



XV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO

A Cidade, o Urbano, o Humano Rio de Janeiro, 18 a 21 de setembro de 2018

A (RE)ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO-REGIONAL DE ARARAQUARA/SP E CAMPINA GRANDE/PB DECORRENTE DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA (1885–1907)

VILAS E CIDADES, URBANIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO

Elizângela Justino de Oliveira

Doutoranda em Geografia – Universidade Federal da Paraíba – Brasil

elizangelaoliveirarn@gmail.com

Fernanda de Lima Lourencetti

Doutoranda em História - HERITAS [PhD]/CIDEHUS¹-Universidade de Évora– Portugal

fernanda.delima@gmail.com

RESUMO

O objetivo deste artigo é identificar as transformações no espaço urbano-regional de Araraquara/SP e Campina Grande/PB (Brasil), decorrente da implantação da ferrovia em 1885 e 1907, respectivamente. As ferrovias marcaram a ruptura da vida “lenta” ao conferirem novos ritmos nas (e entre as) cidades que receberam os trilhos a partir do século XIX e, por conseguinte, estabeleceram uma nova relação espaço/tempo. No que se refere ao espaço urbano, as transformações estão presentes tanto no espaço intraurbano das cidades como na escala regional, reorganizando a rede urbana. As principais fontes documentais primárias utilizadas foram: relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União e documentos encontrados em arquivos municipais e estaduais. Nas considerações finais apontamos as semelhanças e diferenças no espaço urbano-regional de ambas cidades decorrentes da implantação das ferrovias, que se mostrou um importante elemento de reorganização das respectivas redes urbanas.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia, espaço urbano-regional.

¹ Investigadora integrada ao projecto CIDEHUS - UID/HIS/00057/2013 (POCI-01-0145-FEDER-007702) e do Programa HERITAS [PhD] Estudos de Património [Ref.º: PD/00297/2013].

LA (RE)ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO-REGIONAL DE ARARAQUARA/SP Y CAMPINA GRANDE/PB COMO CONSECUENCIA DE LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL

RESUMEN

El objetivo de este artículo es identificar las transformaciones en el espacio urbano-regional de las ciudades de Araraquara/SP y de Campina Grande/PB (Brasil), derivadas de la implantación del ferrocarril en 1885 y en 1907, respectivamente. El ferrocarril marcó la ruptura de la vida "lenta" al impartir nuevos ritmos en y entre las ciudades que los recibieron desde el siglo XIX y, por lo tanto, establecieron una nueva relación espacio/tiempo. En lo que se refiere al espacio urbano, las transformaciones están presentes tanto en el espacio interurbano de las ciudades como a escala regional, reorganizando la red urbana. Las principales fuentes documentales primarias utilizadas fueron: informes del Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União así como otros documentos encontrados en archivos municipales y estatales. En las consideraciones finales mostraremos las similitudes y diferencias en el espacio urbano-regional de sendas las ciudades derivadas de la utilización de los ferrocarriles, ya que este medio de transporte se convirtió en un elemento clave en la reorganización de sus redes urbanas desde el momento de su implantación.

PALABRAS CLAVE: *Ferrocarril, espacio urbano-regional.*

INTRODUÇÃO

As ferrovias surgiram como elemento importante da transformação territorial entre os séculos XIX e XX. Essas mudanças se referem ao novo ritmo por elas fomentado, à nova percepção da relação espaço/tempo e as modificações urbanas das diferentes regiões do país. É importante destacar que as ferrovias emergiram em um contexto no qual a ideia de progresso e modernidade se fazia presente no continente europeu, sendo também transportada a outros continentes.

Uma das principais transformações promovidas pela implantação das ferrovias foi no espaço urbano-regional². Ao interligar algumas cidades até as zonas produtoras (e destas aos portos), a ferrovia promoveu uma maior fluidez no transporte dos produtos agrícolas e de matérias-primas, aumentando a importância destas cidades dentro da rede urbana à qual pertencem em detrimento de outras, à margem desse processo.

Assim, as ferrovias foram fundamentais para consolidar ou impulsionar a centralidade de algumas cidades. Aquelas que se constituíram enquanto estação final ou entroncamento de linhas, além de crescerem econômica e demograficamente, tiveram sua posição alterada na rede urbana, conforme mostra Corrêa (2004, p.320): *a posição delas foi ressaltada e, via de regra, tornaram-se centros regionais.*

A escolha das cidades de Araraquara/SP e Campina Grande/RN justifica-se pela semelhança dos processos de centralidade ferroviária, embora em regiões distintas do Brasil. Ambas regiões possuíam os tropeiros e os caminhos do gado como principais formas e vias de transportes de suas mercadorias e produtos agrícolas, além de terem sido cidades “boca de sertão” e ponta de trilho.

Assim, o principal objetivo deste artigo é identificar as transformações no espaço urbano-regional de Araraquara/SP e Campina Grande/PB (Brasil) decorrente da implantação das ferrovias em 1885 e 1907, respectivamente. Definimos o recorte temporal do período estudado a partir das datas da implantação das ferrovias em ambas cidades, no entanto, isto não impede o recuo ou o avanço na escala temporal no intuito de completarmos a análise proposta.

O artigo inicia com a apresentação de Araraquara e Campina Grande, tanto espacial como historicamente, seguida por uma descrição histórica que demonstra os processos que as tornaram cidades importantes da rede urbana regional. Em seguida, discutiremos a inserção das ferrovias em ambas cidades e a reorganização do espaço urbano-regional a partir dela.

