

As ferrovias no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil)

The railways in the Brazilian Northeast: an analysis of the intra-urban and regional centrality of Campina Grande-PB (Brazil)

Doralice Satyo e Elizângela Justino
Universidade Federal da Paraíba

Resumo

As ferrovias constituem elemento técnico representativo do impulso dado à industrialização e à urbanização no século XIX, tal incremento é implementado no Brasil a partir do Oitocentos, mas de forma mais efetiva do início do século XX. Dessa forma, neste artigo tem-se como objeto de análise a Ferrovia na cidade de Campina Grande, localizada no Nordeste brasileiro. As ferrovias introduzidas no interior do território brasileiro tiveram como principal função o escoamento da produção agropecuária. O propósito principal é revelar a importância desse incremento técnico para a consolidação da cidade de Campina Grande como centro regional, bem como para a conformação da sua área central. Trata-se, pois, de um estudo na perspectiva das duas escalas geográficas: a urbana e a regional, ou a intra e a interurbana. As principais fontes documentais primárias utilizadas foram: os relatórios, falas e mensagens dos presidentes das províncias e/ou estado da Paraíba, relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e a Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União.

Palavras-Chave: Ferrovia; Espaço urbano-regional; Centro; Campina Grande.

Códigos JEL: N96, O18, P25

Resumen

Los ferrocarriles constituyen elemento técnico representativo del impulso dado a la industrialización y a la urbanización en el siglo XIX. Este sistema de transporte fue implementado en Brasil a lo largo del siglo XIX y, de forma más efectiva, en el inicio del siglo XX. El objeto de análisis de esta investigación es el ferrocarril de la ciudad de Campina Grande, localizada en el Noreste brasileño. Los ferrocarriles introducidos en el interior del territorio brasileño tuvieron como principal función el transporte de los productos agropecuarios. El propósito principal es revelar la importancia de este objeto técnico para la consolidación de la ciudad de Campina Grande como centro regional, así como para la conformación de su área central. Se trata, pues, de una investigación en la perspectiva de dos escalas geográficas: urbana y regional, o la intraurbana y la interurbana. Las principales fuentes documentales primarias utilizadas fueron: los informes, discursos y mensajes de los presidentes de las provincias y/o del Estado de Paraíba, informes del Ministerio de Industria, Vía y Obras Públicas y la Estadística de las Vías Férreas de la Unión y de aquellas inspeccionadas por la Unión.

Palabras-clave: Ferrocarril, espacio urbano-regional, centro, Campina Grande.

Códigos JEL: N96, O18, P25

Abstract

The railways make up a technical yet representative element of the impulse given to industrialization and urbanization in the 19th century. In Brazil, the railways were implemented effectively only in the beginning of the 20th century. We analyze the railways of Campina Grande city, in the Brazilian semi-arid. This railway, as other built in the country's interior, had the main function of carrying the livestock other farming products, but we argue here that it had a major impact as a urbanization of Campina Grande, as well as it was the reason why this city became a regional center of importance. This is research, thus, has two geographical scales: urban and regional, or "intra" and "inter" urban. Our main sources are the relates and reports of the presidents of the province or state of Paraíba, as well as the official reports of the Industry, Road and Public Works and the Statistics of the Iron Roads.

Key words: Railways, regional-urban space; city center; Campina Grande

JEL codes: N96, O18, P25

As ferrovias no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil)

[Fecha de recepción del original: 22/8/17; versión definitiva: 6/12/18]

Doralice Sátyro Maia^Ψ
Universidade Federal da Paraíba

Elizângela Justino de Oliveira^δ
Universidade Federal da Paraíba

1. Introdução

As ferrovias surgem como importante elemento de transformação do espaço no século XIX e XX. Essas mudanças estão relacionadas não só ao novo ritmo permitido por esse equipamento técnico, mas também imprime uma nova relação espaço-tempo nas escalas intra e interurbana, isto é, no que diz respeito à cidade e à rede urbana.

É importante destacar que as ferrovias emergem em um contexto no qual a ideia de progresso e modernidade se fizeram presentes no continente europeu, de forma mais efetiva, no século XIX se expandindo para o Brasil e para outros países e continentes.

No Brasil, no que se refere às transformações no espaço intraurbano, estas ocorreram, sobretudo, no entorno das estações ferroviárias e nas áreas adjacentes. Pois, como se sabe, as estações ferroviárias se constituem em elementos fortes de atração de estabelecimentos comerciais e de serviços, tais como serviços bancários, lojas, cafés, hotéis, armazéns, alfândegas, residências para os dirigentes e trabalhadores em muitos casos, dentre outros. Além disso, a instalação da ferrovia e a implantação de uma estação ferroviária requerem infraestrutura urbana: ruas de acesso, praças e áreas de domínio público com restrição à edificação. Dessa forma, a implantação desse elemento técnico nas cidades confere uma expansão da malha e da estrutura urbana, bem como uma outra dinâmica da vida urbana.

^Ψ Contacto: Cidade Universitária - João Pessoa - Paraíba - Brasil - CEP 58059-900. Tfn: +55(83) 98891-8225. E-mail doralicemaia@hotmail.com

^δ Contacto: Cidade Universitária - João Pessoa - Paraíba - Brasil - CEP 58059-900. Tfn: +55(84)99612-0088. E-mail elizangelaoliveirarn@gmail.com

Além das transformações na morfologia urbana, a ferrovia, ao interligar as cidades, as zonas produtoras e estas aos portos, reestrutura a rede urbana ao promover a fluidez do transporte dos produtos agrícolas e de matérias-primas até os portos, e destes para as praças comerciais e para exportação.

Neste sentido, o objetivo deste artigo é identificar as transformações no espaço intraurbano e na rede urbana regional de Campina Grande – PB, localizada no Nordeste do Brasil, decorrente da implantação da ferrovia, em 1907.

O artigo está estruturado em três seções, além dessa Introdução e das Considerações finais. Na primeira, *Os primórdios da centralidade de Campina Grande*, em que se apresenta a cidade, a sua localização e as principais atividades econômicas responsáveis por sua origem e dinâmica socioeconômica; já na segunda seção – *Ferrovia e o impulso à centralidade regional da cidade de Campina Grande-PB, Brasil*, discorre-se sobre a implementação da ferrovia e como este incremento técnico impulsiona e consolida a centralidade regional de Campina Grande, devido à ampliação, à maior frequência e ao alcance espacial dos fluxos de mercadorias e pessoas, uma vez que, Campina Grande passa a se interligar a várias cidades da rede urbana nordestina e a terceira seção – *Ferrovia e a conformação da área central*, tem o intuito de evidenciar as mudanças no espaço intraurbano da cidade e o papel da ferrovia para a conformação de uma área central.

2. Os primórdios da centralidade de Campina Grande

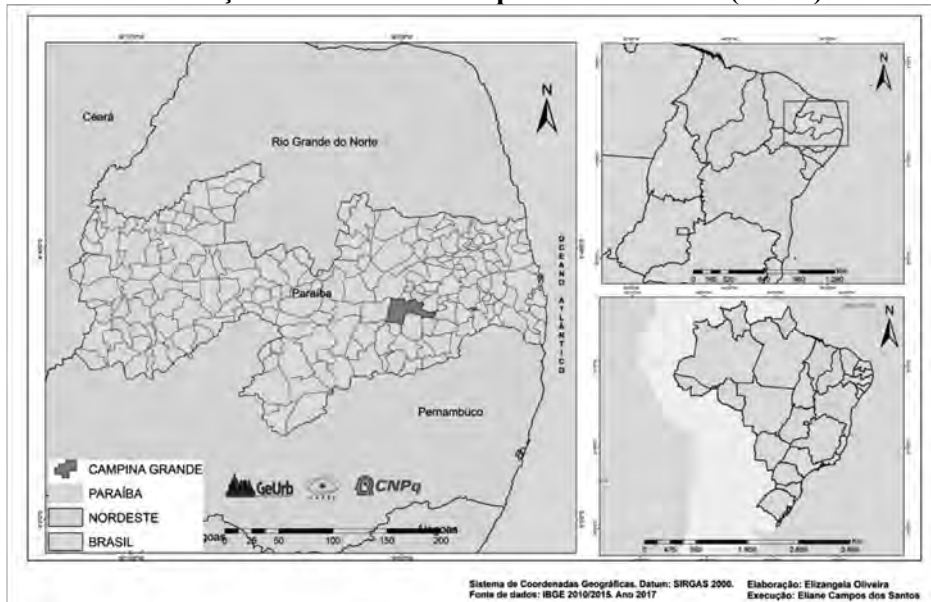
Campina Grande está localizada no Nordeste Brasileiro, no Estado da Paraíba (Figura 1), mais especificamente no Planalto da Borborema, na porção oeste da região Agreste¹ do estado paraibano, área inicialmente ocupada pela população indígena e posteriormente pela atividade pecuária.

O surgimento do povoado que deu origem à vila e, posteriormente, à cidade de Campina Grande deu-se inicialmente em razão da anterior ocupação indígena e da área de vegetação propícia para o pouso dos tropeiros que conduziam mercadorias, dentre elas, o gado bovino. O pouso dos tropeiros propiciou a formação de uma área de entroncamento de estradas das boiadas, a feira do gado e a feira de cereais, pois era área de passagem do litoral para o sertão².

¹ 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 ocupando a porção leste do Planalto da Borborema (Andrade, 1980).

² O vocábulo “sertão” aqui utilizado refere-se à toda porção interiorana do território brasileiro e não necessariamente à área semi-árida como atualmente é conhecida.

Figura 1
Localização da cidade de Campina Grande – PB (Brasil)



Fonte: Oliveira; Santos (2017)

A produção da farinha de mandioca atraía os fluxos das tropas de burros cargueiras que, oriundas do sertão paraibano em direção à cidade do Recife, passavam em Campina Grande, abastecendo-se deste produto. No percurso inverso, novamente abasteciam-se e saíam carregados de farinha de mandioca, agora, para guarnecer o sertão.

Embora a origem de Campina Grande seja, como já mencionado anteriormente, de uma tribo indígena, os *Ariús*, o pouso de tropeiros permitiu os primeiros fluxos de mercadorias ao referido povoado. O pouso de tropeiros no Brasil, entre os séculos XVIII e XIX, deu origem a muitos povoados que, depois, transformaram-se em vilas³ e cidades. Nesses locais se formavam pequenos estabelecimentos comerciais de produtos básicos, que passaram a atrair pessoas para comprar alimentos e utensílios e que promoveram, muitas vezes, a consolidação dos nucleamentos em vilas e cidades.

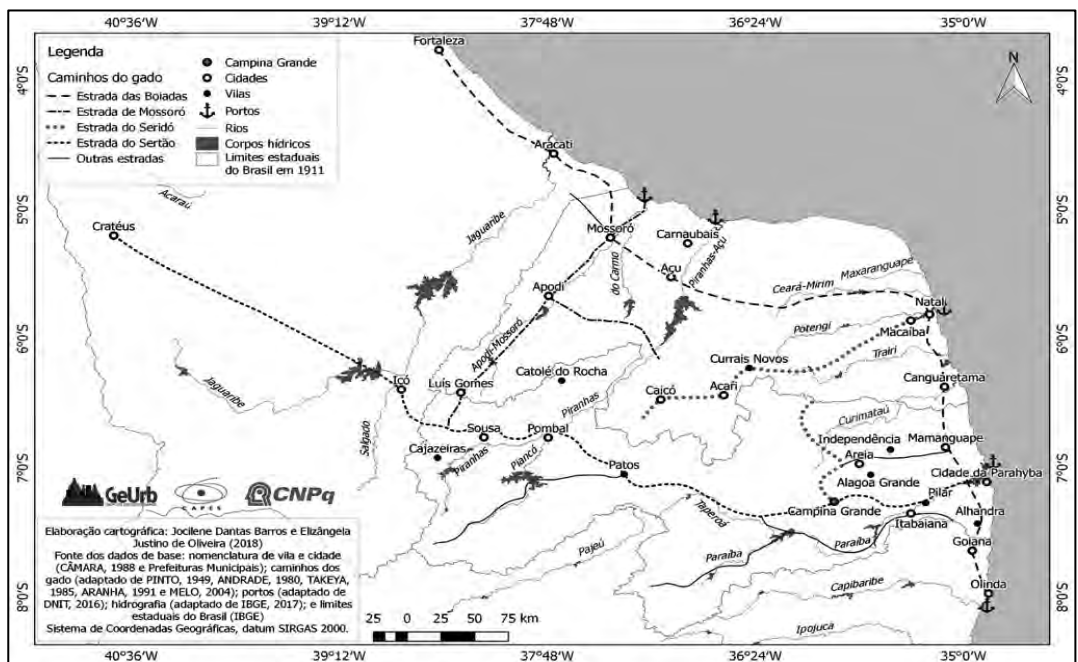
A pecuária deu origem às primeiras vias que adentraram o território e propiciaram a comunicação com o interior do Nordeste. Logo, quase todas as cidades, a partir da Zona Litorânea, tiveram a sua origem associada, inicialmente, à atividade pecuária, conforme indica Sousa:

³ No Brasil colonial as formações urbanas se constituíam em vilas e cidades. Algumas nucleações já surgiram enquanto cidades reais por determinação do Reino de Portugal para fins de domínio territorial. Porém, a maior parte foi se constituindo de povoado para vila e depois para cidade, em razão da importância econômica e administrativa.

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 constituiu-se enquanto ponto de entroncamento de caminhos e estradas que interligavam as Províncias da Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e até mesmo o Piauí. No século XVIII, na Paraíba, existiam duas estradas de extrema importância, que eram rotas de tropeiros e das boiadas (Maia et al., 2009). 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 e o sertão do Piauí (Pinto, 1949). A mesma estrada chegava ao Ceará, nas cidades de Icó e Crateús, que até 1880 pertenceram à província do Piauí. Já a segunda, a Estrada das Boiadas, margeava o litoral paraibano, partindo do Recife, na Província de Pernambuco, chegava à Província do Rio Grande do Norte, seguindo até o Ceará, passando pela praça de Aracati e, finalmente, à cidade de Fortaleza mais ao norte (Figura 2).

Figura 2
Caminhos do Gado na Paraíba e no Rio Grande do Norte



Fonte: Oliveira; Dantas (2018)

Segundo Joffily, o comércio de gado bovino em Campina Grande constitui-se no

[...]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 conterrâneos. 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, 1977, p. 389).

A constituição da cidade enquanto importante entreposto comercial dá-se desde o século XVIII, quando a Estrada das Boiadas favoreceu a formação e a consolidação da feira de gado (Soares, 2012) e que, por sua vez, atribui à cidade a característica de ponto de convergência de fluxos mercadológicos. Tal característica é reforçada nos períodos subseqüentes – séculos XIX e XX – com as vias carroçáveis e com a produção do algodão, tornando Campina Grande entreposto comercial de produtos alimentícios e de gado, e também do algodão produzido na região mais interiorana, no sertão nordestino.

Em 1864, Campina Grande é elevada à categoria de cidade. Nessa época, a mesma constituía-se em um entroncamento de cinco estradas: Estrada do Brejo, Estrada do Seridó (oriunda do Rio Grande do Norte), Estrada do Sertão, Estrada das Queimadas, Estrada de Lagoa Grande do Paó⁴ (Câmara, 1998). Eram por essas estradas que se realizavam 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.

Toda essa dinâmica se amplia com a chegada da estrada de ferro em Campina Grande, em 1907, consolidando, por sua vez, a sua centralidade regional, e por conseguinte tornando-a um importante empório comercial da região.

3. A ferrovia e o impulso à centralidades regional da cidade de Campina Grande – PB, Brasil

A tentativa inicial de inserir os caminhos de ferro no Brasil ocorre ainda na primeira metade do século XIX, em 1835. Mas, somente com a lei nº 641, de junho de 1952 é que se pode considerar o “ponto de partida verdadeiro da viação férrea brasileira” (Baptista, 1942, p. 454). A partir dessa lei é dada a concessão e realizada a construção da primeira estrada de ferro brasileira por Irineu Evangelista de Sousa, mais conhecido como o Barão de Mauá. A Estrada de Ferro de Mauá foi inaugurada em 30 de abril de 1854, no Rio de Janeiro.

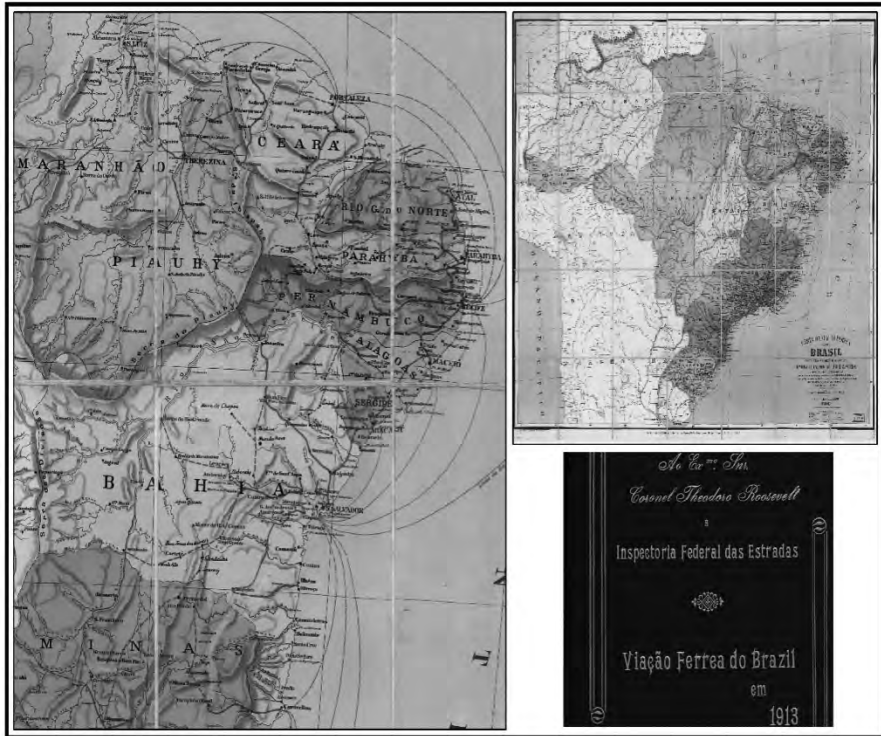
O propósito mais evidente das ferrovias brasileiras era ligar a produção agrícola aos principais portos. Assim, era possível escoar a produção agrícola com maior

⁴ Na Figura 7 é possível visualizar as estradas mencionadas.

rapidez para o mercado externo, já que esta era a forma de maior inserção da economia brasileira na economia mundial (Hobsbawm, 2011). Dessa forma, do conjunto de concessões e implementações das ferrovias desde o final do Império (1889) às primeiras décadas da República, prevaleceram as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos.

A Figura 3, a Carta da viação Férrea do Brasil, elaborada em 1910, mostra que a densidade das Estradas de Ferro no Brasil se concentrava na atual Região Sudeste para atender as demandas da atividade cafeeira desenvolvida no Vale do Paraíba do Sul, e que tinha nos portos do Rio de Janeiro e de Santos os principais escoadores da produção.

Figura 3
Carta da viação Férrea do Brasil (1910) em destaque a região Nordeste



Fonte: <<http://www.loc.gov/item/2003682784/>> (1913)⁵

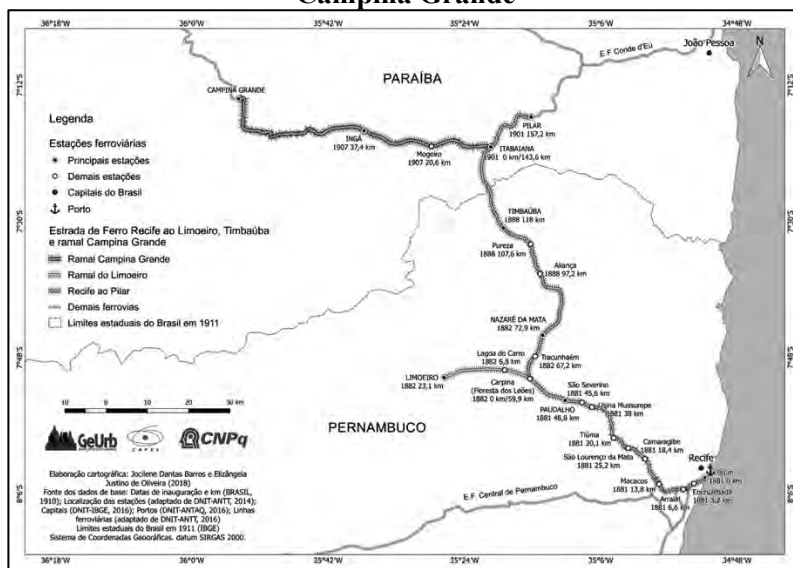
⁵ Nota: Editado por Nathaly Cardoso Santos com objetivo de destacar a região com a qual estamos trabalhando.

Na mesma Carta, percebe-se também que no Nordeste⁶ as estradas de ferro que estavam concentradas inicialmente na zona litorânea para transportar principalmente o açúcar, posteriormente vão adentrando o território ao encontro das produções algodoeira e da pecuária bovina, a exemplo das províncias/estados⁷ de Pernambuco, Ceará e até Paraíba.

Assim, as ferrovias são expandidas às cidades interioranas ou “bocas de sertão” entre o final do século XIX e início do XX. Na primeira década deste último, como já dito anteriormente, a ferrovia chega à cidade de Campina Grande.

A referida linha férrea é a Estrada de Ferro *Great Western*, mais especificamente a Linha Recife - Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande. A Estrada 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. Nesse trajeto principal há duas 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, possuindo extensão de 80,19 km (Figura 4).

Figura 4
Cronologia da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande



Fonte: Oliveira; Dantas (2018).

⁶ Embora a nomenclatura Nordeste seja posterior ao período analisado, surgindo com a divisão do Brasil em Regiões pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apenas na década de 1960, utilizamos a expressão para situar espacialmente o leitor.

⁷ A divisão administrativa do Brasil durante o período imperial (1822) era por províncias. A partir da República (final de 1889), o país passa a ser constituído por unidades federativas, denominadas de estados.

A referida ferrovia permitiu conectar Campina Grande às ferrovias pertencentes à Rede *Great Western of Brazil Railway Limited*⁸, ou seja, às várias capitais, dentre elas Natal, Parahyba⁹, Recife e Maceió, como também a outras cidades da rede urbana localizadas em quatro estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Com a ferrovia, Campina Grande liga-se diretamente à praça comercial e ao porto do Recife, uma das mais importantes do Nordeste, no século XIX e XX.

Com a ferrovia, Campina Grande¹⁰ começa a captar e a centralizar fluxos de mercadorias do sertão que seguiam em direção às praças comerciais. Campina Grande passou a ter em seu território um elemento técnico distintivo entre as praças comerciais que lhe concedia larga vantagem, tornando-se um empório comercial de muita importância para o interior paraibano:

[...] 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 levas e levas de tropeiros abandonassem a estrada que a conectava. Essa vantagem, Campina Grande a consegue com a chegada da estrada de ferro, levando contingente inteiros (sic!) de sertanejos a abandonarem a estrada de Mossoró (Aranha, 1991, p. 56).

Um dos dados que melhor retrata a importância da ferrovia em Campina Grande, são as receitas arrecadadas na sua estação ferroviária. Dados coletados no Relatório Apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Dr. José Estácio de Lima Brandão, ano de 1913 (p. 164), revelam que a estação ferroviária de Campina Grande possuía naquele ano a segunda maior receita, correspondente a 352:743\$490, dentre as 31 estações que compunham todo o trajeto da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, suas receitas eram inferiores apenas a da estação

⁸ A rede ferroviária *Great Western of Brazil Railway Limited* é distinta da *Great Western of Brazil Railway*. Esta última refere-se a uma única linha férrea e seus ramais, essa denominação foi a origem da ferrovia que, posteriormente, passou a se chamar Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (a qual estamos analisando), enquanto a primeira refere-se a rede ferroviária que passou a ser concessionária das ferrovias pertencentes a quatro estados do nordeste brasileiro, dentre eles: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, a partir de 1901 até 1948.

⁹ *Parahyba* era o nome da capital do Estado também chamado *Parahyba*. Somente em 1930 que foi modificado o nome da capital para João Pessoa.

¹⁰ Dados do Anuário Estatístico do Estado da *Parahyba* (1931, p. 204-218) mostram que as receitas arrecadadas por Campina Grande era a segunda maior do Estado nos anos de 1928, 1929 e 1930. A maior receita arrecadada era a da capital João Pessoa. Segundo o mesmo anuário (1931, pp. 18-19), nos anos de 1920 e 1930, Campina Grande tinha uma população superior a João Pessoa. A população de Campina Grande era 70.806 e a de João Pessoa era 58.374. No ano de 1930, Campina Grande possuía 103.203 habitantes enquanto João Pessoa possuía 79.594 habitantes no mesmo ano.

do Brum (669:537\$640), localizada no Recife. A receita da estação de Campina Grande superava, portanto, as estações de Limoeiro (171:252\$410), Nazaré (141:116\$740), Timbaúba (154:691\$620) para citar as de maiores fluxos. (Figura 5)

Figura 5
**Receita das estações da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro,
Timbaúba e ramal Campina Grande**

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

Estações	Receita
Corpo Santo.....	4:755\$490
Brum.....	669:537\$640
Eneruzilhada.....	53:479\$410
Arraial.....	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\$960
Campe Grande.....	22:315\$830
Limoeiro.....	171:252\$410
Tracunhãem.....	9:599\$980
Nazareth.....	141:116\$740
Junco (Parada).....	—
Lagôa Secca.....	45:356\$140
Baraúna.....	39:316\$110
Aliança.....	40:534\$430
Pureza.....	57:633\$810
Timbaúba.....	154:691\$620
Rosa e Silva.....	5:774\$640
Itabayana.....	76:739\$520
Lauro Müller (Parada).....	8:569\$320
Mogeyro.....	9:760\$360
Ingá.....	30:413\$440
Galante.....	9:294\$040
Campina Grande.....	352:743\$490
Pilar.....	151:463\$220
Tigipiô.....	42:581\$300
Total arrecadado.....	2.547:920\$240
Transportes a debito dos governos Federal e Estadual.....	27:746\$990
Total geral.....	2.575:667\$230

Fonte: Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1913)

Os principais produtos transportados pela ferrovia eram o açúcar e o algodão. A estrada passava por uma vasta área da produção canavieira de Pernambuco e a zona algodoeira da Paraíba, como também recebia a produção do sertão que seguia via tropeiros até Campina Grande e daí seguia via ferrovia em direção aos portos para exportação.

A produção do algodão no Nordeste brasileiro expande-se em razão da crise do algodão nos Estados Unidos, que tinha no sul do país a sua principal produção. Na segunda metade do século XIX, a Guerra de Secessão ocorrida nesse país comprometeu o abastecimento da indústria têxtil inglesa que, por sua vez, necessitou de outros centros produtores para prover a sua indústria. Nesse contexto, Campina Grande torna-se uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo. A Figura 6 mostra a

Rua Marquês do Herval¹¹, onde se concentravam os armazéns e era comercializado o algodão, assim se espalhavam grandes fardos de algodão por toda a rua.

Figura 6
Rua Marquês do Herval, Campina Grande, 1922



Fonte: <<https://issuu.com/blogrhcg/docs/livroalgodao1922/16>> (2012).

O Quadro 1, elaborado a partir dos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas e das Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União, mostra os principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e o ramal Campina Grande (*Great Western*). As mercadorias estão divididas entre aquelas exportadas e importadas, as consideradas exportadas são aquelas transportadas do interior 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, em ordem decrescente eram a cana-de-açúcar, o açúcar, o algodão, o caroço de algodão, a aguardente e as madeiras.

Sobre os produtos importados transportados por essa ferrovia, o Quadro 1 revela que os produtos são mais tecnicamente elaborados, produzidos nas cidades mais dinâmicas, 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. Assim, os principais produtos que eram transportados do Recife com destino ao interior de Pernambuco e da Paraíba eram: tecidos, ferragens, carvão,

¹¹ A Rua Marquês do Herval já possuiu vários nomes relacionados a produção do algodão. A referida rua foi chamada de "Rua dos Armazéns" e depois de "Praça do Algodão",

querosene, arame de cerca, sal e alimentos como a charque e o bacalhau. Esses produtos abasteciam as casas de varejo, chamadas secos e molhados ou fazendas e miudezas, muito comum nesse período, que atendiam a população local, do entorno e de áreas mais longínquas que se dirigiam a Campina, pois era o mercado mais próximo, onde era possível adquirir tais objetos.

Quadro 1
Mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Recife Limoeiro e Timbaúba e ramal Campina Grande (1905-1913). Toneladas

Mercadorias exportadas	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1913
Assucar ^a	17.155	29.110	16.153	28.550	32.208	23.638	36.390
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
Algodão	9.612	13.538	12.857	11.524	12.105	15.466	24.171
Caroço de algodão	10.881	13.384	15.471	18.638	14.836	13.817	26.976
Cereais		-					
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
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
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
Fumo			3	27	57	-	118
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
Mercadorias importadas	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1913
Charque	3.964	4.056	3.452	3.433	3.512	3.117	2.689
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
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
Vinho e vinagre	363	309	350	305	316	458	738
Kerosene	1.070	1.735	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 construção	462						
Diversas	2.427	11.303	3.014	6.512	6.877	6.118	8.167
Total importados	20.717	32.805	29.801	34.675	35.212	36.378	50.887
Total mercadorias exportadas e importadas	95.817	128.498	107.895	130.938	155.254	198.861	334.474

Fonte: Ministério de Viação e Obras Públicas (1905 a 1913).

^a A escrita das palavras foi mantida tal qual o documento original

É importante observar que a maior extensão da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande encontra-se no Estado de Pernambuco¹², fato que explica a grande quantidade de açúcar exportado por essa ferrovia¹³, conforme pode-se observar no Quadro 1. Ainda nesse quadro é possível perceber que a quantidade de açúcar e cana-de-açúcar exportados supera a quantidade de algodão e caroço de algodão, que foram os principais produtos da receita do Estado da Paraíba do final do século XIX e início do século XX, chegando a compor entre 21% e 42% do total da receita do referido estado entre os anos de 1893 a 1908. Nesse mesmo período, o açúcar compunha apenas 1% a 5% da receita do território paraibano (Aranha, 1991, p. 125).

Já em Pernambuco, ocorre o inverso. Pinto (1949, p. 96) apresenta a quantidade e em toneladas dos três principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Recife-Limoeiro, correspondente ao período de 1882 a 1901 (Quadro 2). O autor mostra que 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. Essa preponderância do transporte do açúcar prevalece, mesmo depois da estrada de ferro adentrar o Estado da Paraíba e atingir Campina Grande.

¹² Dos 260 km que compõe todo o trajeto, 152 km estavam em território Pernambucano e os outros 107 km estavam no Estado da Paraíba.

¹³ No ano de 1910, Pernambuco era o segundo Estado do Nordeste com maior número de usinas: Rio Grande do Norte possuía neste ano 4 usinas, Paraíba: 5, Pernambuco: 46, Alagoas: 6, Sergipe: 62, Bahia: 7. No ano de 1920, Pernambuco permanece como o segundo Estado com mais usinas açucareiras dentre os Estados do Nordeste: Rio Grande do Norte: 3, Paraíba: 2; Pernambuco: 54; Alagoas: 15, Sergipe: 70 e Bahia: 22 usinas (Andrade, 1980, p. 95). É importante ressaltar ainda que o maior número de usinas não reflete a quantidade de produção do açúcar. Pernambuco era o segundo Estado com maior número de usinas, no entanto, a sua produção era 8 vezes maior que a de Sergipe, que ocupava a primeira posição em números de usinas. E a produção do açúcar em Alagoas era 50% maior que a de Sergipe. Isto porque em Sergipe estavam usinas de pequena produção (Andrade, 1980, p. 95).

Quadro 2
Principais mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, em toneladas (1882-1901)

Períodos	Açúcar	Algodão	Madeira
1882-1883	7.573	1.087	838
1883-1884	31.509	2.200	1.286
1884-1885	25.127	1.357	1.305
1885-1886	7.781	1.549	1.120
1886-1887	20.440	4.991	2.377
1887-1888	32.788	5.616	1.580
1888-1889	22.649	7.071	2.798
1889-1890	13.543	5.700	2.544
1890-1891	27.413	7.081	3.762
1891-1892	14.580	2.670	1.170
1892-1893	20.732	7.670	3.118
1893-1894	33.403	2.281	2.511
1894-1895	42.708	7.550	2.350
1895-1896	34.115	7.769	3.376
1896-1897	45.482	5.886	3.255
1897-1898	29.664	6.179	2.753
1898-1899	26.895	7.483	3.780
1899-1900	29.855	7.692	3.860
1900-1901	28.016	9.600	3.064

Fonte: Pinto (1949, p. 96).

Outro dado relevante à análise é a natureza dos fluxos da referida estrada de ferro. Conforme pode-se observar no Quadro 3, a ferrovia em questão transportava uma maior quantidade de passageiros do que de mercadorias (em toneladas). No entanto, 60% das receitas de cada ano eram oriundas das mercadorias transportadas e somente em média 20% eram oriundas dos passageiros. Percebe-se que o volume de mercadorias aumenta ano após ano, sendo de 101.817t. No ano de 1904, tem um leve aumento no ano que é inaugurada o ramal de Campina Grande e nos anos subsequentes cresce continuamente, com exceção para os anos de 1914 e sobretudo de 1915, ano de forte estiagem que atinge a região Nordeste. No que se refere ao número de passageiros e os demais (bagagens, animais e telegramas), estes se mostram bastante flutuantes, e todos apresentam queda dos fluxos no ano de 1915, exceção apenas para o número de telegramas.

Quadro 3
Natureza e quantidade dos fluxos transportadas pela Estrada de Ferro ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande

Transportes	1904	1905	1907	1908¹⁴	1909	1910
Passageiros	291.569	283.852	268,563	282.008	261.285	264.006
Mercadorias ¹⁵	101.817	128.498	107.895	130.938	155.254	198.861
Bagagens	1.192	1.619	1.821	2.317,0	2.102	2.839
Animais ¹⁶	20.060	19.555	22.282	19.832	21.852	21.070
Telegramas	9.562	12.328	18.288	18.545	16.013	20.484

Transportes	1911	1913	1914	1915	1918
Passageiros	307.787	396.524,5	350.891	249.018	546.084
Mercadorias ¹⁷	269.987	334.474	315.501	222.567	346.187
Bagagens	3.194	4.534,0	4.283	3.359,0	6.279
Animais ¹⁸	28.988	34.765	35.380	25.285	41.160
Telegramas	19.587	20.713	18.353	22.519	22.022

Fontes: Estrada de Ferro da União ou fiscalizadas pela União, relativas aos anos de 1904 (sem paginação); 1905 (sem paginação); 1908 (p. 74 - 89); 1910 (p. 82 - 97); 1911 (p. 144 - 159); 1913 (p. 98 -113); 1914 (p. 100 - 115); 1915 (p. 100 - 115); 1918 (p. 90 - 103); Os dados referentes ano de 1907, estão disponíveis em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=0&m=17&s=0&cv=142&r=0&xywh=136%2C794%2C1315%2C928>. Acesso: 02 dez. 2018

Entende-se, pois, que a estrada de ferro ao alcançar Campina Grande, consolida a centralidade interurbana de Campina Grande, com a ampliação e a maior frequência dos fluxos de naturezas variadas, mas sobretudo, o de mercadorias. A ferrovia, permitiu ainda ampliar a área de influência de Campina Grande, estendendo o seu alcance espacial, tendo em vista a sua interligação com outras capitais e cidades nordestinas via transporte ferroviário.

Dessa forma, a ferrovia, enquanto aparato técnico quando instalado na cidade, provoca modificações no espaço urbano-regional, mas também na morfologia e na dinâmica urbana, destacando-se a centralidade intraurbana, conforme se poderá ver na seção seguinte.

¹⁴ Os dados referentes aos anos de 1905, 1908, 1913, 1915 foram extraídos da Estatística das Estradas de Ferro da União ou fiscalizadas pela União.

¹⁵ Valores em toneladas.

¹⁶ Número de cabeças. Os tipos de animais compreendem: de montaria, bois, vacas e vitelas, carneiros, porcos e etc.

¹⁷ Valores em toneladas.

¹⁸ Número de cabeças. Os tipos de animais compreendem: de montaria, bois, vacas e vitelas, carneiros, porcos e etc.

4. A ferrovia e a conformação da área central de Campna Grande

A respeito da centralidade intraurbana e a conformação da área central, Roberto Lobato Corrêa (1997, p. 123), ao explicar sobre os processos espaciais que caracterizam a produção da cidade moderna, destaca a importância do processo de centralização. Para o autor, “a existência de uma área onde se concentram as principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transportes interurbanos e intraurbanos” (Corrêa, 1997, p. 123). Assim, ainda esclarece o autor:

A emergente Área Central passou a desfrutar [...] da máxima acessibilidade dentro do espaço urbano. Esta acessibilidade foi responsável pelos mais elevados valores da terra urbana que aí se encontram, o que levou a uma competição pelo uso da terra. Nessa competição saíram vitoriosas aquelas atividades que podiam transformar a acessibilidade em lucro, suportando pagar o alto valor da terra. Entre estas atividades estão o comércio varejista em expansão, ponto final do processo de distribuição da crescente produção industrial, e novos serviços cuja área de mercado era todo o espaço urbano ou a hinterlândia da cidade (Corrêa, 1997, p. 124).

Dessa forma, a partir do processo de centralização, emergiram as áreas centrais¹⁹ e que, por sua vez, tanto caracterizaram o que se passou a denominar simplesmente de centro das cidades. Sobre a noção de centro intraurbano, em 1959, Milton Santos, no seu estudo sobre o centro da cidade de Salvador, escreve:

Uma primeira questão seria a de precisar bem o valor das palavras, estabelecendo o que se deveria considerar como o centro de uma cidade. Não se trata de delimitar rigorosamente o perímetro de estudo: isto, de resto, seria impossível, em virtude das variantes regionais, difíceis de enfeixar em um esquema rígido (Santos, 1959, p.17).

O autor supracitado, a partir dos escritos de Bonnuere, entende que para se reconhecer os centros urbanos faz-se necessário reconhecer a parte do aglomerado urbano que apresenta “maior animação e conhece a mais forte atividade, sob todas as suas formas”. Tal característica atribui uma individualidade à área da cidade. Contudo, por outro lado, há ainda que se considerar os elementos comuns, que para o autor correspondem às “atividades que aí se processam, responsáveis que são pelos aspectos de paisagem e de estrutura que asseguram mais fortemente aquela individualidade” (Santos, 1959, p. 18).

Villaça (2001, p. 237) alerta para os “equivocos cometidos a respeito da natureza e concepção do centro urbano, ou qualquer centro”. O autor fundamenta-se na concepção dialética da produção do espaço para dizer que um dos equivocos está na

¹⁹ Sobre as Áreas Centrais, vários foram os estudos realizados a partir da clássica obra de Walter Christaller, *Central places in Soutehr Germany*. Englewood Cliffs, Prentice-Hall Inc., 1966. Tal teoria foi bastante referenciada no período de 1960 – 1970 durante a denominada “nova geografia”. Cf. Corrêa, 1997, p. 15.

ideia do entendimento “do espaço como um tabuleiro inerte, sobre o qual se distribuem os processos sociais”. Acrescenta:

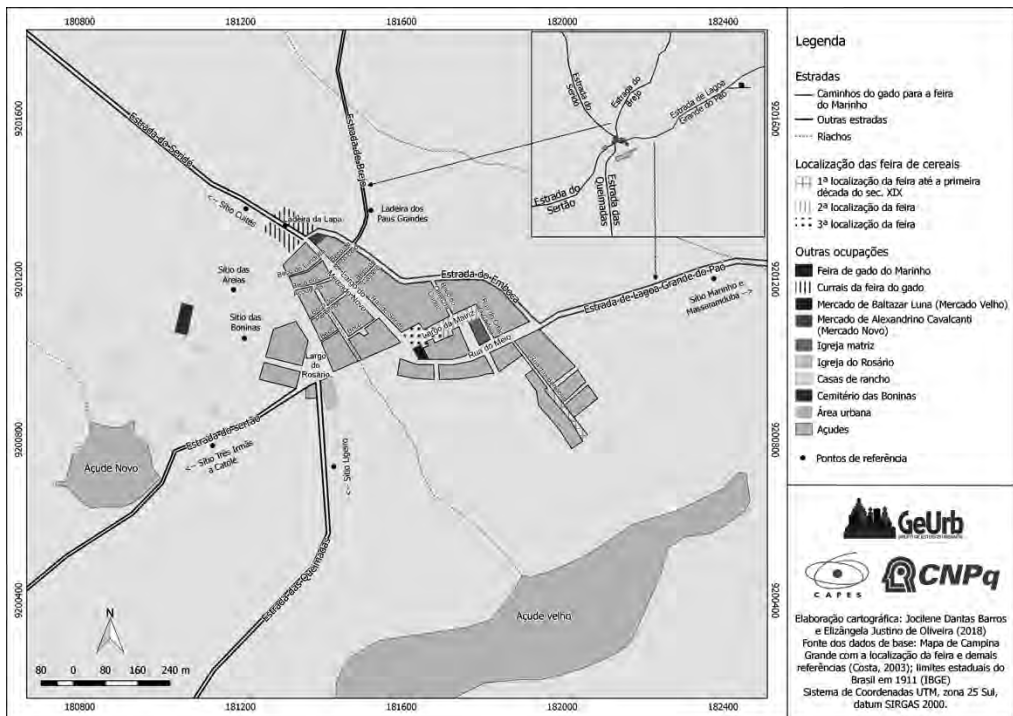
Concluindo: os centros não são centros porque neles se localizam os palácios, as catedrais ou os bancos. Vimos que o oposto também não é verdadeiro. Não é verdade que os palácios, catedrais ou bancos se localizam nos centros porque eles são centros. E por que eles são centros? Fica claro o círculo vicioso. Qual a origem ou a fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos (Villaça, 2001, p. 242).

Flávio Villaça (2001), na mesma obra, analisa o valor simbólico do centro e a sua importância dada pelas classes dominantes, que por sua vez seria uma das fontes deste valor simbólico: “Há fortes razões para acreditarmos que a proximidade ao centro foi valorizada pelas elites urbanas em vários períodos da história” (Villaça, 2001, p. 247). Um dos elementos citados pelo autor é a constatação da concentração populacional de alta renda nos bairros centrais a exemplo da cidade de São Paulo. “Outra manifestação da importância dada ao centro pelas camadas de mais alta renda”, comprovada por Villaça nas metrópoles brasileiras, está no fato do deslocamento do próprio centro na direção para onde se afasta essa camada da população. Dessa forma, para o referido autor, dominar o centro e o acesso a ele em todos os momentos da história da cidade, representou não apenas uma vantagem material concreta, mas, sobretudo, o domínio de toda uma simbologia e o exercício da dominação.

Pelo exposto, entende-se que as áreas centrais das cidades coincidem, na maioria das vezes, com a área mais antiga, ou seja, com o seu núcleo primaz que na língua castelhana recebe a denominação *casco antiguo*, por conseguinte é onde se encontram muitos dos registros históricos: igrejas, escolas, edifícios administrativos, residências, etc.

A cidade de Campina Grande, no final do século XIX, apresentava como principais edificações a igreja matriz, a casa de caridade, “camara municipal com todas as acomodações para o tribunal do jury e audiências das autoridades, e uma das cadeias mais seguras do estado.” Possuía ainda uma tipografia que publicava o jornal “Gazeta do Sertão” (Joffily, 1977, p. 268). Como já expresse anteriormente, a sua dinâmica econômica dava-se principalmente em função de constituir-se em um entroncamento de caminhos e posteriormente de estradas, ligando, “os sertões da Parahyba e Rio Grande do Norte às cidades da Parahyba e Recife”, por conseguinte, o seu “commercio de transito, principalmente em certos dias da semana, de quinta-feira até sábado, quando são feitas as suas grandes feiras de gado, e de gêneros alimentícios” é bastante animado. (Joffily, id. ibd). (Figura 7).

Figura 7
Campina Grande – 1864



Fonte: Oliveira; Dantas (2018).

A literatura consultada e os documentos históricos permitem que se identifique a origem da conformação da área central da referida cidade, correspondendo à área do núcleo primaz demarcada pelos elementos: a igreja matriz, a câmara municipal (casa de câmara e cadeia) e pelas ruas que deram origem à cidade e que também serviam de vias de ligação entre a cidade e o interior do estado, de acesso à capital da província, a Cidade da Parahyba, ao Rio Grande do Norte e à principal cidade e porto da região, a cidade do Recife. Tal conformação e a dinâmica econômica então presentes na cidade são modificadas com a introdução do novo elemento técnico: a ferrovia.

Nos estudos sobre a cidade no século XIX, a ferrovia mostra-se como um elemento condutor da expansão da cidade ou uma barreira para o crescimento da cidade além dos trilhos. Pois, a ferrovia não exigia apenas os trilhos e a estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que alteraram a morfologia das cidades e sua dinâmica socioeconômica. Como afirma Rafael Alcaide González:

[...] el ferrocarril configuró mediante su infraestructura, un sistema de comunicaciones cuya implantación comportaba la inmovilidad y rigidez impuestas, tanto por los materiales empleados en su construcción como por la necesidad de determinadas extensiones de terreno de uso exclusivo para su circulación y, por tanto, para su desarrollo comercial. Tendidos ferroviarios, playas de vías, estaciones de viajeros y mercancías, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte, facultaron que su llegada y establecimiento en las ciudades supusiera un cambio notable en la configuración y en la morfología de las mismas (Alcaide, 2005, p. 2).

As anotações feitas por Alcaide González (2005), a partir de Barcelona, na Espanha, revelam uma realidade que não é única, muito embora tenha variado de intensidade em decorrência da importância da cidade e do capital acumulado para movimentar as ferrovias com maior ou menor velocidade e, por conseguinte, a dinâmica das cidades.

Os estudos históricos mostram a importância da ferrovia para a morfologia e para a dinâmica da cidade analisada. Além disso, como bem escreve Capel (2005, p. 547) “A partir del siglo XIX el ferrocarril supuso una auténtica revolución en las ciudades. Las estaciones de ferrocarril se convirtieron en edificios de gran significado como exponentes de los nuevos avances técnicos y como puertas de acceso a la ciudad”. Complementa o autor:

En el siglo XIX las estaciones pudieron situarse en pleno centro de la ciudad, reforzando la centralidad, o bien en una posición lateral fuera de las murallas, dando lugar a nuevos ejes comerciales y de servicios, en los que se instalaron grandes almacenes, bancos, teatros o cafés. Cuando la estación tiene una posición central, como ocurre en numerosas ciudades europeas, principalmente alemanas, dichos efectos son especialmente apreciables y han podido incidir en la remodelación de esa parte de la ciudad. [...]. Cuando la línea discurría relativamente lejos de la ciudad, el paseo que conectaba con la estación pudo afectar al crecimiento de a misma dirigiéndolo en una dirección nueva. En esos casos puede haberse constituido un barrio nuevo, a veces llamado «barrio de la estación». Eventualmente, la construcción de viviendas para los obreros del ferrocarril, y otras de carácter modesto para grupos populares, ha podido dar lugar a un área marginal de pésimas condiciones, con trama viaria irregular; así ocurrió en Badajoz, en Córdoba y en Oviedo (Capel, 2005, p. 548).

Como já expressei anteriormente, a instalação da via férrea e de uma estação ferroviária deu-se na cidade de Campina Grande no início do século XX. As implicações desse incremento técnico na morfologia urbana variaram em função da sua localização e também da própria dinâmica da cidade. Contudo, é fato que houve redirecionamento do crescimento da cidade, abertura de novas ruas e construções de novos bairros. Há, por conseguinte, implicações diretas da instalação da ferrovia sobre

a morfologia da área do centro primaz, uma vez que a linha férrea se constrói em área não coincidente com o seu núcleo original, mas nas proximidades destes²⁰.

Os escritos de Murilo Marx (1987), ao destacar a importância da “locomotiva” para as cidades brasileiras contribuem para a análise da ferrovia no espaço intraurbano. Escreve o autor: “Tanto pela porta que abriu – a estação ferroviária – como pelo impacto desta no tecido urbano pré-existente”. Além do mais, esclarece:

[...]. Atingindo uma povoação, a estrada de ferro não dispensava suas exigências de trajeto; o seu leito buscava acompanhar as curvas de nível, impunha igualmente um determinado terreno para a estação. E se convertia num obstáculo difícil de transpor, num atrativo para as instalações fabris e para os grandes armazéns ao longo de seus trilhos, num pólo de gravitação a partir das plataformas de embarque (Marx, 1987, p. 114).

Em Campina Grande, a ferrovia é inaugurada no ano de 1907. Trata-se do ramal da estrada de ferro paraibana partindo da cidade de Itabaiana-PB²¹, este ramal se estende à Campina Grande, após várias reivindicações, especialmente da oligarquia e dos seus representantes parlamentares. A respeito da localização do prédio da estação, temos:

[...] pelas condições topográficas da cidade, foi obrigado a ficar bastante afastado, mais de um quilômetro do centro urbano. Longe do comércio, fora dos cômodos da população, passou a merecer censuras e críticas. [...]. Para suavizar a viagem e atender às reclamações, construiu o prefeito duas estradas de rodagem, ligando a cidade à estação longínqua. Uma direta, curta, ladeirosa. Era a atual rua Irineu Jóffily. Outra curva, longa, plana. Transformou-se depois nas ruas Vidal de Negreiros e Miguel Couto. Entroncavam-se ambas em frente ao Açude Velho (Almeida, 1978, p. 319).

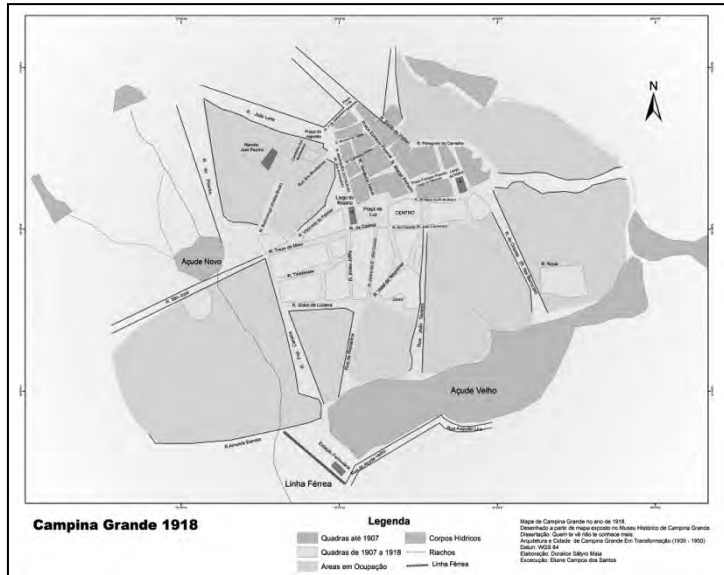
Por conseguinte, a cidade se expande, passando de 731 casas em 1907, para 1213 em 1913. Tal crescimento provocou, por sua vez, o problema da escassez de água. Para solucionar o problema, não bastaram as cacimbas²² abertas, foi necessário a construção de um outro açude em área mais distante, o Açude de Bodocongó, pelo Departamento de Obras contra a Seca, o denominado DNOCS. A construção do edifício da estação ferroviária (Figura 9) é realizada em local bastante afastado da área efetivamente ocupada e a precariedade do acesso exige a abertura de vias que passam a ligar o núcleo original da cidade, o seu centro primaz e a estação ferroviária (Almeida, 1979). Na área da estação de ferro surgiram as fábricas de algodão e os curtumes. Portanto, configurava-se em área de expansão do centro primaz. (Figura 8).

²⁰ Proximidades estas identificadas atualmente, uma vez que as distâncias se modificam com o processo de urbanização e com os incrementos das técnicas.

²¹ A primeira estrada de ferro chega na então Província da Parahyba nos anos 80, do século XIX. O primeiro trecho ligou a capital da província a Mulungu com um ramal para Guarabira, passando por Pilar, construída pela companhia inglesa *Railway Company Limited* e recebeu o nome de Conde d’Eu. Em 1889, há o prolongamento dessa via, estendendo-se até Cabedelo, onde estava o porto de maior porte.

²² Cacimba é um termo mais usado regionalmente que corresponde a um buraco que se cava até atingir um lençol de água subterrâneo, o mesmo que poço.

Figura 8
Campina Grande, 1918



Fonte: Maia; Santos (2016).

Figura 9
Estação Ferroviária de Campina Grande – 1907



Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande (2011).

Vale ressaltar a relação da ferrovia com o processo de estruturação e de expansão urbana e, em particular, com o centro primaz. Neste sentido, as palavras de Villaça (2001) elucidam a correspondência entre a ferrovia e a estrutura urbana. O autor, ao destacar a importância das vias regionais, entre as quais se inserem as ferrovias enquanto veículos de comunicação, explica que embora tais vias decorressem de uma demanda externa à cidade, após serem criadas, modificam o sistema de transporte e a comunicação intraurbana. Para ele, “A própria locação intra-urbana de tais vias é ditada pela posição da região por elas atendida em relação à cidade” (Villaça, 2001, p. 82). Aqui se identifica a intrínseca relação entre a centralidade interurbana e a intraurbana.

As cidades brasileiras, de um modo geral, passam por grandes alterações na sua morfologia e também na sua dinâmica a partir do início do século XX. Neste período, a instalação dos denominados equipamentos modernos modificam o espaço urbano e o cotidiano dos seus habitantes: iluminação pública, água encanada, calçamento de ruas, ajardinamento das praças e até a implementação do saneamento. Tais incrementos são denominados por alguns autores como “signos da modernidade”. Resguardadas as devidas proporções, nas cidades, mesmo naquelas interioranas, as antigas “Bocas de Sertão”, os seus governantes e a elite local idealizavam uma cidade moderna e civilizada, como se pode verificar na cidade de Campina Grande. Como bem escreve Aranha (2006):

Trata-se de considerar que a ideia de modernidade, no espaço regional em apreço, se configura menos por cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas com seu *rush* característico, e mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, a exemplo das que remetem à ideia de *conforto* e/ou rapidez e que passam ao imaginário como signos modernos por excelência. Cidade que se quer *civilizada* ou que estaria a *civilizar-se* deveria contar ao menos com um desses signos (Aranha, 2006, p. 74, grifo do autor).

Ao se analisar o processo de urbanização de Campina Grande, observa-se um maior ritmo de crescimento a partir da instalação da ferrovia no início do século XX e também dada à alta produção dos produtos agrícola e/ou pecuário - algodão e gado - principais mercadorias da região. Acrescenta-se que o incremento na dinâmica urbana se dá também em função da atividade industrial, desde a manufatureira.

Em Campina Grande, a produção de algodão, denominado de “ouro branco” na primeira metade do século XX, muito impulsionou o crescimento da cidade e a concentração de capital que permitiu a implementação de uma grande reforma urbanística nas décadas de 1930-1940. Tal reforma atingiu diretamente as ruas principais da cidade, aquelas que representavam a sua primeira morfologia. Foram abertas largas avenidas como a Floriano Peixoto, onde se localizava a igreja matriz e outras ruas foram alargadas, calçadas e iluminadas. Os administradores da cidade - diga-se também a elite - aspiravam por uma cidade moderna e rejeitavam aquela com forma ainda bastante colonial representativa de um passado, portanto de um atraso que não condizia com o presente próspero, de riquezas acumuladas principalmente, com o

algodão. Essa aspiração pelo moderno foi constatada por Costa Filho (1960) e reafirmada por Cardoso (2000).

5. Considerações finais

Conforme exposto, Campina Grande, antes da chegada da ferrovia, em 1907, já era considerada um importante entreposto comercial que atraía e dispersava fluxos decorrentes das feiras de gado e da feira livre, dos pousos de tropeiros e depois da produção do algodão. Nesse sentido, a chegada da ferrovia favoreceu e impulsionou a consolidação de Campina Grande enquanto centralidade regional, tendo em vista o diferencial técnico existente em seu território. Tal impulso se dá nas duas escalas de análise: a interurbana e a intraurbana.

É preciso então considerar que a instalação deste aparato moderno não se deu desvinculado do processo econômico, político e social por qual passava o Brasil, a América do Sul, tampouco foi um fato isolado. Pois, como bem explica Hobsbawm (2012) a partir do século XIX e mais intensamente no início do século XX, há um grande escoamento de capital inglês para os países dessa porção territorial que se viabilizava principalmente a partir das ferrovias.

Na escala regional, a ferrovia permitiu a comunicação direta com os estados vizinhos do Rio Grande do Norte e de Pernambuco, ligando à Recife onde estavam localizados a principal praça comercial e o porto do Nordeste. A melhoria das condições de transporte é evidente, tenho em vista que os transportes realizados por animais eram mais imprevisíveis, pois dependiam de boas condições climáticas, eram mais lentos e possuíam a capacidade de transporte mais limitado. Já na escala intraurbana, observa-se alterações significativas na morfologia da cidade ao imprimir uma linha que a princípio demarcava uma área limítrofe, mas que também se constituiu em um estímulo à expansão da cidade na sua direção, particularmente com a edificação da estação ferroviária. Tal equipamento, ao concentrar mercadorias e pessoas – seja no trabalho exigido para o transporte, seja enquanto passageiros – estabeleceu uma atratividade para estabelecimentos comerciais e de serviços. Além disso, verifica-se que a estação ferroviária, os trilhos do trem, todos os demais equipamentos, a dinâmica econômica e social constitui fortes elementos que favorecem à constituição da área central da cidade estudada. Assim, reafirma-se a importância da ferrovia para a centralidade inter e intraurbana de Campina Grande no Nordeste brasileiro.

Fontes primárias:

- Biblioteca Nacional Digital Brasil. 1915. “Relatorio do Ministerio da Viação e Obras Publicas (RJ) - 1910 a 1927”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 99. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&PagFis=7173>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1906. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1904”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Sem paginação. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013001.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1907. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1905”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Sem paginação. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013003.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1910. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1908”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 74 - 93. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1908uniao/estatisticaferro1908uniao.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1913. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1910”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 82 - 97. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1910uniao/estatisticaferro1910uniao.pdf>>. Acesso em: 23 de novembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1914. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1911”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 144 - 159. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013007.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1917. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1913”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 98 - 117. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1913uniao/estatisticaferro1913uniao.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1919. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1914”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 100 - 115. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1914uniao/estatisticaferro1914uniao.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

- Brasil. Ministério de Viação e Obras Públicas. 1920. “Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1915”. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, p. 100 - 115. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1915uniao/estatisticaferro1915uniao.pdf>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- Center For Research Libraries. “Ministério Viação e Obras Públicas”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 71. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2280/000080.html>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- “Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Publicas 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. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p. 392. Disponível em: <http://ddsnnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2564#?c=0&m=12&s=0&cv=422&r=0&xywh=-1133%2C-132%2C3721%2C2625>. Acesso em: 30 de novembro de 2018.
- “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, p. 379. Disponível em: <http://ddsnnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=0&m=13&s=0&cv=411&r=0&xywh=-954%2C0%2C3315%2C2338>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.
- “Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon du Pin e Almeida, no anno de 1909”. vol. II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 148. Disponível em: <http://ddsnnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=0&m=17&s=0&cv=142&r=0&xywh=136%2C794%2C1315%2C928>. Acesso em: 02 de dezembro de 2018.

Referências bibliográficas

- Alcaide González, Rafael, 2005. “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, Universidad de Barcelona. vol. IX, nº 194 (65), 1 de agosto de 2005.
- Almeida, Elpídio, 1978. História de Campina Grande, 2ª ed. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Andrade, Manuel Correia de, 1980. A terra e o homem no Nordeste, 4ª ed. Livraria editora Ciências Humanas, São Paulo.

- Aranha, Gervácio Batista, 1991. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*, 316f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) - Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande.
- _____, 2006. *Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)*. Editora da Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande – PB.
- Azevedo, Aroldo, 1957. “Vilas e cidades do Brasil Colonial (Ensaio de geografia urbana retrospectiva)”, *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB)*, São Paulo, vol. IX, tomo I, pp. 23-78.
- Baptista, José Luiz, 1942. “O surto Ferroviário e seu desenvolvimento”, em *Anais do Terceiro Congresso de História Nacional*, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, pp. 431-586.
- Capel, Horacio, 2005. *La morfología de las ciudades. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Serbal, Barcelona.
- Cardoso, Carlos Augusto de Amorim, 2000. *A cidade e a festa. Cultura e identidade na festa da Micarande na cidade de Campina Grande – PB*, Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Corrêa, Roberto Lobato, 1997. *Trajetórias Geográficas*. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro.
- Costa, Antônio Albuquerque da, 2003. *Sucessões e Coexistências do Espaço Campinense na sua inserção ao Meio Técnico-científico-informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo*, Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- Costa filho, José Paulino, 1960. “Campina Grande – PB”, em *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. IBGE, vol. XVIII, Rio de Janeiro, pp. 230-245.
- Hardman, Francisco Foot, 1991. *Trem fantasma. A modernidade na selva*. Companhia das Letras, São Paulo.
- Hobsbawm, Eric John, 2011. *A Era dos Impérios (1875-1914)*, 13ª ed., Paz e Terra, São Paulo.
- Joffily, Irineo, 1977. *Notas sobre a Parahyba*. Thesaurus, Brasília.
- Maia, Doralice Sátyro, et al., 2013. “Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana. Permanências e transformações”, em Elias, Denise et al., *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional, Campina Grande e Londrina, Expressão Popular*, São Paulo.
- Marx, Murilo, 1987. “Nosso chão: do sagrado ao profano”. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Santos, Milton, 1959. “Contribuição ao estudo dos centros de cidades: o exemplo da cidade do Salvador”. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, nº 12.
- Soares, Maria Simone Morais, 2012. “Formação da Rede Urbana do Sertão de Piranhas e Piancó da Capitania da Paraíba Setecentista”. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- Villaça, Flávio, 2001. “Espaço intra-urbano no Brasil”. 2ª ed., Studio Nobel, São Paulo.