeste, o porto do Recife.” (ARANHA, 1991, p. 92).

Logo, amplia-se a importância dessa cidade Boca de Sertão, enquanto centro irradiador e centralizador do Sertão paraibano, expandindo a cidade e, conseqüentemente,

sua área de influência. Campina Grande passou, assim, a contar com um equipamento que a diferenciava das demais praças do sertão nordestino, tornando-a mais competitiva.

Gervácio Batista Aranha (1991), autor anteriormente citado, em sua dissertação intitulada *Campina Grande no espaço econômico Regional: Estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*, analisou o processo de expansão da economia algodoeira a partir da estrada de ferro *Great Western* e atribui à mesma o fato de Campina Grande ter se tornado um importante empório comercial: “Campina Grande não teria se transformado num importante polo mercantil caso não tivesse sido contemplada por esse meio de transporte.” (ARANHA, 1991, sem paginação).

A dinâmica econômica, decorrente da implantação da ferrovia e do desenvolvimento da atividade algodoeira, estimulou a expansão das atividades comerciais e de serviços em Campina Grande, conforme pode-se observar nas informações sobre os comércios, profissões, indústrias e serviços públicos contidas no *Almanach de Campina Grande*, de 1933, dirigido por Euclydes Villar. O documento apresenta os tipos de segmentos dos comércios e serviços, o nome dos estabelecimentos e os seus respectivos endereços. Impressiona a diversidade, quantidade e tipos de alguns comércios, serviços públicos e privados e profissões liberais existentes na cidade já naquele ano. Havia serviços de saúde, educação, entretenimento, serviços bancários, de hospedagens, dentre outros mais específicos. Conforme o documento, os estabelecimentos comerciais e serviços públicos e privados se concentram nas ruas que configuram o centro da cidade de Campina Grande e seu espraiamento em direção às ruas próximas à estação ferroviária, área de expansão do núcleo primaz da cidade (Mapa 18).

Havia, na cidade, 14 armazéns de compras de algodão, 15 armazéns de algodão, dos 29 armazéns, sendo 11 deles localizados na Rua Márquez do Herval<sup>237</sup>. Como se destacou anteriormente, era nessa rua que se concentrava os armazéns de algodão (Figura 18). Além dos armazéns de algodão, havia outros, como o de açúcar e cereais na mesma rua. As atividades comerciais revelam-se pelos estabelecimentos que comercializavam tecidos e retalhos, miudezas, ferragens e, entre estes, alguns se destacam pela quantidade expressiva: 35 mercearias, 118 bodegas e quitandas, 9 quiosques. (VILLAR, 1933).

---

<sup>237</sup> A Rua Marquês do Herval já possuiu vários nomes relacionados à produção do algodão, nomeadamente “Rua do Armazém” e “Praça do Algodão”, pois naquele local se concentrava os armazéns e era comercializado o algodão. Na década de 1920, abrigava boa parte do comércio de depósitos de algodão (RODRIGUES, 1996, p. 117).

Dentre os serviços bancários, havia 5 bancos: Banco do Brasil, Banco Auxiliar do Povo, Banco de Campina Grande, Banco Empregados do Commercio e a Caixa Rural e Operária, o que indica a intensa atividade de capitais na cidade. Nos serviços de hospedagens também se destacam: 8 hotéis e 12 pensões. (VILLAR, 1933).

Ressalta-se ainda, entre os serviços ligados a saúde: 4 parteiras, 8 médicos, 6 dentistas, 5 farmácias, 6 hospitais incluídos nesse grupo os asilos e um posto de serviço médico e urgência. Outros serviços menores e mais específicos também são registrados no documento: barbearias, alfaiatarias, joalherias, ateliês de costuras, perfumarias, lavagem e consertos de chapéus, e até mesmo 5 oficinas de consertos e peças de automóveis. A cidade contava ainda com serviços ligados a comunicação e publicações, segurança, entretenimento, educação, tais como: 3 tipografias, jornais, correios e telégrafo, delegacia de polícia, cartórios, associações, escolas públicas e privadas e igrejas católicas e evangélicas. Dos estabelecimentos voltados ao entretenimento, destaca-se: o Cine Fox e o Cine-Teatro Apollo, além de clubes esportistas. (VILLAR, 1933).

A atividade industrial destaca-se pelas fábricas existentes: fábricas de beneficiamento de caroço de algodão, de tecidos e fiação, de sabão, de camas, bebidas, gelo, arame farpado e fábrica de macarrão. Posteriormente, em 1935, instala-se, em Campina Grande, a Sanbra – Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro –, nas imediações da estação ferroviária (Figura 19). A Sanbra pertencente ao Grupo *Bung & Born* de Buenos Aires atuava no setor de comercialização do algodão, no beneficiamento do produto e na fabricação de óleo de caroço de algodão e pasta para gado.

**Figura 19** – Armazéns nas proximidades da ferrovia e ao fundo a torre da SANBRA



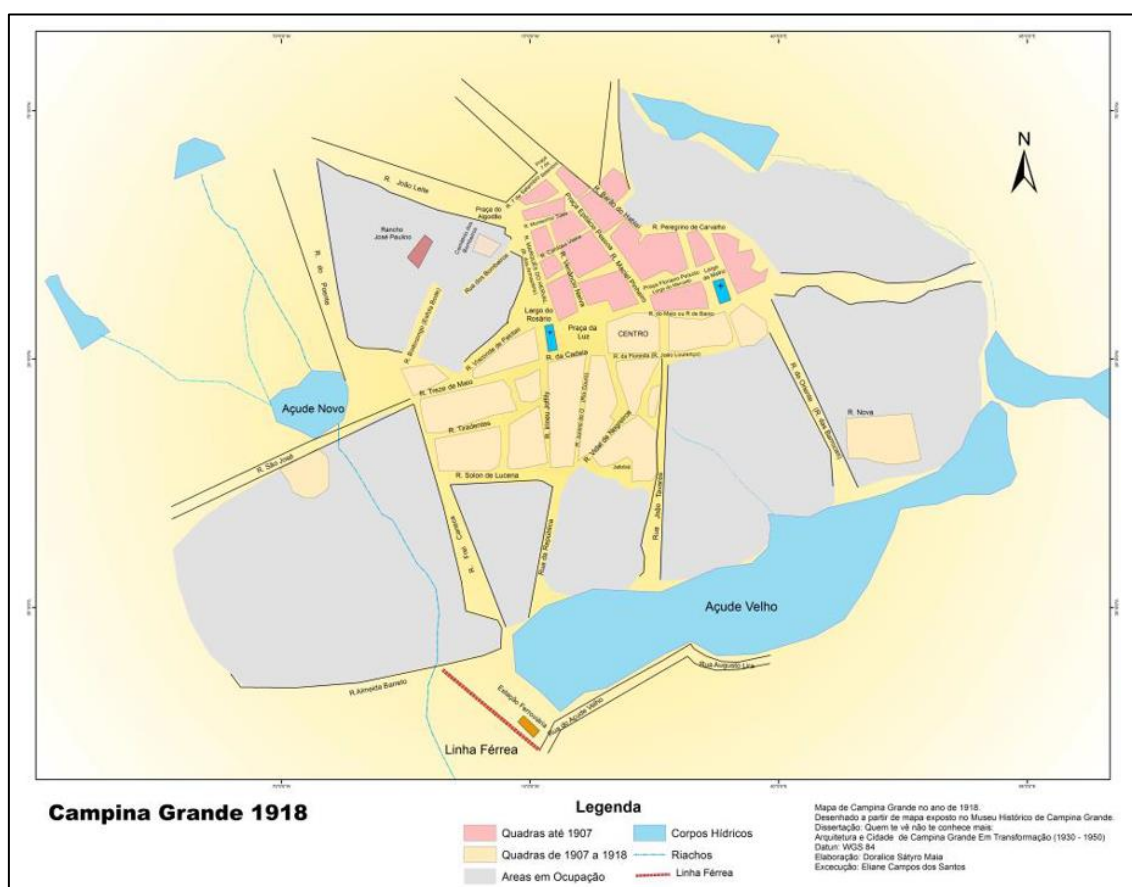
**Fonte:** Campina Grande - PB. Plano de desenvolvimento local integrado p.d.l.i. COMECA: Companhia Pro Desenvolvimento de Campina Grande.  
Prédios dos armazéns vistos da linha férrea. Ao fundo a torre da SANBRA.

Ao analisar conjuntamente o mapa de expansão urbana de Campina Grande de 1918 (Mapa 18) e as informações obtidas no *Almanach de Campina Grande* (1933, p. 16-45), anteriormente citado observa-se que a maior parte do comércio está localizada nas principais ruas<sup>238</sup> do centro primaz de Campina Grande, o qual compreende a Rua Maciel Pinheiro, Praça Epitácio Pessoa, Rua Venâncio Neiva, Marquez do Herval, Cardoso Vieira, Barão do Abiaí, em seguida e em menor quantidade na Rua Irineu Joffily, Vidal de Negreiros, que são ruas de expansão do centro primaz da cidade e que dão acesso à estação ferroviária.

---

<sup>238</sup> A dissertação de Marcus Vinicius de Queiroz, intitulada *Quem te vê não te conhece mais: Arquitetura e cidade de Campina Grande em Transformação (1930-1950)*, apresentada em 2008 na Universidade de São Paulo, mostra diversas fotografias das ruas de Campina Grande por volta da década de 1930, ver especialmente a fotografia da Rua Maciel Pinheiro, em 1931; Rua Vidal de Negreiros, em 1930, Rua Irineu Joffily, em 1930 (p. 47) e 193? (p. 63), Rua Venâncio Neiva, nos anos de 1930 e 1946 (p. 196).

**Mapa 18** – Expansão urbana de Campina Grande - 1918



**Fonte:** Maia (2017b, p. 37).

As Ruas Maciel Pinheiro, Presidente João Pessoa e Márquez do Herval são as que se apresentam com maior dinâmica. Ali se encontravam os mais diversos tipos de comércios. Na rua Presidente João Pessoa, concentrava-se os armazéns, lojas de automóveis e acessórios, oficinas de consertos de automóveis, bomba de gasolina, hotéis, pensões, restaurantes, padarias, barbearias, ateliês de costura e fábricas como a Fábrica de tecidos e fiação Ulisses Silva & Cia, algumas oficinas de móveis, de calçados, de ferreiro, etc. Na Rua Márquez do Herval, também se concentra essencialmente os armazéns de algodão, tanto os de estocagem como os de compra do algodão e alguns serviços públicos administrativos e financeiros, como a Prefeitura e o Banco do Brasil. Na Rua Maciel Pinheiro, também denominada Rua do Seridó, estava situado o comércio, que se dava por meio de mercearias, lojas de tecidos em varejo, perfumaria, joalherias; estabelecimentos de calçados, associação comercial, farmácias, médicos, dentistas, barbearia, casa de jogos; alguns hotéis, dentre eles, o Hotel Central, existente até hoje; o Cine-Fox, inaugurado em 25 de outubro de 1918, fazendo concorrência ao Cine -Teatro Apollo, localizado na Praça Eptácio Pessoa e inaugurando em 20 de maio de 1912. Nesta

rua também se localizava a Casa Inglesa, de 1877, casa comercial de tecidos e retalhos em grosso e varejo de Cristiano Lauritzen, prefeito de Campina Grande de 1904 a 1923, ano de seu falecimento. Situava-se ainda nesta rua o Mercado Novo, construído por Alexandrino Cavalcante de Albuquerque, em 1864. Câmara (1998, p. 135) descreve da seguinte maneira o período de 1931 a 1940 em Campina Grande:

O comércio dilatou suas atividades pelo interior dos Estados vizinhos, e na cidade foram instalados armazéns por atacado, de tecidos, ferragens, miudezas, louças, material de saneamento, etc., etc. Apareceram fábricas de gelo, mosaico, arame, estopa, tecidos grossos, sacaria, laticínios, móveis, calçados etc., etc.. Os bancos, pondo à margem os agiotas, fomentaram o crédito regional, influenciando de modo interessante na vida econômica do Estado.

Assim, a partir da implantação da ferrovia e do crescimento da atividade algodoeira na Paraíba, quando Campina Grande torna-se o principal exportador, ocorre a expansão de sua área central e conseqüentemente sua centralidade urbano-regional, notadamente percebida por sua dinâmica econômica, populacional e as atividades comerciais e serviços ofertados, que permitiu estender o seu alcance espacial e tornar-se um polo regional.

Pode-se observar que Campina Grande, antes mesmo da implantação da estrada de ferro, conforme exposto o capítulo 2, já possuía relativa centralidade no âmbito local e com algumas relações estabelecidas com o Pernambuco, Rio Grande do Norte e o Ceará. No entanto, quando a ferrovia atinge Campina Grande, a cidade passa a interligar três estados via ferrovia (Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte), transporte mais rápido e diário. Além de estar diretamente ligada ao principal porto do Nordeste, centro cultural e econômico do Recife era uma das principais cidades exportadoras de algodão do Brasil e do mundo, elementos que a tornam importante centro regional, sendo um polo de convergência e dispersão dos fluxos.

## CONCLUSÃO

É sempre árdua a tarefa de obrigar-se a finalmente pôr um ponto final em uma tese. Por vários motivos, por sugestões que gostaríamos de agregar, são leituras descobertas nos últimos segundos que antecede a finalização, são documentos que gostaríamos de inserir. Mas o ponto final não significa que a pesquisa se dar por encerrada, mas que a partir dos objetivos definidos, recortes temporais, espaciais e temático o trabalho alcançou seu propósito. E depois de muito relutar temos que chegar ao fim, que é também um recomeço.

Consideramos que no decurso deste trabalho alcançamos o nosso objetivo de analisar as implicações da implantação da ferrovia Recife Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*) e da Estrada de Ferro de Mossoró na reestruturação da rede urbana, resultando na consolidação da centralidade urbano-regional de Campina Grande-PB, decorrente do volume e frequência dos fluxos que a cidade passou a captar e a dispersar, de sua inserção na rede ferroviária da *Great Western* e ligação direta com o porto do Recife.

A fim de identificarmos as localidades centrais/nós da rede urbana ferroviária, e se Campina Grande e Mossoró se constituiria uma delas, elegemos alguns atributos para análise: os entroncamentos ou bifurcações da estrada de ferro; a condição de Ponta de Trilhos; as receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos existentes; o *status* político-administrativo do local onde se situa a estação ferroviária (cidade, vila, distrito ou povoado); população atendida por cada uma das estações, imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária. Através desses atributos foi possível identificar a centralidade das cidades na rede urbana formada em ambas as ferrovias, em que Campina Grande e Mossoró configuram um lugar central quando analisadas a partir de suas respectivas estradas de ferro. No entanto, ao comparar a centralidade de Campina Grande e Mossoró na rede urbana ferroviária se percebe claramente a proeminência da Campina Grande enquanto centro urbano-regional.

Definidas as localidades centrais na rede urbana das ferrovias analisadas, foi necessário eleger novos critérios que pudessem sobressaltar as diferenças e semelhanças entre as duas ferrovias, dentre eles: a população beneficiada pela ferrovia; o número de cidades ao longo de cada uma das ferrovias ou trecho ferroviário no caso da Estrada de Ferro de Mossoró; volume do transporte de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas; a ferrovia é integrada a uma rede ferroviária ou é uma



ferrovia independente; a ferrovia está conectada a um porto ou não; por fim a frequência diária dos trens. Esses critérios puderam aclarar as diferenças entre ambas ferrovias e identificar a proeminência da linha férrea Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande em relação a Estrada de Ferro de Mossoró, uma vez que, a primeira integra um número maior de cidades, possui maior capacidade de transporte de cargas, passageiros e informações.

Ao longo dos séculos, a rede urbana no Nordeste brasileiro modificou-se em decorrência de vários fatores: do afastamento dos núcleos urbanos do litoral e a criação de núcleos populacionais a oeste do território. Assim como, devido as atividades econômicas que foram adentrando o território, inicialmente estabelecidas no litoral, sendo a principal delas a cana-de-açúcar e depois, o algodão e a atividade pecuária no interior, decorrente do povoamento do Sertão.

Os núcleos urbanos na linha litorânea, com maior concentração populacional nas capitais e cidades portuárias, as quais na maioria das vezes coincidiam com as capitais, deram origem ao padrão espacial de rede urbana dendrítico, em que as cidade estrategicamente fundada próxima ao mar centraliza as funções econômicas e políticas e comanda sua hinterlândia, sendo a porta de entrada e saída para o interior do território, conforme expõe Corrêa (2006a, 2010). Outro fator relevante que acentuava essa concentração das cidades juntas ao mar era a atividade econômica açucareira que mantinha na estrutura do engenho do açúcar e da casa grande certa centralidade e se mantinham nas proximidades do litoral.

Ao longo dos séculos, também ocorrem as rupturas nas formas e meios de comunicação que vão reestruturar a rede urbana brasileira, onde as cidades podem perder ou adquirir importância, implicando diretamente na centralidade destas, conseqüentemente, afetando suas posições hierárquicas na rede urbana.

Evidentemente, percebe-se que as capitais mantiveram alto grau de centralidade nesse processo, embora umas estivessem com funções mais centrais do que outras, ainda assim, com alto nível de centralidade. Pode-se afirmar que a centralidade do Recife e Salvador nos estados de Pernambuco e Bahia respectivamente, sempre foi muito superior à centralidade de capitais como a Cidade da Parahyba (Parahyba) e Natal (Rio Grande do Norte). Isto porque a função portuária daquelas sempre representou um importante nó da rede urbana regional, nacional e das relações comerciais com o exterior. Do ponto de vista regional, vimos a forte centralidade exercida pelo Recife, atraindo e dispersando os diversos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Em relação aos meios de

transportes, observamos que daí partia uma intrincada rede do transporte ferroviário e anterior a este também ali se concentrava os pontos de partida dos caminhos do gado que cortavam grande parte do território nordestino, com suas tropas de mulas. Para o porto do Recife as tropas levavam as mercadorias transportadas do território pernambucano e paraibano, seja do litoral ou do Sertão. Essa relação atingia diretamente Campina Grande, pois, desde as primeiras rotas de transporte de mercadorias até os caminhos de ferro, as duas cidades – Campina Grande e Recife – estavam interligadas. Com a implantação da ferrovia a partir de 1907, o intercâmbio entre estas se intensifica, uma vez que se passou a ter uma comunicação com frequência diária entre ambas. Como vimos, do interior da Paraíba os produtos exportados como algodão, couro e peles chegavam em Campina Grande e dali eram transportados via ferrovia até o porto do Recife para exportação. Nesse movimento havia ainda, os produtos importados que chegavam no Recife e seguiam para abastecer os comércios de Campina Grande que por sua vez abasteciam o interior do estado, tais como: tecidos, perfumaria, porcelana, dentre outros.

À medida que o povoamento, juntamente com as atividades econômicas se expandem a oeste, despregando-se da Zona da Mata e Agreste, adentrando o Sertão, as cidades Bocas de Sertão passam a desempenhar importantes funções comerciais e, com isso, adquirem relativa centralidade. As funções comerciais de tais cidades se destacam, sobretudo, porque algumas delas tornam-se o elo que interliga o sertão e a capital, porta de entrada para o sertão, convertendo-se, portanto, em empórios comerciais bastante dinâmicos, ainda que com relativa dependência das capitais.

Mais tarde, a partir da segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, com a expansão das ferrovias no Brasil, muitas dessas cidades se tornam Ponta de Trilhos, fator preponderante que estimula e impulsiona as suas funções centrais dentro da rede urbana regional. Nesse contexto, inserem-se, inicialmente, as cidades de Campina Grande e de Mossoró. Ambas eram cidades Bocas de Sertão e exerciam funções centrais semelhantes, tais como: entroncamento de estradas e função comercial central para a região do entorno. Posteriormente, com a implantação das ferrovias e seus efeitos dão-se de maneiras distintas em ambas cidades. A condição de Ponta de Trilhos por 50 anos aliado a outros fatores já mencionados ressaltam e consolidam a centralidade de Campina Grande na rede urbana. Isto provavelmente decorrente da forma como se desenvolveram os projetos ferroviários nos Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte e como estavam inseridas ambas as ferrovias em seus contextos locais, uma constituía

parte de uma rede ferroviária e ligava-se a um dos portos mais dinâmicos do Nordeste, enquanto a outra era uma ferrovia isolada ligada a um porto secundário.

A expansão das ferrovias no mundo e no Brasil se insere no contexto das transformações da nova sociedade urbana que surge na Europa com consequências mais tarde no Brasil. Otero Carvajal (2018) ao analisar as mudanças sociais e culturais nas cidades modernas espanholas de 1900 a 1936, mostra os principais traços dessa nova sociedade urbana que emerge, caracterizada pelo incremento da mobilidade do interior aos núcleos urbanos, da intensificação dos processos migratórios das zonas rurais para as cidades, crescimento demográfico, expansão da segunda revolução industrial, transformações dos mercados de trabalho, a terceirização, a consolidação dos sindicatos de massas, as primeiras manifestações da sociedade de consumo e novos hábitos de vida, além das melhorias substanciais da qualidade de vida decorrente das melhorias sanitárias e das conquistas trabalhistas, considerando as diferenças existentes do desenvolvimento regional e temporais.

Assim a ferrovia surge em meio a tais mudanças como também decorrentes delas, sobretudo dos avanços técnicos. Aparece para atender as demandas da nova sociedade e do mercado emergente, que se apresentava com fluxos mais intensos de pessoas, mercadorias e informações, compondo e complementando uma rede de comunicações formadas pelo telégrafo e o emaranhado das linhas de navegação a vapor. Portanto, modificava definitivamente a relação tempo-espço.

De maneira geral, as ferrovias provocaram grandes mudanças nas formas de comunicação e transporte em diferentes países e cidades. Em alguns países, por terem uma política ferroviária articulada e bem desenvolvida ou por terem pequenas dimensões territoriais, rapidamente a extensão das linhas ferroviárias tornaram-se imbrincadas, a exemplo da Espanha e da França, cuja extensão territorial é de 504.516 km<sup>2</sup> e 536.463 km<sup>2</sup>, respectivamente. Já o Brasil, com extensão territorial<sup>239</sup> continental, 8.485.777 km<sup>2</sup>, bem como uma política ferroviária desarticulada, torna o processo de expansão e articulação no território mais lento. Em 1867, quando a Espanha possuía 5.093 km, parecia estar bem articulada de linhas ferroviárias. A França, também, em 1860, encontrava-se bem articulada e, na última década do século XIX, em 1890, estava completamente interligada via ferrovia. Enquanto isso, no Brasil, em 1854, surge a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Barão de Mauá e, em 1883, ainda no Império, o

---

<sup>239</sup> As dimensões territoriais do Brasil, da Espanha e da França foram extraídas do *Anuário Estatístico do Brasil*, 1916, p. XIX.

Brasil possuía 5.353,624 km de extensão ferroviária, pouco mais da extensão que havia na Espanha em 1867. No entanto, enquanto a Espanha parecia estar relativamente articulada pelas ferrovias, no Brasil, dadas as suas extensões territoriais e os propósitos dos projetos ferroviários que visavam predominantemente atingir as áreas de produção agropecuária, não se identifica uma integração concreta entre as diferentes regiões brasileiras e suas cidades.

Por volta de 1867, o Brasil tinha suas primeiras ferrovias, ainda de curta extensão, considerando-se a dimensão territorial do país: Estrada de Ferro de Mauá (14,500 km), Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (31,700 km), Estrada de Ferro D. Pedro II (27,000 km), Estrada de Ferro Baía ao São Francisco (16,439 km) e a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí (139,000 km), totalizando aproximadamente 228 km de extensão ferroviária, ou seja, ainda muito limitada ao litoral e às principais províncias do Império.

Podemos observar, por meio da leitura de algumas representações da Cartografia Histórica, que, somente a partir do início do século XX, as ferrovias descolam-se do litoral e adentram o interior do país, atingindo uma rede maior de cidades, com forte concentração de partida das linhas ferroviárias nas capitais dos estados. A título de exemplo podemos citar a *Carta de Viação Férrea do Brasil*, 1910 (Mapa 10). A mesma revela uma rede ferroviária bastante intrincada na região Sudeste, partindo do porto de Santos em São Paulo e do porto do Rio de Janeiro, momento de larga expansão da produção do café. Há concentrações de ferrovias no Rio Grande do Sul e Bahia, partindo dos portos de suas respectivas capitais Porto Alegre e Salvador. No caso da Bahia, uma das ferrovias já cruzava o Norte do estado atingindo a cidade de Juazeiro. O mapa mostra ainda uma concentração de linhas férreas partindo do Recife: A Estrada de Ferro Central de Pernambuco, que já alcançava a cidade de Pesqueira, distante 214 km do Recife, e a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande, que, partindo do Recife, seguia em direção ao Estado da Paraíba, atingindo as cidades de Itabaiana e Campina Grande, dentre outras.

No que se refere aos estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, suas capitais não apresentam uma concentração ferroviária expressiva partindo de suas capitais, no entanto, a diferença entre o projeto ferroviário de ambos os estados é quanto ao número de cidades e vilas atingidas por suas respectivas redes ferroviárias. A Paraíba possuía um maior número de cidades e vilas e o Rio Grande do Norte um número maior de povoados e vilas, conforme a análise da referida cartografia. Tal fato também se materializa nas estradas de ferro analisadas, pois a estrada de ferro que atinge Campina Grande (*Great*

*Western*) possui um maior número de cidades ao longo do seu percurso do que a Estrada de Ferro de Mossoró, conforme exposto no capítulo 5 desta tese.

Constamos ainda que, a partir dos critérios estabelecidos para analisar as diferenças e similitudes entre ambas as ferrovias, as diferenças são temporais, mas sobretudo espaciais. Temporais porque, ainda no início do século XX, a ferrovia atinge Campina Grande (1907), ligando-a diariamente a uma das principais cidades e portos do Nordeste, a cidade do Recife e ao seu porto, enquanto a Estrada de Ferro de Mossoró chega àquela cidade em 1915, porém a ferrovia estava isolada, ligando-se apenas ao porto de Areia Branca.

Campina Grande não só estava conectada via ferrovia à cidade do Recife, como a outras cidades que formavam a rede urbana da Estrada de Ferro Conde d'Eu e da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, bem como a toda rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que abrangia cinco Estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Sergipe e Alagoas, ao passo que a ferrovia de Mossoró estava isolada no espaço, ainda que estivesse ligada ao Porto de Areia Branca, o segundo maior porto do Rio Grande do Norte, dentre os três existentes no estado. Ou seja, um porto secundário até mesmo para o respectivo estado. Somente na década de 1950 a referida ferrovia estava interligada à rede ferroviária do Ceará e da Paraíba.

Passaram-se 42 anos desde o primeiro projeto ferroviário da Estrada de Ferro de Mossoró, até sua concretização. Nesse interim, a economia havia sofrido modificações, a exemplo de quando os capitais investidos no comércio, que tornaram Mossoró um dos empórios comerciais mais importantes da região, foram redirecionados para as indústrias de beneficiamentos de algodão, oiticica etc. Somente em 1915, Mossoró passou a contar com a ferrovia que a interligava ao porto de Areia Branca, porém desconectada de outras cidades importantes do Rio Grande do Norte, nem tão pouco se ligava a outras ferrovias do mesmo estado ou de outros estados, permanecendo assim até a década de 1950. Enquanto isso, Campina Grande já contava com sua ferrovia desde 1907, tornando-se, inclusive, forte concorrente de Mossoró ao capturar parte da produção agropecuária do estado do Rio Grande do Norte que era transportada pela ferrovia que chegava em Campina Grande. No estado do Ceará também se estendiam as ferrovias para o interior do seu território, captando parte da produção agropecuária da região para o porto de Fortaleza.

Além das diferenças apontadas acima, destaca-se, ainda que a população servida pela ferrovia que atingia Campina Grande era muito superior à população usuária da

Estrada de Ferro de Mossoró. Fato esse que está diretamente ligado ao número de cidades atingidas por cada uma delas: enquanto a *Great Western* alcançava em 1929<sup>240</sup>, oito cidades – Recife, São Lourenço da Mata, Paudalho, Limoeiro, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana e Campina Grande –, além de vila do Ingá, e os povoados de Floresta dos Leões, Tracunhaém, Lagoa Seca, Rosa e Silva, e Mogeiro, dentre outros; a Estrada de Ferro de Mossoró alcançava as cidades de Mossoró e Caraúbas, os povoados de Porto Franco na Vila de Areia Branca e São Sebastião. Ou seja, a última abrange uma quantidade inferior de núcleos urbanos, logo, uma quantidade menor de pessoas é beneficiada por ela.

A diferença também se mostra na quantidade do volume de mercadorias, passageiros, bagagens e encomendas, animais e telegramas transportados pelas respectivas ferrovias. Ao estabelecermos como referência os primeiros e últimos anos que extraímos os dados de cada ferrovia, temos as seguintes diferenças: no ano de 1908, a linha Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande transportou 35 vezes mais passageiros do que a Estrada de Ferro de Mossoró em 1918, seis vezes mais mercadorias, bagagens e telegramas e 247 vezes mais animais. Se usarmos os últimos anos analisados para cada uma delas, temos que em 1918, a primeira transportou 15 vezes mais passageiros, sete vezes mais mercadorias, 20 vezes mais bagagens, 17 vezes mais animais e 4 vezes mais telegramas do que a segunda, no ano de 1940. Percebe-se que a diferença na quantidade transportadas é maior nos anos iniciais de cada uma delas, fato diretamente relacionado à interconexão da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande às linhas-tronco que formavam a rede ferroviária *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, enquanto a Estrada de Ferro de Mossoró além de ser uma ferrovia isolada (sem ligação com outras ferrovias), possuía por volta de 1918, um pequeno trecho construído composto por cerca 38 km, já no ano de 1940, a ferrovia tinha aproximadamente 150 km, logo, ao atingir uma maior quantidade de cidades, há consequentemente um aumento de passageiros e mercadorias transportadas.

Analizamos também a frequência diária dos trens de cada uma das linhas férreas, e, enquanto em Campina Grande a frequência era diária, em Mossoró os trens pernoitavam nas cidades, com consequências direta na frequência dos fluxos realizados e nos volumes de mercadorias transportadas e pessoas que trafegavam via ferrovia. Ou seja,

---

<sup>240</sup> Dados extraídos de fonte cartográfica: Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart42261/cart42261.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart42261/cart42261.html). Acesso em: 18 nov. 2018.

a frequência dos trens afetava as interações espaciais composta “pelo deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço geográfico.” (CORRÊA, 2006b, p. 279).

Destaca-se que, nas fontes documentais pesquisadas, não foi possível encontrar alguns dados referentes à Estrada de Ferro de Mossoró, apenas para a linha Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*), a exemplo das receitas por estações ferroviárias. Essa informação foi importante para diferenciar a centralidade e a hierarquia das cidades ferroviárias, que compunham a referida linha férrea, em que ficou evidente a preponderância de Campina Grande, tendo a segunda maior receita entre as estações ferroviárias que formava a ferrovia. O mesmo ocorreu com os dados referentes à porcentagem das receitas arrecadadas por cada natureza de fluxos de mercadorias, passageiros, bagagens, animais e telegramas no total da ferrovia. Novamente não encontramos uma série histórica representativa sobre essa informação para a Estrada de Ferro de Mossoró. Em toda a documentação analisada encontramos apenas dois registros referindo-se às receitas da mesma, um referente ao ano de 1923 e outro de 1927, conforme apresentamos anteriormente. No que se refere à *Great Western* encontramos essa informação nos relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, no período de 1907 a 1914. Nos dados referentes às mercadorias específicas transportadas por ambas as ferrovias, estes se mostram mais detalhados, apresentando as informações divididas em mercadorias exportadas e importadas, em parte dos anos analisados, assim como séries mais longas para esta última.

Postas, as diferenças se mostram entre as ferrovias tanto nos critérios que elegemos para a análise, quanto na própria disponibilidade de dados, o que se pode inferir que a *Great Western* possuía maior relevo econômico, social e espacial do que a Estrada de Ferro de Mossoró. Isto porque os documentos são seletivos na exposição e detalhamento das informações.

Entre ambas as ferrovias, queremos destacar a relevância de Campina Grande na rede urbana formada pelas cidades que compõem a *Great Western* e as repercussões desse equipamento técnico no espaço urbano regional, resultando na consolidação da centralidade de Campina Grande.

Campina Grande, conforme apresentamos nesta tese, ao longo dos anos, foi agregando relevância econômica e populacional, decorrente, em parte, de sua posição de cidade Boca de Sertão, que contribuiu para a emergência de um entreposto comercial, entre o litoral e o sertão, em parte devido os fluxos decorrentes das tropas de burro, que

elegeram Campina Grande como pouso das tropas, a produção de farinha de mandioca que abastecia o sertão e o litoral e as feiras de cereais e do gado, a cidade foi se sobressaindo entre as demais no estado da Paraíba. Posteriormente, a implantação da estrada de ferro, sua condição de Ponta de Trilhos por 50 anos, juntamente com a comercialização do algodão, contribuiu para atrair novos fluxos, atividades comerciais e até industriais, por volta da década de 1930, consolidando a centralidade da cidade na rede urbana regional.



## REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista território**, Alfenas-MG, ano III, n. 4, p. 6-26, jan./jun. 1998. Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Sobre%20a%20memoria%20das%20cidades.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2017.
- \_\_\_\_\_. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Revista GEOUSP**, São Paulo, v. 7, p. 13-25, 2000. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2000.123400>. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123400/119716>. Acesso em: 27 abr. 2018.
- \_\_\_\_\_. Um quebra-cabeça (quase) resolvido: os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro – século XVI e XVII. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. x, n. 218, sem paginação, 2006. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-32.htm>. Acesso em: 13 jul. 2015.
- AB' SÁBER, Aziz. Pierre Monbeig: a herança intelectual de um geógrafo. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 8, n. 22, sem paginação, sept./dec. 1994. DOI: 10.1590/S0103-40141994000300024. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40141994000300024](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141994000300024). Acesso em: 25 fev. 2019.
- ALMEIDA, Elpidio de. **História de Campina Grande**. 2. ed. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1978.
- ALMEIDA, José Américo de. **A Parahyba e seus problemas**. 2. ed. Porto Alegre: Edição da Livraria do Globo, 1937. (Edições Globo, n. 977)
- ALVES, Joaquim. **História das secas (Séculos XVII a XIX)**. 2. ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: ESAM, 1982. 242p. (Coleção mossoroense, v. ccxxv).
- ALVES, Vitor de Araújo. A geografia histórica como campo de pesquisas: definições, tensões e metodologias. **Revista cidades**, Presidente Prudente, v.8, n.14, p. 623-643, 2011.
- AMORIM, Léa. Recortes da modernidade: a sedução do progresso recria a memória na demolição de patrimônio histórico. In: GURJÃO, Eliete de Queiroz (org.). **Imagens Multifacetadas da História de Campina Grande**. Campina Grande: Prefeitura Municipal de Campina Grande, 2000. p. 141-167.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos polos de desenvolvimento e a realidade nordestina**. 4 ed. São Paulo: Editorial Grijalbo, 1977.
- \_\_\_\_\_. Transportes. In: ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia econômica do Nordeste: o espaço e a economia nordestina**. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1977. p. 138-145.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. 4. ed. São Paulo: Livraria editora Ciências Humanas, 1980.

\_\_\_\_\_. **História das Usinas de açúcar de Pernambuco**. Recife: FUNDAJ. Editora Massangana, 1989. (Série República, v. 1).

ANGELL, Juan. Influencia politica, mercantil y social de los ferro-carriles. *In: Rápida ojeada sobre la construccion y explotacion de los ferro-carriles: su influencia politica, mercantil y social*. Santander: Imprenta de Severo Otero, 1853. p.52-81.

ARANHA, Gervácio Batista. **Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)**. 1991. Orientador: Josemir Camilo de Melo. 316f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) – Centro de Humanidades, Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1991.

\_\_\_\_\_. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. 2001. Orientador: Maria Stella Martins Bresciani. 468f. Tese (Doutorado em História Social do Trabalho) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, 2001. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/280684>. Acesso em: 20 jan.2018

\_\_\_\_\_. Seduções do moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). *In: do Ó, Alarcon Agra et al. A Paraíba no Império e na República: Estudos de História Social e Cultural*. 3. ed. Campina Grande: EDUFPG, 2006.

\_\_\_\_\_. O trem na era do espetáculo: a viagem inaugural para Campina no ano de 1907. *In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem -Maria Fumaça*. Campina Grande: Editora Agenda, 2007. p. 33-40.

AZEVEDO, Aroldo. **Brasil: A terra e o homem**. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1970. (Série Brasileira. A vida humana, v. 2).

\_\_\_\_\_. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre – AGB**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, 1992. Disponível em: <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/issue/viewIssue/14/10>. Acesso em: 18 mar. 2017.

BAPTISTA, José Luiz. O surto Ferroviário e seu desenvolvimento. *In: Congresso de História Nacional*, 3., 1938, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942. p. 431-586.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, político e histórico**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BEZZI, Meri Lourdes. **Região: uma (re) visão historiográfica – da gênese aos novos paradigmas**. Santa Maria: Ed. Da UFSM, 2004.

BRAGA, Hugo Paz de Farias. **Campina Grande no Império: poder local e disputas políticas**. 2017. Orientador: Gervácio Batista Aranha. 195f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2017.

BRANDÃO, Paulo Baqueiro. Velhas aplicações e novas possibilidades para o emprego do método comparativo nos estudos geográficos. **Geotextos**, Salvador, v. 8, n. 1, p. 167-185, jul. 2012. Disponível: <https://portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/5555>. Acesso: 15 mar. 2017.

BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**. Tradução: Carlos Braga e Inácia Canelas. Lisboa: Editorial presença, 1972.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A construção política do Brasil: sociedade, economia e Estado desde a Independência**. São Paulo: Editora 34, 2014.

BRITO, Dantas da Silva Brito. O Rio Grande do Norte de (sobre)nomes Albuquerque Maranhão (1892-1913). **Revista Espacialidades** [online], Natal, v. 12, n. 2, sem paginação, 2017. Disponível em: [https://cchla.ufrn.br/espacialidades/v12/dossie\\_2.pdf](https://cchla.ufrn.br/espacialidades/v12/dossie_2.pdf). Acesso em: 12 jul. 2018.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989): a revolução francesa da historiografia**. Tradução: Nilo Odalia. 2. ed. São Paulo: Editora da Unesp, 2010.

CÂMARA, Epaminondas. **Datas campinenses**. Campina Grande-PB: Ed. Caravela, 1998.

\_\_\_\_\_. **Os alicerces de Campina Grande: esboço histórico e social do povoado e da vila (1697 a 1864)**. Campina Grande -PB: Ed. Caravela, 1999.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. Orientador: Ronaldo Marcos dos Santos. 250p. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286338>. Acesso em: 27 jul. 2018.

CAMPOS, Cesar de. **Estudo e Parecer da Estrada de Ferro de Mossoró**. Club de engenharia. Acta da 57ª sessão ordinária do Conselho Director em 19 de janeiro de 1916. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, de Rodrigues e C, 1916. 78p. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000195/estradaferrode1916club/estradaferrode1916club.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2018.<sup>241</sup>

---

<sup>241</sup> Esse parecer foi republicado pela *Coleção Mossoroense*. Cf.: CAMPOS, César de. Estudo e parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró. In: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. 3v. Mossoro (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998, p. 27-94). (Coleção Mossoroense, série C, v. 1051).

CAPEL, Horácio. Ferrocarril, Territorio y Ciudades. **Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. xii, n.717, sem paginação, 15 abr. 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>. Acesso em: 20 abr. 2016.

CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim. **A cidade e a festa no interior do Nordeste: espetáculo de poder, modernização e transformação cultural em Campina Grande -PB**. 2000. 212f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim; MAIA, Doralice Sátyro. Das feiras às festas: as cidades médias do interior do Nordeste. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 517-550.

CASCUDO, Luís da Câmara Cascudo. **-Notas e documentos para a História de Mossoró**. 4. ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vigt-Un Rosado, 2001. 186 p. (Coleção Mossoroense. Série c, v. 1207).

\_\_\_\_\_. **História da cidade do Natal**. 4. ed. Natal: Editora da UFRN, 2010.

CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. "Por ser Pernambuco tão chegado": anexação, governos e mercados ultramarinos na Capitania da Paraíba: (1791-1799). **Almanack**. Guarulhos, n.08, p.120-141, 2º semestre de 2014. DOI - <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320140808>. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n8/2236-4633-alm-08-00120.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2018.

CLAVAL, Paul. **Géographie régionale: De la région au territoire**. Paris: Armand Colin, 2006.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **O maquinista de algodão e o capital comercial**. Natal: Editora da UFRN, 1986.

COELHO, Maria do Socorro Alves. O sistema urbano nordestino: estrutura através do tempo. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 54, n.1, p. 75-93, jan./mar., 1992. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg\\_1992\\_v54\\_n1.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1992_v54_n1.pdf). Acesso em: 30 abr. 2019.

CORREIA, Roberto Lobato. Princípios da centralidade. In: **Curso de férias para Professores de Geografia do Ensino Médio**. Jul. 1969. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1970, p. 132-140. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CursodeFerias/Curso%20de%20ferias%20para%20prof%20de%20geografia%20do%20ensino%20medio\\_julho\\_1969\\_n15.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CursodeFerias/Curso%20de%20ferias%20para%20prof%20de%20geografia%20do%20ensino%20medio_julho_1969_n15.pdf). Acesso em: 20 dez. 2018.

\_\_\_\_\_. (coord.). **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE: DGC, 1987.

\_\_\_\_\_. **A rede Urbana**. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989. (Série Princípios).

- \_\_\_\_\_. **Região e organização espacial**. 7. ed. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- \_\_\_\_\_. Posição geográfica das cidades. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 2, p. 317-323, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006a.
- \_\_\_\_\_. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006b. p. 279-318.
- \_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- \_\_\_\_\_. Espaço e tempo: um tributo a Maurício de Abreu. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 8, n. 14, p. 597- 607, jul./dez. 2011.
- COSTA, Antônio Albuquerque da. **Sucessões e Coexistências do Espaço Campinense na sua Inserção ao Meio Técnico-Científico-Informacional**: a feira de Campina Grande na interface desse processo. 2006. Orientador: Nilson Cortez Crocia de Barros. 230f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.  
Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/6719>. Acesso: 30 abr. 2019.
- COSTA, Milton Carlos; CARARO, Aryane. Séculos em marcha lenta. **Revista Caminhos do Trem**, São Paulo, n.1, p. 16-21, 2008.
- CRUZ, Luana Honório. **Os caminhos do açúcar no Rio Grande do Norte**: o papel dos engenhos na formação território potiguar (século XVII ao início do século XX). 2015. Orientador: Rubenilson Brazão Teixeira. 312f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/20391>. Acesso em: 30 abr. 2019
- DARBY, Henry Clifford. On the Relations of Geography and History. **JSTOR**, n. 19, 1953, p. 1-11. Disponível em: [https://www.jstor.org/stable/pdf/621223.pdf?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/pdf/621223.pdf?seq=1#page_scan_tab_contents). Acesso em: 30 jan. 2018.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, São Paulo, v. 14, p. 141-148, 1944.
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e temas**. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 141-162.
- EDMUNDSON, William. **A Gretoeste**: A história da rede ferroviária Great Western of Brazil. João Pessoa: Ideia, 2016.

FARIAS, Paulo Sérgio Cunha; COSTA, Antônio Albuquerque da. As rugosidades do comércio algodoeiro no espaço urbano atual de Campina Grande-PB. **Revista GeoSertões**, Campina Grande, v. 2, n. 4, p. 7-31, jul./dez. 2017. Disponível em: <http://revistas.ufcg.edu.br/cfp/index.php/geosertoos/article/view/548>. Acesso: 31 dez. 2018.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Organização do espaço de Mossoró**. Mossoró: Guimãraes Duque, 1982. 173p. (Coleção mossoroense. Série c).

\_\_\_\_\_. **A (re)invenção do lugar**: os Rosados e o “país de Mossoró”. João Pessoa: Grafset, 2001.

FELIPE, José Lacerda Alves; ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto; CARVALHO, Edilson Alves. Atlas, **Rio Grande do Norte**: estudo Geo-Histórico e Cultural. João Pessoa: Editora Grafset, 2011. Atlas escolar.

FERNANDES, Eduardo. **Interesses da Parahyba**. Conferência realizada no salão de Honra da Associação Commercial da Parahyba, em 15 de maio de 1919. Parahyba: Imprensa Official, 1919.

FERNANDES, Irene Rodrigues; AMORIM, Laura Helena Baracuhy. **Atividades produtivas na Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

FREIRE, Gilberto. **Inglese no Brasil**: Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks universidade editora, 2000.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário**: a preservação para além das estações. 2017. Orientadora: Norma Lacerda. 281f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29429>. Acesso em: 30 abr. 2019.

FURTADO, Celso. **Raízes do subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

\_\_\_\_\_. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

GALVÃO, Manoel da Cunha. Porto da Parahyba. In: **Melhoramento dos Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. p. 151-170.

GASPAR, Lúcia. **Usina Mussurepe**. Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>. Acesso em: 24 set. 2018.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963. (Coleção O Brasil Urbano. Série VI – Sociedade e Educação).

GODOY, Paulo Roberto Teixeira de. A Geografia Histórica e as formas de apreensão do tempo. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 2, p. 1-9, 2013. DOI: 10.4000/terrabrasilis.767. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/767>. Acesso: 21 abr. 2019.

GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e modernidade**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

GOMES, Paulo César da Costa. O conceito de Região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e temas**. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 49-76.

GONÇALVES, Regina Célia; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira; LAVIERI, João; RABAY, Glória. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Editora universitária/UFPB 1999. (Coleção História da Paraíba, v. 3).

GONZÁLEZ, Rafael Alcaide. El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona 1848-1900. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. ix, n. 194 65), sem paginação, 1 agosto de 2005. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>. Acesso em: 13 jul. 2018.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

GRAF, João Ulrich. **Memorandum**. In: Estrada de Ferro de Mossoró. 4. ed. Mossoró: [s.n.], 1980. p. 5-11. (Coleção Mossoroense, v. cxx).

\_\_\_\_\_. **Lei Provincial nº 742 de 26 de agosto de 1875**. In: Estrada de Ferro de Mossoró. 4. ed. Mossoró: [s.n.], 1980. p.13-16. (Coleção Mossoroense, v. cxx).

\_\_\_\_\_. **Contrato celebrado em 28 de agosto de 1875**. In: Estrada de Ferro de Mossoró. 4. ed. Mossoró: [s.n.], 1980. p.19-37. (Coleção Mossoroense, v. cxx).

\_\_\_\_\_. **Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876**. In: Estrada de Ferro de Mossoró. 4. ed. Mossoró: [s.n.], 1980. p. 39. (Coleção Mossoroense, v. cxx).

\_\_\_\_\_. **Prospecto da empresa**. In: Estrada de Ferro de Mossoró. 4. ed. Mossoró: [s.n.], 1980. p. 41-56. (Coleção Mossoroense, v. cxx).

GRATALOUP, Christian. Os períodos do espaço. Tradução: Teresa Leon. **GEOgrafia**, Niterói, ano VIII, n. 16, p. 31-40, 2006.

GUELKE, Leonard. Geografia Regional. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio. (org.). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel Difusão Editorial S.A, 1982. p. 211-223.

GUERRA, Felipe. **Secas do Nordeste**: resumo histórico dos anos de 1559 a 1942. Natal: Centro de Imprensa S.A, 1951.

GUERRA, Otto. A verdadeira Transnordestina. In: **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. v. 1. Mossoró (RN):

Fundação Vingt-Un Rosado, 1998, p. 71-97. (Coleção Mossoroense, série C, v. 1052) novembro de 1998, p. 71-97.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Histórico.**

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=612593&view=detalhes>. Acesso: 21 dez. 2018.

JOFFILY, Irineo. **Notas sobre a Parahyba**. Rio de Janeiro: Typographia do “Jornal do Commercio” de Rodrigues & C., 1892 [1977].

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global: Dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: A ferrovia Madeira -Mamoré e a modernidade na selva**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. Tradução: Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

\_\_\_\_\_. **Paris: capital da modernidade**. Tradução: Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2015. p. 147-160.

HIGUERAS ARNAL, Antonio M. **Teoría y método de la geografía: introducción al análisis geográfico regional**. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2003. (Textos Docentes, n. 99).

HOBBSAWM, Eric. **A era do capital (1848-1875)**. 2. ed. Tradução: Luciano Costa Neto. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. iv. Rio de Janeiro, 1958.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. v. Rio de Janeiro, 960.

KAYSER, Bernard. A região como objeto de estudo da geografia. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; LACOSTE, Yves; KAISER, Bernard. **A geografia ativa**. 5.ed. São Paulo: Difel, 1980, p. 279-321.

LA BLACHE, Vidal de. A circulação. In: **Princípios de Geografia Humana**. 2. ed. Tradução: Fernandes Martins. Lisboa: Edições Cosmos. p. 291-346.

LECIONI, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. (Acadêmica; 25)

LEFEBVRE, Henri. **Introdução à Modernidade**. Tradução: Jehovanira Chrysóstomo de Souza. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969. (Série Rumos da cultura moderna, v. 24).



LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução: Bernardo Leitão [et al.]. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios)

\_\_\_\_\_. Antigo/Moderno. In: **Pensar la história**: Modernidade, presente, progresso. Barcelona: Paidós, 2005, p. 147 – 178.

LEOPOLDO, Pedro. **Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró**. Coleção Mossoroense, nº 54. Série B. Mossoró: Editora comercial S/A, 1959.

LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, Conselho editorial, 2012. (Edições do Senado Federal; v. 167).

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos Lentos na Cidade**: Permanências e Transformações dos Costumes Rurais em João Pessoa – PB. 2000. Orientadora: Odette Carvalho de Lima Seabra. 338f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. Das cidades tradicionais a centros Históricos: o núcleo original e o centro histórico das cidades médias brasileiras. In: BELLET, Carmen & SPOSITO, Maria Encarnação (org.). **Las ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado**. Lleida – ES: Edición de la Unversitat de Lleida, 2009. p. 179 – 202

\_\_\_\_\_. De entroncamentos de caminhos e feiras a cidades Pontas de Trilho: apontamentos para a geografia histórica das cidades do interior do território brasileiro. In: III Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico I Encontro Nacional de Geografia Histórica, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. v. 1. p. 1-16.

\_\_\_\_\_. A geografia Histórica das práticas culturais no espaço urbano: a feira de gado nas cidades do interior do território brasileiro. In: **Geografia Urbana**: Ciência e ação política. OLIVEIRA, José Godinho de et al. Rio de Janeiro: Consequência, 2014. p. 287-315.

\_\_\_\_\_. O veículo do progresso nas cidades do interior do território brasileiro: a ferrovia, conductor da modernidade, do progresso e/ou uma utopia? In: **XIV Coloquio Internacional de Geocrítica: Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro**. De 2 a 7 de mayo de 2016. Universid de Barcelona, Barcelona, España. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/indice-xiv-coloquio.htm>. Acesso em: 12 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. A ferrovia nas cidades bocas de Sertão. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 8, p. 1-17, 2017a. DOI: 10.4000/terrabrasilis.2160. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 08 jan. 2019.

\_\_\_\_\_. Cidades Bocas de Sertão: sobre a origem e a constituição do núcleo primaz e os primeiros indícios do processo de urbanização. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b, 27-59.

MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. Apresentação – Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, p. 9-23.

MAKINO, Miyoko. O café pede passagem. **Revista Caminhos do Trem**, São Paulo, n. 1, p. 28-35, 2008.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba**. João Pessoa: A união editora, 1939.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1991. (Coleção cidade aberta)

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias inglesas e mobilidade social do Nordeste (1850-1900)**. Campina Grande: EDUFCEG, 2007.

\_\_\_\_\_. **A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife - São Francisco Railway**. Recife: Cepe, 2016.

MELLO, Evaldo Cabral de. Uma história social da presença britânica no Brasil. Prefácio. In: FREIRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks universidade editora, 2000, p. 9-15.

MENDES, João. (Dir.). **Anuario de Campina Grande**. Parahyba - Brasil. Recife: Off. Graph. Jornal do Commercio, 1925.

MENEZES, Djacir. **O outro Nordeste**. 2. ed. Rio de Janeiro: editora artenova Ltda, 1970. p.87-96.