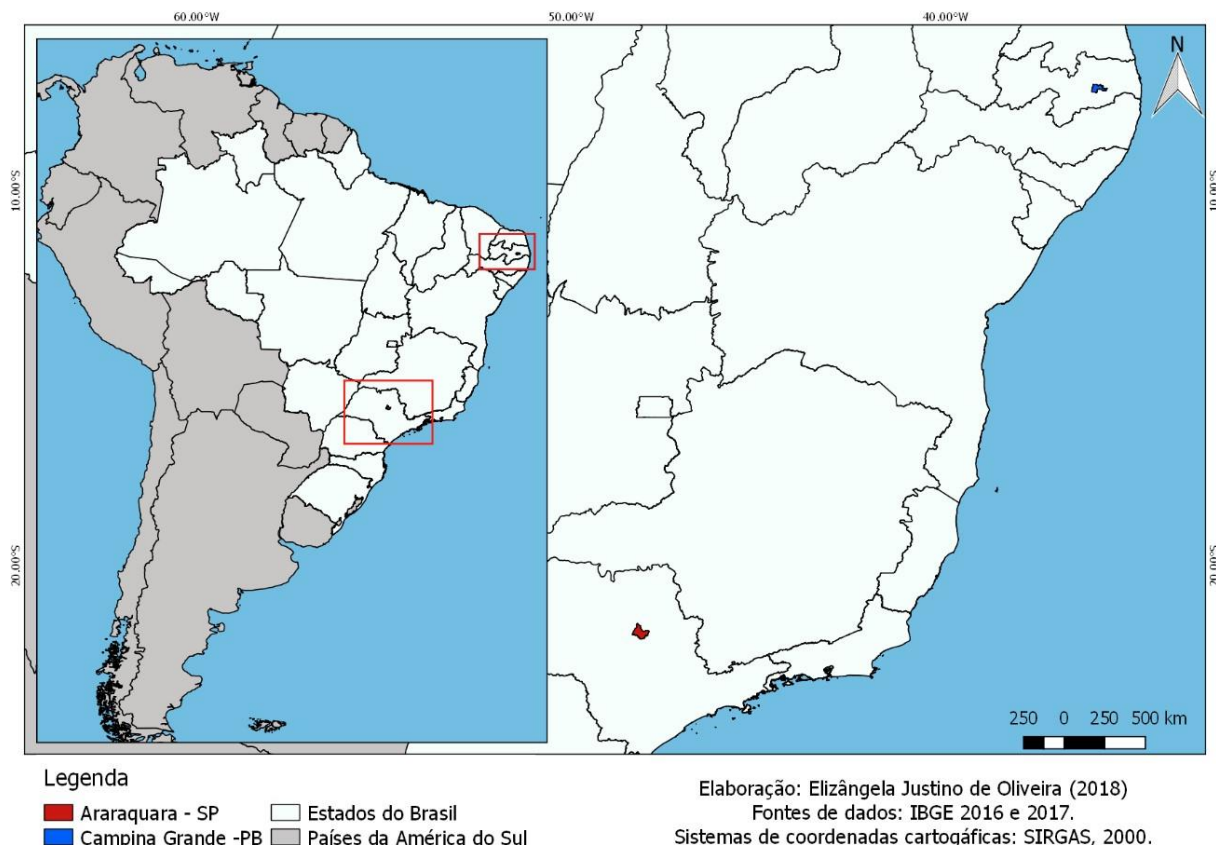
1. A LOCALIZAÇÃO E ORIGEM DE ARARAQUARA E CAMPINA GRANDE

Araraquara está localizada no Sudeste Brasileiro, na região central do estado de São Paulo, sendo considerada uma das portas de entrada do Oeste Paulista. Seu aglomerado urbano teve início como um entreposto comercial dos caminhos desbravados até à região de Cuiabá no século XVIII à

² A expressão “espaço urbano-regional” refere à centralidade exercida pelas cidades em estudo, decorrente das novas funções e da atração de vários fluxos de mercadorias e pessoas provindos de outras cidades a partir da chegada do trem em seus territórios.

procura de ouro, mas sua elevação à categoria de Distrito ocorreu apenas em 8 de fevereiro de 1889 (PACHECO, 1988).

Já Campina Grande está localizada no Nordeste Brasileiro, no Estado da Paraíba, foi elevada à categoria de cidade em 11 de outubro de 1864, tendo como origem uma aldeia dos índios Carirys (MAIA, 2009; ALMEIDA, 1978).



Mapa 1 – Mapa de Situação.

1.1 A origem de Araraquara/SP e região

Pedro José Neto, considerado fundador da cidade de Araraquara, foi o primeiro habitante do qual foram encontrados registros. Foragido da cidade de Itú, ele estabeleceu-se na região na década de 1790 (TELAROLLI, 2003) onde passou a criar gado, cultivar plantações³ e, em 1805, construiu o Templo de Fé.

O parcelamento do solo foi feito pelo sargento-mor José Joaquim Correa da Rocha, juiz de medições, em 1812. Toda a área ocupada pela criação de gado foi dividida em sesmarias de posse de residentes de Itú, Porto Feliz e Piracicaba (CORRÊA, 1968, Op. cit. p.33). O reconhecimento deste loteamento como Vila de São Bento de Araraquara foi feito em 1817 a pedido dos próprios habitantes, enviado por Nicolau Pereira de Campos ao Bispo de São Paulo, após o aglomerado urbano totalizar 303 habitantes (INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO, 1995, p.42).

³ As primeiras culturas da região foram de algodão e cana-de-açúcar, devido ao solo arenoso.

A lei “Bill Arbedeen” impulsionou a atração de imigrantes para a cidade, que necessitava de mão de obra. Em 1852 a região tinha dezesseis fazendas de cana-de-açúcar e o café começou a ser introduzido através de plantações cultivadas em pequenas áreas em meio aos canaviais, produzido apenas para consumo local. Foi em 1870 que o café entrou verdadeiramente na região, substituindo a cana-de-açúcar.

A distância dos centros consumidores a que se encontravam Araraquara e sua região⁴, acabou por retardar o seu desenvolvimento. Sendo assim, tanto a cidade como sua região, antes da chegada do café, mantiveram uma fisionomia rural com uma economia baseada na subsistência, nas pequenas indústrias de cana-de-açúcar e na criação de gado.

Tanto o café como outros produtos necessitavam de um meio de transporte eficaz. Entretanto, até aquele momento, a última estação ferroviária localizava-se em Campinas, a cerca de 185km de Araraquara, o que, devido às más condições de transporte, resultava na perda de tempo e mercadoria no exporte de produtos. Outro fator clamava por uma evolução na rede de transporte, a Guerra do Paraguai, pois Araraquara, situada no meio do estado de São Paulo, tornou-se um ponto estratégico para aqueles que não queriam ser alistados. A necessidade de melhorar o percurso até o Oeste Paulista era inquestionável. Desta forma, após a Companhia Paulista de Estrada de Ferro⁵ ter estendido os trilhos até Rio Claro, foi a Companhia Estrada de Ferro Rioclarense, interessada em melhorar o seu mercado, que deu continuidade ao caminho dos trilhos.

Araraquara inaugurou sua estação em 1885. Alguns anos depois, em 1892, a linha passou a ser posse da Companhia Paulista, mas a partir dali ela foi estendida pela Companhia Estrada de Ferro Araraquara, a E.F.A., composta por fazendeiros da região (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p.105). Além de favorecer a expansão cafeeira, a ferrovia beneficiou o desenvolvimento industrial e a instalação de novas infraestruturas urbanas no entorno da estação, nomeadamente comércio e hotelaria. Tendo a estação sido implantada fora do centro histórico da cidade, ela atraiu o traçado urbano através da implantação de novos serviços, além da construção de bairros operários do lado oposto dos trilhos relativamente à localização do antigo centro.



Figura 1 - Primeira Estação Ferroviária de Araraquara (1910). Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/fotos/araraq_efrc.jpg (2015).

⁴ A região de Araraquara considerada neste artigo está representada em um mapa de Milliet, 1938.

⁵ Chamada também de Companhia Paulista ou CP.

Em escala regional, a extensão dos trilhos induziu à tentativa de ligação das cidades da rede urbana próxima de Araraquara à estação ferroviária, originando as Estradas Boiadeiro. A mais importante da região foi a Estrada do Taboado, *projetada pelo explorador brasileiro Olavo Hummel em 1893, com a participação do engenheiro italiano Ugolino Ugoline. Sua construção recebeu financiamentos do Coronel Carlos Castro, do Capitão José Maria e do Padre Ferraz, mas ela só teve início em 1906* (LOURENCETTI, 2015, p.27). A finalidade da estrada seria conectar as cidades de Jaboticabal (no estado de São Paulo, a qual obteve uma estrada de ferro em 1893⁶) a Cuiabá (Mato Grosso), para que ambos estados tivessem uma ligação com o Porto do Taboado, no Rio Paraná.

Os picadeiros conseguiram fincar a última baliza à margem do Paraná com um desgaste humano comovente, à mercê das febres palustres e da fome. A alimentação ficou reduzida à rapadura e farinha. Um dos organizadores, o padre Ferraz, foi levado de padiola no retorno para Santana do Parnaíba. Na época, os governantes reconheciam a necessidade da ligação entre os dois estados e o estreitamento das relações comerciais, mas pouco fizeram de objetivo, além de um projeto racional sob a orientação técnica do Engenheiro Olavo Hummel, por determinação do Dr. Jorge Tibiriçá, secretário da Agricultura e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Outro nome de destaque na agilização dos estudos da solução viária em São José do Rio Preto foi o Engenheiro Ugolino Ugolini (SEIXAS, 2003, p.18).

Esta estrada recebeu a passagem de muitas boiadas, responsáveis pela formação de aglomerados urbanos.

Mas esta estrada de Taboado que, pelo seu traçado, é a mais importante não já de S. Paulo mas do Brasil inteiro, merecia trabalhos excepcionais. Tem um caráter continental tão frisante que devíamos, tanto quanto possível, aproximá-la de uma estrada romana. Desenvolvendo-se do Jaboticabal ao porto do Paraná, que a batiza, o seu prolongamento levá-la-ia, recortando o *divortium aquarum* do Amazonas e do Paraguai, a Cuiabá, quase no centro geométrico da América do Sul. Teria, então, um comprimento de duzentas léguas escassas e se fosse construída – não diremos com o luxo estupendo dos caminhos antigos, nem mesmo como os modernos *planck-roads* do Canadá – mas larga e abaulada, declives atenuados, atoleiros para sempre desfeitos com aterros firmes e drenagem completa, faixas reforçadas por uma macadamização pouco espessa embora, pontes que não constringissem a vazão do rio nas estreitezias de uma economia extravagante, e tendo, regularmente espaçados, estações e postos de segurança garantindo e policiando o tráfego; assim constituída, aquela estrada duplicaria em poucos anos a vitalidade nacional. Não idealizamos. Entre os coeficientes de redução do nosso progresso, avulta uma condição geográfica, que toda a gente conhece. O Brasil é compacto. Falta-lhe penetrabilidade. Falta-lhe esse articulado fundo das costas, essa diferenciação do espaço que em todos os tempos e lugares da Grécia antiga a Inglaterra de hoje e ao Japão, reage vigorosamente sobre as civilizações locais (CUNHA, 1975).

No território por onde passou a Estrada de Ferro Araraquara, foi São José do Rio Preto que sofreu a maior influência desta Estrada Boiadeiro. Araraquara foi conectada à São José do Rio Preto a partir de 1912 através da ferrovia, o que aumentou a sua importância e reduziu a Estrada Boiadeiro para o trecho que conectava Cuiabá e Barretos (cidade vizinha de São José do Rio Preto com grande importância pecuária), pois a partir dali o gado passou a ser transportado pela ferrovia através de vagões frigoríficos. Esta estrada foi usada até a década de 1950 após a Estrada de Ferro Araraquara ter desbravado o Oeste Paulista até a divisa do estado, rumo à cidade de Cuiabá.

⁶ O ramal ferroviário desta cidade não fez parte da Estrada de Ferro Araraquara. Ele foi construído pela CP para conectar Rio Claro à cidade de Rincão.



Mapa 2 - Projeto da Estrada do Taboado. Fonte: SEIXAS, 2003, p.17.

Antes deste avanço ferroviário, na década de 1920, a economia brasileira foi abalada pelo *crash* da bolsa de Nova Iorque. Os preços do café caíram e, na tentativa de criar novos alicerces econômicos, foi o algodão o produto que ganhou destaque, suprindo 70% da demanda industrial paulista em 1919 (CANO, 1975). Na Alta Araraquarense, região que se estende da cidade de Tanabi até a divisa do estado de São Paulo, em escala nacional a produção de algodão pareceu ínfima, mas para a região foi um produto com grande importância. A cidade de Mirassol (localizada a cerca de 185km de Araraquara) trocou os seus cafezais por plantações de algodão, enquanto entre 1932 e 1935, o resto da região trocou o grão pela criação de gado (MONBEIG, 1998, p.56).

Na cidade de Araraquara podem ser citadas as indústrias Diana Lopez, produtora de óleo comestível e algodão, e a Anderson Clayton, produtora de margarina e óleo, como representantes na cultura do algodão, sendo a última a mais importante. Como este produto ajudou a cidade a sobreviver durante o período de crise, em 1939, Araraquara promoveu a feira "Festa do Algodão, Cereais e Derivados".

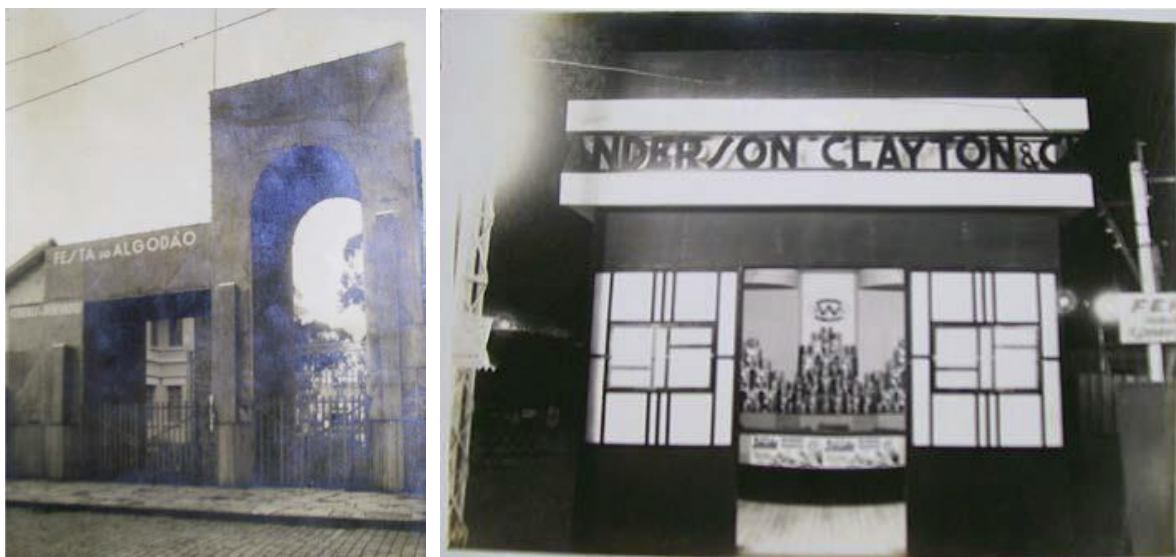


Figura 2 - Portal de entrada da Festa do Algodão, Cereais e Derivados e estande da indústria Anderson Clayton. Fonte: Lourencetti, Fernanda de Lima, 2015, p.98.

Desta forma, Araraquara, como porta de entrada do Oeste Paulista e sede administradora da E.F.A., após a criação da FEPASA (1971), não só foi a primeira cidade atingida pelo catalisador do desenvolvimento das cidades da região, a ferrovia, como também foi ponto de baldeação de seus produtos. Foi o sistema de trilhos implantados na região a partir de Araraquara que impediram a passagem direta de mercadorias e passageiros, pois eram de bitola estreita, diferente dos trilhos que partiam de Araraquara e chegavam ao Porto de Santos. Apenas em 1952 os trilhos foram trocados para a bitola larga, possibilitando assim um transporte mais fluido (DARDES, 1987).

1.2 A origem de Campina Grande/PB e região

Segundo Maia (2009, p.186) *a origem da cidade de Campina Grande deve-se à sua posição geográfica, mais exatamente por constituir-se em entroncamentos dos caminhos que conduziam o gado e os tropeiros, portanto está associada ao comércio de gado*, o que originou a grande feira de gado, que atraía os comerciantes do entorno de Campina Grande e de outros estados como o Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí:

[...] é o primeiro mercado de gado, procurado por todos os negociantes e fazendeiros que partem desde as margens do Paraíba, na Província do Piauí. Aqui estacionam eles parte do ano, recebendo boiadas e vendendo-as aos negociantes 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 de uma importante feira de gado (Soares, 2012) e transformou a cidade em um importante ponto de convergência de fluxos mercadológicos. Tal característica foi reforçada nos períodos subsequentes – séculos XIX e XX – através das vias carroçáveis e da produção do algodão. Isto é, além de entreposto comercial de produtos alimentícios e de gado, Campina Grande também recebeu o algodão produzido na região mais interiorana.

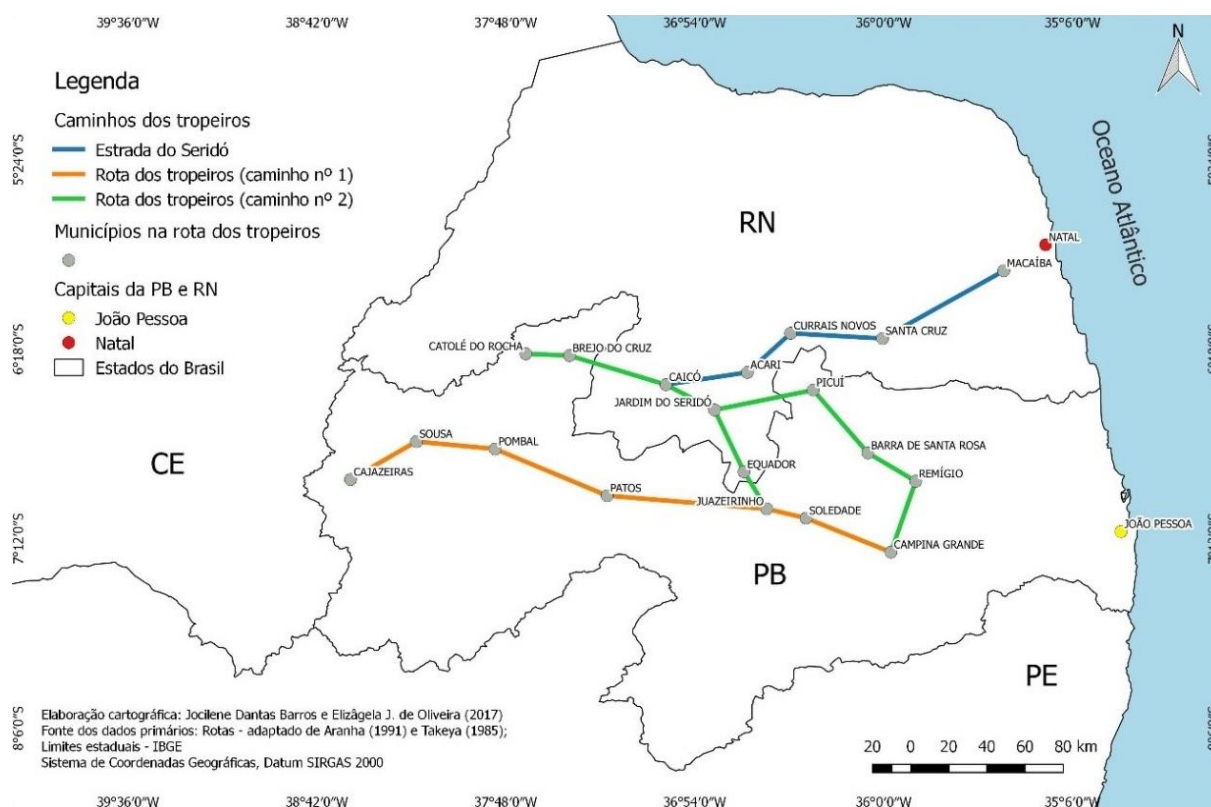
A produção do algodão no Nordeste brasileiro expandiu-se em razão da crise do algodão nos EUA, que tinha no sul do país a sua principal produção. Na segunda metade do século XIX, a Guerra de Secessão ocorrida nesse país comprometeu o abastecimento da indústria têxtil inglesa, que por sua vez necessitou de outros centros produtores. Nesse contexto, Campina Grande tornou-se uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo na primeira metade do século XX.



Figura 3 - Fardos de algodão na Rua Marquês do Herval⁷, 1920. Fonte: Anuário de Campina Grande. n.1,ano:1. Recife: Off. Graph. Jornal do Commercio, 1925. (sem paginação)

Anteriormente à chegada dos trilhos em Campina Grande, a cidade já exercia uma importante centralidade no sertão paraibano devido ao transporte do algodão pelos tropeiros e a feira de gado. O Mapa 3 mostra a rota dos tropeiros na Paraíba (caminho 1), a qual seguia em direção ao interior cortando o estado desde o Sertão até o Ceará, passando por Campina Grande, e a rota 2, que adentrava o Estado do Rio Grande do Norte de encontro ao caminho do Seridó, estrada esta que ligava a zona algodoeira do Rio Grande do Norte à cidade de Macaíba e ao Porto de Natal.

⁷ A Rua Marquês do Herval já possuiu vários nomes relacionados a produção do algodão, nomeadamente "Rua dos Armazéns" e "Praça do Algodão", pois naquele local se concentrava os armazéns e era comercializado o algodão.



Mapa 3 - Caminho de tropeiros na Paraíba e Estrada Seridó no Rio Grande do Norte.

Reafirma-se pois, que a função de entreposto comercial de Campina Grande ganhou maior intensidade com a atividade comercial algodoeira, o fluxo de mercadorias oriundas das cidades do interior do estado e comercializadas na feira livre de Campina Grande e os tecidos e ferragens oriundos do Recife para ser comercializado nos estabelecimentos comerciais da referida cidade. Tal função avivou-se com a instalação da estrada de ferro:

Salvo um ou outro carro de boi, era no lombo do burro que o algodão em “rama” (ainda no caroço) era inicialmente transportado das áreas de produção para os locais em que estavam localizados, no próprio sertão, os comerciantes beneficiadores, com suas bolandeiras para o trabalho de descaroçamento e prensagem do produto. Beneficiado o algodão, mais uma vez os tropeiros entravam em ação: desta feita para transportá-lo em fardos para as maiores praças de comércio, conforme o desejo dos comerciantes beneficiadores. No caso em apreço, a praça de comércio que concentrava especialmente o algodão sertanejo era a Praça de Campina Grande. **Era para essa cidade que convergiam os tropeiros com seus comboios de algodão.** Aqui chegando, **a fibra era comercializada, reprensada e, em seguida, embarca na estrada de ferro com destino às praças portuárias.** Neste sentido, as tropas de burro que vinham do sertão tornam-se caudatárias dessa estrada de ferro (Aranha, 1991, p.258, grifo nosso).

O autor supracitado revela que a ferrovia incrementou a atividade comercial em Campina Grande, contudo, o transporte por animais não foi substituído de imediato. A ferrovia *Great Western* interligou Campina Grande e Recife (cidade portuária), mas a conexão de Campina Grande com a área produtora e/ou com o interior do território permaneceu até meados do século XX realizada por estradas carroçáveis. Assim, a ferrovia associou-se ao transporte rudimentar dos tropeiros, concentrando na mesma cidade o fluxo das tropas transportadoras de algodão para, via ferrovia, chegarem ao porto do Recife e saírem carregadas de mercadorias e produtos para o interior do estado. (Aranha, 1991).

Ainda que consideremos a coexistência do modelo arcaico e do moderno, a chegada da ferrovia *Great Western Railway Company of Brazil* (Ramal Itabaiana – Campina Grande), inaugurada em 06 de

outubro de 1907, implicou a consolidação de Campina Grande enquanto importante centralidade regional no início do século XX, dispersando e convergindo uma variedade de fluxos.



Figura 4 - Estação Ferroviária de Campina Grande.

Fonte: http://cgretalhos.blogspot.com.br/2012_08_01_archive.html#.VnNJv_krLIU. (2015)

2. A FERROVIA E A (RE)ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO-REGIONAL

A primeira tentativa de inserir a ferrovia no Brasil ocorreu em 1835, mas somente com a lei nº 641, de junho de 1952 é considerado o *ponto de partida verdadeiro da viação férrea brasileira* (BAPTISTA, 1942, p.454). A partir dessa lei foi 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. Do conjunto de concessões e implementações desde o final do Império (1889) às primeiras décadas da República, prevaleceram as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos, uma forma de inserir a economia brasileira na economia mundial (Hobsbawm, 2011).

A Carta da Viação Férrea do Brasil (1910)⁸ mostra que a densidade das Estradas de Ferro no Brasil concentrava-se na atual região sudeste para atender as demandas da atividade cafeeira, que tinha os portos do Rio de Janeiro e de Santos como principais escoadores da produção. Na mesma

⁸ Disponível na *Library of Congress*, biblioteca do Congresso dos Estados Unidos, Washington, D.C. Para acesso em alta resolução acesar o sítio: <<http://www.loc.gov/item/2003682784/>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

Carta, percebe-se também que no Nordeste⁹ as estradas de ferro que estavam concentradas inicialmente na zona litorânea para transportar principalmente o açúcar, posteriormente foram adentrando o território ao encontro das produções algodoeira e da pecuária bovina, a exemplo dos estados de Pernambuco, Ceará e até Paraíba.

Como *um novo papel destes dispositivos* (as ferrovias), *algumas vezes portadores de centralidade, novas portas urbanas e com o potencial para receber serviços terciários, empresas e centros comerciais* (POPSU Europe), as ferrovias são expandidas às cidades interioranas, dando origem às cidades consideradas “boca de sertão”, descritas como *orla das zonas em que começa a penetrar o povoamento* (MONBEIG, 1998, p.348). Sendo assim, entre o final do século XIX e início do XX a ferrovia reforçou a condição de entreposto comercial de Araraquara e Campina Grande, atraindo novas infraestruturas e valor econômico para toda a região.

2.1 O caso da Estrada de Ferro Araraquara

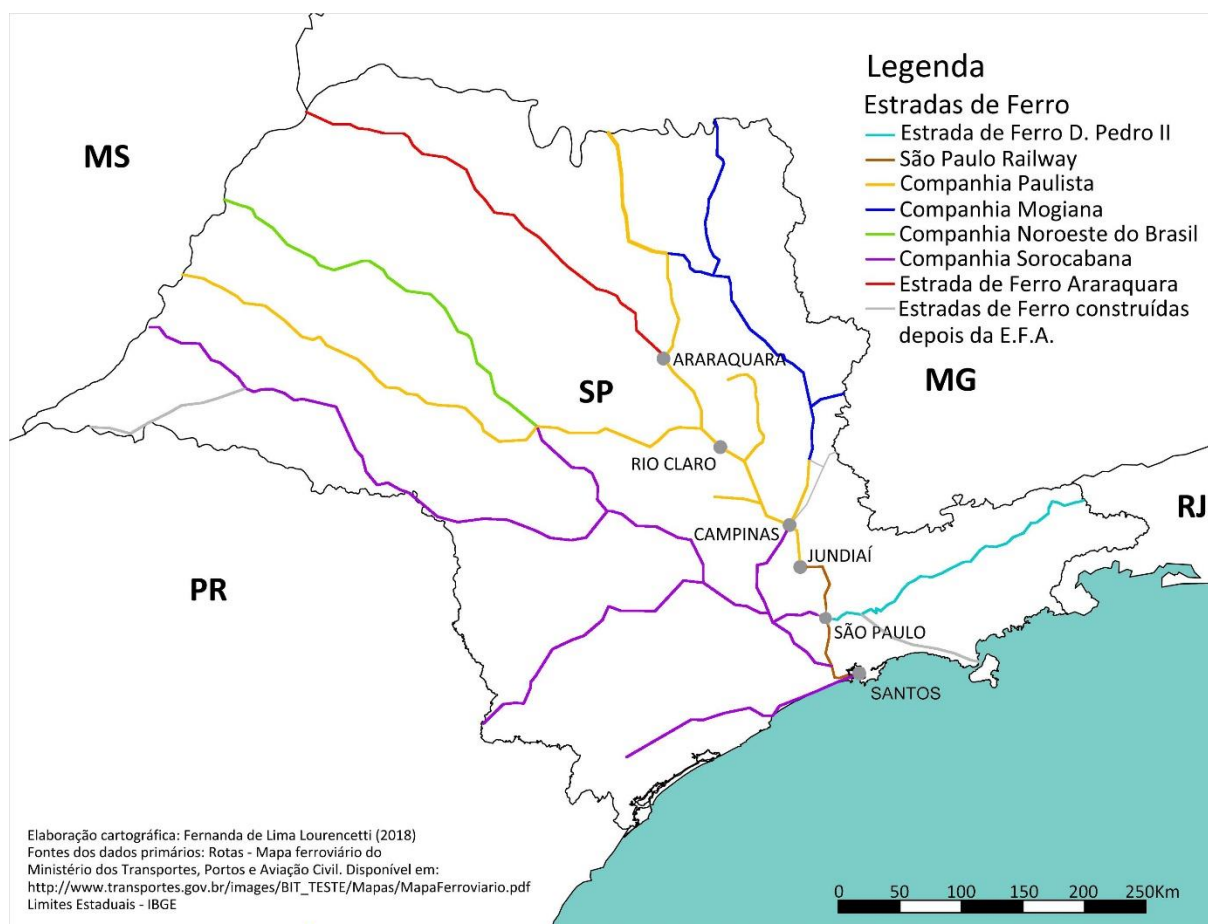
A linha ferroviária que deu origem à Estrada de Ferro Araraquara foi continuação das linhas construídas pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que tinham como objetivo conectar o Mato Grosso e parte da região do Oeste Paulista com o Porto de Santos. Construída de acordo com interesses comerciais, o sistema ferroviário desta região foi financiado, em sua maior parte, por fazendeiros.

[...] cumpre não buscar nela plano algum de conjunto, visão alguma de longo alcance e sim nada mais que o interesse imediato dos quadros diferentes, fazendeiros e vendedores de terras (MONBEIG, 1998, p.162).

Após a entrada da ferrovia no estado de São Paulo através do Vale do Paraíba (1856) até à cidade de São Paulo, para dar suporte à produção cafeeira, foi criada por um grupo britânico a *São Paulo Railway Company Limited* com o objetivo de conectar o Porto de Santos às cidades de São Paulo e Jundiaí. A partir deste ponto, foi a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (uma empresa constituída por fazendeiros e homens públicos) que deu continuidade aos trilhos¹⁰ em 1870. Em 1876, a estrada chegou à cidade de Rio Claro. A CP tinha interesses em dar continuidade à linha, mas em 1882 o Governo da Província deu a concessão para a Companhia Rioclarense, a qual estendeu os trilhos até Araraquara (1885). Apenas em 1892 a Companhia Paulista tomou posse desta linha (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p.114).

⁹ Embora a nomenclatura Nordeste tenha surgido com a divisão do Brasil em Regiões pelo IBGE apenas na década de 1960, utilizamos a expressão para situar espacialmente o leitor.

¹⁰ Outras ramificações foram construídas, nomeadamente a Ituana, a Sorocabana e a Mogiana.



Mapa 4 - Estradas de Ferro do Estado de São Paulo.

A partir de Araraquara, foi outra companhia que assumiu as obras ferroviárias. Um grupo de fazendeiros representados pelas firmas Guilherme Lebeis e a Casa Bancária Lara, Magalhães e Foz, sob o consentimento da Companhia Paulista, iniciou as obras em 1896, onze anos depois da ferrovia ter sido instalada na cidade de Araraquara. Neste período o café do estado de São Paulo representava 50% da economia nacional (CANO, 1975, p.69), o que justifica o interesse em melhorar o seu transporte.

No início do século XX o café passou por uma crise provocada pela falta de estoques, o que dificultou o avanço da ferrovia na região, a qual havia atingido Taquaritinga em 1901. Este momento foi muito delicado, pois para enfrentarem a crise os cafeicultores precisavam rentabilizar a sua produção, transportando a maior quantidade de café possível. Para tal, foram criadas as já mencionadas Estradas Boiadeiros, já que não era possível investir consideravelmente na expansão ferroviária. Entretanto, devido à falta de manutenção das estradas boiadeiro, os cafeicultores viram-se prejudicados pelas novas vias.

Já em 1906, sob as consequências de uma boa safra, a companhia conseguiu continuar a expandir os trilhos, que atingiram a já citada São José do Rio Preto (próxima das “invernadas” da cidade de Barretos) em 1912. Entre esta cidade e Araraquara foi construído outro ramal (Ramal de Tabatinga),

Durante a Primeira Guerra Mundial (1914) o valor econômico da região ganhou destaque devido à necessidade externa de obter carne. O eixo Mirassol-Fernandópolis, Monte Aprazível e General Salgado foram importantes na produção de gado da região. Apenas entre as cidades de São José do Rio Preto, Monte Aprazível e Tanabi, existiram 37.000 alqueires de terra direcionados para a engorda do gado. Na cidade de Barretos, vizinha de São José do Rio Preto, famosa pela agropecuária, Antônio Prados construiu um frigorífico. As máquinas de refrigeração foram desenvolvidas pelas empresas britânicas *Swift, Wilson e Armour* (MONBEIG, 1998, p.313).

A partir de 1910 o sistema rodoviário do país começou a formar-se. Sendo assim, após este período a produção já podia escoar até a ferrovia de São José do Rio Preto por vias melhores do que as Estradas Boiadeiro. As estradas de rodagem passaram a ser instrumento de competição entre as cidades ferroviárias. Com o intuito de escoar a produção vinda de Monte Aprazível, Araçatuba (integrante da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil) e São José do Rio Preto construíram estradas de rodagem até à cidade. Quem venceu esta disputa foi Araçatuba, ao conseguir traçar a rota mais rápida até à sua estação de trem (MONBEIG, 1998, p.199).

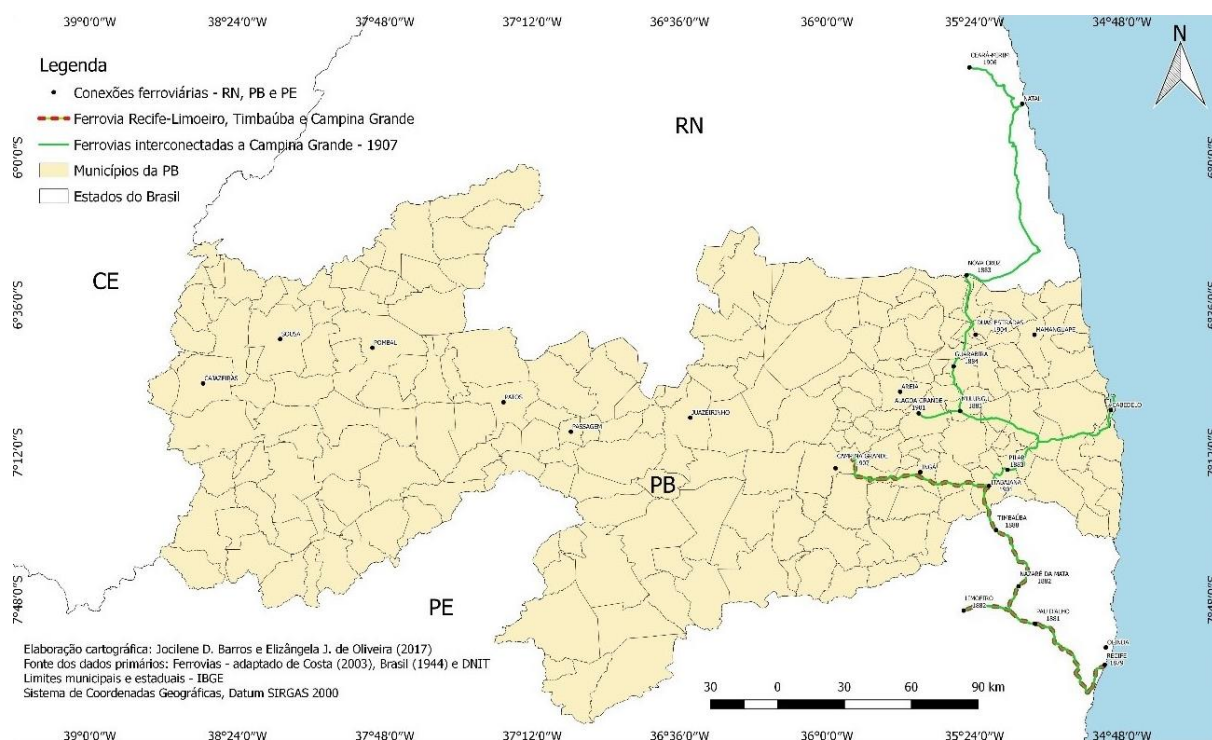
Entretanto, com o advento da estrada de rodagem, o sistema ferroviário não prosperou por muito mais tempo, levando à falência a Estrada de Ferro Araraquara, que foi leiloada em 1916 e arrematada pela companhia norte-americana *The São Paulo Northern Railroad Company*. Esta companhia não parecia ter interesse em investir na ferrovia, acreditando-se que teria sido formada pelos credores como uma forma de saldar as dívidas. Devido às más condições e greves, em 1919 o Governo Estadual tomou posse da linha, conseguindo estender os trilhos apenas em 1933 (GERODETTI; CORNEJO, 2005, p.114) após uma melhora na cafeicultura.

Assim, com dificuldade, a última estação da E.F.A foi inaugurada em 1952. Suas iniciativas de melhorias eram reconhecidas por personalidades públicas, nomeadamente Oswaldo Santos Ferreira, que escreveu uma carta¹⁴ para o Governador do Estado. Infelizmente, nada foi capaz de melhorar a situação da ferrovia e, em 1967, como mencionado, foi incorporada à FEPASA. Em 1998, ela foi privatizada e atualmente está arrendada pela ALL – América Latina Logística para o transporte de mercadorias. O último trem de passageiros a parar em Araraquara data de 15 de março de 2001.

2.2 O ramal ferroviário de Campina Grande/PB

O ramal Campina Grande, aqui analisado, integra a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, pertencente à *Great Western Railway Company of Brazil*. A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (Mapa 6) é formada por três grandes trechos: o primeiro partiu do Recife, em Pernambuco, até Pilar, na Paraíba, totalizando 157,19km. Nesse trecho existem subdivisões como a que chega a Pau d'Alho, Nazaré e Timbaúba. Os dois últimos trechos referem-se aos seguintes ramais: Limoeiro (com extensão de 23,086km) e Campina Grande (80,19km).

¹⁴ Indicação nº 229 de 18 de abril de 1960 encontrada no Arquivo Público Digital do Estado de São Paulo.



Mapa 6 - Malha ferroviária da Paraíba – 1907.

Conforme mostra o Mapa 7, a referida ferrovia permitiu conectar Campina Grande ao Rio Grande do Norte, ao porto da Paraíba e ao Recife e seu porto. Pelo exposto, Campina Grande tornou-se um importante nó da rede urbana regional que congrega variados fluxos mercadológicos. Tal posição na rede urbana, não só paraibana mas do Nordeste brasileiro, foi acentuada com a chegada da ferrovia tendo em vista a maior intensidade dos fluxos de passageiros, mercadorias, bagagens e mensagens para esta cidade.

A partir das estatísticas das Estradas de Ferro e das fiscalizadas pela União (1907 a 1910), podemos observar os principais produtos exportados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Capina Grande (*Great Western*), assim como aqueles considerados exportados, ou seja, aqueles transportados 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 – Limoeiro, em ordem mais ou menos decrescente eram a cana-de-açúcar, o açúcar, o algodão, o caroço de algodão, a aguardente e as madeiras.

É importante realçar que a maior extensão da Estrada de Ferro Recife – Limoeiro encontra-se no Estado de Pernambuco, o que explica a grande quantidade de açúcar exportada por ela, inclusive superando a de algodão, que foi o principal produto da receita do Estado da Paraíba entre os séculos XIX e XX, chegando a compor entre 21% e 42% do total da receita do Estado da Paraíba entre 1893 e 1908, enquanto o açúcar compunha apenas 1% a 5% da receita paraibana no mesmo período. (ARANHA, 1991, p.125).

Em Pernambuco ocorreu o inverso. Pinto (1949, p.96) apresenta o peso dos três principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Recife – Limoeiro, correspondente ao período de 1882 a 1901, quando a quantidade do açúcar transportado variou de 7.573t a 45.482t, enquanto o algodão

transportado no mesmo período oscilou de 1.087t a 9.600t. Essa lógica mantém-se nos anos posteriores (1907 à 1910) nos quais a quantidade transportada de açúcar foi superior à de algodão.

Conforme podemos observar na Tabela 1, a ferrovia em questão transportava uma maior quantidade de passageiros do que de mercadorias, no entanto, 60% das receitas anuais eram oriundas das mercadorias transportadas e somente em média 20% eram provenientes dos passageiros.

Transportes	1908¹⁵	1911	1913	1914	1915
Passageiros	282.008	307.787	396.524,5	345.626	249.018
Mercadorias ¹⁶	130.938	269.987	334.474	275.751	222.567
Bagagens	2.317,0	3.194	4.534,0	4.125	3.359,0
Animais ¹⁷	19.832	28.988	34.765	35.356	25.285
Telegramas	18.545	19.587	20.713	18.453	22.519

Tabela 1 - Número de passageiros, mercadorias, bagagens, animais e telegramas transportados pela Estrada *de Great Western* - Recife Limoeiro e Timbaúba e Ramal Campina Grande (1908, 1911, 1913, 1914 e 1915). Fontes: Estrada de Ferro da União ou fiscalizadas pela União, relativas aos anos de 1908, 1913, 1915. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1915uniaio>. Acesso em: 20/05/2017. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1911, p.111 e 1914, p. 99. Disponível em: http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/via%C3%A7%C3%A3o_e_obras_p%C3%BAblicas. Acesso em: 22 set. 2017.

Desta forma, a estrada de ferro que chegou a Campina Grande modificou a sua posição na rede urbana do Nordeste brasileiro. Tal constatação confere com a assertiva de Santos (2008) de que a instalação de um equipamento técnico promoveu alterações nos fluxos e nos fixos e que, por sua vez, foi um distintivo técnico diante das praças que competiam entre si. É o que denota Almeida (1979): *Com a ferrovia, Campina Grande erigiu-se à condição de empório comercial*, não faltando produtos para o fluxo de mercadorias, fortalecendo o caráter polarizador regional da cidade (Almeida, 1979, p.319). Assim, a ferrovia enquanto aparato técnico, quando instalada na cidade, provocou modificações reorganizando a rede urbana regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto, Araraquara/SP recebeu a ferrovia em 1885 e foi o início da consolidação de toda a região cortada pela ferrovia até ao Rio Paraná, na divisa do estado de São Paulo. Assim, a partir da instalação ferroviária, Araraquara foi o ponto de partida da expansão comercial e o início do reconhecimento territorial das cidades que a precederam. Apesar da criação de gado ter sido o primeiro produto da região, foi a expansão do café que viabilizou a inserção da nova tecnologia de transporte na região e potencializou o comércio de gado e, posteriormente, o comércio do algodão, devido às crises cafeeiras ao longo da história. A articulação das cidades na rede urbana regional fomentada pela ferrovia fez de Araraquara um importante entreposto comercial.

No que se refere a Campina Grande, antes da chegada da ferrovia em 1907, essa cidade já era considerada um importante empório comercial que atraía e dispersava fluxos decorrentes das feiras de gado, da feira livre, dos pousos de tropeiros e depois com a produção do algodão. Nesse sentido, a chegada da ferrovia permitiu a inserção de Campina Grande e a rearticulação dessa cidade na rede

¹⁵ Os dados referentes aos anos de 1908, 1913, 1915 foram extraídos da Estatística das Estradas de Ferro da União.

¹⁶ Valores em toneladas.

¹⁷ Número de cabeças. Os tipos de animais compreendem: de montaria, bois, vacas e vitelas, carneiros, porcos e etc.

urbana regional, uma vez que a ferrovia permitiu ligações diretas entre Campina Grande e a Parahyba¹⁸ (capital paraibana), Natal (capital de Potiguar) e Recife (capital pernambucana, local da principal praça comercial e do porto do Nordeste).

A ligação ferrovia-porto fez parte dos planos ferroviários brasileiros. Nesse sentido, a implantação da Estrada de Ferro Araraquara foi parte de um planejamento que almejava conectar a região de Araraquara e o estado do Mato Grosso ao porto de Santos, tratando-se de uma ligação interestadual. No caso de Campina Grande, o principal intuito era ligar a cidade ao porto do Recife, fato que tornou-se concreto com a chegada do ramal Campina Grande em 1907.

É importante destacarmos que as primeiras vias de comunicação e de transporte das regiões foram formadas pelos caminhos de gado com transporte de tração animal. Considerando que os transportes realizados por animais eram mais imprevisíveis (por dependerem de boas condições climáticas), lentos e possuíam uma menor capacidade de transporte, a ferrovia foi uma solução para aumentar a eficiência do transporte de mercadorias. É importante referir que, no caso de Campina Grande, a chegada da ferrovia não extinguiu por completo a tarefa desempenhada pelos tropeiros. Esses passaram a ser caudatários da estrada de ferro, sobretudo no transporte do algodão produzido no interior do estado, transportado pelas tropas de mulas até Campina Grande, onde continuava via ferrovia até os portos da Parahyba e do Recife.

Ainda que as cidades estudadas sejam de diferentes regiões brasileiras, situando-se Araraquara no Sudeste e Campina Grande no Nordeste, constata-se que as cidades apresentaram semelhanças relevantes no final do século XIX e início do século XX: ambas foram “bocas de sertão” e importantes entrepostos comerciais, atraindo intensos fluxos mercadológicos e de pessoas. Foram também parte de caminhos de boiadeiros e pouso de tropeiros e tiveram como principal força motriz a agropecuária. Nesse contexto, tiveram sua centralidade regional enfatizada a partir da chegada da ferrovia em 1885 (Araraquara/SP) e 1907 (Campina Grande/PB), sobretudo devido à condição de ponta de trilho dessas cidades (Araraquara por onze anos e Campina Grande por cinco décadas).

Embora o início da aglomeração urbana das cidades analisadas não ter sido a partir da ferrovia, assim como a condição de entreposto comercial, foram os trilhos que impulsionaram a sua centralização, reorganizando a rede urbana regional, atraindo fluxos de mercadorias de cidades mais longínquas integradas pela ferrovia, tornando-as pontos de distribuição de mercadorias no interior dos estados de São Paulo e da Parahyba do Norte.

O estabelecimento de analogias entre Araraquara e Campina Grande, ilustra dois contextos nos quais o papel desempenhado pela ferrovia parece em conformidade com o desenvolvimento do espaço urbano-regional de cada uma delas. Nota-se que, nos dois casos estudados, o sistema ferroviário seguiu lógicas semelhantes quanto às intenções de conectar estas urbes ao porto e também a algumas cidades envolvidas, com o intuito de expandir a economia regional. Consequentemente, estas ampliaram sua função de entreposto comercial, característica identitária de ambas as urbes, tornando-as indissociáveis do contexto da (re)organização do espaço urbano-regional decorrente da instalação ferroviária.

¹⁸ A denominação Parahyba refere-se à capital do Estado da Paraíba, hoje chamada João Pessoa. Disponível em: <<http://www.de.ufpb.br/~ronei/JoaoPessoa/histor.htm>>. Acesso em: 01 jan. 2017.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Elpídio. **História de Campina Grande**. 2ª ed. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 1979.

ARANHA, Gervácio Batista. **Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)**. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) – Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1991.

BAPTISTA, José Luiz. O surto Ferroviário e seu desenvolvimento. In: **Anais do Terceiro Congresso de História Nacional**, sexto volume, outubro de 1938. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 1975. Disponível em: <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=000047403>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

CORRÊA, Anna Maria Martinez. **Araraquara 1720-1930 – Um capítulo da história do café em São Paulo**. Dissertação (mestrado), São Paulo, FFCL-USP, 1968.

CORRÊA, Roberto Lobato. Posição geográfica das cidades. **Revista cidades**, Presidente Prudente, v.1, n.2, p.317-323, 2004.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA FILHO, José Paulino. Campina Grande - PB. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**, Rio de Janeiro, IBGE, XVIII Vol, p.230-245, 1960.

CUNHA, Euclides da. **Contrastes e Confrontos**. Rio de Janeiro, Record, 1975. Disponível em: http://www.cronicaearte.com/index_htm_files/contrastes%20e%20confrontos.compressed.pdf. Acesso em: 16 de janeiro de 2018

DARDES, Fábio. “Estrada de Ferro Araraquara – EFA. As locomotivas GP-9L e GP-18 (EMD-GM) da EF Araraquara”. **Revista Centro-Oeste, sobre Trens, Locomotivas, Ferrovias, Maquetes e Ferreomodelismo no Brasil**, nº 22, Ago-1987. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/diesel/gp9L18/CO-22-locomotivas-GP9L-GP18.shtml>> Acesso em: 16 de janeiro de 2018.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. Solaris Edições Culturais, São Paulo, 2005.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era dos Impérios (1875 – 1914)**. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011 [1988].

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO. **Municípios e Distritos do Estado de São Paulo**. São Paulo, 1995.

JOFFILY, Irineo. **Notas sobre a Parahyba**. Brasília: Thesaurus, 1977.

LOURENCETTI, Fernanda de Lima. **A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARENSE IN THE FRAMEWORK: *The industrial landscapes of the West of São Paulo State as a heritage of the mobility***. Dissertação (mestrado), ERASMUS MUNDUS TPTI – Techniques, Patrimoine, Territoires de l’Industrie: Histoire, Valorisation, Didactique, Universidade de Évora, Portugal, 2015.

MAIA, Doralice Sátyro. Das cidades tradicionais a centros Históricos: o núcleo original e o centro histórico das cidades médias brasileiras. In: BELLET, Carmen & SPOSITO, Maria Encarnação (orgs). **Las ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado**. Lleida – ES: Edición de la Universitat de Lleida, p.179-202, 2009.

MENDES, João. **Anuário de Campina Grande**. Num.1, anno:1. Recife: Off. Graph. Jornal do Commercio, 1925.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Passageiros transportados a qualquer distância. Bagagens, encomendas transportadas a qualquer distância. