



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sessão IV. Caminho de ferro e cidade

Rede urbana e ferrovia: a centralidade de Caruaru na Estrada de Ferro Central de Pernambuco (1895-1912)

MARIA SIMONE MORAES SOARES

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Sergipe (IFS)

maria.soares@ifs.edu.br

TIAGO CARGNIN GONÇALVES

Universidade Federal da Paraíba (UFPB) / Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

tiago.cargnin@ufsc.br

ELIZÂNGELA JUSTINO DE OLIVEIRA

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

elizangelaoliveirarn@gmail.com

Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumo: Este trabalho discute como a incorporação de Caruaru à rede ferroviária da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP) contribuiu para a consolidação da sua centralidade na rede urbana regional. Adotamos o período compreendido entre 1895, ano de inauguração da estação ferroviária de Caruaru, e 1912, ano de expansão da ferrovia para o sertão pernambucano com a inauguração da estação de Arcoverde. Buscamos elencar algumas características da ocupação colonizadora do território pernambucano e apontar como esse processo contribuiu para a urbanização de Pernambuco. Apresentamos a centralidade de Caruaru, entre 1895 e 1912, por meio da análise das receitas gerais e individuais das estações considerando suas diferentes naturezas – passageiros, mercadorias (açúcar, algodão, aguardente, cereais etc.), bagagens e encomendas, animais, telégrafo e armazenagens –, o que contribuiu para reafirmar a centralidade de Caruaru na rede urbana regional.

Palavras-chave: rede urbana; centralidade; ferrovia; Caruaru; Pernambuco.

INTRODUÇÃO

Os estudos sobre redes urbanas e regiões de influência das cidades do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam Caruaru como um centro urbano dinâmico, capaz de concorrer com a capital Recife na coleta de parte da produção regional e na distribuição de bens de consumo para o interior do Nordeste. Segundo o IBGE (1967), na década de 1960, Caruaru interiorizava a atuação do Recife devido à posição litorânea excêntrica da capital, ao mesmo tempo que polarizava a região do Agreste na oferta de serviços comerciais, sobretudo de produtos agrícolas da região e de industrializados oriundos do Sudeste. Caruaru também era responsável pela prestação de serviços de saúde, educação e bancários. Já conforme o estudo mais recente do IBGE (2020), Caruaru é classificada como uma Capital Regional B, ocupando importante centralidade na rede urbana polarizada pelo Recife e figurando entre os 48 centros de mais alto nível do país (IBGE, 2020).

A fim de contribuir para o debate acerca da inserção de Caruaru na rede urbana regional, discutimos como essa centralidade vem se firmando desde o final do século XVIII, com a emergência do núcleo urbano, até os primeiros anos do século XX, quando a chegada da ferrovia, em 1895, introduziu um novo elemento técnico ao processo de urbanização. O trabalho objetiva analisar como a incorporação de Caruaru à malha ferroviária contribuiu para a consolidação da sua centralidade no interior da rede urbana regional entre 1895, ano de inauguração da estação ferroviária de Caruaru, e 1912, ano de expansão da ferrovia para o sertão pernambucano com a inauguração da estação de Arcoverde.

A pesquisa se vincula ao campo da Geografia Histórica Urbana e está fundamentada em dados quantitativos referentes às estações que integravam a Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP).¹ Dentre os documentos, destacamos os Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (anos de 1899, 1900, 1901, 1902 e 1907) e do Ministério da Viação e Obras Públicas (1913);² as Estatísticas das Estradas de Ferro

¹ A Estrada de Ferro Central de Pernambuco foi chamada de Estrada de Ferro do Recife a Caruaru até 1890 (Liquidação, 1890: 193). Adotamos a denominação Estrada de Ferro Central de Pernambuco ou EFCP.

² Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927; Hemeroteca Digital Brasileira (online), Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (RJ) - 1910 a 1927.

da União e das Fiscalizadas pela União (1908);³ e a Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil (1901).⁴ Além dos documentos oficiais, foram utilizados dois jornais da época como fontes de consulta: o *Jornal do Recife* e o *Diário de Pernambuco*.

Partimos dos conceitos-chave de rede geográfica e rede urbana para a análise do objeto. Para Corrêa (2010: 107), a rede geográfica é entendida como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações.” O autor destaca as três dimensões de análise de uma rede geográfica: organizacional, temporal e espacial.

Corrêa (2010) aponta que os caminhos temporários ou uma rede ferroviária de uma região podem configurar uma rede geográfica, de modo que podemos caracterizar as redes geográficas preexistentes ou coexistentes à implantação das ferrovias em função do seu caráter periódico, espontâneo e informal, em que os fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens eram lentos e de alcance espacial restrito, ainda que ultrapassassem os limites das províncias/estados em alguns momentos. A implantação de uma nova rede geográfica, as ferrovias, introduziu características inovadoras à articulação da rede, como a organização formal, planejada, com fluxos mais rápidos e marcados por uma regularidade temporal (horários preestabelecidos para saídas e chegadas), de caráter permanente e não periódica (como as preexistentes), sem serem constantemente afetadas pelas condições naturais do tempo e abarcando uma escala regional por meio das ligações estabelecidas com as ferrovias de outros estados. Esses fatores contribuíram para modificar a hierarquia das cidades integrantes dessas novas redes, reestruturando, portanto, a rede urbana preexistente, conforme corroborado por Santos (2008b).

A rede geográfica estabelecida em função da rede ferroviária, ao conectar as estações/cidades por trilhos, é também compreendida como parte de uma rede urbana, definida como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, na qual os nós são constituídos por núcleos de povoamento dotados de funções urbanas e interligados por caminhos ou ligações em que se materializam fluxos de diversas naturezas (Corrêa, 2010). O estudo dos fluxos ferroviários contribui para o

³ Memória Estatística do Brasil na Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro (online), Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União 1905-1924, 16 v.

⁴ Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados (online), Obras Raras, Leis da República. Coleção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1901.

entendimento da rede urbana, principalmente ao ser um indicativo da centralidade de uma determinada localidade, como é o caso de Caruaru.

Além desta introdução e das considerações finais, este trabalho está dividido em duas partes. Na primeira trazemos algumas características da ocupação colonizadora do território pernambucano, especialmente a emergência da povoação de Caruaru e sua importância no decorrer do século XIX, primeiramente como cidade “boca de sertão” e, após 1895, como centralidade vinculada à ferrovia. Na segunda parte, apresentamos a centralidade de Caruaru a partir dos diversos fluxos da EFCP entre 1895 e 1912. Analisamos as receitas gerais e individuais das estações considerando suas diferentes naturezas (passageiros; mercadorias, como açúcar, algodão, aguardente e cereais; bagagens e encomendas; animais; telégrafo; e armazenagens), o que contribuiu para reafirmar a centralidade de Caruaru na rede urbana regional.

1. A CONSTRUÇÃO DA CENTRALIDADE DE CARUARU NA REDE URBANA REGIONAL

A ocupação colonizadora do Sertão de Pernambuco,⁵ cujas características podem ser estendidas ao que chamamos hoje de Agreste,⁶ ampliou-se no século XVII e consolidou-se a partir do XVIII por meio da atividade pecuária consorciada com outras culturas, como o algodão. Além da mão de obra escravizada empregada nos grandes latifúndios, havia um contingente de sertanejos pioneiros que atuavam em parceria com os grandes proprietários (Andrade, 2004). O gado costumava ser transportado para o litoral canavieiro onde era comercializado, primeiramente vivo e, posteriormente, beneficiado como couro e carne seca.

Apesar do escasso capital investido e da pouca mão de obra empregada, a pecuária foi fundamental para a ocupação colonizadora dos sertões nordestinos, a despeito da resistência exercida pelas populações indígenas (Prado Júnior, 1986; Andrade, 1979; 2003; 2004). Andrade (2003; 2004), com base no trabalho de Capistrano de Abreu, reconhece

⁵ Segundo Arraes (2017), até o final do século XIX, o termo “sertão” era utilizado para designar áreas desconhecidas e a serem ocupadas. Não havia correspondência entre o termo “sertão” e a região semiárida brasileira.

⁶ O Agreste corresponde a uma faixa de transição entre a Zona da Mata e o Sertão do Nordeste brasileiro, embora apresente características naturais mais próximas das do Sertão.

duas correntes de povoamento do sertão vinculadas à atividade pecuária que partiam dos principais núcleos urbanos e portos exportadores da região: uma oriunda de Salvador, que acompanhava o curso do rio São Francisco até alcançar o sul do Piauí e do Maranhão (“sertões de dentro”); e outra que partia de Olinda, subia em direção ao Rio Grande do Norte e seguia até o Maranhão pelo litoral, além de descer para o sul do Ceará (“sertões de fora”). As duas correntes se encontravam no sul cearense.

Para Capistrano de Abreu, a corrente pernambucana de ocupação não adentrava o território no sentido Leste-Oeste, o que foi contestado por Andrade (2004), que argumenta que, desde o final do século XVI, os pernambucanos haviam subido o maciço da Borborema e fundado uma série de fazendas nos cursos dos principais rios que corriam para o Oceano Atlântico. Com base no trabalho de Gonsalves de Melo, Andrade (2004: 81) explicita duas rotas de ocupação pernambucana durante o século XVIII, onde havia “[...] várias fazendas de criação de gado, tendo a agricultura como atividade secundária, e numerosos pequenos povoados”: a Rota do Capibaribe, que subia o curso desse rio a partir do Recife, atravessava o interflúvio e atingia o rio Pajeú, passando por fazendas e povoados, como Flores, Serra Talhada e Cabrobó, e chegando ao rio Carinhanha; e a Rota do Ipojuca, que seguia do Recife a Vitória de Santo Antão, descia para Buíque, Tacaratu e alcançava o rio São Francisco em Boa Vista, seguindo até a barra do rio Carinhanha. Fundada na margem esquerda do Ipojuca, a povoação de Caruaru fazia parte dessa segunda rota.

Além da pecuária, o algodão tornou-se um elemento central do processo de ocupação dos sertões, especialmente durante o século XIX e na área chamada de Agreste. A cultura deu origem a grandes latifúndios escravocratas e foi ampliada para atender à produção industrial inglesa. Era feita em associação com o milho, o feijão e a mandioca, o que contribuiu para suprir a demanda interna por alimentos, emergindo o complexo algodão-gado-lavouras de subsistência, fundamental para a economia sertaneja e brasileira da época (Andrade, 2003).

Durante os períodos colonial e imperial, as atividades econômicas desenvolvidas no Brasil eram majoritariamente rurais, ainda que houvesse algum grau de beneficiamento dos principais itens produzidos e comercializados internacionalmente, como o açúcar da cana, a carne e o couro do gado e, a partir da segunda metade do XIX, o tecido do algodão. Apesar do caráter agrário da economia e de boa parte da sociedade, havia, conforme defendido por Reis Filho (1968), a existência de uma rede

urbana composta por nucleações hierarquizadas e que cumpriam diferentes funções. Nos termos de Corrêa (2006a), no caso de Pernambuco, havia uma rede de caráter dendrítico, cuja principal centralidade urbana e ponto de conexão com as metrópoles europeias era Recife.

No decorrer do XIX, Caruaru assumiu papel de destaque no interior dessa rede, o qual foi ampliado após a implantação da ferrovia em 1895. O sítio onde surgiu a povoação, inicialmente chamada de Caruru, fazia parte de uma sesmaria doada pela Coroa Portuguesa à família Rodrigues de Sá em 1681. Ocupada por José Rodrigues da Cruz a partir de 1776,⁷ foi construída na fazenda uma capela dedicada à Nossa Senhora da Conceição em 1781, assim como uma feira semanal para comercialização do gado,⁸ haja vista sua localização estratégica às margens da estrada por onde circulavam as boiadas (Neves, 2003). Estavam estabelecidas as condições para a fixação de novos moradores, para o pouso dos viajantes e para o crescimento do povoado, seguindo os padrões de origem de núcleos urbanos coloniais destacados por Deffontaines (1944) e Azevedo (1992). Para Azevedo (1992), os cursos d'água e os caminhos terrestres foram fundamentais para o surgimento de vilas e cidades no Brasil, o que pode ser percebido no caso de Caruaru, tendo em vista a sua localização às margens de um dos caminhos coloniais que constituíram a “espinha dorsal da rede urbana” brasileira (Azevedo, 1992: 60). Deffontaines (1944), na mesma direção, analisa as “cidades nas estradas”: nucleações situadas próximas aos caminhos de gado, onde geralmente surgiam feiras para comercialização de animais.

Segundo Neves (2003), em 1802, Caruaru possuía 60 casas e dois currais, dos quais um fora utilizado para a feira de gado local até o início do XX. Não havia, à época, governo local ou administração civil, tendo em vista sua condição de povoado vinculado à comarca de Bonito (Saint-Adolphe, 2014). Figueira de Mello (1979) aponta que, em 1828, Caruaru possuía 93 casas e cinco lojas (duas de fazendas secas e três de molhados).⁹

Embora não tenhamos dados populacionais de Caruaru na metade do Oitocentos, uma série de atos institucionais evidencia o papel de destaque

⁷ IBGE (1958) identifica José Rodrigues da Cruz como José Rodrigues de Jesus.

⁸ Dias (1971) *apud* Silva (2007) aponta que a feira de Caruaru existe desde 1795, quando se comercializava o gado e produtos de roça.

⁹ Segundo Jesus (2019), as lojas de fazendas secas ofereciam tecidos diversos, utensílios de cozinha, roupas, parafusos, tesouras, entre outros produtos, enquanto as lojas de molhados comercializavam bebidas, alimentos, especiarias etc.

assumido pela então povoação na rede urbana regional naquele momento, na medida em que esse núcleo urbano passou a desempenhar funções político-administrativas, religiosas e judiciárias que, até então, eram cumpridas por nucleações vizinhas. Em 16/08/1848, a lei provincial n.º 212 desmembrou Caruaru de Bonito, elevando-a à categoria de vila e atribuindo-lhe, por meio da câmara municipal instalada, autonomia para gerir os assuntos de seu interesse e das povoações a ela vinculadas. Segundo Maia (2017), Caruaru firmava-se como uma importante “boca de sertão”, tendo em vista sua localização em uma região caracterizada pela passagem do litoral para o sertão pernambucanos, além da sua origem vinculada à atividade pecuária, observada por meio da sua feira de gado, do pouso oferecido aos tropeiros e da posição estratégica como entroncamento de caminhos.

Ainda no ano de 1848, Caruaru se tornou cabeça da comarca de Bonito, cuja sede, até aquele momento, fora a vila de mesmo nome;¹⁰ além de sede da freguesia antes situada na povoação de São Caetano, a qual foi transferida para a recém-criada igreja de Nossa Senhora das Dores, futura catedral de Caruaru.¹¹ Menos de dez anos depois, em 18/05/1857, pela lei provincial n.º 416, Caruaru foi a primeira vila de Pernambuco situada fora da Zona da Mata a receber o título de cidade.¹² Já em 20/05/1867, a lei provincial n.º 720 criou a comarca de Caruaru, a qual foi separada da de Bonito (IBGE, 1958; Pernambuco, 2021; Gonçalves, 2023).

Em 1872, o então município de Caruaru contava com 54.278 habitantes, dos quais 50.723 eram livres e 3.555 escravizados, constituindo-se como o segundo mais populoso da província, atrás apenas da capital. O território municipal era maior que o atual e reunia cinco freguesias, incluindo a de Nossa Senhora das Dores de Caruaru. A população das cinco freguesias estava assim distribuída: Nossa Senhora

¹⁰ As comarcas correspondiam a um “[...] número de vilas com seus territórios, cuja justiça é administrada pelo Corregedor, e mais ministros, que residem na cabeça da Comarca, que é cidade, ou vila notável” (Comarca, 1789). Eram responsáveis pela manutenção da justiça no território e tinham como autoridade a figura do ouvidor.

¹¹ As freguesias cumpriam papel central na organização da sociedade, pois eram responsáveis pelos registros de nascimento, casamento e óbito de um determinado território, à época chamado de distrito. A elas estavam associadas uma série de capelas.

¹² Durante o Império, quando Caruaru foi elevada à condição de cidade por iniciativa do governo da província, o título de cidade cumpria a função de atribuir maior *status* a um núcleo urbano em relação às demais vilas, o que denota a sua importância no conjunto da rede urbana.

das Dores de Caruaru (11.706 habitantes e 2.048 fogos); São Caetano da Raposa (5.244 habitantes e 863 fogos); Nossa Senhora do Ó do Alinho (13.032 habitantes e 2.177 fogos); Senhor Bom Jesus de Panelas (8.401 habitantes e 1.698 fogos); e Nossa Senhora da Conceição de Quipapá (15.895 habitantes e 1.348 fogos) (Brasil, 1874?).¹³

Embora os dados populacionais apresentados sejam relativos às freguesias, o que envolvia tanto os núcleos urbanos quanto as áreas rurais circundantes, é possível inferir que a população da cidade de Caruaru se aproximava da população total da freguesia, haja vista as dificuldades de registro da população residente no campo. Ainda que fosse apenas a terceira freguesia mais populosa do município, isso não diminuía a centralidade econômica e política de Caruaru, o que pode ser atribuído não só às funções desempenhadas como também a sua localização estratégica.

Conforme o Censo de 1900, realizado após a inauguração da estação ferroviária de Caruaru (1895), o município contava com 34.610 habitantes. Naquele momento, o território municipal havia sido reduzido ao que, em 1872, correspondia às freguesias de Nossa Senhora das Dores de Caruaru e de São Caetano da Raposa, tendo em vista que as demais freguesias já houveram se tornado independentes desde o Censo anterior, daí o decréscimo populacional observado. Considerando apenas a população das freguesias de Caruaru e São Caetano em 1872 (16.950 pessoas), a população mais que dobrou em vinte e oito anos, alcançando os 34.610 habitantes em 1900. À época, Caruaru era o quinto município em população do estado, atrás de Recife, Timbaúba, Nazareth e Goiana, configurando-se como o mais populoso do Agreste e Sertão (Brasil, 1905).

No Censo de 1920, quando a rede ferroviária já estava mais consolidada no estado e a EFCP alcançava municípios do Sertão, como Arcoverde, Caruaru, cujo território não se alterara em relação ao Censo de 1900, alcançara uma população de 61.636 pessoas. Comparativamente a 1900, o incremento populacional fora de 78%. Em relação aos demais municípios de Pernambuco, Caruaru possuía a sexta maior população, sendo ultrapassada por Recife, Bom Jardim, Nazareth, Garanhuns e Bonito (Brasil, 1929).

No decorrer do XIX, a condição de Caruaru como “boca de sertão” se consolidou e contribuiu para a afirmação da centralidade exercida pela

¹³ Figueira de Mello (1979) entende por número de fogos a quantidade de habitações (domicílios) e não de casas (edifícios). Uma casa com dois pavimentos poderia contar com dois fogos.

cidade na rede urbana pernambucana e nordestina, a qual se ampliou após a inauguração da ferrovia em 1895. Para Maia (2017), as cidades “bocas de sertão” já dispunham de considerável dinâmica comercial antes da chegada da linha férrea, sobretudo em função da distribuição de produtos nelas comercializados, o que foi ratificado com a chegada da ferrovia. Em Caruaru, a ferrovia levaria para a cidade o crescimento do “[...] comércio, o aparecimento das indústrias, o aumento da população e a intensificação da vida social, cultural e religiosa. Eram os começos do novo posto que a cidade iria logo ocupar, no interior do Estado: o de metrópole regional da parte central-sul da Borborema.” (Barbalho, 1980: 323).

Identificamos Caruaru enquanto um importante nó da rede urbana pernambucana desde a primeira metade do Oitocentos, especialmente em função da sua feira de gado. No entanto, é perceptível que a cidade teve sua centralidade consolidada com a chegada da ferrovia em fins do século XIX, como veremos na seção seguinte.

2. A CENTRALIDADE DE CARUARU ATRAVÉS DOS FLUXOS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE PERNAMBUCO (1895-1912)

O surgimento das ferrovias ocorreu durante o XIX, em um momento intermediário entre as técnicas rudimentares e as técnicas avançadas da contemporaneidade. Talvez por isso as ferrovias tenham acarretado tantas mudanças nas cidades, contribuindo para reestruturar a rede urbana de uma determinada região. O transporte ferroviário, fruto das condições técnicas provenientes da Revolução Industrial, tornou-se revolucionário pelas mudanças espaço-temporais que promoveu. Para Santos (2008a: 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.”

Ainda que tenham sido revolucionárias para seu tempo, as técnicas que surgiram no século XIX ainda são atualmente caracterizadas por sua pouca flexibilidade, lenta difusão e baixa densidade. A maior parte do mundo estava, naquele momento, excluída dos avanços técnicos, diferentemente do que ocorre na contemporaneidade, em que há uma verdadeira invasão das técnicas por todo o mundo. Segundo Santos (2008a), os sistemas técnicos presentes no século XIX e início do XX eram pouco integrados e bastante heterogêneos.

No Nordeste brasileiro, as ferrovias expandiram-se na segunda metade do Oitocentos, a partir de investimentos externos, sobretudo ingleses. A província de Pernambuco teve seu território cortado por quatro ferrovias: a Recife and São Francisco Railway, iniciada em 1855, cujo traçado partia do Recife e percorria áreas produtoras de cana-de-açúcar em direção ao rio São Francisco (Melo, 2000); a *The Great Western of Brazil*, principiada em 1879, que pretendia ligar o Recife a Limoeiro, importante centro algodoeiro do Agreste (Melo, 2000); a continuação da E. F. Recife ao São Francisco, inaugurada em 1881, intitulada Estrada de Ferro Sul de Pernambuco; e, a partir de 1881, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, “[...] importante caminho de ferro que irrompia pelo interior de Pernambuco, em direção a Caruaru” (Pinto, 1949: 103).

A EFPC teve origem em um antigo plano do governo imperial, previsto na Lei Provincial de 11/07/1867, com o objetivo de construir uma estrada de ferro de Recife a Vitória, cuja concessão foi dada a Bento José da Costa em 1876. Como o projeto não fora realizado, o governo “declarou de interesse geral a construção por conta do Estado, da Estrada de Ferro Recife a Caruaru”, em 1878, prolongando o traçado inicial da primeira concessão (Viação, 1896: 2).¹⁴ As justificativas para a construção dessa ferrovia estavam nos interesses exportadores, pois a linha serviria “cerca de 200 engenhos de assucar, calculando-se em 15,234 toneladas métricas a exportação desse estabelecimento, e em 32,00 toneladas métricas a algodão, e de outros produtos.” Também estavam destacados os interesses do comércio e consumo internos da província, uma vez que transportaria “quase todo o gado que se destina ao consumo do Recife, de Jaboatão e dos engenhos que se estendem até Victória. Só a cidade do Recife consome annualmente mais de 26,000 rezes”. (Estrada, 1880: 1). Quanto ao objetivo de alcançar a cidade de Caruaru, os jornais apontavam que essa escolha se dava “quer por sua população, quer pelo seu comercio, que é largo, por que essa cidade é o entreposto dessas bandas” (Estrada, 1880: 1), o que ressalta a centralidade regional de Caruaru.¹⁵

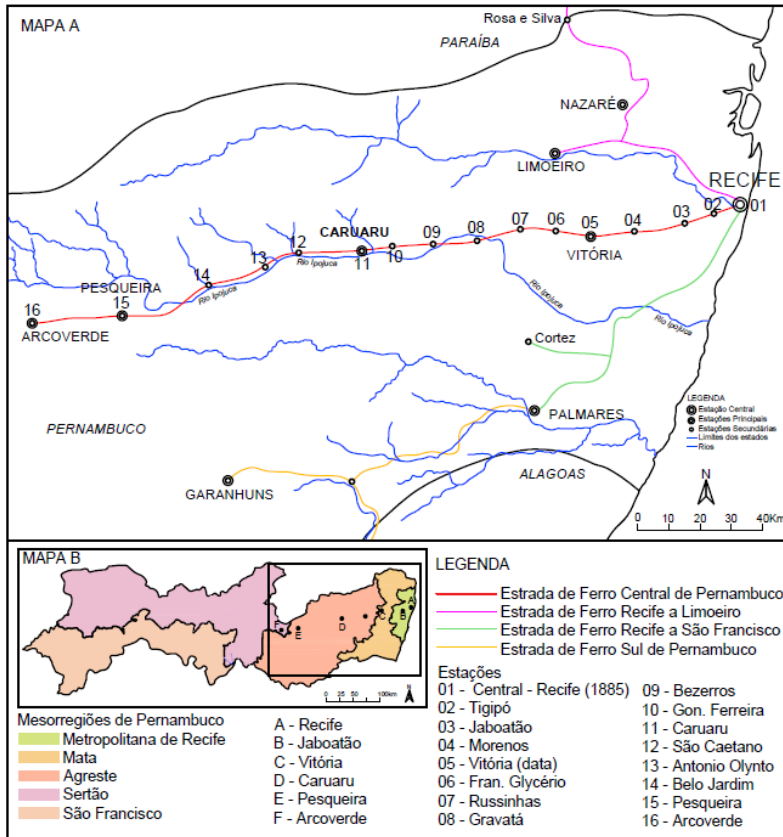
O início da construção da EFPC ocorreu em 1881, após os estudos da 1ª seção (Recife a Vitória), realizados pelo Engenheiro Eugênio A. Pereira da Cunha e Melo. Seguindo o traçado exposto na Figura 01, a seção entre Recife e Tapera foi aberta ao tráfego em 1885; em 1894, a ferrovia chegou

¹⁴ *Jornal do Recife*, n.º 213 (22 de setembro de 1896): 2.

¹⁵ *Diário de Pernambuco*, n.º 99 (30 de abril de 1880): 1.

a Gravatá e, em 12/1895, atingiu Bezerros, Gonçalves Ferreira, São Caetano e, finalmente, Caruaru (Pinto, 1949: 104).

Figura 01: Mapa das Estradas de Ferro de Pernambuco no final do século XIX



Fontes: Elaborado por Maria Simone Moraes Soares com base em Brandão Júnior (1893) e Agência Condepe/Fidem (2011).

Em 1896, a EFCP alcançou Antonio Olynto, ficando aí estagnada até o início do século XX, quando mudanças ocorreram na maior parte das vias férreas do Nordeste em decorrência do arrendamento dado à Companhia *Great Western (GW)*. Essa companhia principiou suas atividades no Brasil em 1879, com o objetivo inicial de ligar Recife à vila de Limoeiro e à Nazaré da Mata. Em 1901 foi assinado o contrato de arrendamento, vigente até 1948, de várias estradas de ferro pela *GW*. Tal iniciativa “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: 171).

Em 1901, a *GW* tornou-se uma rede ferroviária, composta por 498,932 km. Conforme o contrato de arrendamento (nº 4.111, de 31/07/1901), faziam parte de sua composição a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e a Sul de Pernambuco (Brasil, 1902).¹⁶ No mesmo ano e nos seguintes ocorreram novas incorporações: a Estrada de Ferro Conde d'Eu (1901); a estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (1902); a Estrada de Ferro Central de Alagoas e a Estrada de Ferro de Paulo Afonso (1903); e, em 1904, a EFCP, tendo como um dos resultados a ampliação do seu traçado, em 1907, de Antonio Olynto para Pesqueira. Posteriormente, em 1912, seguiu-se a expansão para Arcoverde (antiga Rio Branco), marcando o limite espaço-temporal deste trabalho (Pinto, 1949: 104).

Procuramos compreender como a inauguração da estação de Caruaru, em 1895, gerou impactos sobre a referida estrada e, conseqüentemente, sobre a rede urbana que estava estabelecida na província de Pernambuco entre o final do século XIX e o início do XX. Partimos do entendimento de que os fluxos de mercadorias, passageiros, bagagens, animais e telegramas se davam em rede, de modo que os nós dessa rede eram as estações/cidades ferroviárias onde ocorriam a carga e a descarga de mercadorias dos trens, além do embarque e desembarque de passageiros. Segundo Moura e Werneck (2001: 26): “Qualquer tipo de fluxo – das mercadorias às informações – pressupõe a existência de redes, cuja primeira propriedade é a capacidade de conexão, de ligação.”

A inserção de Caruaru em uma nova rede geográfica, a ferroviária, contribuiu para reestruturar e consolidar a sua centralidade na rede urbana regional. Isto porque a natureza, a extensão, a velocidade e a frequência dos fluxos de pessoas, mercadorias e mensagens ganharam nova dinâmica, reorganizando o cotidiano em sua dimensão espaço-temporal. Ampliaram-se as interações espaciais entre os núcleos urbanos e, conseqüentemente, a sua área de influência, reestruturando-se a rede urbana.

As ferrovias se constituíram como importante rede técnica e geográfica que articulou um conjunto de cidades e vilas, integrou as áreas produtoras aos portos, permitiu o aumento da conectividade e das interações espaciais nas cidades alcançadas por elas, alterando, conseqüentemente, a hierarquia das cidades na rede urbana (Corrêa, 2006b). As cidades que recebiam as estradas de ferro, em algumas

¹⁶ Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados (online), Obras Raras, Leis da República. Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1901.

situações, passavam a apresentar um maior desenvolvimento econômico, enquanto outras não integradas à rede tornavam-se decadentes. A observação do movimento dos fluxos (passageiros, mercadorias, telegramas, bagagens e animais) e de como eles influenciaram as receitas das estações é, portanto, uma forma de demonstrar a centralidade de uma determinada cidade/estação ferroviária, como será feito para Caruaru considerando os dados da EFCP entre 1895 e 1912.

Os fluxos de açúcar e algodão, principais produtos exportados que circulavam na EFCP, demonstram o impacto imediato que a inauguração de uma estação provocou sobre a rede ferroviária e, conseqüentemente, evidenciam sua centralidade na rede urbana. Utilizamos dados presentes no *Jornal do Recife* correspondentes ao primeiro trimestre após a inauguração da estação de Caruaru (janeiro, fevereiro e março de 1896), os quais foram comparados aos do mesmo período do ano anterior, quando o trecho em funcionamento terminava na estação de Gravatá. Além da estação de Caruaru, também foram inauguradas no mesmo dia as estações de Bezerras, Gonçalves Ferreira e São Caetano, de modo que os quantitativos revelam a influência desse conjunto (Tabela 01).

Tabela 01: Quantidade (em sacos) das entradas de açúcar e algodão no porto de Recife, 1895 e 1896

Entradas*	1895				1896				
	JAN	FEV	MAR	TOTAL	JAN	FEV	MAR	TOTAL	
Açúcar	Barcaças	221.417	122.070	106.554	450.041	69.025	89.834	48.171	207.030
	Animais	6.999	5.637	5.533	18.169	6.663	5.374	6.840	18.877
	E.F.C.P.	20.296	17.751	16.177	54.224	19.200	18.748	23.494	61.442
						(-5,40%)	(+5,62%)	(+45,23%)	(+13,31%)
	E.F.S. Francisco	136.170	133.554	102.660	372.384	98.045	121.056	114.939	334.040
	E.F. Limoeiro	109.542	77.364	37.423	224.329	105.564	107.589	89.598	302.751
Algodão	Vapores	-	-	-	-	135	-	661	796
	Barcaças	3.050	1.450	2.250	6.750	1.146	730	4.801	6.677
	Animais	958	2.503	940	4.401	8.327	1.731	1.412	11.470
	E.F.C.P.	825	1.223	1.593	3.641	1.495	2.384	3.227	7.106
						(+81,21%)	(+94,93%)	(+101,94%)	(+95,16%)
	E.F.S. Francisco	818	838	2.910	4.566	768	1.593	2.222	4.583
E.F. Limoeiro	10.158	11.283	7.693	29.134	7.709	8.620	7.532	23.861	
Vapores	6.089	5.297	4.100	15.486	9.095	2.493	4.618	16.206	

Fonte: Elaborado pelos autores com base no *Jornal do Recife* (Tabella, 1895a; 1895b; 1895c; 1896a; 1896b; 1896c).¹⁷

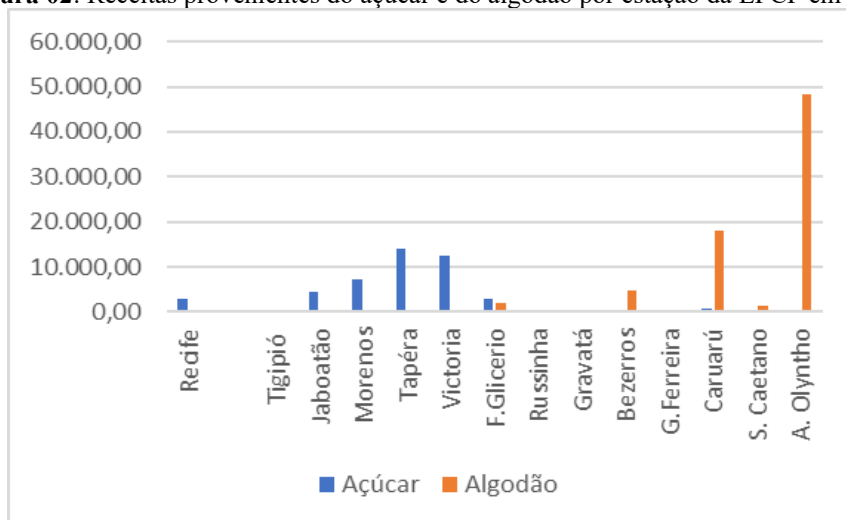
A EFCP não era a principal via de transporte de açúcar ao porto de Recife, pois as estradas de São Francisco e Limoeiro, além das barcaças,

¹⁷ *Jornal do Recife*, n.º 29 (05 de fevereiro de 1895): 3; n.º 51 (03 de março de 1895): 3; n.º 73 (30 de março de 1895): 3; n.º 29 (05 de fevereiro de 1896): 3; n.º 53 (05 de março de 1896): 3; n.º 77 (05 de abril de 1896): 3.

carregavam quantidades muito superiores. Todavia, comparando-se ao ano de 1895, é possível notar um acréscimo de 13,31% nesse transporte em 1896, sobretudo em março (45,23%). Esse baixo impacto decorria do fato de essas estações estarem localizadas no Agreste, onde não havia destaque para a produção açucareira. Logo, inferimos que as quantidades relativas ao transporte desse produto na EFCP eram provenientes das estações localizadas na Zona da Mata: Tigipó, Jaboatão, Morenos, Tapera, Vitória e Francisco Glicério (depois chamada de Pombos).

Os dados de algodão são mais significativos, uma vez que o Agreste era a região protagonista nesse produto. As estações estudadas apresentam acréscimos de 95,16% no trimestre analisado, além de elevar o protagonismo da EFCP no transporte do algodão, uma vez que deixou de ser a última via pela qual circulava, passando a ser a quarta mais importante. O transporte do algodão nessa via concorria com o dos animais, também expressivo. Esse quadro sofreria alterações, conforme descreve Pinto (1949), pois, antes da construção da estrada de ferro até Caruaru, as zonas da Caatinga e Agreste só enviavam mercadorias para o Recife pagando de 10 a 20% de frete sobre o preço dos produtos. Com a chegada da EFCP, o preço do frete caiu e, em fins do XIX, de todo o algodão que chegava ao Recife, 10% tinha sido conduzido por essa via.

Figura 02: Receitas provenientes do açúcar e do algodão por estação da EFCP em 1899

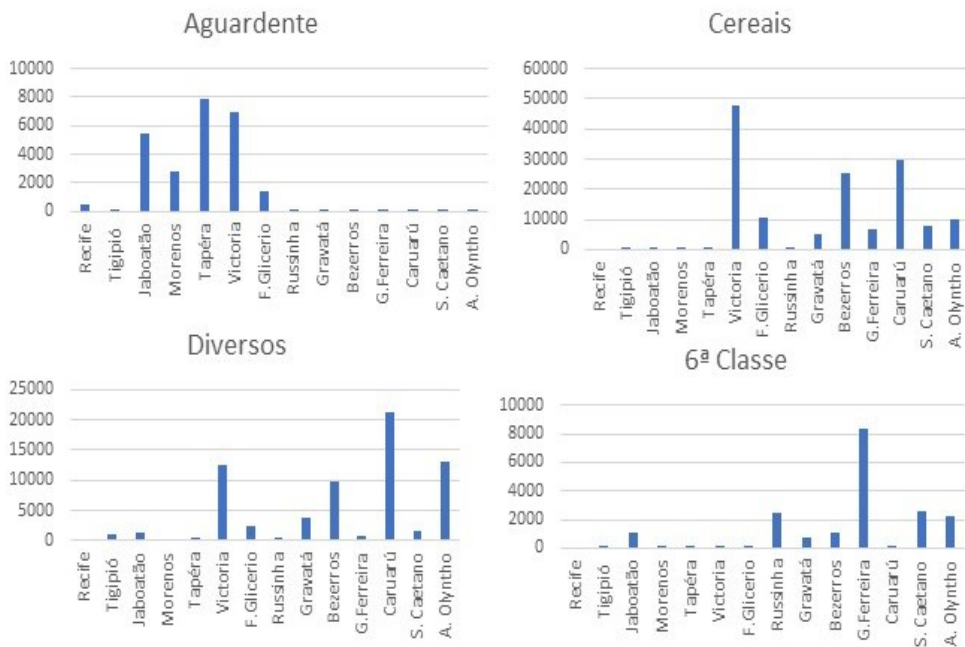


Fonte: Elaborado pelos autores com base em Brasil (1900).¹⁸

¹⁸ Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927.

As informações acima não nos possibilitam verificar a centralidade específica de Caruaru, no entanto, as receitas das mercadorias por estação em 1899, disponível no Relatório do Ministério da Agricultura, oferecem um exemplo desse cenário (Figura 02). No trecho entre Recife e Francisco Glicério, na Zona da Mata, a composição das receitas das estações correspondia ao transporte do açúcar, como. Ao adentrar a região Agreste, esse produto perdia o protagonismo nas receitas, dando espaço ao algodão. A estação de Antonio Olyntho, no atual município de Tacaimbó, tem o maior destaque, já que era a ponta de trilho no ano analisado. A estação de Caruaru representava a segunda maior receita de algodão no período.

Figura 03: Demonstrativos das mercadorias por estação da EFCP em 1899



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Brasil (1900).¹⁹

O açúcar e o algodão não eram as únicas mercadorias que faziam parte das receitas das estações da EFCP, havia também aquelas intituladas de 1ª, 2ª e 6ª classes, aguardente, cereais e diversos. As duas primeiras só apareciam na composição das receitas da Estação Central e correspondiam, respectivamente, às “bagagens, encomendas, gêneros de cuidado e condução perigosa, explosivos, kerosene, agua-raz, etc.

¹⁹ Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927.

objectos preciosos, jóias e dinheiro” e às “mercadorias geraes, generos de importação, objectos manufacturados, fazendas, ferragens, miudezas, etc.” (Brasil, 1899: 219).²⁰ As demais mercadorias compuseram as receitas das estações da EFCP (Figura 03).

A movimentação de aguardente estava localizada nas estações da Zona da Mata, uma vez que era um produto da cana. As mercadorias de 6ª classe, compostas por “objetos de pouco valor e muito peso, materiais de construção, carvão mineral ou vegetal, lenha, madeiras, etc.” (Brasil, 1899: 219),²¹ concentravam-se nas estações do Agreste, sendo Caruaru a que menos se destacava, provavelmente porque se tratava de uma estação urbana e tais produtos eram movimentados sobretudo naquelas localizadas no meio rural, a exemplo de Gonçalves Ferreira. A estação de Caruaru se destacou na condução de cereais e diversos, corroborando a afirmação de Pinto (1949: 110) de que a chegada da ferrovia fez com que Caruaru exportasse para a capital pernambucana “grande quantidade de solas, couros, algodão, queijo, milho, feijão, etc.”.

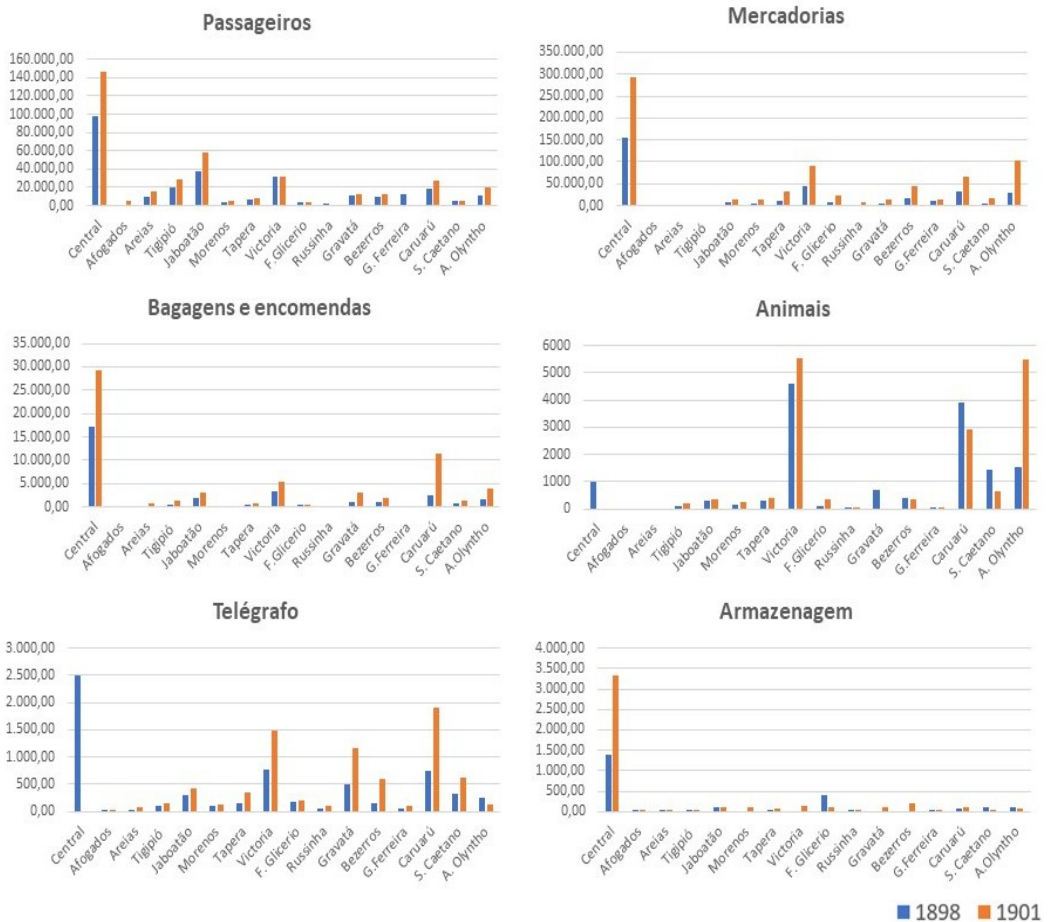
Além das mercadorias, as receitas das estações eram contabilizadas a partir da quantidade de: passageiros, bagagens e encomendas, animais, telégrafos e armazenagem. Os Relatórios do Ministério da Agricultura apresentam esses dados para os anos de 1898 e 1901 (Figura 04). A Figura 04 aponta o papel dos serviços prestados pela rede ferroviária na rede urbana, pois, onde havia estações, novas relações espaciais foram estabelecidas. Os serviços existentes – transporte de passageiros, animais, mercadorias e bagagens e encomendas – foram aprimorados, uma vez que a ferrovia favoreceu a resignificação da relação espaço-tempo entre os lugares comunicados. Caruaru centralizava a maior quantidade de passageiros da região Agreste, concentrando um quantitativo menor apenas que o das estações Central, Tigipó, Jaboatão e Victória; em mercadorias, destacava-se de forma semelhante às estações urbanas de Vitória, Bezerros e a ponta de trilho Antonio Olyntho; tinha destaque no transporte de animais, visto que possuía uma das maiores feiras de gado da região e em bagagens e encomendas. Os serviços de telégrafo e armazenagem de mercadorias surgiram com o advento da ferrovia em

²⁰ Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927.

²¹ Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927.

Caruaru. O primeiro representava uma das maiores receitas da EFCP; o segundo, por sua vez, não se destacou.

Figura 04: Demonstrativos das receitas das estações da EFCP em 1898 e 1901



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Brasil (1899; 1902).²²

Ao compararmos as receitas gerais das estações, verificamos a participação de cada uma delas na rede ferroviária. Identificamos na Tabela 02 as receitas, por estação, nos anos de 1898, 1900, 1901, 1906 e 1913. A estação de Caruaru despontava, em 1898, como a maior receita da região Agreste. Ao longo dos anos, a estação manteve estabilidade, ficando

²² Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927.

na segunda ou terceira posição, sempre após a estação que figurava como ponta de trilho. Comparada com as estações situadas na Zona da Mata e Sertão, sua centralidade permanecia, destacando-se sempre entre a terceira ou quarta maior receita, com exceção do ano de 1913, quando foi inaugurado o trecho entre Antonio Olyntho e Arcoverde, passando a figurar na quinta posição.

Tabela 02: Receita gerais por Estação da EFCP em 1898, 1900, 1901, 1906 e 1913

	Estações	1898	1900	1901	1906	1913
Zona da Mata	Central	274:713\$290	548:551\$921	478:776\$183	522:076\$990	822:862\$910
	Afogados	-	2:557\$920	5:868\$450	9:271\$690	29:381\$700
	Areias	9:912\$130	17:291\$148	16:577\$861	19:652\$700	81:295\$540
	Tigipió	21:990\$650	33:476\$863	31:851\$460	38:646\$350	70:323\$950
	Jaboatão	49:231\$590	78:739\$084	75:168\$295	79:993\$470	162:986\$720
	Morênos	8:330\$810	19:199\$545	21:123\$730	15:780\$450	38:240\$640
	Tapêra	18:681\$300	35:276\$276	42:611\$145	22:523\$200	28:092\$100
	Victoria	85:309\$400	141:128\$723	134:969\$64	105:245\$020	143:169\$180
Agreste	Francisco Glycerio	14:100\$700	29:755\$700	27:641\$730	19:992\$400	21:798\$800
	Russinha	4:188\$000	5:941\$640	9:040\$655	11:535\$700	5:551\$200
	Gravatá	18:835\$170	35:173\$696	33:348\$953	60:405\$800	68:152\$850
	Bezerros	23:457\$810	62:911\$896	58:289\$116	88:499\$760	92:083\$800
	Gonçalves Ferreira	11:567\$440	19:717\$680	15:610\$500	7:809\$700	9:793\$200
	Caruaru	59:211\$220	122:140\$342	110:1689\$377	130:999\$120	139:897\$750
	S. Caetano	12:353\$000	26:764\$854	24:038\$492	15:892\$450	47:744\$400
	Antonio Olyntho	43:788\$270	166:724\$569	132:829\$301	69:241\$250	68:246\$100
	Bello Jardim				144:381\$900	53:800\$400
	Sanharó				35:106\$220	10:115\$200
	Pesqueira					147:921\$140
	Ipanema					4:156\$900
Mimoso					21:603\$60	
Sertão	Rio Branco (Arcoverde)					177:343\$600

Fonte: Elaborado pelos autores com base em Brasil (1899; 1901; 1902; 1907; 1915).²³

A Tabela 02 é uma síntese do movimento dos fluxos de passageiros, mercadorias e informações da EFCP, evidenciando a centralidade que cada estação possuía na rede urbana e ferroviária regional. No caso de Caruaru, percebemos um indicativo de que a presença da estação ferroviária, ao longo do período analisado, foi responsável por intensificar esses fluxos, uma vez que houve um aumento constante do seu valor absoluto, corroborando com a afirmação de que a ferrovia teve papel preponderante

²³ Hemeroteca Digital Brasileira (online), TRB00304.0199, 873730, Relatórios do Ministério da Agricultura (RJ) - 1890 a 1927; Memória Estatística do Brasil na Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro (online), Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União 1905-1924, 16 v.

sobre a dinâmica da rede urbana preexistente, contribuindo para ratificar o papel de destaque assumido por Caruaru.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ferrovias provocaram grandes mudanças nas formas de comunicação e transporte de mercadorias, pessoas e mensagens nas cidades. Esse elemento técnico foi capaz de reestruturar as redes urbanas regionais, uma vez que as cidades passaram a perder ou ganhar importância à medida que foram inseridas (ou não) na rede geográfica ferroviária, alcançando diferentes graus de centralidade e ocupando posições hierárquicas diversas no interior da rede urbana.

Analisando a cidade de Caruaru, observamos que, desde o final do XVIII, o núcleo urbano constituía uma importante centralidade no Agreste pernambucano. Inicialmente pela sua condição de cidade “boca de sertão”, situada no entroncamento de caminhos, como os que conectavam Caruaru ao julgado de Garanhuns e à Vila Real de São João (Paraíba), e com localização estratégica às margens da estrada que adentrava Pernambuco no sentido Leste-Oeste, chamada de Rota do Ipojuca. A Fazenda Caruru, que deu origem à vila e cidade de Caruaru no século XIX, dispunha de situação privilegiada e condição apropriada para o pouso de tropeiros e viajantes, uma vez que se situava à margem esquerda do médio curso do Ipojuca. Caruaru era, portanto, confluência da estrada das boiadas e de outros caminhos que conectavam o núcleo urbano às fazendas do entorno.

Caruaru também passou a atrair e a dispersar fluxos de capitais, mercadorias e pessoas em função de sua feira semanal de cereais e de gado, na qual se comercializava, além do gado, artigos de couro e alimentos variados, como charque, farinha de mandioca etc. A feira de Caruaru, que data de 1795, era um importante entreposto comercial que conectava o sertão e o litoral.

Caruaru teve sua centralidade consolidada a partir da chegada da ferrovia no ano de 1895, destacando-se sobretudo no transporte de algodão do sertão ao litoral. A consolidação de sua centralidade pode ser verificada por meio dos dados apresentados de cada uma das estações ferroviárias que compunham a EFCP. Tanto os dados de natureza específica, como passageiros, mercadorias, bagagens e encomendas, animais e telégrafo, quanto os dados de receitas gerais por estação ferroviária destacam a centralidade que a estação de Caruaru possuía no conjunto da linha férrea.

Destaca-se uma maior receita em função do transporte de animais, considerando que possuía uma das maiores feiras de gado da região, como também da troca de mensagens (Telégrafos), o que sinaliza a importância de Caruaru como centro de poder e troca de informações. Já no caso das receitas gerais, considerando os anos de 1898, 1899, 1900, 1901, 1906 e 1913, percebe-se o aumento das receitas no período analisado, com exceção do ano de 1901, possivelmente em decorrência da seca que acometeu a região em 1900, conforme relata Pompeu Sobrinho (1982).

Caruaru exerce importante centralidade na rede urbana regional ainda hoje, constituindo-se como a maior cidade fora da Região Metropolitana do Recife e o centro urbano de maior nível hierárquico do estado após a capital, conforme IBGE (2020). No longo processo de construção da centralidade urbana de Caruaru, iniciado no final do século XVIII, destacamos a chegada da ferrovia como um elemento dinamizador do núcleo urbano na rede urbana regional entre o final do século XIX e as primeiras décadas do XX. Desde então, a cidade vem se reestruturando por meio de fluxos econômicos e populacionais capazes de sustentar a posição de destaque de Caruaru, apesar das contradições e desigualdades observadas nesse processo.

BIBLIOGRAFIA

FONTES

Brasil (1902). *Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1901*. Actos do poder executivo. Decreto nº 4.111 de 31 de julho de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacoinal, v. 1. Disponível em <https://bd.camara.leg.br/bd/items/9048d337-faa8-4846-8008-88e99c7da3a1> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Industria, Viação e Obras Publicas (1899). *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas Severino dos Santos Vieira no anno de 1899*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1900). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeida Maia no ano de 1900*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1901). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeida Maia no ano de 1901*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Antonio Augusto da Silva no ano de 1902*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1907). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no ano de 1907*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Viação e Obras Públicas. Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro (1910). *Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/00013/00013004.pdf> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Viação e Obras Publicas (1915). *Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas Dr. José Barbosa Gonçalves no anno de 1913*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/relatorio/459194> [18/02/2026]

Estrada de Ferro (1880). *Diário de Pernambuco*, 99, pp. 1. Disponível em http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=029033_06&pagfis=785. [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de janeiro (1895a). *Jornal do Recife*, 29, pp. 03. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&pesq=%22Recife%20a%20Caruaru%22&pasta=ano%20189&hf=memoria.bn.br&pagfis=34878> [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de março (1895b). *Jornal do Recife*, 51, pp. 03. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&pesq=%22Recife%20a%20Caruaru%22&pasta=ano%20189&hf=memoria.bn.br&pagfis=34984> [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de março (1895c). *Jornal do Recife*, 73, pp. 03. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&pesq=%22Recife%20a%20Caruaru%22&pasta=ano%20189&hf=memoria.bn.br&pagfis=35094> [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de janeiro (1896a). *Jornal do Recife*, 29, pp. 03. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&pesq=%22Recife%20a%20Caruaru%22&pasta=ano%20189&hf=memoria.bn.br&pagfis=36324> [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de fevereiro (1896b). *Jornal do Recife*, 53, pp. 03. Disponível em

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&Pesq=%22tabella%20das%20entradas%20de%20assucar%22&pagfis=36440> [19/02/2026]

Tabella das entradas de Assucar e Algodão: mes de março (1896c). *Jornal do Recife*, 77, pp. 03. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=705110&Pesq=%22tabella%20das%20entradas%20de%20assucar%22&pagfis=36580> [19/02/2026]

Viação Ferrea (1896). *Jornal do Recife*, 213, pp. 2. Disponível em <http://memoria.bn.gov.br/docreader/705110/37263> [19/02/2026]

REFERÊNCIAS

Agência Condepe/Fidem (2011). *Pernambuco em Mapas*. Mapa Regiões de Desenvolvimento. Recife: Agência Condepe/Fidem.

Andrade, Manuel Correia de (1979). *O processo de ocupação do espaço regional do Nordeste*. Recife: SUDENE.

Andrade, Manuel Correia de (2003). *Formação territorial e econômica do Brasil*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Massangana.

Andrade, Manuel Correia de (2004). *Pernambuco: cinco séculos de colonização*. João Pessoa: Grafset.

Arraes, Damião Esdras Arraes (2017). *Ecos de um suposto silêncio: paisagem e urbanização dos “certoens” do Norte, c.1666-1820*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

Azevedo, Aroldo de (1992). “Vilas e cidades no Brasil colonial (ensaio de Geografia Urbana retrospectiva)”. *Terra Livre*, 10, pp. 23-78.

Barbalho, Nelson (1980). *Caruaru, de vila a cidade (subsídio para a história do agreste de Pernambuco)*. Recife: Centro de Estudos de História Municipal.

24 Maria Simone Moraes Soares, Tiago Cargin Gonçalves, Elizângela Justino de Oliveira

Brandão Júnior, Gelim (1893). *Mappa das Ligações das Estradas de Ferro Sul e Norte do Estado de Pernambuco com os de Alagôas, Parahyba e Rio Grande do Norte* (BR RJANRIO 4Q.0.MAP.476 – Dossiê).

Brasil (1874?). *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, v. 9. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=225477> [18/02/2026]

Brasil. Ministério da Industria, Viação e Obras Publicas. Diretoria Geral de Estatistica (1905). *Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatistica. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=225474> [18/02/2026]

Brasil. Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio. Diretoria Geral de Estatistica (1929). *Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatistica, v. 4. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv31687.pdf> [18/02/2026]

Comarca (1789). *Dicionário da Lingua Portugueza composto pelo Padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, v. 1.

Corrêa, Roberto Lobato (2006a). *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Corrêa, Roberto Lobato (2006b). “Interações espaciais”. Em Castro, Iná Elias de, Gomes, Paulo Cesar da Costa e Corrêa, Roberto Lobato. (Org.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp. 279-318.

Corrêa, Roberto Lobato (2010). *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Deffontaines, Pierre (1944). “Como se constituiu no Brasil a rede de cidades”. *Boletim Geográfico*, II/14, pp. 141-148.

Figueira de Mello, Jeronymo Martiniano Figueira de (1979). *Ensaio sobre a Estatística Civil e Política da Província de Pernambuco*. Recife: Conselho Estadual de Cultura.

Gonçalves, Tiago Cargnin (2023). “A urbanização pernambucana na primeira metade do século XIX: as redes político-administrativa, judiciária e eclesiástica de núcleos urbanos”. Em Fridman, Fania e Ferreira, Carlos Henrique (Org.). *Urbanizações Brasileiras. 1800-1850*. Rio de Janeiro: Letra Capital, pp. 106-126.

IBGE (1958). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, vol XVIII.

IBGE (1967). *Esboço preliminar de divisão do Brasil em espaços polarizados*. Rio de Janeiro: IBGE.

IBGE (2020). *Regiões de influência das cidades: 2018*. Rio de Janeiro: IBGE.

Jesus, Gabriel Silva de (2019). “*Tanto Negócio e Tanto Negociantes*”: a cidade de Salvador, uma cidade comercial (1750-1808). Tese de Mestrado em História, Universidade Federal da Bahia.

Liquidação de empreitadas (1890). *Revista de Engenharia*, 240, pp. 193. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709743&Pesq=%22Recife%20a%20Caruaru%22&pagfis=3275>. [19/02/2026]

Maia, Doralice Sátyro (2017). “A ferrovia nas cidades bocas de sertão”. *Terra Brasilis*, 8. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>.

Melo, Josemir Camilo de (2000). *Modernização e Mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese de Doutorado em História, Universidade Federal de Pernambuco.

Moura, Rosa e Werneck, Débora Zlotnik (2001). “Rede, Hierarquia e Região de Influência das cidades: um foco sobre a Região Sul”. *Revista Paranaense*, 100, pp. 27-57.

Neves, André Lemoine (2003). *Estudo morfológico de cidades do Agreste Pernambucano – séculos XVIII e XIX*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco.

Pernambuco. Tribunal de Justiça (2021). *História das Comarcas Pernambucanas*. Recife: Tribunal de Justiça de Pernambuco.

Pinto, Estevão (1949). *História de uma estrada de ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora.

Pompeu Sobrinho, Thomaz (1982). *História das secas (século XX)*. Mossoró: Fundação Guimarães Duque.

Prado Júnior, Caio (1986). *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense.

Reis Filho, Nestor Goulart (1968). *Contribuição ao Estudo da Evolução urbana do Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Livraria Pioneira, EDUSP.

Saint-Adolphe, J. C-R. Milliet de (2014). *Dicionário Histórico, Geográfico e Descritivo do Império do Brasil*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Santos, Milton (2008a). *A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp.

Santos, Milton (2008b). *Manual da Geografia Urbana*. São Paulo: Edusp.

Silva, Kleber Costa da (2007). *Dinâmicas regionais de cidades de porte médio: um estudo de caso sobre a concentração de serviços de saúde em Caruaru-PE*. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco.

Siqueira, Tagore Villarim de (2002). “As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway”. *Revista do BNDES*, 9/17, pp. 169-220.