MENEZES, Márcio Leal de. Cartografia histórica: um instrumento de análise geográfica. In: BICALHO, Ana S. M.; GOMES, Paulo César da Costa. (org.). **Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica**. Rio de Janeiro: Publit, 2009.

MIRANDA, João Mauricio Fernandes de. **Evolução urbana de Natal em 400 anos (1599-1999)**. Natal: Prefeitura do Município, 1999. (Coleção Natal 400 anos).

MONBEIG, Pierre. O estudo geográfico das cidades. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, n. 1, v.2, 2004, p. 277-314. Publicado originalmente na Revista Arquivo Municipal, ano7, v.73, jan. 1941.

MOURA, Rosa; WERNECK, Débora Zlotnik. Rede, Hierarquia e Região de Influência das cidades: um foco sobre a Região Sul. **Revista Paranaense**, Curitiba, n. 100, p. 27-57, jan./jun. 2001.

MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão: Um “outro” geográfico. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 4 – 5, p. 1-8, 2003. DOI 10.4000/terrabrasilis.341. Disponível em: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/341>. Acesso em: 08 jan. 2019.

MUMFORD, Lewis. **Technics and civilization**. London: Routledge & Kegan Paul Ltd, 1934.

NUNES, Ivanil. **Integração ferroviária Sul-Americana: por que não anda este trem?** São Paulo: Annablume, 2011. 284p.

OLIVEIRA, Francisco de. **Noiva da revolução; Elegia para uma re(li)gião**: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. São Paulo: Boitempo, 2008.

OLIVEIRA, Manuel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade**. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, Fundação Vingt-Um Rosado, 2005. (Coleção Mossoroense. Série c).

OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). Fac-símile da reportagem da chegada do trem em Campina Grande. Diário de Pernambuco - domingo, 6 de outubro de 1907. O ramal de Campina Grande. In: **Memórias da modernidade campinense**: 100 anos do trem-Maria Fumaça. Campina Grande: Editora Agenda, 2007, p. 75-89.

ORELLA UNZUÉ, José Luis. Geohistória, **Revista Lurralde**, San Sebastián, n.18, 1995, p. 7-20. Disponível em: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>. Acesso em: 21 abr. 2019.

OTERO CARVAJAL, Luis Enrique. La ciudad moderna, cambio social y cultural en España, 1900-1936. In: OTERO CARVAJAL, Luis Enrique; PALLOL TRIGUEROS, Rubén. (eds.). **La ciudad moderna**: sociedad y cultura en España, 1900-1936. Madrid: Catarata, 2018, p.11-64.

\_\_\_\_\_. La sociedad urbana en España, redes y flujos que impulsaron la modernidad, 1900-1936. In: CARVAJAL, Luis Enrique Otero; TRIGUEROS, Rubén Pallol. (eds.). **La ciudad moderna**: sociedad y cultura en España, 1900-1936. Madrid: Catarata, 2018, p. 25-69.

PHILO, Chris. História, geografia e o “mistério ainda maior” da geografia histórica. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham (org.). **Geografia humana**: sociedade, espaço e ciência social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 269-298.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949. (Coleção documentos brasileiros).

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e notas para a história da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1977. (Coleção Documentos Paraibanos 3, v.1).

PIRES, Hindenburgo Francisco. Reflexões sobre a contribuição da geografia histórica e da geo-histórica na renovação dos pensamentos geográfico e histórico no

século XX. *In*: Colóquio brasileiro de História do Pensamento Geográfico, 1., 2007, Uberlândia. **Anais [...]**. Uberlândia, 2007. p, 01-08. Disponível em: [http://www.cibergeo.org/artigos/ICBHG\\_2008\\_hindenburgo.pdf](http://www.cibergeo.org/artigos/ICBHG_2008_hindenburgo.pdf). Acesso em: 21 abr. 2019.

POMBO, Rocha. **História do Estado do Rio Grande do Norte**. Ed. fac-sim. Natal: EDUFRN, 2018.

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. **História das secas (século XX)**. 2. ed. Mossoró (RN): Fundação Guimarães Duque, 1982. (Coleção Mossoroense, v. CCXXVI).

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **Expansão urbana de Mossoró**: período de 1980 a 2004. João Pessoa: Coleção Mossoroense, 2009. (Série C, n. 1469).

ROCHA, Décio; DEUSDARÁ, Bruno. Análise do conteúdo e análise do discurso: aproximações e afastamentos na (re)construção de uma trajetória. **Alea**: Estudos neolatinos. Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 305-322, Jul - dez. 2005. Acesso em: 27 ago. 2014. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33070210>.

RODRIGUEZ, Janete Lins. (coord.). **Atlas escolar da Paraíba**. 3. ed. João Pessoa: Grafset, 2002. 112p.

RODRIGUES, José Edimilson *et al.* **Memorial Urbano de Campina Grande**. Paraíba. Prefeitura Municipal de Campina Grande. João Pessoa: A União, 1996.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro**: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920). 2006. Orientador: Rubenilson Brazão Teixeira. 200f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006. Disponível em: <http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/handle/123456789/12408>. Acesso em: 12 set. 2016.

ROSADO, Vingt-Un. Notícia sobre Graf. *In*: **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. v. 1. Mossoró (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998, p. 51-61. (Coleção Mossoroense, Série C, v. 872).

SÁ, Chrockatt de. Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco (1910). *In*: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. v. 3. Mossoró (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998. p.4-26. (Coleção Mossoroense, Série C, v. 1051).

SABOIA, Luiz. **Subsídios para a História da Estrada de Ferro de Mossoró**. Santa Luzia do Mossoró: Biblioteca Pública Municipal de Mossoró, Museu Municipal de Mossoró, 1953. (Coleção Mossoroense, folhetos, n.8, sem numeração).

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura** São Paulo, v.54, n. 2, Oct./Dec. 2002. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v54n2/14803.pdf>. Acesso em: 29 mai. 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a. (Coleção Milton Santos, 1 v)

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e Meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008b. (Coleção Milton Santos, 11 v).

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008c. (Coleção Milton Santos, 12 v).

\_\_\_\_\_. **Manual da Geografia Urbana**. Tradução: Antônia Dea Erdens 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008d. (Coleção Milton Santos, 9 v).

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**: Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008e. (Coleção Milton Santos, 10 v).

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS Y GANGES, Luis. **Urbanismo y ferrocarril**: La construccion del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

SCHNEIDER, Sergio; SCHIMITT, Cláudia Job. O uso do método comparativo nas Ciências Sociais. **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, v. 9, p. 49-87, 1998.

SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. 2008. Orientador: Maurício de Almeida Abreu. 311f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/716492.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. A Geografia e o estudo do passado: Conceitos, periodizações e articulações espaço-temporais. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 1, p. 1-14, 2012. DOI: 10.4000/terrabrasilis.246. Disponível em: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/246>. Acesso em: 06 jan. 2018.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949 (Série A, n. 7).

\_\_\_\_\_. Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras. In: **I Centenário das ferrovias brasileiras (diversos autores)**. Instituto Brasileiro de Geografia e

Estatística. Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p. 1-87.

SILVA, Raimundo Nonato da. **Ruas, caminhos da saudade**: em comemoração ao centenário da cidade de Mossoró 9 de novembro de 1970. Fortaleza: Ed. UFC, 1973. (Coleção Mossoroense, v. 23).

\_\_\_\_\_. **Evolução urbanística de Mossoró**. Mossoró: ESAM, 1975.

SILVA, Regina Celly Nogueira; MACÊDO, Celência de Souto. **A rede urbana**. Disciplina de Geografia Urbana. Aula 03. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Universidade Federal da Paraíba: Secretaria de Educação a Distância (SEDIS)-UFRN, 2009.

SIMAS, Adriana; MACHADO, Mônica Sampaio. Moacir Silva e a Geografia dos Transportes no Brasil. In: MACHADO, Mônica Sampaio; MARTIN, André R. (org.) **Dicionário dos Geógrafos Brasileiros**, volume 1. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n.17, p. 169-220, 2002. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511\\_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway_P.pdf)

SOARES, Maria Simone Morais. **Formação da Rede urbana do Sertão de Piranhas a Piancó da Capitania da Paraíba setecentista**. Orientadora: Maria Berthilde Moura Filha. 190f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/297>. Acesso em: 10 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Território e cidade nos trilhos da Estrada de Ferro Conde D’Eu – Província da Parahyba do Norte (1871-1901). Orientador: Luiz Antônio Fernandes Cardoso. Coorientadora: Maria Berthilde Moura Filha. 301f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

SODRÉ, Nelson Werneck. **As razões da independência**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A, 1965. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_obrasgerais/drg365136/drg365136.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasgerais/drg365136/drg365136.pdf). Acesso em: 25 set. 2018.

SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução [2 ed. Inglesa]: Vera Ribeiro. Revisão técnica: Bertha Becker e Lia Machado. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 1993.

SOUSA, Ailton Elisário. Maria Fumaça: o sonho de Cristiano. In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). **Memórias da modernidade campinense**: 100 anos do trem -Maria Fumaça. Campina Grande: Editora Agenda, 2007. p.51-57.

SOUSA, Elza Coelho de. Boiadeiro. **Revista Brasileira de Geografia**. v.8, n. 3, jul./set. 1946. p.385. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201946%20v8\\_n3.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201946%20v8_n3.pdf). Acesso em: 15 mai. 2018.

\_\_\_\_\_. Feira de gado. **Revista Brasileira de Geografia**. v.8, n. 3, jul./set. 1946. p.389-390. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201946%20v8\\_n3.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201946%20v8_n3.pdf). Acesso: 15 mai. 2018.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, Francisco Fausto de. **História de Mossoró**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1979. (Coleção Mossoroense, ano XXXI, vol. XCVI).

SOUZA, Marcelo Lopes de. Da cidade individual à rede urbana. In: \_\_\_\_\_. **ABC do desenvolvimento urbano**. 7ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013, p. 49-61.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Rev. Geogr.**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

\_\_\_\_\_. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona. v. xi, n. 245 (11), p. 1-16, 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>. Acesso: 21 fev. 2019.

\_\_\_\_\_. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: Olga Lucia Castreghini de Freitas-Firkowski [et al.]. **Estudios urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América latina**. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, p. 25-60. Disponível em: <https://docplayer.com.br/58375907-Estudios-urbanos-comparados.html>. Acesso em: 19 jan. 2018.

STRAFORINI, Rafael. **Tramas que brilham: sistema de circulação e a produção do território no século XVIII**. Orientador: Maurício de Almeida Abreu. 293f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/692097.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2019.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Um outro Nordeste: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A; Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste – ETENE, 1985.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. Os nomes da cidade no Brasil Colonial: Considerações a partir da capitania do Rio Grande do Norte. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, ano 02, número 03, 2003.

\_\_\_\_\_. Gênese e formação histórica do território potiguar: uma breve análise a partir da cartografia, **Confins** [Online], 32 | 2017, p. DOI:

10.4000/confins.12355. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/12355>. Acesso: 04 jan. 2019.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011.

TEÓFILO, Rodolfo. **A seca de 1915**. Fortaleza: Ed. UFC, 1980.

TORTELLA CASARES, Gabriel. **Los orígenes del capitalismo em España**: Banca, Industria y ferrocarriles en el siglo XIX. 2. ed. Madrid: Tecnos, 1982.

TRANSPORTES NO BRASIL. **Catálogo**. Exposição Comemorativa da I Semana Nacional do Transportes. Ministério dos Transportes. Serviço de documentação. Rio de Janeiro, 1969. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon1285834.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon1285834.pdf). Acesso em: 20 mai. 2018.

VALE, Ana Rosalina. **Do domínio da terra à política**: a trajetória dos Albuquerque Maranhão na formação da Oligarquia. 2006. Orientador: Luiz Eduardo Brandão Suassuna. 48f. Monografia (Conclusão do Curso de Bacharelado e Licenciatura em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

VARGAS, Héctor Mendoza. La historia de la cartografía de México: tradiciones, cambios y nuevos caminos. In: VARGAS, Hector Mendoza (coord.). **Estudios de la geografía humana de México**. México: UNAM, Instituto de Geografía, 2013, p.172.

VARGAS, Héctor Mendoza; GARCIA, João Carlos. A história da cartografia nos países ibero-americanos. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 7-8-9, p. 1-15, 2007. DOI: 10.4000/terrabrasilis.235. Disponível em: <http://terrabrasilis.revues.org/235>. Acesso em: 13 jul. 2018.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006a. p.247-278.

\_\_\_\_\_. Pobreza urbana e a formação de bairros populares em Salvador na longa duração. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 20, p. 19 - 30, 2006b. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2006.74005>. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74005/77664>. Acesso em: 18 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, n. 5, v. 2, p. 147-157, dez. 2009. Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/3791-9102-2-PB.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. 2. ed. Salvador: Edufba; Ilhéus: Editus, 2012.



\_\_\_\_\_. A Geografia Histórica no contexto da História do Pensamento Geográfico e suas relações com as ciências sociais humanas. **Geografares**, Vitória, n. 23, p. 36-50, Jan./jun. 2017. Disponível em: <http://www.periodicos.ufes.br/geografares/article/view/15994>. Acesso em: 21 abr. 2019.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. **A política ferroviária brasileira (1835-1945): 110 anos de acertos e desacertos na construção da malha ferroviária nacional**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2018a. 1 v. (Edições do Senado Federal, v. 245-A).

\_\_\_\_\_. **A política ferroviária brasileira (1835-1945): 110 anos de acertos e desacertos na construção da malha ferroviária nacional**. vol. II. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2018b. 2 v. (Edições do Senado Federal, v. 245-B).

VILLA, Marco Antonio. **Vida e morte no Sertão: História das secas no Nordeste nos séculos XIX e XX**. São Paulo: Editora ática: Instituto Teotonio Vilela, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLAR, Euclydes. (dir.). **Almanach de Campina Grande**. Campina Grande: Tipographia da "Livraria Campinense", 1933, p. 15-45. (Anno I)

WAIS, Francisco. **Historia de los ferrocarriles españoles**. 3. ed. Fundación de los ferrocarriles españoles, 1987. 1 v.

\_\_\_\_\_. **Historia de los ferrocarriles españoles**. 3. ed. Fundación de los ferrocarriles españoles, 1987. 2 v.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Impensar a Ciência Social: os limites dos paradigmas do século XIX**. Tradução Adail Sobral, Maria Stela Gonçalves. Aparecida: Ideias & Letras, 2006. (Coleção Caminhos da globalização e as ciências sociais).

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)**. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

### **Fontes primárias**

ACTOS DO PODER LEGISLATIVO 1903. **Lei nº 1.145 de 31 de dezembro de 1903**. Parte I. p. 213-280. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica/colecao2.html>. Acesso em: 19 set. 2018.

ACTOS DO PODER LEGISLATIVO 1903. **Decreto n. 1.126 de 15 de dezembro de 1903**. Parte I. p.180-181. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica/colecao2.html>. Acesso em: 19 set. 2018.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO 1904. **Decreto n. 5257 de 26 de julho de 1904**. v. I. Parte 2. p. 1.153. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 05 dez. 2018.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO 1904. **Clausulas a que se refere o decreto n. 5257, de 26 de julho de 1904.** v. I. Parte 2. p. 1.153-1171. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 05 dez. 2018.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO 1905. **Decreto nº 5703 de 4 de outubro de 1905.** v. I. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 1º nov. 2018.

BRASIL. **Recenseamento do Brasil em 1872.** Parahyba. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477\\_v5\\_pb.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v5_pb.pdf). Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. Ministerio da Industria, Viação e Obras Públicas. Directoria Geral de Estatistica. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890.** Rio de Janeiro: Officina da Estatistica, 1898. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227299>. Acesso em: 19 set. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro Alfredo Eugenio de Almeida Maia no anno de 1900.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2267/000002.html>. Acesso em: 09 fev. 2017.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos negócios da Industria, Viação e Obras Públicas, Antonio Augusto da Silva, no anno de 1902.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext=Arrayal&item\\_id=2560#?h=Arrayal&c=4&m=9&s=0&cv=1&r=0&xywh=-912%2C-1%2C3247%2C2291](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext=Arrayal&item_id=2560#?h=Arrayal&c=4&m=9&s=0&cv=1&r=0&xywh=-912%2C-1%2C3247%2C2291). Acesso em: 06 dez. 2018

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller no anno de 1905.** Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1905. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2564#?c=0&m=12&s=0&cv=1&r=0&xywh=-904%2C0%2C3263%2C2302](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2564#?c=0&m=12&s=0&cv=1&r=0&xywh=-904%2C0%2C3263%2C2302). Acesso em: 30 nov. 2018

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro do Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Muller, no anno de 1906.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2564#?c=0&m=13&s=0&cv=1&r=0&xywh=-182%2C575%2C2234%2C1576](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2564#?c=0&m=13&s=0&cv=1&r=0&xywh=-182%2C575%2C2234%2C1576). Acesso: 30 nov. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1907.** v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em:

[http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2565#?c=4&m=14&s=0&cv=1&r=0&xywh=-448%2C541%2C2529%2C1784](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=4&m=14&s=0&cv=1&r=0&xywh=-448%2C541%2C2529%2C1784). Acesso em: 06 dez. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1909.** v. II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2565#?c=0&m=17&s=0&cv=1&r=0&xywh=-224%2C360%2C1836%2C1295](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=0&m=17&s=0&cv=1&r=0&xywh=-224%2C360%2C1836%2C1295). Acesso: 02 dez. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1909.** V. III. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item\\_id=2569#?c=4&m=18&s=0&cv=1&r=0&xywh=-924%2C0%2C3271%2C2308](http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2569#?c=4&m=18&s=0&cv=1&r=0&xywh=-924%2C0%2C3271%2C2308). Acesso em: 22 nov. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Francisco Sá no anno de 1910.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/459194/2>

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas J. J. Seabra no anno de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/614>. Acesso em: 22 set. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório da Inspectoria Federal das Estradas apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Viação e Obras Públicas José Barbosa Gonçalves no anno de 1913.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/5298>. Acesso em: 25 nov. 2018.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Relatório do anno de 1914 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1915.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/459194/6990>. Acesso em: 22 set. 2018.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Relatório do anno de 1916 apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1917.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/8006>

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1918.** Rio de Janeiro:

Imprensa Nacional, 1919. Disponível em:  
<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=459194&PagFis=8544>. Acesso em: 22 set. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio no anno de 1919**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/9497>. Acesso em: 05 dez. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Francisco Sá no anno de 1923**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/11959>. Acesso em: 15 dez. 2018.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Victor Konder no anno de 1927**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930. Disponível em:  
<http://memoria.bn.br/docreader/459194/13877>. Acesso em: 05 dez. 2018.

BRASIL. Repartição de Estatística e Arquivo Público. Diretor Geral: Dr. Diogenes Gonçalves Penna. **Annuário Estatístico da Parahyba do Norte -1916**. Parahyba: Imprensa Official, 1918. Disponível em: <https://archive.org/details/anuario1916pb>. Acesso em: 23 jan. 2017.

BRASIL. Estado da Parahyba. Secção de Estatistica. **Annuario Estatístico do Estado da Parahyba - 1930**. Anno 1. João Pessoa, 1931. Disponível em:  
<https://archive.org/details/anuario1930pb>. Acesso em: 23 jan. 2017.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRAZIL DE 1828. Parte Primeira. Actos do Poder Legislativo. **Lei 29 de agosto de 1828**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878, p. 24-26. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio/colecao2.html>. Acesso em: 27 jan. 2019.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1835. **Decreto n. 101 de 31 de outubro de 1835**. Parte Primeira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864, p. 118-119. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao3.html>. Acesso em: 18 set. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1852. **Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852**. Tomo XIII, parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853, p.5-7. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao5.html>. Acesso em: 04 set. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1871. Actos do poder executivo. **Decreto n. 4838 de 15 de dezembro de 1871**. Tomo XXXIV. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, p. 736-745. Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio/colecao7.html>. Acesso em: 11 nov. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873. Actos do poder Executivo. **Decreto n. 2450 de 24 de setembro de 1873**. Tomo XXXII. Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873, 386-387. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao7.html>. Acesso em: 18 set. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1874. Actos do poder Executivo. **Decreto n. 5561 de 28 de fevereiro de 1874**. Tomo XXXVII. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, 151-159. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio/colecao7.html>. Acesso em: 24 out. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1876. Actos do poder Executivo. **Decreto Imperial n. 6139 de 4 de março de 1876**. Tomo XXXIX. Parte II. v. I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao7.html>. Acesso em: 24 out. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 1901. Actos do poder executivo. **Decreto nº 4.111 de 31 de julho de 1901**. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, p. 1053. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 11 nov. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 1909. Actos do Poder Executivo. **Decreto 7619 de 21 de outubro de 1909**. v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912, p. 565- 572. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica/colecao2.html>. Acesso em: 17 out. 2018.

COLLECÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Actos do Poder Legislativo. **Lei n. 2.221 de 30 de dezembro de 1909**. v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912, p. 133- 207. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica/colecao2.html>. Acesso em: 17 out. 2018.

DECRETOS DO GOVERNO PROVISÓRIO DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. **Decreto n. 159, de 15 de janeiro de 1890**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 67. (Primeiro fascículo de 1 a 31 de janeiro de 1890). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao1.html>. Acesso: 26 jun. 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III. Rio de Janeiro: Tip do Departamento de Estatística e Publicidade, 1937. Disponível: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb\\_1937.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1937.pdf). Acesso em: 05 dez. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano IV. Rio de Janeiro: IBGE, 1938. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb\\_1938.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1938.pdf). Acesso em: 05 dez. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano V. Rio de Janeiro: IBGE, 1939/1940. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb\\_1939\\_1940.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf). Acesso em: 05 dez. 2018.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. I, Território e População. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb\\_1908\\_1912\\_v1.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v1.pdf). Acesso em: 10 fev. 2017.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. II, Economia e Finanças. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1917. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb\\_1908\\_1912\\_v2.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v2.pdf).

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Diretoria Geral de Obras e Viação. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 dezembro de 1904**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013001.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Diretoria Geral de Obras e Viação. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de 1905**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013003.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1910. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1908uniao/estatisticaferro1908uniao.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1910**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1913. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1910uniao/estatisticaferro1910uniao.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1911**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1914. Disponível em:

<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013007.pdf>. Acesso em: 02 dez.2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1913**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1917. Disponível: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1913uniao/estatisticaferro1913uniao.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1914**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1919. Disponível: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1914uniao/estatisticaferro1914uniao.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1915**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1920. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1915uniao/estatisticaferro1915uniao.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918**. Rio de Janeiro: Tipografia Gomes Brandão, 1922. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1918uniao/estatisticaferro1918uniao.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1919**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924. Disponível: <https://archive.org/details/estatisticaferro1919uniao/page/n13>. Acesso em: 24/11/2018

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1920**. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1924. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1920uniao#page/2/mode/2up>. Acesso em: 19 set. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1924**. Tomo XXVII. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1924. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1924uniao#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 19 set. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1925**. Tomo XXVIII. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1925. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1925uniao#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 21 dez. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa aos anos de 1929 e 1930 (em parte)**. Tomo XXXII. Rio de Janeiro: Inspeção Federal das Estradas, 1930. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1929uniao#page/n5/mode/2up>. Acesso: 18 fev. 2019.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa aos anos de 1932 e 1933 (em parte)**. Tomo XXXV. Rio de Janeiro: Inspeção Federal das Estradas, 1933. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1932uniao#page/n5/mode/2up>. Acesso em: 19 set. 2018.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1940**. Tomo XLIII. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de estradas de Ferro, 1943. Disponível em: <https://archive.org/stream/estatisticaferro1940uniao#page/n7/mode/2up>. Acesso em: 15 nov. 2017.

PARAHYBA DO NORTE. **Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Estado na abertura da 4ª sessão da 3ª Legislatura pelo Presidente do Estado da Parahyba, Desembargador José Peregrino de Araújo, em 1º de outubro de 1903**. Parahyba do Norte: Oficinas da Imprensa Official, 1903. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/178#?c=0&m=101&s=0&cv=1&r=0&xywh=179%2C1730%2C1671%2C1578>. Acesso: 20 fev. 2018.

PARAHYBA DO NORTE. **Mensagem apresentada a Assembléa Legislativa do Estado, por ocasião da instalação da 4ª sessão da 4ª legislatura pelo Presidente do Estado Monsenhor Walfredo Leal, em 1º de setembro de 1906**. Imprensa official: Parahyba do Norte, 1906. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/178?fulltext=&item\\_id=4148#?c=4&m=104&s=0&cv=1&r=0&xywh=-615%2C-1%2C3052%2C2882](http://ddsnext.crl.edu/titles/178?fulltext=&item_id=4148#?c=4&m=104&s=0&cv=1&r=0&xywh=-615%2C-1%2C3052%2C2882). Acesso em: 04 dez. 2018.

PARAHYBA DO NORTE. **Mensagem apresentada a Assembléa Legislativa do Estado, por ocasião da instalação da 4ª sessão da 4ª legislatura pelo Presidente do Estado Monsenhor Walfredo Leal, em 1º de setembro de 1907**. Imprensa official: Parahyba do Norte, 1907. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/178?fulltext=&item\\_id=4148#?c=0&m=105&s=0&cv=1&r=0&xywh=-597%2C0%2C2857%2C2697](http://ddsnext.crl.edu/titles/178?fulltext=&item_id=4148#?c=0&m=105&s=0&cv=1&r=0&xywh=-597%2C0%2C2857%2C2697). Acesso em: 04 dez. 2018.

RIO GRANDE DO NORTE. **Fala do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Adolfo de Sá, em 17 de fevereiro de 1868, Sessão extraordinária**. Rio Grande do Norte: Typographia Dous de Dezembro, 1868. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/181?fulltext=&item\\_id=4472#?c=4&m=40&s=0&cv=2&r=0&xywh=-990%2C0%2C4011%2C2830](http://ddsnext.crl.edu/titles/181?fulltext=&item_id=4472#?c=4&m=40&s=0&cv=2&r=0&xywh=-990%2C0%2C4011%2C2830)[http://ddsnext.crl.edu/titles/181?fulltext=&item\\_id=4472#?c=4&m=40&s=0&cv=1&r=0&xywh=-151%2C784%2C1857%2C1753](http://ddsnext.crl.edu/titles/181?fulltext=&item_id=4472#?c=4&m=40&s=0&cv=1&r=0&xywh=-151%2C784%2C1857%2C1753) Acesso em: 04 dez. 2018



RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem do Presidente do Estado Adolpho Affonso da Silva Gordo, em 08 de fevereiro de 1890.** Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/181#?c=0&m=75&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1%2C-283%2C3328%2C3142>. Acesso em: 21 mar. 2019.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada pelo Governador Alberto Maranhão ao passar o governo do Estado a Augusto Tavares de Lyra, no dia de 25 de março de 1904.** Natal: Typ. d' REPÚBLICA, 1904. Disponível em: [http://ddsnext.crl.edu/titles/181?terms=&item\\_id=4503#?c=4&m=89&s=0&cv=1&r=0&xywh=-801%2C-1%2C3344%2C3158](http://ddsnext.crl.edu/titles/181?terms=&item_id=4503#?c=4&m=89&s=0&cv=1&r=0&xywh=-801%2C-1%2C3344%2C3158). Acesso em: 12 jun. 2019.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem lida pelo governador Augusto Tavares de Lyra perante o Congresso Legislativo na abertura da Sessão extraordinária em 22 de janeiro de 1905.** Natal: 1905. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/181#?c=0&m=90&s=0&cv=1&r=0&xywh=-199%2C1647%2C2348%2C1656>. Acesso em: 22 nov. 2018.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagens lidas perante o Congresso Legislativo do Estado pelo Governador Augusto Tavares de Lyra, em 14 de julho de 1905.** Natal: Typ. d' "A Republica", 1906. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/181#?c=0&m=90&s=0&cv=19&r=0&xywh=-819%2C0%2C3477%2C3282>. Acesso em: 18 jul. 2018.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado na abertura da terceira sessão da quinta Legislatura pelo governador Augusto Tavares de Lyra, em 14 de julho de 1906.** Natal: Typ. d' "A Republica", 1907. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/181#?c=0&m=91&s=0&cv=1&r=0&xywh=-371%2C699%2C2736%2C2583>. Acesso em: 12 jun. 2018.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Segunda Sessão da Setima Legislatura pelo governador Alberto Maranhão, em 1º de novembro de 1911.** Natal: Typ. d'A República, 1911. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u730/000002.html>. Acesso em: 20 fev. 2018.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Terceira Sessão da Sétima Legislatura pelo Governador Alberto Maranhão, em 1º de novembro de 1912.** Natal: Typ. d'A República, 1912. p. 10. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/181#?c=0&m=97&s=0&cv=1&r=0&xywh=-657%2C-148%2C3114%2C2941>. Acesso em: 17 jun. 2019.

### **Jornais consultados**

SECCA IMMINENTE. **Gazeta do Sertão.** Campina Grande. Província da Parahyba. Anno I, num. 7. Directores: I. Joffily e F. Retumba. Campina Grande. Sexta-feira, 12 de outubro de 1888.

ESTRADA DE FERRO. **Gazeta do Sertão**. Campina Grande. Província da Parahyba. Anno II, num. 7. Directores: I. Joffily e F. Retumba. Campina Grande. Sexta-feira, 15 de fevereiro de 1889. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/213667/93>. Acesso em: 04 dez. 2018.

CRISTIANO LAURITZEN. **Gazeta do Sertão**. Campina Grande, Estado da Parahyba. Anno I, num. I, segunda phase<sup>242</sup>, 1923, p. 1-3.

ESTRADA DE FERRO SAMPAIO CORREIA. **O Trilho**. Natal, edição XXV - especial de 30 anos da CBTU, mar. 2014. Informativo da Superintendência de Trens urbanos de Natal, p. 3-4.

OS PRIMEIROS TRILHOS EM TERRAS POTIGUARES. **O Trilho**. Natal, edição XXV - especial de 30 anos da CBTU, mar. 2014. Informativo da Superintendência de Trens urbanos de Natal, p. 2.

NOSSAS NECESSIDADES. **A União**, João Pessoa, n. 94 ou 99, 1906.

SECCA EM 1904!! **O Commercio de Mossoró**, Mossoró, Anno I, n. 4, 7 fev. 1904.

PELO RIO GRANDE DO NORTE. **O Commercio de Mossoró**, Mossoró, Anno I, n. 6, 21 fev. 1904.

SOLUÇÃO DAS SECCAS. **O Commercio de Mossoró**, Mossoró, Anno II, n. 85, 29 out. 1905.

THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED.  
Modificações no serviço de trens que conduzem passageiros entre Independência, Cabedelo e Recife. **A União**, João Pessoa, 1911, p. 3.

TRAÇADO Graf. **O Mossoroense**, Mossoró, Anno III, n. 42, 12 fev. 1904.

AVISO AO PÚBLICO. **O Mossoroense**, Mossoró, Anno XVI, n. 477, 30 jan. 1918.

PROJECTO DO SENADO Nº 41 DE 1919. **O Mossoroense**, Mossoró, data ilegível.

EMENDA SUPRA. **O Mossoroense**, Mossoró, 24 jul. 1919.

PHARMACIA ROSADO. **O Mossoroense**, Mossoró, Ano VI, 18 abr. 1907.

---

<sup>242</sup> O jornal *Gazeta do Sertão* foi fundado em 1888 por Irineu Joffily e circulou até o ano de 1891, retornando 32 anos, em 1923.

## **ANEXOS**

ANEXO A – Desenvolvimento anual da extensão em tráfego das estradas de ferro do Brasil (1854-1940)

| Anos | Extensão em km           |                  | Extensão em Km e construídas durante o governo |
|------|--------------------------|------------------|------------------------------------------------|
|      | Inaugurada durante o ano | Total em tráfego |                                                |
| 1854 | 14,500                   | 14,500           | Império                                        |
| 1855 | -                        | 14,500           | -                                              |
| 1856 | 16,190                   | 16,190           | -                                              |
| 1857 | -                        |                  | -                                              |
| 1858 | 93,186                   | 109,376          | -                                              |
| 1859 | -                        | 109,376          | -                                              |
| 1860 | 113,320                  | 222,696          | -                                              |
| 1861 | 28,367                   | 251,063          | -                                              |
| 1862 | 108,428                  | 359,491          | -                                              |
| 1863 | 68,541                   | 428,032          | -                                              |
| 1864 | 46,405                   | 474,437          | -                                              |
| 1865 | 23,956                   | 498,393          | -                                              |
| 1866 | 14,647                   | 513,040          | -                                              |
| 1867 | 84,486                   | 597,526          | -                                              |
| 1868 | 120,100                  | 717,626          | -                                              |
| 1869 | 19,214                   | 736,840          | -                                              |
| 1870 | 8,082                    | 744,922          | -                                              |
| 1871 | 123,857                  | 868,779          | -                                              |
| 1872 | 63,375                   | 932,154          | -                                              |
| 1873 | 196,730                  | 1.128,884        | -                                              |
| 1874 | 154,993                  | 1.283,877        | -                                              |
| 1875 | 517,018                  | 1.800,895        | -                                              |
| 1876 | 321,512                  | 2.122,407        | -                                              |
| 1877 | 265,455                  | 2.387,862        | -                                              |
| 1878 | 321,063                  | 2.708,925        | -                                              |
| 1879 | 201,693                  | 2.910,618        | -                                              |
| 1880 | 487,254                  | 3.397,872        | -                                              |
| 1881 | 548,034                  | 3.945,906        | -                                              |
| 1882 | 518,425                  | 4.464,331        | -                                              |
| 1883 | 889,293                  | 5.353,624        | -                                              |
| 1884 | 948,470                  | 6.302,094        | -                                              |
| 1885 | 628,191                  | 6.930,285        | -                                              |
| 1886 | 655,379                  | 7.585,664        | -                                              |
| 1887 | 814,023                  | 8.399,687        | -                                              |
| 1888 | 921,200                  | 9.320,887        | 9.593,087                                      |
| 1889 | 262,200                  | 9.583,087        | Deodoro da Fonseca                             |
| 1890 | 390,000                  | 9.973,087        | -                                              |
| 1891 | 617,000                  | 10.590,087       | 1.007,000                                      |
| 1892 | 725,811                  | 11.315,898       | Florian Peixoto                                |
| 1893 | 169,300                  | 11.485,198       | -                                              |
| 1894 | 775,200                  | 12.260,398       | 1.670,311                                      |
| 1895 | 706,700                  | 12.967,098       | Prudente de Moraes                             |
| 1896 | 600,600                  | 13.567,698       | -                                              |
| 1897 | 446,902                  | 14.014,600       | -                                              |
| 1898 | 649,700                  | 14.664,300       | 2.403,902                                      |
| 1899 | 251,200                  | 14.915,500       | Manuel Ferraz de Campos Salles                 |
| 1900 | 400,900                  | 15.316,400       | -                                              |
| 1901 | 190,000                  | 15.506,400       | -                                              |

|             |           |            |                                    |
|-------------|-----------|------------|------------------------------------|
| <b>1902</b> | 174,000   | 15.680,400 | 1.016,100                          |
| <b>1903</b> | 329,511   | 16.009,911 | Francisco de Paula Rodrigues Alves |
| <b>1904</b> | 295,946   | 16.305,857 | -                                  |
| <b>1905</b> | 474,985   | 16.780,842 | -                                  |
| <b>1906</b> | 461,615   | 17.242,457 | 1.562,057                          |
| <b>1907</b> | 370,431   | 17.242,457 | Affonso Penna e Nilo Peçanha       |
| <b>1908</b> | 1.019,767 | 18.632,655 | -                                  |
| <b>1909</b> | 608,323   | 19.240,978 | -                                  |
| <b>1910</b> | 2.084,523 | 21.325,501 | 4.083,044                          |
| <b>1911</b> | 961,404   | 22.286,905 | Hermes da Fonseca                  |
| <b>1912</b> | 1.204,477 | 23.491,382 | -                                  |
| <b>1913</b> | 1.222,607 | 24.613,989 | -                                  |
| <b>1914</b> | 1.448,279 | 26.062,268 | 4.736,767                          |
| <b>1915</b> | 584,687   | 26.646,955 | Wenceslau Braz Pereira Gomes       |
| <b>1916</b> | 567,579   | 27.014,534 | -                                  |
| <b>1917</b> | 438,190   | 27.452,724 | -                                  |
| <b>1918</b> | 253,310   | 27.706,034 | 1.643,766                          |
| <b>1919</b> | 421,288   | 28.127,322 | Delfim Moreira e Epitácio Pessoa   |
| <b>1920</b> | 407,599   | 28.534,921 | -                                  |
| <b>1921</b> | 292,789   | 28.827,710 | -                                  |
| <b>1922</b> | 513,418   | 29.341,128 | 1.635,094                          |
| <b>1923</b> | 584,223   | 29.925,351 | Arthur da Silva Bernardes          |
| <b>1924</b> | 380,363   | 30.305,714 | -                                  |
| <b>1925</b> | 425,751   | 30.731,465 | -                                  |
| <b>1926</b> | 601,294   | 31.332,759 | 1.991,631                          |
| <b>1927</b> | 216,285   | 31.549,044 | Washington Luiz Pereira de Souza   |
| <b>1928</b> | 302,176   | 31.851,220 | -                                  |
| <b>1929</b> | 116,206   | 31.967,426 | -                                  |
| <b>1930</b> | 510,581   | 32.478,007 | 1.145,248                          |
| <b>1931</b> | 286,296   | 32.764,303 | Getúlio Vargas                     |
| <b>1932</b> | 208,377   | 32.972,680 |                                    |
| <b>1933</b> | 100,788   | 33.073,468 |                                    |
| <b>1934</b> | 32,906    | 33.106,374 |                                    |
| <b>1935</b> | 224,320   | 33.330,694 |                                    |
| <b>1936</b> | 190,386   | 33.521,080 |                                    |
| <b>1937</b> | 573,690   | 34.094,770 |                                    |
| <b>1938</b> | 111,847   | 34.206,617 |                                    |
| <b>1939</b> | 2,514     | 34.204,103 |                                    |
| <b>1940</b> | 47,626    | 34.251,729 | 1.773,722                          |

**Fontes:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. 31). Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1940 (1943, p. 46-47).

ANEXO B – Estações, extensão e cronologia da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande

| Designação das estradas de ferro | Estações                                    | Província/Estado | Extensão em Km | Data de inauguração     |
|----------------------------------|---------------------------------------------|------------------|----------------|-------------------------|
| <b>Recife ao Pilar</b>           | Brum (Recife)                               | Pernambuco       | 0,000          | 26 de outubro de 1881   |
|                                  | Encruzilhada                                | Pernambuco       | 3,150          | idem                    |
|                                  | Arraial                                     | Pernambuco       | 6,550          | Idem                    |
|                                  | Macacos                                     | Pernambuco       | 13,750         | Idem                    |
|                                  | Camaragibe                                  | Pernambuco       | 18,376         | Idem                    |
|                                  | São Lourenço                                | Pernambuco       | 25,185         | Idem                    |
|                                  | Tiúma                                       | Pernambuco       | 30,120         | Idem                    |
|                                  | Mussurepe                                   | Pernambuco       | 38,000         | Idem                    |
|                                  | S. Severino                                 | Pernambuco       | 45,600         | Idem                    |
|                                  | Pau d'Alho                                  | Pernambuco       | 48,822         | Idem                    |
|                                  | Carpina (Floresta dos Leões) <sup>243</sup> | Pernambuco       | 59,875         | 20 de janeiro de 1882   |
|                                  | Tracunhaém                                  | Pernambuco       | 67,243         | 15 de setembro de 1882  |
|                                  | Nazareth                                    | Pernambuco       | 72,914         | idem                    |
|                                  | Lagoa Seca                                  | Pernambuco       | 84,144         | 1º de janeiro de 1888   |
|                                  | Baraúna                                     | Pernambuco       | 91,241         | idem                    |
|                                  | Aliança                                     | Pernambuco       | 97,244         | idem                    |
|                                  | Pureza                                      | Pernambuco       | 107,600        | idem                    |
|                                  | Timbaúba                                    | Pernambuco       | 117,954        | 8 de fevereiro de 1888  |
|                                  | Rosa e Silva <sup>244</sup>                 | Pernambuco       | 129,530        | 2 de julho de 1900      |
|                                  | Itabaiana <sup>245</sup>                    | Paraíba          | 143,562        | 5 de fevereiro de 1901  |
|                                  | Pilar <sup>246</sup>                        | Paraíba          | 157,199        | 3 de julho de 1901      |
| <b>Ramal do Limoeiro</b>         | Carpina (Floresta dos Leões)                | Pernambuco       | 0,000          | 20 de fevereiro de 1882 |
|                                  | Lagoa do Carro                              | Pernambuco       | 6,810          | Idem                    |
|                                  | Campo Grande                                | Pernambuco       | 13,705         | Idem                    |
|                                  | Limoeiro                                    | Pernambuco       | 23,086         | Idem                    |
| <b>Ramal Campina Grande</b>      | Itabaiana                                   | Paraíba          | 0,00           | 5 de fevereiro de 1901  |
|                                  | Lauro Miller                                | Paraíba          | 5,359          | 2 de outubro de 1907    |

<sup>243</sup> Entroncamento do ramal de Limoeiro

<sup>244</sup> Posição da linha divisória dos Estados de Pernambuco e Paraíba: Km 130,150.

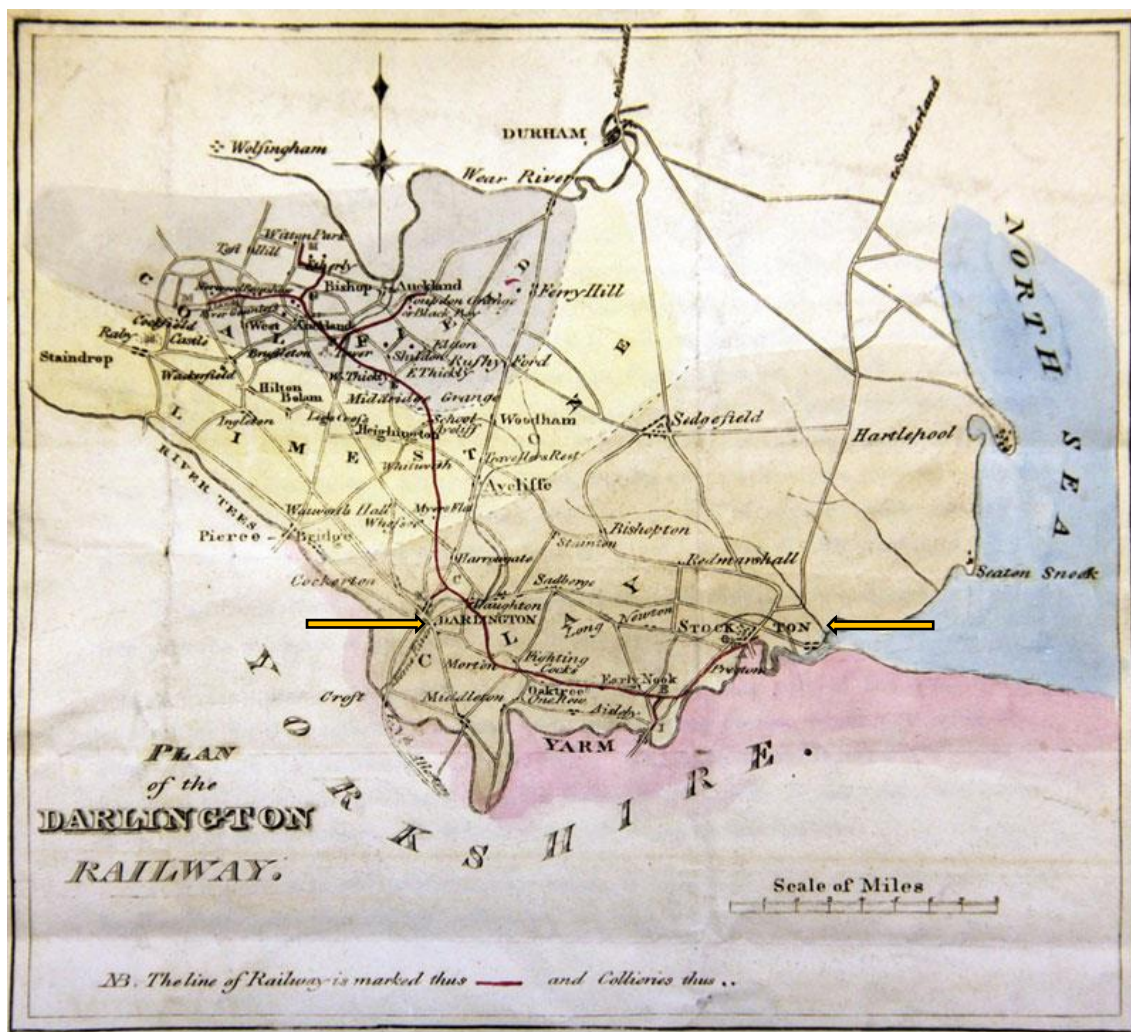
<sup>245</sup> Entroncamento do Ramal de Campina Grande-PB

<sup>246</sup> Entroncamento com a Estrada Conde d'Eu

|  |                |         |        |      |
|--|----------------|---------|--------|------|
|  | Mogéiro        | Paraíba | 20,550 | Idem |
|  | Ingá           | Paraíba | 37,434 | Idem |
|  | Galante        | Paraíba | 59,279 | Idem |
|  | Campina Grande | Paraíba | 80,196 | Idem |

**Fonte:** Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1908 (1910, p. 34-35).

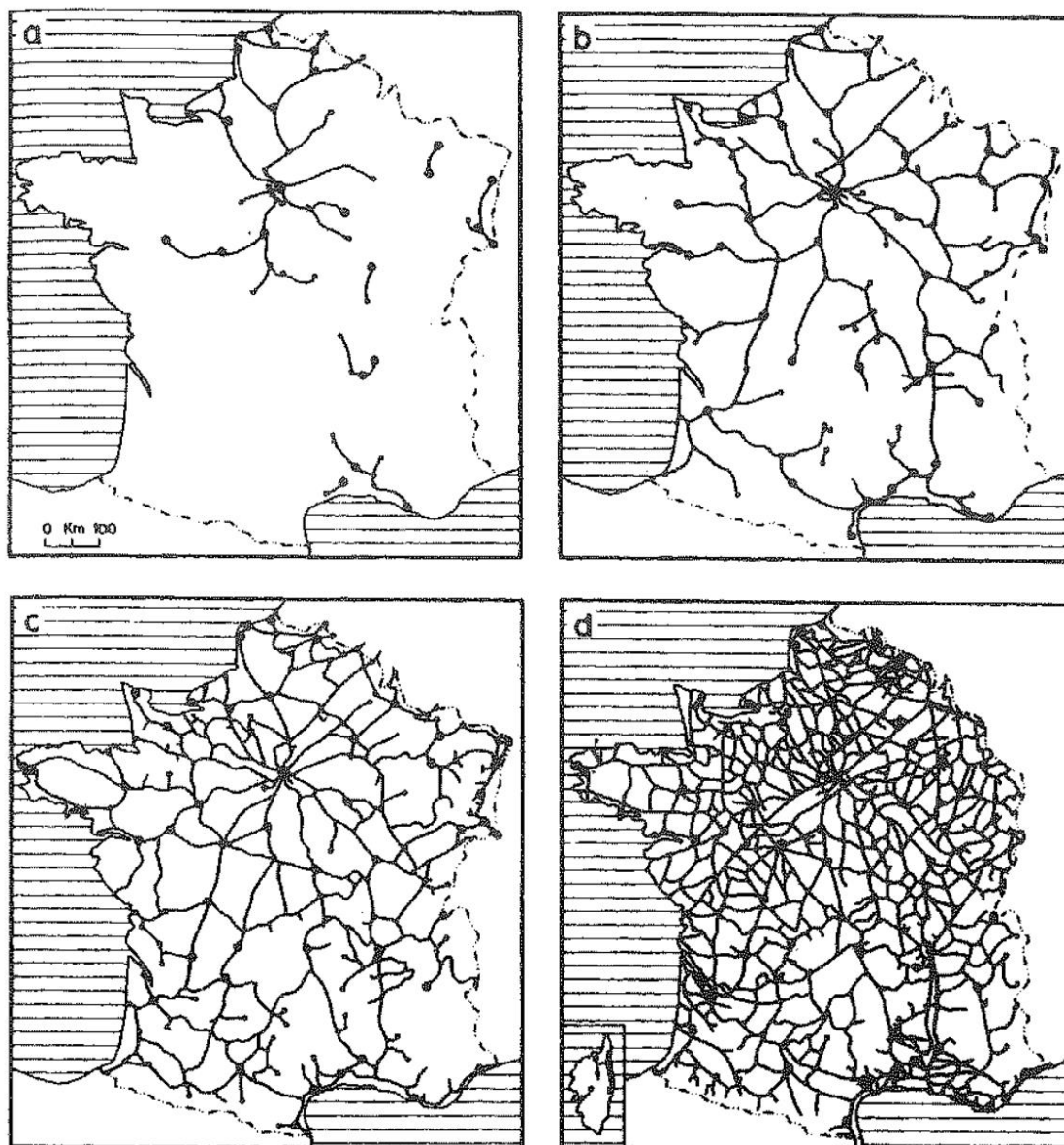
ANEXO C – Trajeto de 40 km da primeira ferrovia do Mundo entre *Stockton* a *Darlington*, no condado de Durham, Inglaterra, inaugurado em 27 de setembro de 1825



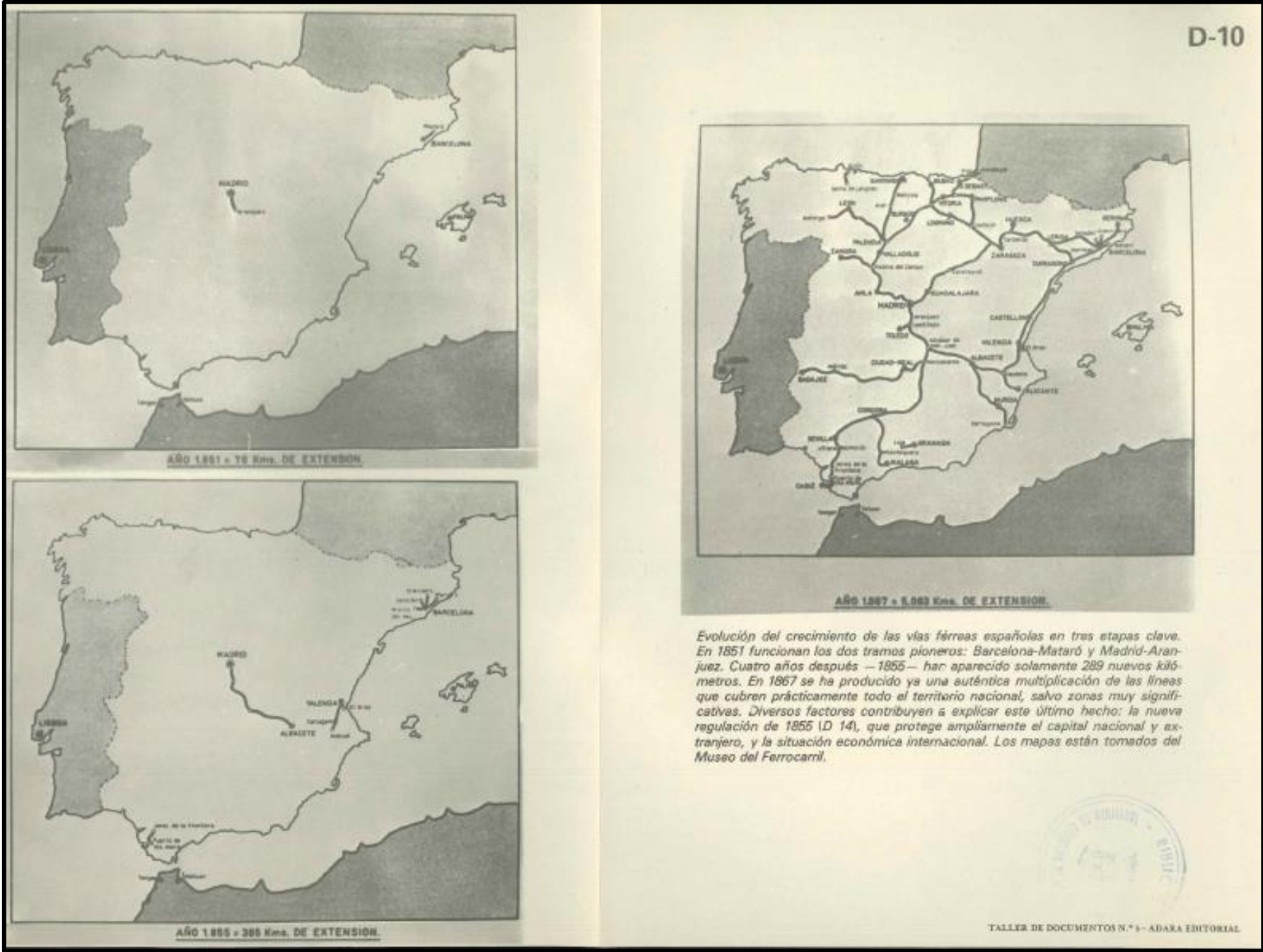
Fonte: [https://www.finebooksmagazine.com/issue/200909/early\\_railways-1.phtml](https://www.finebooksmagazine.com/issue/200909/early_railways-1.phtml). Acesso em: 17 nov. 2018.



ANEXO D – A transformação da rede ferroviária na França: (a) 1850, (b) 1860, (c) 1870, (d) 1890



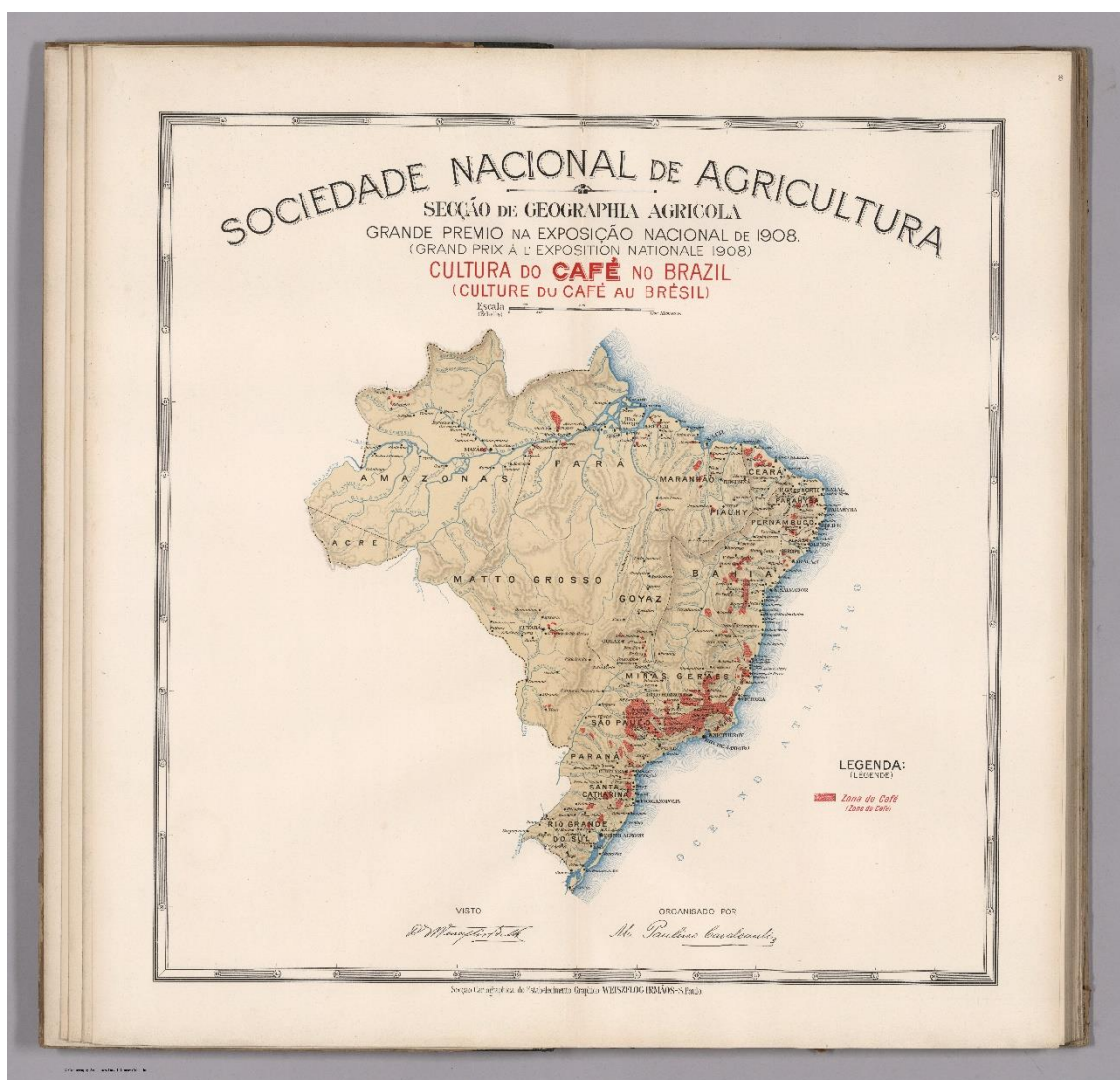
Fonte: Harvey (2015, p.151).



**Fonte:** La Industrialización: Los primeros ferrocarriles en España. Taller de documentos nº 5 - Adara editorial. Ubicación: BBC – Depósito. Sign: C-17795.

Observar no primeiro mapa representando a extensão de 76 Km das ferrovias na Espanha no ano de 1851, os dois primeiros traçados de linhas férreas na Espanha: Barcelona a Mataró (inaugurado em 28 de outubro de 1848), e o traçado Madrid a Aranjuez (inaugurado em 9 de fevereiro de 1851). No começo do século XX a rede ferroviária espanhola estava estabelecida com 12.836 quilômetros (WAIS, 1987, Tradução nossa).

ANEXO F – Cultura do café no Brasil, de 1908, organizado por M. Paulino Cavalcanti



Fonte: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306812~90076749:Cultura-do-cafe-no-Brazil---Culture?> Acesso em: 08 nov. 2018.

ANEXO G – Valor médio das mercadorias exportadas pelo Brasil no quinquênio (1908-1912)

| Mercadorias                         | Porcentagem sobre o valor total |              |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------|
|                                     | Da classe <sup>247</sup>        | Geral        |
| <b>Animais e seus productos</b>     | <b>100%</b>                     | <b>4,49%</b> |
| Azeite de baleia                    | 0,48                            | 0,02         |
| Banha                               | 0,35                            | 0,02         |
| Cêra de abelha                      | 0,64                            | 0,03         |
| Chifres                             | 1,10                            | 0,05         |
| Cinzas de ossos                     | 0,29                            | 0,01         |
| Couros                              | 62,13                           | 2,79         |
| Crina                               | 1,44                            | 0,07         |
| Extracto de caldo de carne          | 0,25                            | 0,01         |
| Glycerina                           | 0,74                            | 0,03         |
| Lã                                  | 2,32                            | 0,10         |
| Linguas secas e salgadas            | 1,10                            | 0,05         |
| Pelles                              | 27,18                           | 1,22         |
| Pennas                              | 0,28                            | 0,01         |
| Xarque                              | 0,41                            | 0,02         |
| Outros productos                    | 1,29                            | 0,06         |
| <b>Mineraes e seus productos</b>    | <b>100%</b>                     | <b>1,55</b>  |
| Areia monazitica                    | 12,62                           | 0,20         |
| Manganez                            | 30,52                           | 0,47         |
| Metaes velhos                       | 3,25                            | 0,05         |
| Ouro nativo e velho                 | 45,91                           | 0,71         |
| Pedras preciosas                    | 5,68                            | 0,09         |
| Outros productos                    | 2,02                            | 0,03         |
| <b>Vegetaes e seus productos</b>    | <b>100%</b>                     | <b>93,96</b> |
| Algodão                             | 1,26                            | 1,18         |
| Assucar                             | 0,74                            | 0,69         |
| Baga de mamona                      | 0,04                            | 0,04         |
| Borracha                            | 29,69                           | 27,90        |
| Cacáo                               | 2,79                            | 2,62         |
| Café                                | 57,66                           | 54,18        |
| Castanhas                           | 0,52                            | 0,49         |
| Caroço de algodão                   | 0,26                            | 0,25         |
| Cêra de carnaúba                    | 0,52                            | 0,49         |
| Dôces                               | 0,02                            | 0,02         |
| Farelo                              | 0,52                            | 0,49         |
| Farinhas                            | 0,07                            | 0,07         |
| Folhas, raízes e resinas medicinaes | 0,02                            | 0,01         |
| Fructas e fructos                   | 0,21                            | 0,20         |
| Fumo                                | 2,12                            | 1,99         |
| Herva-matte                         | 3,18                            | 2,99         |
| Ipecacuanha                         | 0,02                            | 0,02         |

<sup>247</sup> A Classe é aqui interpretada como os grupos das mercadorias exportadas ou importadas. Por exemplo, são consideradas na Tabela três classes de mercadorias são elas: Classe 1 – Animais e seus productos, Classe 2 – Minerais e seus productos e a Classe 3 – Vegetais e seus productos. Já a porcentagem média geral corresponde ao total de cada uma das mercadorias em relação ao total das classes juntas. Na tabela de valores importados foram consideradas quatro classes: Classe 1 – Animais vivos, Classe 2 – matérias-primas e artigos com aplicação as artes e a indústria, Classe 3 – Artigos manufaturados e a Classe 4 – Artigos destinados a alimentação e forragens.

|                                      |      |      |
|--------------------------------------|------|------|
| <b>Madeiras</b>                      | 0,14 | 0,13 |
| <b>Piassava</b>                      | 0,07 | 0,06 |
| <b>Resíduos de algodão</b>           | 0,01 | 0,01 |
| <b>Resíduos de caroço de algodão</b> | 0,03 | 0,03 |
| <b>Tapioca</b>                       | 0,01 | 0,01 |
| <b>Outros productos</b>              | 0,10 | 0,09 |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. XXXVI).

ANEXO H – Valor médio das mercadorias importados pelo Brasil no quinquênio (1908-1912)

| Mercadorias específicas das classes                                  | Porcentagem sobre o valor total |              |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------|
|                                                                      | Da classe                       | geral        |
| <b>Animaes vivos</b>                                                 | <b>100%</b>                     | <b>0,59</b>  |
| <b>Materias primas e artigos com aplicação ás artes e industrias</b> | <b>100%</b>                     | <b>19,10</b> |
| Algodão                                                              | 6,89                            | 1,32         |
| Cabelos, pelos e pennas                                              | 0,93                            | 0,18         |
| Chumbo, estanho, zinco e suas ligas                                  | 1,73                            | 0,33         |
| Cobre e suas ligas                                                   | 1,78                            | 0,34         |
| Despojos animaes                                                     | 0,82                            | 0,16         |
| Ferro e aço                                                          | 4,89                            | 0,93         |
| Junta e cauhamo                                                      | 6,30                            | 1,20         |
| Lã                                                                   | 3,12                            | 0,60         |
| Madeiras                                                             | 5,93                            | 1,13         |
| Materias ou substancias para perfumaria, pintura, tinturaria, etc.   | 5,96                            | 1,14         |
| Ouro, prata e platina                                                | 1,57                            | 0,30         |
| Plantas, flores, frutos, grãos, sementes e etc.                      | 3,87                            | 0,74         |
| Pedras, terras e outros mineraes semelhantes <sup>248</sup>          | 42,73                           | 8,16         |
| Pelles e couros                                                      | 6,90                            | 1,32         |
| Sêda                                                                 | 0,74                            | 0,14         |
| Sumos ou succos vegetaes                                             | 4,21                            | 0,80         |
| Outros artigos                                                       | 1,63                            | 0,31         |
| <b>Artigos manufacturados</b>                                        | <b>100</b>                      | <b>54,83</b> |
| Algodão                                                              | 14,77                           | 8,10         |
| Armamento e munições                                                 | 3,08                            | 1,69         |
| Carros e outros vehiculos                                            | 4,64                            | 2,55         |
| Chumbo, estanho, zinco e suas ligas                                  | 0,31                            | 0,17         |
| Cobre e suas ligas                                                   | 2,12                            | 1,16         |
| Ferro e aço                                                          | 19,29                           | 10,58        |
| Instrumentos de música                                               | 1,00                            | 0,55         |
| Instrumentis e objetos cirúrgicos e dentários                        | 0,37                            | 0,20         |
| Instrumentos e objetos mathematicos, physicos e chimicos             | 0,40                            | 0,22         |
| Lã                                                                   | 2,67                            | 1,46         |
| Linho juta e cânhamo                                                 | 1,72                            | 0,95         |
| Louça, porcelana, vidro e cristais                                   | 2,84                            | 1,56         |
| Máquinas, aparelhos, ferramentas, etc.                               | 18,49                           | 10,14        |
| Madeiras                                                             | 1,06                            | 0,58         |
| Ouro, prata, platina                                                 | 0,34                            | 0,18         |
| Palha e outras matérias filamentosas                                 | 0,34                            | 0,18         |
| Papel e suas applicações                                             | 4,01                            | 2,20         |
| Pedras, terras e outros mineraes semelhantes                         | 1,15                            | 0,63         |
| Pelles e couros                                                      | 0,86                            | 0,47         |
| Perfumarias, artigos de tinturaria, pintura e etc.                   | 1,76                            | 0,96         |
| Productos chimicos e drogas                                          | 4,17                            | 2,29         |
| Sêda                                                                 | 0,88                            | 0,48         |
| Outros artigos                                                       | 13,73                           | 7,53         |

<sup>248</sup> Mais da metade é representada por carvão de pedra.

|                                                     |            |              |
|-----------------------------------------------------|------------|--------------|
| <b>Artigos destinados á alimentação e forragens</b> | <b>100</b> | <b>25,48</b> |
| <b>Alfafa</b>                                       | 1,03       | 0,26         |
| <b>Alhos e cebolas</b>                              | 0,67       | 0,17         |
| <b>Arroz</b>                                        | 1,53       | 0,39         |
| <b>Azeite de oliveira</b>                           | 2,65       | 0,68         |
| <b>Bacalhau</b>                                     | 8,96       | 2,28         |
| <b>Batatas</b>                                      | 1,69       | 0,43         |
| <b>Bebidas alcoólicas e ferramentas</b>             | 1,02       | 0,26         |
| <b>Conservas e extratos de frutas e legumes</b>     | 0,95       | 0,24         |
| <b>Conservas e extratos de peixe</b>                | 1,88       | 0,48         |
| <b>Especiarias</b>                                  | 0,63       | 0,16         |
| <b>Farinha de trigo</b>                             | 17,03      | 4,34         |
| <b>Feijão e favas</b>                               | 1,25       | 0,32         |
| <b>Frutas e legumes secos</b>                       | 0,88       | 0,22         |
| <b>Frutas e legumes verdes</b>                      | 1,58       | 0,40         |
| <b>Leite em conserva</b>                            | 1,90       | 0,49         |
| <b>Manteiga</b>                                     | 2,40       | 0,61         |
| <b>Presuntos</b>                                    | 0,64       | 0,16         |
| <b>Queijos</b>                                      | 1,60       | 0,41         |
| <b>Sal comum</b>                                    | 0,96       | 0,25         |
| <b>Trigo em grão</b>                                | 19,24      | 4,90         |
| <b>Vinho fino (Porto e semelhantes)</b>             | 2,88       | 0,73         |
| <b>Vinho não especificado (comum)</b>               | 13,40      | 3,42         |
| <b>Vinho vermouth, bitter e bebidas semelhantes</b> | 1,01       | 0,26         |
| <b>Charque</b>                                      | 8,25       | 2,10         |
| <b>Outros artigos</b>                               | 5,97       | 1,52         |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. XXXVI).

## ANEXO I – Quantidade das mercadorias exportadas pelo Brasil (1908-1912)

| Mercadorias exportadas                   | Quantidade em kg |             |             |             |             |
|------------------------------------------|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                          | 1908             | 1909        | 1910        | 1911        | 1912        |
| <b>Animais e seus produtos</b>           |                  |             |             |             |             |
| <b>Animais dessecados</b>                | 1.429            | 543         | 261         | 204         | 258         |
| <b>Animais vivos</b>                     | -                | -           | -           | -           | -           |
| <b>Aparas de couros</b>                  | 157.472          | 244         | 49.051      | 69.417      | 166.699     |
| <b>Azeite de baleia</b>                  | 1.258.176        | 703.202     | 760.511     | 1.021.993   | 1.524.294   |
| <b>Banha</b>                             | 10.425           | 24.840      | 367.364     | 315.273     | 37.650      |
| <b>Bucho de peixe</b>                    | 31.043           | 34.570      | 28.701      | 37.137      | 46.125      |
| <b>Carne em conserva</b>                 | 15.320           | 41.445      | 64.177      | 73.933      | 100.995     |
| <b>Cera de abelha</b>                    | 161.375          | 176.530     | 122.912     | 192.621     | 96.044      |
| <b>Chifres</b>                           | 1.202.138        | 1.298.449   | 1.191.933   | 1.400.509   | 1.448.927   |
| <b>Cinzas de ossos</b>                   | 5.350.303        | 5.798.727   | 4.976.610   | 8.146.571   | 5.506.705   |
| <b>Couros</b>                            | 30.411.943       | 35.783.029  | 34.058.825  | 31.832.058  | 36.255.004  |
| <b>Crina</b>                             | 460.945          | 767.527     | 518.465     | 412.237     | 382.429     |
| <b>Extrato e caldo de carne</b>          | 51.628           | 46.140      | 117.946     | 19.499      | 4.527       |
| <b>Garras ou unhas</b>                   | 109.638          | 117.268     | 314.383     | 258.746     | 171.656     |
| <b>Glicerina</b>                         | 327.488          | 343.026     | 394.090     | 422.872     | 388.736     |
| <b>Graxa</b>                             | 3.415            | -           | -           | -           | -           |
| <b>Lã</b>                                | 484.390          | 1.201.731   | 930.517     | 974.303     | 1.904.467   |
| <b>Línguas secas e salgadas</b>          | 104.176          | 117.091     | 139.693     | 264.976     | 355.335     |
| <b>Ossos</b>                             | 1.300.498        | 1.485.497   | 1.795.911   | 1.717.423   | 2.263.079   |
| <b>Ostras</b>                            | 164.000          | 202.200     | 178.600     | 220.580     | 190.840     |
| <b>Peles</b>                             | 3.562.886        | 3.897.199   | 2.695.983   | 2.797.909   | 3.189.058   |
| <b>Penas</b>                             | 4.749            | 5.918       | 4.522       | 2.223       | 5.342       |
| <b>Sabugos de chifre</b>                 | 444.839          | 381.696     | 306.934     | 431.810     | 310.530     |
| <b>Umbigo</b>                            | 235.727          | 131.925     | 210.037     | 252.720     | 272.965     |
| <b>Charque</b>                           | 468.885          | 644.777     | 482.423     | 114.433     | 13.984      |
| <b>Outros produtos</b>                   |                  |             |             |             |             |
| <b>Minerais e seus produtos</b>          |                  |             |             |             |             |
| <b>Areia monazítica</b>                  | 4.965.095        | 6.461.857   | 5.537.320   | 3.711.500   | 3.397.780   |
| <b>Areia zircônio</b>                    | 249.385          | 106.020     | 100.000     | 25.000      | -           |
| <b>Cinzas de ourivesaria</b>             | 52.993           | 15.727      | 16.451      | 15.994      | 39.425      |
| <b>Cristal</b>                           | 35.852           | 32.737      | 24.128      | 24.377      | 44.981      |
| <b>Manganês</b>                          | 166.122.000      | 240.774.000 | 253.953.000 | 173.941.000 | 154.870.000 |
| <b>Metais velhos</b>                     | 2.649.365        | 5.104.896   | 10.946.067  | 609.975     | 2.749.491   |
| <b>Minérios</b>                          | 1.007.264        | 33.401      | 21.652      | 20.275      | 43.350      |
| <b>Ouro nativo<sup>249</sup> e velho</b> | 4.173.056        | 4.328.385   | 3.641.246   | 4.289.630   | 4.026.775   |
| <b>Pedras preciosas</b>                  | -                | -           | -           | -           | -           |
| <b>Fósforos</b>                          | 860              | 3.870       | 18.754      | 24.365      | 1.395       |
| <b>Prata nativa</b>                      | -                | -           | 371         | 893         | 842         |
| <b>Prata velha</b>                       | 48               | 25          | -           | 250         | 365         |
| <b>Outros produtos</b>                   | -                | -           | -           | -           | -           |
| <b>Vegetais e seus produtos</b>          |                  |             |             |             |             |
| <b>Aguardente</b>                        | -                | -           | -           | -           | -           |
| <b>Algodão</b>                           | 3.564.715        | 9.968.114   | 11.160.072  | 14.646.909  | 16.773.942  |
| <b>Amendoim</b>                          | 43.415           | 139.705     | 154.624     | 164.490     | 173.890     |

<sup>249</sup> As quantidades estão expressas em gramas.



|                                            |             |               |             |             |              |
|--------------------------------------------|-------------|---------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Arroz</b>                               | 20.861      | 105.489       | 51.623      | 51.956      | 37.233       |
| <b>Açúcar</b>                              | 31.577.394  | 68.483.331    | 58.823.682  | 36.208.301  | 4.771.697    |
| <b>Baga de mamona</b>                      | 150.101     | 3.898.829     | 4.220.069   | 2.110.426   | 753.775      |
| <b>Borracha</b>                            | 38.206.461  | 39.026.738    | 38.546.970  | 36.547.135  | 42.286.089   |
| <b>Cabo de vassouras</b>                   | 76.310      | 140.915       | 154.141     | 235.738     | 465.934      |
| <b>Cacau</b>                               | 32.955.920  | 33.817.739    | 29.157.579  | 34.994.087  | 30.492.413   |
| <b>Café</b>                                | 759.507.420 | 1.012.841.760 | 583.424.280 | 675.468.120 | 724.8818.180 |
| <b>Castanhas</b>                           | 169.226     | 283.606       | 210.738     | 138.165     | 343.394      |
| <b>Caroço de algodão</b>                   | 27.009.368  | 33.615.447    | 27.041.058  | 39.430.247  | 36.792.577   |
| <b>Cera de carnaúba</b>                    | 2.592.027   | 3.041.683     | 2.680.986   | 3.214.152   | 3.099.102    |
| <b>Doces</b>                               | 118.507     | 122.503       | 103.243     | 155.526     | 197.481      |
| <b>Estopa</b>                              | 47.369      | 25.837        | 56.817      | 137.938     | 47.189       |
| <b>Farelo</b>                              | 36.227.734  | 38.157.227    | 52.338.097  | 54.108.540  | 54.424.025   |
| <b>Farinhas</b>                            | 5.793.023   | 5.160.906     | 3.799.250   | 5.755.213   | 4.431.035    |
| <b>Feijão</b>                              | 10.713      | 91.686        | 117.885     | 56.423      | 18.590       |
| <b>Folhas, raízes e resinas medicinais</b> | 226.374     | 175.653       | 225.017     | 97.544      | 202.768      |
| <b>Frutas e frutos</b>                     | -           | -             | -           | -           | -            |
| <b>Fumo</b>                                | 15.263.864  | 29.781.757    | 34.148.779  | 18.489.122  | 24.705.584   |
| <b>Erva-mate</b>                           | 55.314.625  | 58.017.850    | 59.360.219  | 61.834.446  | 62.880.393   |
| <b>Ipecacuanha</b>                         | 24.065      | 8.905         | 19.218      | 25.834      | 27.236       |
| <b>Madeiras</b>                            | -           | -             | -           | -           | -            |
| <b>Manteiga de cacau</b>                   | 10.615      | 12.926        | 13.748      | 15.875      | 14.384       |
| <b>Medicamentos</b>                        | 5.953       | 12.228        | 10.757      | 14.626      | 13.117       |
| <b>Piaçava</b>                             | 1.309.935   | 1.409.517     | 1.125.827   | 1.394.023   | 1.581.500    |
| <b>Plantas vivas</b>                       | -           | -             | -           | -           | -            |
| <b>Resíduos de algodão</b>                 | 330.021     | 273.102       | 449.960     | 378.236     | 372.111      |
| <b>Resíduos de caroço de algodão</b>       | 291.663     | 930.226       | 2.693.916   | 3.424.278   | 3.555.411    |
| <b>Sementes</b>                            | 28.060      | 51.031        | 51.092      | 49.932      | 47.244       |
| <b>Tapioca</b>                             | 248.388     | 141.370       | 129.096     | 630.633     | 518.967      |
| <b>Ticum</b>                               | 5.195       | 12.916        | 11.588      | 8.747       | 10.398       |
| <b>Vinho</b>                               | 5.521       | 14.480        | 47.944      | 19.475      | 16.080       |
| <b>Outros produtos</b>                     | -           | -             | -           | -           | -            |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. 104-106).

## ANEXO J – Quantidade das mercadorias importadas (1908-1912)

| Mercadorias importadas                                                  | Quantidade em kg |               |               |               |               |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                                         | 1908             | 1909          | 1910          | 1911          | 1912          |
| <b>Matérias primas e artigos com aplicação as artes e indústrias</b>    |                  |               |               |               |               |
| <b>Algodão</b>                                                          | 2.483.341        | 2.443.822     | 3.261.018     | 3.212.941     | 3.900.222     |
| <b>Cabelos, pelos e penas</b>                                           | 71.041           | 75.896        | 111.591       | 121.000       | 141.561       |
| <b>Cana da índia, estanho, bambu, junco, etc.</b>                       | 135.684          | 155.975       | 199.421       | 256.693       | 263.866       |
| <b>Chumbo, estanho, zinco e suas ligas</b>                              | 5.136.343        | 5.102.071     | 6.044.352     | 5.762.081     | 6.742.792     |
| <b>Cobre e suas ligas</b>                                               | 1.584.121        | 1.586.391     | 2.438.726     | 2.212.872     | 2.418.227     |
| <b>Despojos animais</b>                                                 | 1.815.863        | 1.391.901     | 1.180.628     | 1.514.930     | 1.207.011     |
| <b>Ferro e aço</b>                                                      | 30.349.472       | 37.424.845    | 49.427.638    | 53.276.748    | 65.058.024    |
| <b>Junta e cânhamo</b>                                                  | 15.278.317       | 16.849.837    | 18.294.873    | 23.026.460    | 18.228.187    |
| <b>Lã</b>                                                               | 744.966          | 701.225       | 947.694       | 1.108.164     | 1.924.651     |
| <b>Linho</b>                                                            | 284.475          | 385.033       | 464.012       | 506.393       | 558.385       |
| <b>Madeiras</b>                                                         | 12.146.325       | 96.745.279    | 153.339.841   | 98.821.456    | 143.460.040   |
| <b>Matérias ou substancias para perfumarias, pintura, tintura, etc.</b> | 12.631.572       | 13.373.193    | 15.535.832    | 17.977.650    | 20.258.580    |
| <b>Metaloides e vários metais</b>                                       | 1.703.528        | 1.921.936     | 2.436.742     | 2.841.237     | 4.334.487     |
| <b>Ouro, prata e platina</b>                                            | 40.736           | 22.621        | 10.506        | 61.232        | 48.355        |
| <b>Palha e outras matérias filamentosas</b>                             | 453.232          | 679.058       | 1.092.262     | 1.023.403     | 1.289.066     |
| <b>Plantas, flores, frutos, grãos, sementes, etc.</b>                   | 8.344.783        | 8.661.183     | 11.248.593    | 13.627.575    | 17.860.919    |
| <b>Pedras, terras e outros minerais semelhantes</b>                     | 1.698.595.131    | 1.722.279.173 | 2.077.365.814 | 2.269.788.243 | 2.743.485.988 |
| <b>Peles e couros</b>                                                   | 626.544          | 736.583       | 1.156.243     | 1.579.850     | 1.307.193     |
| <b>Seda</b>                                                             | 23.757           | 25.012        | 35.729        | 53.630        | 63.592        |
| <b>Sumos ou sucos vegetais</b>                                          | 19.801.505       | 18.988.579    | 18.327.752    | 21.107.160    | 22.339.454    |
| <b>Artigos manufaturados</b>                                            |                  |               |               |               |               |
| <b>Algodão</b>                                                          | 9.544.381        | 9.308.665     | 14.391.575    | 16.945.873    | 14.302.573    |
| <b>Alumínio</b>                                                         | 27.145           | 26.775        | 48.287        | 48.897        | 72.074        |
| <b>Armamento e munições</b>                                             | 1.195.224        | 3.600.877     | 3.045.980     | 2.514.428     | 3.144.475     |
| <b>Cabelos, pelos e penas</b>                                           | 22.008           | 15.976        | 26.663        | 32.982        | 26.661        |
| <b>Cana da Índia, bambu, junco, etc.</b>                                | 37.371           | 46.398        | 38.555        | 79.413        | 70.265        |

|                                                        |             |             |             |             |             |
|--------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Carros e outros veículos,                              | -           | -           | -           | -           | -           |
| Chumbo, estanho, zinco e suas ligas                    | 472.423     | 414.360     | 1.538.944   | 1.947.975   | 2.542.516   |
| Cobre e suas ligas                                     | 1.846.873   | 2.127.225   | 5.335.901   | 5.456.759   | 7.087.079   |
| Ferro e aço                                            | 272.476.336 | 304.088.190 | 363.487.192 | 371.323.470 | 502.698.640 |
| Instrumentos de música                                 | -           | -           | -           | -           | -           |
| Instrumentos e objetos cirúrgicos e dentários          | 200.738     | 203.573     | 275.673     | 293.126     | 302.323     |
| Instrumentos e objetos matemáticos, físicos e químicos | -           | -           | -           | -           | -           |
| Lã                                                     | 1.234.821   | 1.082.860   | 1.563.622   | 1.856.222   | 2.014.384   |
| Linho, junta e cânhamo                                 | 1.857.037   | 1.50.941    | 2.652.651   | 3.000.066   | 2.895.800   |
| Louça, porcelana, vidro e cristais                     | 14.335.053  | 14.805.465  | 21.277.627  | 24.205.591  | 24.448.472  |
| Maquinas, aparelhos, ferramentas, etc.                 | 55.242.574  | 61.555.465  | 70.946.298  | 98.426.298  | 126.454.452 |
| Madeiras                                               | 2.621.044   | 2.066.022   | 2.573.255   | 3.088.739   | 3.757.069   |
| Marfim, madrepérola, e outros despojos animais         | 35.179      | 29.064      | 43.850      | 50.609      | 55.859      |
| Níquel                                                 | 6.510       | 4.656       | 4.991       | 6.083       | 5.775       |
| Ouro, prata e platina                                  | 4.746       | 5.666       | 8.045       | 8.742       | 7.184       |
| Palha e outras matérias filamentosas                   | 568.950     | 1.310.129   | 1.656.685   | 1.313.048   | 1.399.552   |
| Papel e suas aplicações                                | 28.392.615  | 28.488.790  | 38.251.485  | 40.820.460  | 46.656.528  |
| Pedras, terras e outros minerais semelhantes           | 43.317.918  | 39.657.294  | 53.834.950  | 49.785.862  | 71.346.412  |
| Peles e couros                                         | 238.461     | 272.293     | 368.816     | 451.842     | 503.598     |
| Perfumarias, artigos de tinturaria, pintura, -etc      | 2.215.288   | 2.710.867   | 3.870.439   | 3.749.502   | 4.579.766   |
| Produtos químicos e drogas                             | 21.563.459  | 23.654.842  | 28.708.127  | 34.206.848  | 43.890.080  |
| Seda                                                   | 75.940      | 55.602      | 78.053      | 104.097     | 102.260     |
| Vários artigos                                         | -           | -           | -           | -           | -           |
| <b>Artigos destinados a alimentação</b>                |             |             |             |             |             |
| Alhos e cebolas                                        | 3.936.658   | 3.406.322   | 4.763.316   | 4.328.953   | 4.964.907   |
| Amêndoas                                               | (250)       | (4)         | 366.313     | 345.825     | 429.235     |

<sup>250</sup> A quantidade desta mercadoria está incluída na de fructas e legumes verdes.

|                                                 |             |             |             |             |             |
|-------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Arroz</b>                                    | 6.767.796   | 10.801.739  | 17.320.437  | 16.532.262  | 10.226.264  |
| <b>Açúcar</b>                                   | 199.246     | 61.060      | 113.741     | 106.109     | 104.577     |
| <b>Avelãs</b>                                   | (4)         | (4)         | 160.194     | 169.293     | 184.880     |
| <b>Azeite de oliveira</b>                       | 2.754.503   | 2.971.960   | 3.789.065   | 3.449.379   | 4.921.984   |
| <b>Azeitonas</b>                                | (251)       | (5)         | 2.007.679   | 1.924.467   | 2.861.145   |
| <b>Bacalhau</b>                                 | 31.022.420  | 33.471.473  | 33.840.714  | 34.241.012  | 36.876.629  |
| <b>Banha</b>                                    | 1.836.656   | 591.729     | 424.940     | 372.727     | 343.228     |
| <b>Batatas</b>                                  | 21.260.608  | 19.299.649  | 22.449.904  | 17.852.188  | 28.971.932  |
| <b>Bebidas alcoólicas e fermentadas</b>         | 741.627     | 964.741     | 1.371.334   | 1.268.061   | 1.550.053   |
| <b>Bebidas não especificadas</b>                | 162.089     | 207.131     | 354.026     | 308.565     | 333.824     |
| <b>Biscoitos e bolachas</b>                     | 87.690      | 98.613      | 121.426     | 143.189     | 174.694     |
| <b>Castanhas</b>                                | (4)         | (4)         | 2.265.347   | 1.861.648   | 2.320.385   |
| <b>Cereais e grãos alimentícios</b>             | 2.500.934   | 3.842.817   | 3.692.382   | 3.398.728   | 3.509.734   |
| <b>Cevada em grão</b>                           | 23.518      | 19.615      | 31.383      | 24.946      | 51.210      |
| <b>Cerveja</b>                                  | 333..963    | 508.121     | 844.943     | 805.902     | 866.833     |
| <b>Chá</b>                                      | 235.223     | 281.180     | 332.245     | 343.811     | 358.593     |
| <b>Chocolate, cacau, confeitos e doces</b>      | 85.953      | 108.786     | 148.593     | 145.722     | 165.585     |
| <b>Conservas e extratos de carne</b>            | 336.529     | 334.006     | 439.630     | 424.038     | 474.373     |
| <b>Conservas e extratos de frutas e legumes</b> | 2.518.134   | 2.635.830   | 1.810.468   | 2.212.645   | 2.385.323   |
| <b>Conservas e extratos de peixe</b>            | 2.310.207   | 2.479.336   | 3.496.700   | 3.617.913   | 3.376.173   |
| <b>Especiarias</b>                              | 1.157.730   | 1.309.697   | 1.715.898   | 1.595.470   | 1.630.582   |
| <b>Farinha de trigo</b>                         | 151.076.077 | 146.304.805 | 158.955.851 | 158.760.608 | 189.655.343 |
| <b>Farinhas e féculas não especificadas</b>     | 416.983     | 535.379     | 657.098     | 656.426     | 763.440     |
| <b>Feijão e favas</b>                           | 6.895.270   | 7.279.128   | 7.565.314   | 8.114.261   | 9.407.080   |
| <b>Frutas e legumes secos</b>                   | 1.282.382   | 1.282.382   | 1.285.872   | 1.797.997   | 2.047.909   |
| <b>Frutas e legumes verdes</b>                  | 7.120.812   | 6.605.956   | 2.966.569   | 3.604.211   | 4.501.448   |
| <b>Leite em conserva</b>                        | 2.595.496   | 3.295.303   | 4.174.157   | 3.604.211   | 4.501.448   |
| <b>Licores e xaropes</b>                        | 88.377      | 109.520     | 154.233     | 164.881     | 214.874     |
| <b>Maças</b>                                    | (4)         | (4)         | 1.342.876   | 1.541.374   | 1.869.097   |
| <b>Manteiga</b>                                 | 1.870.003   | 2.243.037   | 2.081.716   | 1.960.194   | 1.908.959   |
| <b>Massas alimentícias</b>                      | 60.403      | 50.866      | 43.115      | 60.272      | 53.186      |
| <b>Milho</b>                                    | 6.905.635   | 2.609.711   | 2.996.609   | 4.274.167   | 6.269.418   |
| <b>Nozes</b>                                    | (5)         | (5)         | 751.546     | 572.977     | 1.047.070   |
| <b>Ovos</b>                                     | 6.025       | 4.795       | 13.406      | 5.398       | 2.717       |
| <b>Presuntos</b>                                | 448.391     | 492.944     | 612.292     | 692.028     | 859.782     |
| <b>Queijos</b>                                  | 1.567.217   | 1.470.205   | 1.868.672   | 1.783.049   | 2.848.777   |
| <b>Sal comum</b>                                | 39.815.528  | 42.829.391  | 58.782.009  | 49.075.704  | 66.180.716  |
| <b>Toucinho</b>                                 | 751.965     | 711.119     | 610.439     | 489.313     | 528.223     |

<sup>251</sup> A quantidade desta mercadoria está incluída na de fructas e legumes seccos.

|                                                     |             |             |             |             |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Trigo em grão</b>                                | 259.947.593 | 259.303.978 | 316.312.762 | 333.145.668 | 381.286.333 |
| <b>Uvas verdes</b>                                  | (4)         | (4)         | 1.166.040   | 1.443.146   | 2.492.698   |
| <b>Vinagre</b>                                      | 290.929     | 416.766     | 439.336     | 459.160     | 483.413     |
| <b>Vinho champanhe e vinhos espumosos</b>           | 103.967     | 135.182     | 180.318     | 193.859     | 213.202     |
| <b>Vinho fino (porto e semelhantes)</b>             | -           | 3.777.788   | 4.689.598   | 4.314.750   | 4.554.787   |
| <b>Vinho não especificado (comum)</b>               | 55.979.295  | 56.234.810  | 60.980.067  | 62.173.663  | 64.911.091  |
| <b>Vinho vermouth, bitter e bebidas semelhantes</b> | 1.120.673   | 1.124.6385  | 1.562.765   | 1.784.439   | 2.387.393   |
| <b>Charque</b>                                      | 32.977.751  | 35.107.767  | 33.710.355  | 26.651.408  | 23.061.651  |
| <b>Não especificado</b>                             | 423.122     | 510.430     | 480.298     | 908.615     | 945.602     |
| <b>Forragens</b>                                    |             |             |             |             |             |
| <b>Alfafa</b>                                       | 27.128.788  | 22.295.826  | 27.813.655  | 30.010.437  | 26.190.180  |
| <b>Farelo</b>                                       | 1.502.878   | 1.121.267   | 1.039.512   | 1.230.000   | 1.366.997   |
| <b>Não especificadas</b>                            | 35.682      | 812.499     | 449.118     | 1.025.539   | 538.386     |

Fonte: Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. 110-112).

ANEXO K – Quantidade das principais mercadorias exportadas por países de destino (1910-1912)

| Principais mercadorias exportadas e países de destino | Quantidade em kg   |                    |                    |
|-------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                       | 1910               | 1911               | 1912               |
| <b>Produtos animais</b>                               |                    |                    |                    |
| <b>Azeite de baleia</b>                               | <b>760.511</b>     | <b>1.021.993</b>   | <b>1.524.294</b>   |
| <b>Bélgica</b>                                        | 31.749             | -                  | -                  |
| <b>Grã-Bretanha</b>                                   | 728.762            | 1.021.993          | 679.644            |
| <b>Holanda</b>                                        | -                  | -                  | 844.650            |
| <b>Couros</b>                                         | <b>34.058.825</b>  | <b>31.832.058</b>  | <b>36.255.004</b>  |
| <b>Alemanha</b>                                       | 12.238.645         | 12.296.015         | 14.282.050         |
| <b>Bélgica</b>                                        | 1.055.580          | 2.198.238          | 2.512.571          |
| <b>Estados Unidos</b>                                 | 675.364            | 131.324            | 851.120            |
| <b>França</b>                                         | 7.199.294          | 6.333.094          | 9.903.964          |
| <b>Grã-Bretanha</b>                                   | 9.611.916          | 8.234.429          | 6.197.102          |
| <b>Itália</b>                                         | 391.894            | 368.437            | 388.576            |
| <b>Portugal</b>                                       | 1.205.755          | 952.500            | 815.480            |
| <b>Uruguai</b>                                        | 1.334.988          | 1.012.756          | 929.209            |
| <b>Outros países</b>                                  | 345.389            | 305.265            | 374.932            |
| <b>Peles</b>                                          | <b>2.695.983</b>   | <b>2.797.909</b>   | <b>3.189.058</b>   |
| <b>Alemanha</b>                                       | 82.465             | 137.156            | 120.696            |
| <b>Bélgica</b>                                        | 115.840            | 105.993            | 220.761            |
| <b>Estados Unidos</b>                                 | 1.846.758          | 1.824.909          | 2.156.596          |
| <b>França</b>                                         | 339.394            | 366.746            | 594.458            |
| <b>Grã-Bretanha</b>                                   | 258.926            | 350.038            | 85.234             |
| <b>Outros países</b>                                  | 52.600             | 13.067             | 11.313             |
| <b>Produtos minerais</b>                              |                    |                    |                    |
| <b>Areias</b>                                         | <b>5.537.320</b>   | <b>3.711.500</b>   | <b>3.397.780</b>   |
| <b>Alemanha</b>                                       | 2.736.020          | 1.900.120          | 1.852.160          |
| <b>Estados Unidos</b>                                 | 1.100.000          | 700.000            | 600.000            |
| <b>França</b>                                         | 1.691.300          | 1.111.380          | 944.420            |
| <b>Outros países</b>                                  | 10.000             | -                  | 1.200              |
| <b>Manganês</b>                                       | <b>253.953.000</b> | <b>173.941.000</b> | <b>154.870.000</b> |
| <b>Alemanha</b>                                       | 15.300.000         | 14.100.000         | 20.000.000         |
| <b>Bélgica</b>                                        | 29.000.000         | 34.840.000         | 10.900.000         |
| <b>Estados Unidos</b>                                 | 59.350.000         | 50.150.000         | 82.530.000         |
| <b>França</b>                                         | 34.550.000         | 7.650.000          | 10.340.000         |
| <b>Grã-Bretanha</b>                                   | 88.653.000         | 59.251.000         | 25.300.000         |
| <b>Holanda</b>                                        | 27.100.000         | 4.500.000          | 5.800.000          |
| <b>Itália</b>                                         | -                  | 3.450.000          | -                  |
| <b>Ouro<sup>252</sup></b>                             | <b>3.641.246</b>   | <b>4.289.630</b>   | <b>4.026.775</b>   |
| <b>Grã-Bretanha</b>                                   | 3.625.536          | 4.281.230          | 4.021.455          |
| <b>Outros países</b>                                  | 15.710             | 8.400              | 5.320              |
| <b>Produtos vegetais</b>                              |                    |                    |                    |

<sup>252</sup> Quantidades em gramas

|                          |                    |                    |                    |
|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Algodão</b>           | <b>11.160.072</b>  | <b>14.646.909</b>  | <b>16.773.942</b>  |
| Alemanha                 | 221                | 530.406            | 1.116.274          |
| Bélgica                  | 129.357            | 288.464            | 500.907            |
| França                   | 321.261            | 453.910            | 378.960            |
| Grã-Bretanha             | 10.146.439         | 10.102.844         | 13.670.139         |
| Portugal                 | 521.376            | 2.753.914          | 744.911            |
| Outros países            | 41.418             | 517.371            | 362.751            |
| <b>Açúcar</b>            | <b>58.823.682</b>  | <b>36.208.301</b>  | <b>4.771.697</b>   |
| Argentina                | 7.567.546          | 153.425            | 37.800             |
| Grã-Bretanha             | 46.123.009         | 23.305.279         | 4.599.276          |
| Outros países            | 5.133.127          | 12.749.597         | 134.621            |
| <b>Borracha</b>          | <b>38.546.970</b>  | <b>36.547.135</b>  | <b>42.286.089</b>  |
| Alemanha                 | 1.554.334          | 1.058.087          | 1.660.235          |
| Bélgica                  | 131.191            | 155.751            | 126.144            |
| Estados Unidos           | 15.449.864         | 16.145.999         | 21.321.590         |
| França                   | 3.444.728          | 3.221.440          | 4.436.374          |
| Grã-Bretanha             | 17.427.705         | 15.661.862         | 14.728.257         |
| Uruguay                  | 537.745            | 277.410            | 10.641             |
| Outros países            | 1.403              | 26.586             | 2.848              |
| <b>Cacau</b>             | <b>29.157.579</b>  | <b>34.994.087</b>  | <b>30.492.413</b>  |
| Alemanha                 | 7.757.807          | 9.924.702          | 6.497.672          |
| Argentina                | 927.660            | 917.880            | 918.815            |
| Áustria-Hungria          | 651.176            | 327.390            | 591.335            |
| Estados Unidos           | 4.497.367          | 7.849.362          | 7.145.543          |
| França                   | 7.951.310          | 6.340.805          | 5.010.455          |
| Grã-Bretanha             | 5.577.270          | 6.576.535          | 9.026.649          |
| Holanda                  | 1.076.153          | 2.258.130          | 837.470            |
| Outros países            | 718.836            | 799.283            | 464.474            |
| <b>Café</b>              | <b>583.424.280</b> | <b>675.468.120</b> | <b>724.818.180</b> |
| Alemanha                 | 73.195.440         | 108.239.460        | 109.224.420        |
| Argentina                | 11.593.500         | 13.511.220         | 14.230.140         |
| Áustria-Hungria          | 41.342.100         | 58.060.620         | 57.473.160         |
| Bélgica                  | 19.470.360         | 20.323.380         | 24.334.980         |
| Estados Unidos           | 270.113.220        | 266.698.380        | 305.559.660        |
| França                   | 39.629.760         | 52.495.680         | 71.236.080         |
| Grã-Bretanha             | 13.065.780         | 16.206.840         | 10.272.060         |
| Espanha                  | 4.876.320          | 5.300.340          | 6.743.040          |
| Holanda                  | 64.656.300         | 84.804.720         | 70.995.300         |
| Itália                   | 8.183.580          | 12.295.980         | 12.336.300         |
| Possessões Britânicas    | 8.109.780          | 7.224.660          | 7.746.540          |
| Suécia                   | 6.858.900          | 10.897.380         | 9.865.080          |
| Outros países            | 22.329.240         | 19.409.460         | 24.801.420         |
| <b>Caroço de algodão</b> | <b>27.041.058</b>  | <b>39.430.247</b>  | <b>36.792.577</b>  |
| Alemanha                 | 1.749.250          | 4.162.357          | 2.040.564          |
| Grã-Bretanha             | 23.909.993         | 34.024.997         | 33.396.233         |
| Outros países            | 1.381.805          | 1.240.893          | 1.355.780          |
| <b>Castanhas</b>         | <b>210.738</b>     | <b>138.165</b>     | <b>343.394</b>     |
| Alemanha                 | 11.271             | 9.013              | 30.412             |
| Estados Unidos           | 145.954            | 105.423            | 220.797            |
| Grã-Bretanha             | 53.481             | 23.641             | 90.269             |

|                               |                   |                   |                   |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Outros países</b>          | 32                | 88                | 1.916             |
| <b>Cera de Carnaúba</b>       | <b>2.680.986</b>  | <b>3.214.152</b>  | <b>3.099.102</b>  |
| <b>Alemanha</b>               | 1.619.617         | 1.814.421         | 1.821.529         |
| <b>Estados Unidos</b>         | 610.597           | 759.808           | 658.745           |
| <b>Grã-Bretanha</b>           | 371.904           | 520.294           | 405.740           |
| <b>Outros países</b>          | 78.868            | 119.629           | 213.088           |
| <b>Farelo</b>                 | <b>52.338.097</b> | <b>54.108.540</b> | <b>54.424.025</b> |
| <b>Alemanha</b>               | 44.421.744        | 36.337.490        | 40.409.900        |
| <b>Bélgica</b>                | 1.081.800         | 5.690.638         | 6.732.628         |
| <b>Grã-Bretanha</b>           | 6.121.053         | 10.370.612        | 3.717.937         |
| <b>Outros países</b>          | 713.500           | 1.709.800         | 3.563.560         |
| <b>Fumo</b>                   | <b>34.148.779</b> | <b>18.489.122</b> | <b>24.705.584</b> |
| <b>Alemanha</b>               | 30.710.952        | 15.778.406        | 19.236.002        |
| <b>Argentina</b>              | 2.711.927         | 2.073.473         | 4.796.244         |
| <b>Uruguai</b>                | 218.017           | 177.637           | 386.787           |
| <b>Outros países</b>          | 507.883           | 459.606           | 286.551           |
| <b>Erva-mate</b>              | <b>59.360.219</b> | <b>61.834.446</b> | <b>62.880.393</b> |
| <b>Argentina</b>              | 43.779.026        | 46.500.293        | 45.308.990        |
| <b>Chile</b>                  | 3.786.493         | 3.056.823         | 3.067.670         |
| <b>Uruguai</b>                | 11.730.066        | 12.155.861        | 14.441.836        |
| <b>Outros países</b>          | 64.634            | 121.469           | 61.897            |
| <b>Madeiras<sup>253</sup></b> |                   |                   |                   |
| <b>Alemanha</b>               | -                 | -                 | -                 |
| <b>Argentina</b>              | -                 | -                 | -                 |
| <b>Estados Unidos</b>         | -                 | -                 | -                 |
| <b>Paraguai</b>               | -                 | -                 | -                 |
| <b>Uruguai</b>                | -                 | -                 | -                 |
| <b>Outros países</b>          | -                 | -                 | -                 |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. 119-122).

<sup>253</sup> Não há os valores em quilogramas das madeiras exportadas, apenas os valores em réis.



ANEXO L – Quantidade das principais mercadorias importadas por países de procedência (1910-1912)

| Principais mercadorias importadas e países de procedência                | Quantidade em kg     |                      |                      |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                          | 1910                 | 1911                 | 1912                 |
| <b>Matérias-primas e artigos com aplicações as indústrias e as artes</b> |                      |                      |                      |
| <b>Algodão</b>                                                           | <b>3.261.018</b>     | <b>3.212.941</b>     | <b>3.900.222</b>     |
| Alemanha                                                                 | 385.146              | 402.648              | 502.782              |
| França                                                                   | 70.654               | 123.201              | 98.419               |
| Grã-Bretanha                                                             | 2.314.758            | 2.310.344            | 2.558.154            |
| Itália                                                                   | 360.436              | 265.987              | 524.963              |
| Outros países                                                            | 130.024              | 110.761              | 215.904              |
| <b>Carvão de pedra</b>                                                   | <b>1.581.718.891</b> | <b>1.736.213.412</b> | <b>2.098.842.229</b> |
| Alemanha                                                                 | 2.839.890            | 2.155.710            | 4.975.234            |
| Estados Unidos                                                           | 61.338.444           | 68.438.920           | 328.541.388          |
| França                                                                   | 50.000               | 339.980              | 3.258.150            |
| Grã-Bretanha                                                             | 1.516.372.265        | 1.664.621.941        | 1.750.425.042        |
| Uruguai                                                                  | 449.000              | 27.000               | 10.566.202           |
| Outros países                                                            | 669.292              | 629.861              | 1.076.213            |
| <b>Juta e cânhamo</b>                                                    | <b>18.294.873</b>    | <b>23.026.460</b>    | <b>18.228.187</b>    |
| Grã-Bretanha                                                             | 11.635.259           | 11.414.062           | 10.844.187           |
| Itália                                                                   | 736.326              | 1.079.665            | 971.346              |
| Índia                                                                    | 5.522.959            | 9.077.558            | 5.686.067            |
| Outros países                                                            | 400.329              | 1.455.175            | 726.587              |
| <b>Lã</b>                                                                | <b>947.694</b>       | <b>1.108.164</b>     | <b>1.924.651</b>     |
| Alemanha                                                                 | 105.914              | 131.712              | 199.124              |
| França                                                                   | 358.476              | 225.405              | 700.514              |
| Grã-Bretanha                                                             | 232.290              | 425.949              | 450.603              |
| Bélgica                                                                  | 202.676              | 249.961              | 436.722              |
| Outros países                                                            | 48.338               | 75.137               | 137.688              |
| <b>Madeiras</b>                                                          | <b>153.339.841</b>   | <b>98.821.456</b>    | <b>143.460.040</b>   |
| Alemanha                                                                 | 1.613.956            | 2.442.688            | 1966.598             |
| Grã-Bretanha                                                             | 748.133              | 1.484.646            | 2.377.213            |
| Estados Unidos                                                           | 103.840.280          | 74.210.202           | 99.953.591           |
| Suécia                                                                   | 14.272.327           | 8.612.202            | 11.583.346           |
| Paraguai                                                                 | 12.709.911           | 561.849              | 3.238.254            |
| Rússia                                                                   | 9.511.908            | 8.028.847            | 7.839.790            |
| Outros países                                                            | 10.643.326           | 3.481.022            | 16.501.248           |
| <b>Peles e couros</b>                                                    | <b>1.156.243</b>     | <b>1.579.850</b>     | <b>1.307.193</b>     |
| Alemanha                                                                 | 250.462              | 313.820              | 364.959              |
| França                                                                   | 386.654              | 350.847              | 290.145              |
| Grã-Bretanha                                                             | 82.457               | 349.612              | 112.622              |
| Estados Unidos                                                           | 110.367              | 134.409              | 107.915              |
| Itália                                                                   | 21.103               | 19.972               | 45.371               |
| Argentina                                                                | 266.179              | 353.739              | 317.739              |
| Outros países                                                            | 39.021               | 57.451               | 68.442               |
| <b>Artigos manufaturados</b>                                             |                      |                      |                      |

|                                         |                    |                    |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Algodão</b>                          | <b>14.391.575</b>  | <b>16.945.873</b>  | <b>14.302.573</b>  |
| Alemanha                                | 1.752.246          | 2.604.903          | 2.426.443          |
| França                                  | 482.755            | 671.097            | 588.086            |
| Grã-Bretanha                            | 10.086.355         | 10.848.541         | 8.750.210          |
| Estados Unidos                          | 653.209            | 462.173            | 438.101            |
| Itália                                  | 623.703            | 930.453            | 783.848            |
| Portugal                                | 6.365              | 15.855             | 45.404             |
| Bélgica                                 | 334.586            | 797.421            | 620.507            |
| Áustria-Hungria                         | 211.576            | 306.148            | 311.002            |
| Suíça                                   | 129.800            | 176.004            | 167.699            |
| Outros países                           | 110.980            | 133.278            | 171.273            |
| <b>Ferro e aço</b>                      | <b>363.487.192</b> | <b>371.323.470</b> | <b>502.698.640</b> |
| Alemanha                                | 69.456.559         | 88.018.135         | 111.516.067        |
| França                                  | 46.046.450         | 37.613.402         | 71.487.126         |
| Grã-Bretanha                            | 91.369.597         | 98.567.214         | 112.212.533        |
| Estados Unidos                          | 44.971.318         | 66.633.075         | 88.895.048         |
| Bélgica                                 | 109.142.864        | 78.481.562         | 108.011.840        |
| Outros países                           | 2.500.404          | 2.010.082          | 10.576.026         |
| <b>Lã</b>                               | <b>1.563.622</b>   | <b>1.856.222</b>   | <b>2.014.384</b>   |
| Alemanha                                | 530.565            | 551.610            | 536.966            |
| França                                  | 231.603            | 245.349            | 260.340            |
| Grã-Bretanha                            | 700.364            | 941.564            | 1.066.928          |
| Outros países                           | 101.090            | 117.699            | 150.150            |
| <b>Madeiras</b>                         | <b>2.573.255</b>   | <b>3.088.739</b>   | <b>3.757.069</b>   |
| Alemanha                                | 379.506            | 541.498            | 789.452            |
| França                                  | 215.079            | 273.952            | 277.271            |
| Grã-Bretanha                            | 229.226            | 424.979            | 315.081            |
| Estados Unidos                          | 671.118            | 518.252            | 774.553            |
| Portugal                                | 304.021            | 347.992            | 336.972            |
| Áustria-Hungria                         | 595.002            | 746.892            | 1.015.943          |
| Espanha                                 | 121.524            | 157.157            | 159.019            |
| Outros países                           | 57.779             | 78.017             | 88.778             |
| <b>Peles e couros</b>                   | <b>368.816</b>     | <b>451.842</b>     | <b>503.598</b>     |
| Alemanha                                | 99.970             | 108.806            | 138.169            |
| França                                  | 42.202             | 52.040             | 73.766             |
| Grã-Bretanha                            | 161.545            | 212.802            | 206.637            |
| Estados Unidos                          | 29.763             | 26.302             | 42.135             |
| Bélgica                                 | 22.445             | 37.580             | 29.212             |
| Áustria- Hungria                        | 5.479              | 5.022              | 3.470              |
| Outros países                           | 7.412              | 9.290              | 10.209             |
| <b>Artigos destinados a alimentação</b> |                    |                    |                    |
| <b>Azeite de Oliva</b>                  | <b>3.789.065</b>   | <b>3.449.379</b>   | <b>4.921.984</b>   |
| França                                  | 271.355            | 267.383            | 321.298            |
| Itália                                  | 1.200.543          | 990.993            | 1.749.982          |
| Portugal                                | 1.920.210          | 1.534.070          | 1.845.829          |
| Espanha                                 | 371.390            | 634.858            | 917.524            |
| Outros países                           | 25.567             | 22.075             | 87.351             |
| <b>Bacalhau</b>                         | <b>33.840.714</b>  | <b>34.241.012</b>  | <b>36.876.629</b>  |
| Estados Unidos                          | 972.339            | 976.832            | 1.570.473          |
| Noruega                                 | 5.883.257          | 7.304.613          | 10.782.627         |
| Canadá                                  | 6.761.960          | 5.390.821          | 5.491.684          |

|                         |                    |                    |                    |
|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Terra Nova</b>       | 17.724.596         | 17.685.884         | 15.947.845         |
| <b>Outros países</b>    | 2.498.562          | 2.882.862          | 3.084.000          |
| <b>Batatas</b>          | <b>22.449.904</b>  | <b>17.852.188</b>  | <b>28.971.932</b>  |
| <b>França</b>           | 10.488.541         | 7.310.495          | 11.761.745         |
| <b>Portugal</b>         | 8.268.366          | 6.318.563          | 6.590.738          |
| <b>Alemanha</b>         | 2.774.700          | 3.474.109          | 3.649.312          |
| <b>Outros países</b>    | 918.297            | 749.021            | 6.970.137          |
| <b>Farinha de trigo</b> | <b>158.955.851</b> | <b>158.760.608</b> | <b>189.655.343</b> |
| <b>Estados Unidos</b>   | 40.654.763         | 46.648.261         | 54.840.190         |
| <b>Uruguai</b>          | 7.026.699          | 9.336.097          | 22.986.246         |
| <b>Áustria-Hungria</b>  | 2.344.902          | 1.217.151          | 1.491.993          |
| <b>Argentina</b>        | 108.359.862        | 100.544.586        | 109.540.388        |
| <b>Outros países</b>    | 569.625            | 1.014.511          | 796.526            |
| <b>Manteiga</b>         | <b>2.081.716</b>   | <b>1.960.194</b>   | <b>1.908.959</b>   |
| <b>França</b>           | 1.641.812          | 1.491.730          | 1.417.556          |
| <b>Dinamarca</b>        | 415.758            | 447.412            | 432.107            |
| <b>Outros países</b>    | 24.146             | 21.052             | 59.296             |
| <b>Trigo em grão</b>    | <b>316.312.762</b> | <b>333.145.668</b> | <b>381.286.333</b> |
| <b>Argentina</b>        | 314.116.724        | 328.880.685        | 375.043.869        |
| <b>Chile</b>            | 190.235            | 183.045            | 344.600            |
| <b>Uruguai</b>          | 1996.218           | 4.047.600          | 5.894.779          |
| <b>Outros países</b>    | 9.585              | 34.338             | 3.085              |
| <b>Vinho comum</b>      | <b>60.980.067</b>  | <b>62.173.663</b>  | <b>64.911.091</b>  |
| <b>Alemanha</b>         | 133.624            | 165.385            | 189.760            |
| <b>França</b>           | 2.581.174          | 3.093.275          | 2.340.500          |
| <b>Grécia</b>           | 56.489             | 413.885            | 1.027.352          |
| <b>Espanha</b>          | 1.209.982          | 1.849.729          | 1.389.765          |
| <b>Itália</b>           | 13.598.046         | 13.172.973         | 15.808.208         |
| <b>Portugal</b>         | 43.332.200         | 43.400.039         | 43.861.784         |
| <b>Outros países</b>    | 68.552             | 78.377             | 293.722            |
| <b>Charque</b>          | <b>33.710.355</b>  | <b>26.651.408</b>  | <b>23.061.651</b>  |
| <b>Uruguai</b>          | 29.176.294         | 24.790.221         | 21.198.431         |
| <b>Argentina</b>        | 4.453.929          | 1.787.349          | 1.719.296          |
| <b>Paraguai</b>         | 80.132             | 73.838             | 143.924            |

**Fonte:** Anuario Estatístico do Brazil (1917, p. 123-126).

ANEXO M – Desenvolvimento anual em metros da Rede da *Great Western* por ferrovia (1901-1945)

| Ano  | E.F.S. Francisco | E.F. Sul de Pernambuco | E.F. Central de Alagoas | E.F. Paulo Afonso | E.F. Conde d'Eu | E.F. Central de Pernambuco | E. F. Natal a Independência | E.F. Limoeiro | Ramal de Barreiros | Ramal de Bonito | Acréscimos ou reduções | Total     |
|------|------------------|------------------------|-------------------------|-------------------|-----------------|----------------------------|-----------------------------|---------------|--------------------|-----------------|------------------------|-----------|
| 1901 | 124.739          | 193.908                | -                       | -                 | -               | -                          | -                           | 180.285       | -                  | -               |                        | 498.932   |
| 1902 | 124.739          | 193.908                | -                       | -                 | 165.000         | -                          | 121.000                     | 180.285       | -                  | -               |                        | 784.932   |
| 1903 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | -                          | 121.000                     | 180.285       | -                  | -               |                        | 1.050.068 |
| 1904 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 179.900                    | 171.197                     | 180.285       | -                  | -               |                        | 1.280.165 |
| 1905 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 179.900                    | 171.197                     | 180.285       | -                  | -               |                        | 1.280.165 |
| 1906 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 212.056                    | 171.197                     | 180.285       | -                  | 28.657          |                        | 1.340.978 |
| 1907 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 228.383                    | 171.197                     | 260.489       | -                  | 28.657          |                        | 1.437.509 |
| 1908 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 228.383                    | 171.197                     | 260.489       | -                  | 28.657          |                        | 1.437.509 |
| 1909 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 165.000         | 228.383                    | 171.197                     | 260.489       | -                  | 28.657          |                        | 1.437.509 |
| 1910 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 174.777         | 241.406                    | 171.197                     | 260.489       | -                  | 28.657          |                        | 1.460.309 |
| 1911 | 124.739          | 193.908                | 150.000                 | 115.136           | 180.167         | 258.606                    | 164.620                     | 260.489       | -                  | 28.657          |                        | 1.492.116 |
| 1912 | 124.739          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 185.299         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.607.683 |
| 1913 | 124.739          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1914 | 124.739          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1915 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1916 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1917 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1918 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1919 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1920 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1921 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 194.633         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.617.017 |
| 1922 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.627.078 |
| 1923 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 55.300             | 28.657          |                        | 1.627.078 |
| 1924 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 58.380             | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1925 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1926 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1927 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1928 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1929 | 130.961          | 193.908                | 194.069                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 270.465       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.630.158 |
| 1930 | 130.961          | 193.908                | 211.414                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.688.473 |
| 1931 | 130.961          | 193.908                | 211.414                 | 115.136           | 204.694         | 269.268                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.688.473 |
| 1932 | 130.961          | 193.908                | 211.414                 | 115.136           | 204.694         | 316.525                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.708.248 |
| 1933 | 130.961          | 193.908                | 225.902                 | 115.136           | 204.694         | 329.911                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.736.122 |
| 1934 | 130.961          | 193.908                | 225.902                 | 115.136           | 204.694         | 329.911                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.736.122 |
| 1935 | 130.961          | 193.908                | 225.902                 | 115.136           | 204.694         | 329.911                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.736.122 |
| 1936 | 130.961          | 193.908                | 225.902                 | 115.136           | 204.694         | 329.911                    | 164.620                     | 283.953       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.736.122 |
| 1937 | 130.961          | 193.908                | 225.902                 | 115.136           | 204.694         | 329.911                    | 164.620                     | 300.602       | 283.953            | 28.657          |                        | 1.752.771 |

|             |         |         |         |         |         |         |                       |         |         |        |  |           |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|---------|---------|--------|--|-----------|
| <b>1938</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 329.911 | 164.620               | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.752.771 |
| <b>1939</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 329.911 | 48.160 <sup>254</sup> | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.636.311 |
| <b>1940</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.636.311 |
| <b>1941</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.656.856 |
| <b>1942</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.656.856 |
| <b>1943</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.656.856 |
| <b>1944</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 283.953 | 28.657 |  | 1.656.856 |
| <b>1945</b> | 130.961 | 193.908 | 225.902 | 115.136 | 204.694 | 350.456 | 48.160                | 300.602 | 58.380  | 28.657 |  | 1.656.856 |

**Fonte:** Pinto (1949, apenso XI)

---

<sup>254</sup> A partir de 1939, foi transferido 116.460 metros (116,460 Km) da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz para a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

ANEXO N – Dados financeiros da *Great Western of Brazil Railway* (1902-1917)

| Anos         | Receita          | Despesas         | Saldo           | Coeficiente de tráfego <sup>255</sup> |
|--------------|------------------|------------------|-----------------|---------------------------------------|
| 1902         | 4.542:366\$720   | 3.459:952\$100   | 1.082:414\$620  | 76,17                                 |
| 1903         | 5.672:939\$010   | 4.300:900\$870   | 1.372:038\$140  | 75,81                                 |
| 1904         | 5.403:207\$080   | 4.057:006\$430   | 1.346:200\$650  | 75,08                                 |
| 1905         | 6.977:199\$750   | 5.065:583\$490   | 1.911:616\$260  | 72,6                                  |
| 1906         | 7.200:299\$500   | 5.206:154\$440   | 1.994:145\$060  | 72,3                                  |
| 1907         | 6.810:379\$750   | 4.939:561\$950   | 1.870:817\$800  | 72,52                                 |
| 1908         | 7.200:742\$960   | 5.279:684\$940   | 1.921:058\$020  | 73,32                                 |
| 1909         | 8.361:007\$880   | 5.957:582\$190   | 2.403:425\$690  | 71,25                                 |
| 1910         | 8.970:568\$900   | 6.235:523\$030   | 2.735:045\$870  | 69,51                                 |
| 1911         | 9.573:949\$290   | 7.056:092\$820   | 2.517:856\$470  | 73,7                                  |
| 1912         | 10.110:438\$790  | 7.035:028\$550   | 3.075:410\$240  | 69,58                                 |
| 1913         | 11.073:890\$210  | 8.222:611\$180   | 2.851:279\$030  | 74,25                                 |
| 1914         | 10.205:868\$370  | 7.473:274\$030   | 2.732:594\$340  | 73,23                                 |
| 1915         | 9.978:472\$650   | 8.984:535\$466   | 993:937\$184    | 90,03                                 |
| 1916         | 11.627:259\$470  | 9.546:496\$935   | 2.080:762\$535  | 82,1                                  |
| 1917         | 13.826:256\$960  | 11.146:801\$005  | 2.679:455\$955  | 80,63                                 |
| <b>Total</b> | 137.534:842\$390 | 103.966:789\$426 | 33.568:052\$864 |                                       |

**Fonte:** Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra no anno de 1918 (1919, p. 105).

<sup>255</sup> Denomina-se coeficiente de tráfego é a divisão das despesas pelas receitas geradas e relativas a um mesmo ano. O coeficiente de tráfego é a relação percentual da despesa sobre a receita. As despesas de uma estrada de ferro de grande tráfego absorvem mais da metade da receita. Assim, um coeficiente de tráfego é tanto melhor quanto menos for aproximando-se de 50. Quanto maior o coeficiente de tráfego, tanto pior é a situação econômica da estrada (SILVA, 1954, p.73).

## ANEXO O – Mappa da região flagelada pela seca de 1877

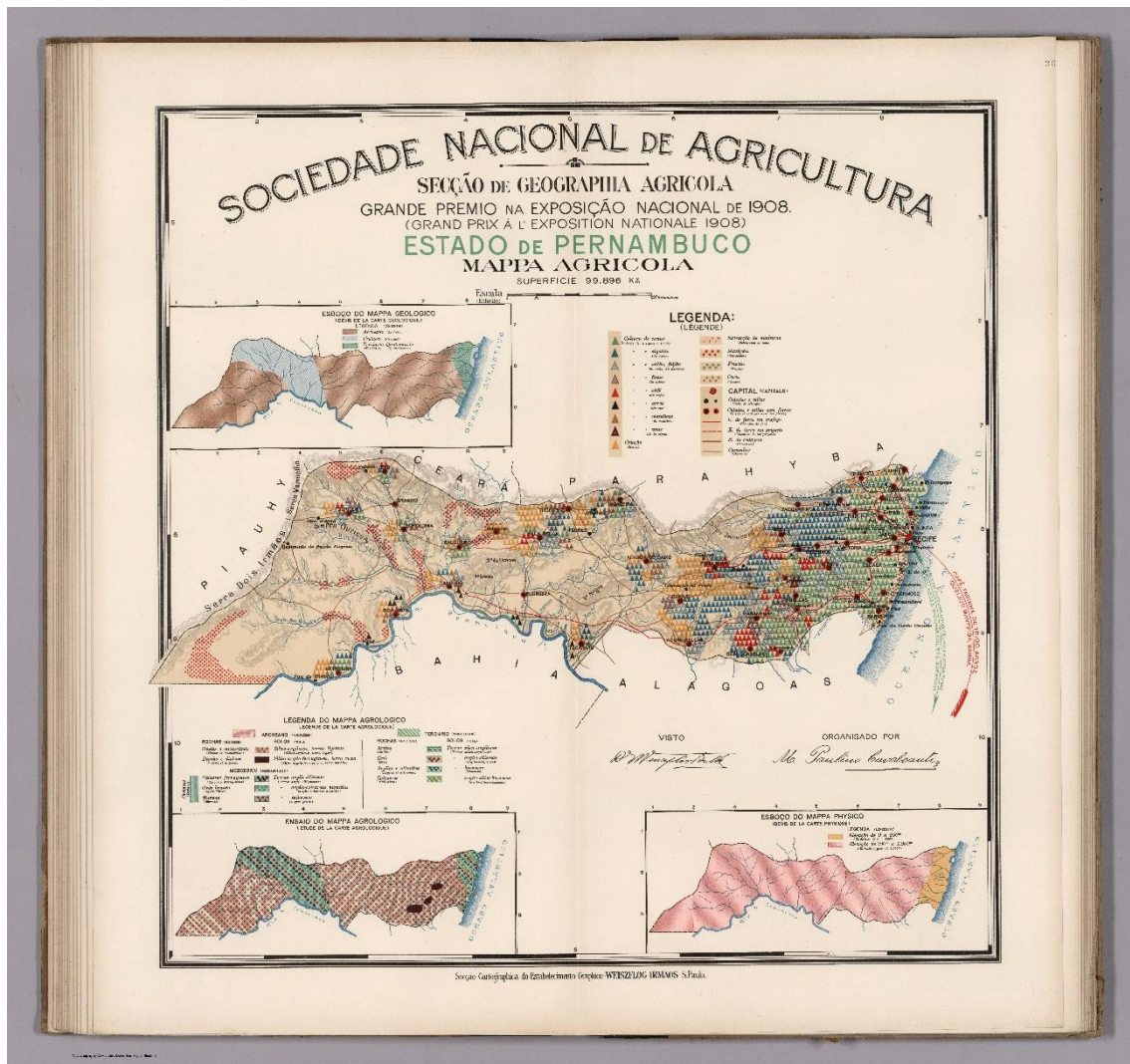


**Fonte:** [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart540446/cart540446.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart540446/cart540446.jpg)  
Acesso: 14 nov. 2018.

Mapa projetado pelo Engenheiro André Rebouças, em 1878. Linhas tracejadas em vermelho são os caminhos de ferro projetados pelo Engenheiro André Rebouças, já as linhas pretas contínuas ou tracejadas são correspondentes aos caminhos de ferro em tráfego, em construção ou já concedidas.



ANEXO P – Mappa agrícola do Estado de Pernambuco, 1908



Fonte: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306840~90076721?> Acesso em: 08 nov. 2018.



ANEXO Q – Movimento do porto de Recife no anno de 1908

Movimento do porto de Recife no anno de 1908

| NAÇÃO                               | ENTRADAS   |       |       |       |            |           |             |          |       | SAÍDAS     |       |       |       |             |          |       |             |
|-------------------------------------|------------|-------|-------|-------|------------|-----------|-------------|----------|-------|------------|-------|-------|-------|-------------|----------|-------|-------------|
|                                     | EMBARCAÇÃO |       |       |       |            |           | PASSAGEIROS |          |       | EMBARCAÇÃO |       |       |       | PASSAGEIROS |          |       |             |
|                                     | Vapor      | Návio | Barca | Total | Tripulação | Tonelagem | Masculino   | Feminino | Total | Vapor      | Návio | Barca | Total | Masculino   | Feminino | Total | Em transito |
| Brazil . . . . .                    | 492        | 12    | 1.005 | 1.559 | —          | —         | —           | —        | —     | 492        | 0     | 1.054 | 1.545 | —           | —        | —     | —           |
| Inglaterra . . . . .                | 228        | 42    | —     | 270   | —          | —         | —           | —        | —     | 234        | 30    | —     | 270   | —           | —        | —     | —           |
| Allemanha . . . . .                 | 74         | —     | —     | 74    | —          | —         | —           | —        | —     | 74         | —     | —     | 74    | —           | —        | —     | —           |
| França . . . . .                    | 44         | —     | —     | 44    | —          | —         | —           | —        | —     | 44         | —     | —     | 44    | —           | —        | —     | —           |
| Italia . . . . .                    | 2          | 1     | —     | 3     | —          | —         | —           | —        | —     | 2          | 1     | —     | 3     | —           | —        | —     | —           |
| Estados Unidos da America . . . . . | 13         | —     | —     | 13    | —          | —         | —           | —        | —     | 13         | —     | —     | 13    | —           | —        | —     | —           |
| Noruega . . . . .                   | 9          | 8     | —     | 17    | —          | —         | —           | —        | —     | 0          | 8     | —     | 17    | —           | —        | —     | —           |
| Austria . . . . .                   | 20         | —     | —     | 20    | —          | —         | —           | —        | —     | 20         | —     | —     | 20    | —           | —        | —     | —           |
| Dinamarca . . . . .                 | 2          | 1     | —     | 3     | —          | —         | —           | —        | —     | 2          | 1     | —     | 3     | —           | —        | —     | —           |
| Chile . . . . .                     | 2          | —     | —     | 2     | —          | —         | —           | —        | —     | 2          | —     | —     | 2     | —           | —        | —     | —           |
| Republica Oriental . . . . .        | 1          | —     | —     | 1     | —          | —         | —           | —        | —     | 1          | —     | —     | 1     | —           | —        | —     | —           |
| Hollanda . . . . .                  | 1          | 1     | —     | 2     | —          | —         | —           | —        | —     | 1          | 1     | —     | 2     | —           | —        | —     | —           |
| Suecia . . . . .                    | 1          | 1     | —     | 2     | —          | —         | —           | —        | —     | 1          | 1     | —     | 2     | —           | —        | —     | —           |
| Republica Argentina . . . . .       | 1          | —     | —     | 1     | —          | —         | —           | —        | —     | 1          | —     | —     | 1     | —           | —        | —     | —           |
| Hungria . . . . .                   | 1          | —     | —     | 1     | —          | —         | —           | —        | —     | 1          | —     | —     | 1     | —           | —        | —     | —           |
| Total . . . . .                     | 881        | 66    | 1.005 | 1.952 | 57.336     | 1.624.804 | 6.445       | 1.401    | 7.846 | 897        | 37    | 1.054 | 1.998 | 7.085       | 1.810    | 8.845 | 30.062      |

73

73

Fonte: Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1909 (1910, p. 73).

ANEXO R – Capa do Jornal *O Mossoroense* – 1904



Fonte: *O Mossoroense*, 1904.

ANEXO S – Ano de inauguração das estações ferroviárias e a situação administrativa das cidades, vilas, povoados e distritos no ano de inauguração das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande

| <b>Estações</b>                                                 | <b>Inauguração da estação ferroviária</b> | <b>Categoria</b>              | <b>Resumo histórico da Formação político-administrativa<sup>256</sup></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Brum, Encruzilhada, Arraial e Macacos (cidade do Recife)</b> | 26 de outubro de 1881.                    | Cidade                        | O povoado do Recife foi elevado à categoria de vila independente em 1710. Em 1823 a vila do Recife passou a ser cidade e, finalmente, em 1827 foi elevada à condição de capital. Portanto, quando a ferrovia atingiu as estações do Recife, esta já era cidade há 58 anos. Encruzilhada aparece como distrito do Recife pela Lei Municipal n.º 1, de 06-04-1892. Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/recife/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/recife/historico</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Camaragibe</b>                                               | 26 de outubro de 1881.                    | Povoado                       | Distrito criado com a denominação de Camaragibe, pela Lei Municipal n.º 21, de 05-03-1908, subordinado ao município de São Lourenço da Mata. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o distrito de Camaragibe, figura no município de São Lourenço da Mata. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 31-XII-1937. Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o distrito de Camaragibe permanece no município de São Lourenço da Mata. Elevado à categoria de município com a denominação de Camarajibe, pela Lei Estadual n.º 4.988, de 20-12-1963, desmembrado de São Lourenço da Mata. No dia 13 de maio de 1982 a cidade de Camaragibe foi finalmente emancipada do município de São Lourenço da Mata, tornando-se única e mais uma das principais cidades da Região Metropolitana do Recife. Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/camaragibe/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/camaragibe/historico</a> . Acesso em: 01 jan. 2019. <a href="http://www.camaragibe.pe.gov.br/nossa-cidade/">http://www.camaragibe.pe.gov.br/nossa-cidade/</a> |
| <b>São Lourenço da Matta</b>                                    | 26 de outubro de 1881.                    | Distrito do Recife e Paudalho | Distrito criado com a denominação de São Lourenço da Mata, por Alvará de 13-10-1775. Elevado à categoria de vila pela Lei Provincial n.º 1.805, de 13-06-1884 (3 anos após a chegada da ferrovia), desmembrado de Recife e Pau D'Alho. Elevado à condição de cidade e sede municipal, com a denominação de São Lourenço da Mata, pela Lei Estadual n.º 991, de 01-07-1909. Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/sao-lourenco-da-mata/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/sao-lourenco-da-mata/historico</a> Acesso em: 28 set. 2018.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Tiúma</b>                                                    | 26 de outubro de 1881.                    | Usina localizada              | Localizada no município de São Lourenço da Mata, foi fundada em 1881, por Jovino Bandeira de Melo, com a denominação de Engenho Central São Lourenço da Mata.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

<sup>256</sup> Segundo Azevedo (1970, p. 254) há “o conflito entre o conceito político administrativo e o conceito geográfico do que se deve entender por uma cidade”. Ao definir cidade a Geografia considera “as características culturais e sociais, a estrutura urbana, os aspectos demográficos e as funções urbanas”, enquanto a definição legal de cidade, estas parecem mais vilas ou grandes vilas. (AZEVEDO, 1970).

|                                                    |                         |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                    |                         | em São Lourenço da Mata. | Em 1887, passou a pertencer à empresa inglesa The North Brazilian Sugar Factories Company, mudando o seu nome para Usina Tiúma. Manteve-se sob o controle dos empresários ingleses até 1927 e tornou-se uma das usinas mais importantes do Estado de Pernambuco.<br>Disponível em:<br><a href="http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=135&amp;Itemid=1">http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=135&amp;Itemid=1</a> . Acesso em: 24 set. 2018.<br>ANDRADE, 1989, p. 24 e 28.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Mussurepe</b>                                   | 26 de outubro de 1881.  | Povoado e depois usina   | Situada no município de Paudalho, nas margens do rio Capibaribe, a usina foi fundada em 1911, por Herculano Bandeira Melo. Com a morte do fundador, a usina passou a pertencer aos filhos Raul Bandeira de Melo e Herculano Bandeira de Melo Filho.<br>Tinha uma ferrovia de 40 quilômetros, 2 locomotivas e 60 vagões. O transporte da cana e do combustível era feito pela via férrea própria, tração animal (carros-de-boi) e caminhões e o do açúcar e do álcool pela <i>Great Western</i> .<br>Disponível em:<br><a href="http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=141%3Ausina-mussurepe&amp;catid=55%3Aletra-u&amp;Itemid=1">http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=141%3Ausina-mussurepe&amp;catid=55%3Aletra-u&amp;Itemid=1</a> . Acesso em: 24 set. 2018.                                                                                                     |
| <b>S. Severino</b>                                 | 26 de outubro de 1881.  | Engenho                  | Engenho Nossa Senhora da Luz ou Engenho dos Ramos (desativado em 1920). Localizado em Paudalho.<br>Fonte: <a href="http://engenhosdepernambuco.blogspot.com.br/p/engenho-m.html">http://engenhosdepernambuco.blogspot.com.br/p/engenho-m.html</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Pau d'Alho</b>                                  | 26 de outubro de 1881   | Cidade                   | Elevado à categoria de cidade com a denominação de Paudalho pela Lei Provincial n.º 1.318, de 04-02-1879. Site da prefeitura de Paudalho é importante para outras informações<br><a href="https://www.paudalho.pe.gov.br/portal/historia/">https://www.paudalho.pe.gov.br/portal/historia/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Carpina (Floresta dos Leões)</b> <sup>257</sup> | 20 de fevereiro de 1882 | Povoado                  | O município de Carpina começou a ser povoado a partir da segunda metade do século XVII, por exploradores de pau-brasil e criadores de gado. Distrito criado com a denominação de Florestas dos Leões, pela lei municipal n.º 12, de 15-12-1901, subordinado ao município de Pau d'Alho. Elevado à categoria de vila com a denominação de Floresta dos Leões, pela lei estadual n.º 991, de 01-07-1909, desmembrado dos municípios de Pau d'Alho e Nazaré. Elevado à categoria de cidade e sede municipal com a denominação de Floresta dos Leões, pela lei estadual n.º 1931, de 11-09-1928, constituído de 2 distritos: Floresta dos Leões e Lagoa do Carro. Pelo decreto-lei estadual n.º 235, de 09-12-1938, o município de Floresta dos Leões passou a denominar-se Carpina<br>Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/pernambuco/carpina.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/pernambuco/carpina.pdf</a> . Acesso em: 11 jan. 2019. |
| <b>Lagôa do Carro</b>                              | 20 de fevereiro de 1882 | Povoado                  | Distrito criado com a denominação de Lagoa do Carro, pela lei municipal n.º 87, de 27-01-1907, subordinado ao município de Nazaré. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o distrito de Lagoa do Carro, ainda permanece no município de Nazaré. Em 1928, pela lei estadual n.º 1931, de 11-09-1928, é criado o município de Floresta dos Leões, e o distrito Lagoa do Carro passa a pertencer ao novo município. Em divisões                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

<sup>257</sup> Entroncamento do ramal de Limoeiro

|                                |                         |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                |                         |                    | administrativas de 1933, 1936 e 1937 o distrito de Lagoa do Carro permanece no município de Floresta dos Leões. Na divisão administrativa de 1-12-1950 aparece no município de Carpina (como passou a denominar-se o antigo município de Floresta dos Leões, desde 1938). Em 20-12-1958, pela lei nº 4949 foi elevado à categoria de município com a denominação Lagoa do Carro e desmembrado de Carpina.<br>Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=31030&amp;view=detalhes">https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=31030&amp;view=detalhes</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Campo Grande</b>            | 20 de fevereiro de 1882 | Povoado            | Localizado na área que posteriormente, a partir de 1958, passou a constituir a cidade de Lagoa do Carro.<br>Fonte: <a href="http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/campogrande.htm">http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/campogrande.htm</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Limoeiro</b>                | 20 de fevereiro de 1882 | Cidade             | Distrito criado com a denominação de Limoeiro, por Carta Régia de 16-06-1786. Elevado à categoria de vila com a denominação de Limoeiro, por Alvará de 27-07-1811 e Provisão de 15-02-1812, desmembrado dos municípios de Olinda e da antiga vila de Iguaçu. Instalado em 23-05-1812.<br>Elevado à categoria de cidade e sede com a denominação de Limoeiro, pela Lei provincial n.º 1.560, de 30-05-1881.<br>Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/limoeiro/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/limoeiro/historico</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Tracunhaém</b>              | 15 de setembro de 1882  | Povoado            | Distrito criado com a denominação de Tracunhaém, pela lei municipal nº 5, de 30-11-1892, anexados ao município de Nazaré. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911. Pela lei municipal nº 445, de 21-11-1929, o distrito de Tracunhaém foi extinto, sendo seu território anexado ao município de Nazaré. Pelo decreto municipal nº 5, de 07-11-1930, é recriado o distrito de Tracunhaém. Em divisão administrativa referente aos anos de 1933, 1950 e 1960, Tracunhaém aparece como distrito de Nazaré da Mata, sendo desmembrado desta pela lei estadual nº 4951, de 20-12-1963, quando torna-se município.<br>Fontes: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/tracunhaem/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/tracunhaem/historico</a> ; <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/nazare-da-mata/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/nazare-da-mata/historico</a> . Acesso em: 11 jan. 2019. |
| <b>Nazareth</b> <sup>258</sup> | 15 de setembro de 1882  | Cidade             | Elevado à categoria de cidade, pela lei provincial nº 258, de 11-06-1850.<br>Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=34450&amp;view=detalhes">https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=34450&amp;view=detalhes</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Lagôa Secca</b>             | 1º de janeiro de 1888   | Distrito de Nazaré | Pela lei provincial nº 1780, de 05-06-1883, é criado o distrito de Lagoa Seca, subordinado a Nazaré da Mata. Pela lei estadual nº 1931, de 11-09-1928, desmembra do município de Nazaré os distritos de Aliança e Lagoa Seca. Para formar o novo município de Aliança. Pelo decreto-lei estadual nº 235, 09-12-1938, o distrito de Lagoa Seca passou a denominar-se Upatininga.<br><a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=34450&amp;view=detalhes">https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=34450&amp;view=detalhes</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Baraúna</b>                 | 1º de janeiro de 1888   | Povoado            | Pertencente a Aliança, no entanto, antes de Aliança torna-se cidade em 1928, Baraúna era povoado de Nazaré.<br>Fonte: <a href="http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/barauna.htm">http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/barauna.htm</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

<sup>258</sup> Como mencionado no capítulo anterior, o município de “Nazaré” foi assim chamado até 31 de dezembro de 1943, quando o decreto-lei estadual nº 952, alterou sua denominação para “Nazaré da Mata”. (IBGE, 2018). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=34450&view=detalhes>. Acesso em: 23 dez. 2018.

|                                  |                        |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Alliança</b>                  | 1º de janeiro de 1888  | Distrito de Nazaré | Distrito criado com a denominação de Aliança, pela lei municipal nº 5, de 30-11-1892, subordinado ao município de Nazaré. Elevado à categoria de vila com a denominação de Aliança, pela lei estadual nº 991, de 01.07-1909. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o distrito de Aliança figura no município de Nazaré.<br>Elevado à condição de cidade e sede do município com a mesma denominação, pela lei estadual nº 1931, de 11-09-1928, desmembrado dos municípios de Nazaré e Goiana. Em divisão administrativa referente ao ano de 1933, o município é constituído de 4 distritos: Aliança, Lagoa Seca (a partir de 1938, passou a se chamar Upatininga), Nossa Senhora do Ó e Lapa. Assim permanecendo em divisões territoriais datadas de 31-12-1936 e 31-12-1937.<br>Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&amp;id=34395">https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&amp;id=34395</a> . Acesso em: 11 jan. 2019. |
| <b>Pureza</b>                    | 1º de janeiro de 1888  | Povoado            | Pertencente a Timbaúba<br>Fonte: <a href="http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/pureza.htm">http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/pureza.htm</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Timbaúba</b>                  | 8 de fevereiro de 1888 | Cidade             | Elevado à categoria de vila com a denominação de Timbaúba, pela provincial nº 1363, de 08-04-1879, desmembrado de Itambé. Instalada em 21-04-1892. Elevada à condição de cidade e sede do município com a denominação de Timbaúba, pela lei provincial, nº 1811, de 27-06-1884.<br>Fontes: BRASIL. República dos Estados Unidos do Brasil. Estado da Parahyba. <b>Anuario estatístico</b> . Anno 1-1930. Secção de estatística (Ministério da Fazenda): João Pessoa, 1931, p. 135. Disponível em: <a href="https://archive.org/details/anuario1930pb">https://archive.org/details/anuario1930pb</a> . Acesso em: 31 dez. 2018.<br><a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/pernambuco/timbauba.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/pernambuco/timbauba.pdf</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Rosa e Silva</b>              | 2 de julho de 1900     | Povoado            | Localizado em Timbaúba<br>Fonte: <a href="http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/rosa.htm">http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/rosa.htm</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Itabayanna</b> <sup>259</sup> | 5 de fevereiro de 1901 | Cidade             | Vila criada com a denominação de “Itabayana do Pilar” por lei prov. nº 723 de 1º outubro de 1881, que transferiu para a povoação de Itabayana a sede da vila de Pilar. Suprimida por lei provincial nº 800 de 8 de outubro de 1885. Restaurada pelo decreto estadual nº 14 de 23 de abril de 1890. Cidade por decreto estadual nº 63 de 26 de março de 1891. Disponível: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/itabaiana.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/itabaiana.pdf</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Lauro Muller (Parada)</b>     | 2 de outubro de 1907   | Povoado            | Pertencente a Itabaiana.<br><a href="http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/lauro.htm">http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/lauro.htm</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Mogei</b>                     | 2 de outubro de 1907   | Distrito           | Distrito criado com a denominação de Mogei de Cima, pela lei provincial nº 612, de 05-07-1876, subordinado ao município de Itabaiana. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o distrito de Mogei de Cima, figura no município de Itabaiana. Assim permanecendo em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937.<br>Pelo decreto-lei estadual nº 1010, de 30-03-1938, o distrito de Mogei de Cima passou a                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

<sup>259</sup> Entroncamento do Ramal de Campina Grande-PB

|                             |                      |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------|----------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                      |                     | denominar-se simplesmente Mogeiro.<br>Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/mogeiro.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/mogeiro.pdf</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Ingá</b>                 | 2 de outubro de 1907 | Vila                | Vila criada com a denominação “Vila do Imperador” por lei provincial nº 6 de 3 de novembro de 1840. Obteve a denominação atual por lei provincial nº 3 de 23 de maio de 1846. Suprimida por lei estadual nº 152 de 18 de maio de 1900. Restaurada por lei estadual nº 225, de 19 de novembro de 1904. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído distrito sede.<br>Fonte: BRASIL. República dos Estados Unidos do Brasil. Estado da Parahyba. <b>Anuario estatístico</b> . Anno 1-1930. Secção de estatística (Ministério da Fazenda): João Pessoa, 1931, p. 134. Disponível em: <a href="https://archive.org/details/anuario1930pb">https://archive.org/details/anuario1930pb</a> . Acesso em: 31 dez. 2018. |
| <b>Galante</b>              | 2 de outubro de 1907 | Povoado             | Nas divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937, Galante aparece como um dos 9 distritos de Campina Grande: Campina Grande, Conceição, Fagundes, Galante, Lagoa Seca, Massaranduba, Pocinhos, Puxinanã e Queimadas.<br>Fonte: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/historico</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Campina Grande</b>       | 2 de outubro de 1907 | Cidade              | A criação da freguesia Nossa Senhora da Conceição de Campina Grande ocorreu em 1769, em antiga aldeia dos índios Carirys. Em 20/04/1790, foi elevada à categoria de Vila e passou a se chamar Vila Nova da Rainha. Em 11/10/1864, a partir da Lei provincial de 137, a Vila Nova da Rainha passa a ser Cidade e a se chamar Campina Grande.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Pilar</b> <sup>260</sup> | 3 de julho de 1901   | Vila <sup>261</sup> | Distrito criado com a denominação de Pilar, por alvará, de 01-10-1765. Elevado à categoria de vila com a denominação de Pilar, por carta régia de 14-09- 1758. Pela lei provincial nº 723, de 01-10-1881, a vila é extinta. Elevado novamente à categoria de vila, pela lei estadual nº 800, de 08-10-1885. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído de 4 distritos: Pilar, Gurinhém, Canafísula e Serrinha.<br><a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/pilar.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/paraiba/pilar.pdf</a> . Acesso em: 11 jan. 2019.                                                                                                              |

**Fontes:** Nomes das estações - Relatório Apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Dr. José Estácio de Lima Brandão, ano de 1913 (p. 164). Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=459194&pagfis=5462>. Acesso: 26 nov. 2018.

Sobre a Usina Mussurepe: Disponível em: [http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=141%3Ausina-mussurepe&catid=55%3Aletra-u&Itemid=1](http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=141%3Ausina-mussurepe&catid=55%3Aletra-u&Itemid=1). Acesso em: 24 set. 2018. Disponível em:

[http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=135&Itemid=1](http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=135&Itemid=1). Acesso em: 24 set. 2018.

Andrade, 1989. Fases administrativas de Campina Grande: Almeida (1978); Anuário de Campina Grande (1925); Câmara (1988, 1999); Pinto (1977). Org. Elizângela Oliveira.

<sup>260</sup> Entroncamento com a Estrada Conde d’Eu

<sup>261</sup> Há divergências sobre essa informação. No resumo histórico de Pilar encontrado no site da prefeitura da cidade, consta que em 15 de novembro de 1838, pelo Decreto-lei 1.164, Pilar foi elevada à categoria de cidade

ANEXO T – Ano de inauguração das estações ferroviárias e a situação administrativa das cidades, vilas, povoados e distritos no ano de inauguração das estações ferroviárias da Estrada de Ferro de Mossoró.

| Estações             | Inauguração da estação ferroviária | Categoria                       | Resumo histórico da Formação político-administrativa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------|------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Porto Franco</b>  | 19 de março de 1915                | Povoado da Vila de Areia Branca | <p>Em 5 de dezembro de 1872, ainda no Império do Brasil, a recente povoação de Areia Branca ganhou o título de Distrito de Paz de Areia Branca, pertencente ao município de Mossoró. Em 19 de dezembro de 1876, o Distrito de Paz de Areia Branca foi dissolvido. O lugar voltou a ser apenas um povoado sem Juiz de Paz. Em 16 de fevereiro de 1892, pelo Decreto nº 10, a povoação foi elevada à categoria de vila com a denominação de Areia Branca e desmembrado de Mossoró. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, a vila é constituída de 2 distritos: Areia Branca e Grossos.</p> <p>Elevado à condição de cidade e sede municipal com a denominação de Areia Branca e por Lei Estadual n.º 656, de 22-10-1927. Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/areia-branca/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/areia-branca/historico</a>. Acesso em: 24 dez. 2018.</p>                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Mossoró</b>       | 19 de março de 1915                | Cidade                          | <p>Distrito criado com a denominação de Mossoró, pela Resolução Provincial n.º 87, de 27-10-1842.</p> <p>Elevado à categoria de vila com a denominação Mossoró pela Lei Provincial n.º 246, de 15-03-1852, desmembrado de Princesa (mais tarde Assú).</p> <p>Elevado à condição de cidade com a denominação de Mossoró, pela Lei Provincial n.º 620, de 09-11-1870. Pela Lei Municipal n.º 19, de 10-09-1908, são criados os distritos de Porto de Santo Antônio e São Sebastião e anexado ao município de Mossoró.</p> <p>Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído de 3 distritos: Mossoró, Porto de Santo Antônio e São Sebastião.</p> <p>Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/mossoro/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/mossoro/historico</a>. Acesso em: 24 dez. 2018.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>São Sebastião</b> | 1º de novembro de 1926             | Distrito                        | <p>A região já conhecida em meados do século XVII, denominava-se Passagem do Pedro.</p> <p>Pela lei municipal nº 19, de 10-09-1908, foi criado o distrito com a denominação de São Sebastião, subordinado ao município de Mossoró. Pelo decreto-lei estadual nº 603, de 31-10-1938, é recriado o distrito de São Sebastião e anexado ao município de Mossoró. Pelo decreto-lei estadual nº 268, de 30-12-1943, o distrito de São Sebastião passou a denominar-se Sebastianópolis. Pela lei estadual nº 146, de 23-12-1948, o distrito de Sebastianópolis passou a denominar-se Governador Dix-Sept Rosado, treze dias após a morte do então Governador do Estado, filho de Jerônimo Rosado, que iniciou a indústria extrativa de gipsita no município. Elevado à categoria de município com a denominação de Governador Dix-Sept Rosado, pela lei estadual nº 2878, de 04-04-1963, desmembrado de Mossoró.</p> <p>Disponível em: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/governador-dix-sept-rosado/historico">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/governador-dix-sept-rosado/historico</a>. Acesso em: 16 fev. 2019.</p> |



|                 |                              |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------|------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Caraúbas</b> | 30 de<br>setembro de<br>1929 | Cidade | Distrito criado com a denominação de Caraúbas, pela lei provincial nº 408, de 01-09-1858, subordinado ao município de Apodí. Elevado à categoria de vila com a denominação de Caraúbas, pela lei provincial nº 601, de 05-03-1868, desmembrado de Apodí. Sede na ex-localidade de Caraúbas. Constituído do distrito sede. Instalado em 22-01-1869. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, a vila de Caraúbas é constituída de distrito sede. Elevada à condição de cidade com a denominação de Caraúbas, pela lei estadual nº 372, de 30-11-1914. Disponível em: <a href="https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/riograndedonorte/caraubas.pdf">https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/riograndedonorte/caraubas.pdf</a> . Acesso em: 24 dez. 2018. |
|-----------------|------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Fontes:** Oliveira (2005, p. 11-30), IBGE (2018), Prefeituras Municipais.

ANEXO U – Tipos e quantidade de comércios e serviços em Campina Grande - 1933

| <b>Tipologia de comércios e serviços</b>              | <b>Quantidade</b> |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Armazens de compras de algodão</b>                 | 14                |
| <b>Armazens de algodão</b>                            | 15                |
| <b>Armazens de Compras de Pelles e couros</b>         | 6                 |
| <b>Armazens de cereais</b>                            | 13                |
| <b>Armazens de assucar</b>                            | 2                 |
| <b>Estivas em grosso</b>                              | 7                 |
| <b>Fazendas<sup>262</sup> e retalhos</b>              | 16                |
| <b>Fazendas em grosso</b>                             | 3                 |
| <b>Miudezas em grosso</b>                             | 2                 |
| <b>Mercearias</b>                                     | 36                |
| <b>Quitandas e bodegas</b>                            | 118               |
| <b>Kiosques</b>                                       | 9                 |
| <b>Miudezas e perfumarias a retalho<sup>263</sup></b> | 12                |
| <b>Casas de ferragens</b>                             | 2                 |
| <b>Agencias e automoveis e seus accessorios</b>       | 9                 |
| <b>Bombas de gasolina</b>                             | 6                 |
| <b>Hoteis</b>                                         | 8                 |
| <b>Pensões</b>                                        | 11                |
| <b>Casas de pasto<sup>264</sup></b>                   | 4                 |
| <b>Padarias</b>                                       | 12                |
| <b>Estabelecimentos de calçados</b>                   | 5                 |
| <b>Pharmacias</b>                                     | 5                 |
| <b>Barbearias</b>                                     | 27                |
| <b>Alfaiatarias</b>                                   | 12                |
| <b>Ateliers de costura</b>                            | 3                 |
| <b>Agencia de machinas de costura</b>                 | 2                 |
| <b>Bilhares</b>                                       | 11                |
| <b>Joalherias com concertos de relógios</b>           | 5                 |
| <b>Cafés e bebidas a retalho</b>                      | 3                 |
| <b>Sorveteria</b>                                     | 1                 |
| <b>Livraria e papelaria</b>                           | 1                 |
| <b>Movelaria</b>                                      | 1                 |
| <b>Estabelecimentos de madeira</b>                    | 2                 |
| <b>Casas mortuárias</b>                               | 2                 |
| <b>Photographias</b>                                  | 3                 |
| <b>Typographias</b>                                   | 3                 |
| <b>Agencias de revistas e jornais</b>                 | 2                 |

<sup>262</sup> Fazendas era o termo utilizado para tecidos.

<sup>263</sup> o termo “a retalho” aqui utilizado é em oposição à “em grosso”. Enquanto o retalho quer dizer que a mercadoria foi comercializada em pequena quantidade, o termo é um sinônimo do termo varejo. O termo "em grosso", como utilizado anteriormente, exemplo, "fazendas em grosso" ou "miudezas em grosso" quer dizer que a mercadoria ou produto está sendo comercializado em grande quantidade, para revenda, o termo é sinônimo de atacado.

<sup>264</sup> Estabelecimento que serve comidas.

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Agentes da standard</b>                                                              | 2  |
| <b>Moinhos de Milho e torrefação de café</b>                                            | 3  |
| <b>Depósitos de cigarro</b>                                                             | 1  |
| <b>Depósitos de carvão</b>                                                              | 1  |
| <b>Comissões e representações</b>                                                       | 2  |
| <b>Casas de redes e fios</b>                                                            | 1  |
| <b>Beneficiamento de caroço de algodão</b>                                              | 1  |
| <b>Fabricas de tecidos e fiação</b>                                                     | 3  |
| <b>Fabricas de sabão</b>                                                                | 2  |
| <b>Fabricas de camas</b>                                                                | 1  |
| <b>Fabricas de bebidas</b>                                                              | 3  |
| <b>Fabricas de gelo</b>                                                                 | 1  |
| <b>Fabricas de arame farpado</b>                                                        | 1  |
| <b>Fabricas de macarrão</b>                                                             | 1  |
| <b>Officinas de concertos de automóveis</b>                                             | 5  |
| <b>Officinas de vulcanização</b>                                                        | 3  |
| <b>Officinas de calçados</b>                                                            | 12 |
| <b>Officinas de concertos de calçados</b>                                               | 7  |
| <b>Officinas de selleiros</b>                                                           | 3  |
| <b>Officinas de carroserias de caminhão</b>                                             | 1  |
| <b>Officinas de quadros e molduras</b>                                                  | 1  |
| <b>Officinas de ferreiro com e sem machinismo</b>                                       | 10 |
| <b>Officinas de malas e maletas</b>                                                     | 4  |
| <b>Officinas de moveis</b>                                                              | 4  |
| <b>Officinas de funileiro</b>                                                           | 3  |
| <b>Lavagens e concertos de chapéus</b>                                                  | 3  |
| <b>Prensas hydraulicas</b>                                                              | 4  |
| <b>Cortumes com e sem machinismos</b>                                                   | 3  |
| <b>Tanoarias</b>                                                                        | 2  |
| <b>Hospitais</b>                                                                        | 6  |
| <b>Parteiras</b>                                                                        | 4  |
| <b>Medicos</b>                                                                          | 8  |
| <b>Dentistas</b>                                                                        | 6  |
| <b>Advogados</b>                                                                        | 7  |
| <b>Justiça (juiz de direito, promotor público, escrivão, official de justiça, etc.)</b> | 7  |
| <b>Cartórios</b>                                                                        | 3  |
| <b>Delegacia</b>                                                                        | 1  |
| <b>Telegrapho nacional</b>                                                              | 1  |
| <b>Prefeitura</b>                                                                       | 1  |
| <b>Departamento de classificação do algodão</b>                                         | 1  |
| <b>Posto anti-ophidico</b>                                                              | 1  |
| <b>Bancos</b>                                                                           | 5  |
| <b>Collectorias federaes</b>                                                            | 2  |
| <b>Mesa de renda</b>                                                                    | 1  |
| <b>Empresa de Luz electrica</b>                                                         | 1  |
| <b>Correio</b>                                                                          | 11 |
| <b>Associações</b>                                                                      | 10 |

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| <b>Lojas Maçonicas</b>                            | 3  |
| <b>Templos catholicos</b>                         | 3  |
| <b>Templos evangélicos</b>                        | 5  |
| <b>Centros espiritas</b>                          | 2  |
| <b>Sociedades esportivas e clubs diversionaes</b> | 8  |
| <b>Cinemas</b>                                    | 2  |
| <b>Estabelecimentos de ensino</b>                 | 18 |

**Fonte:** Almanach de Campina Grande (1933, p. 16-45).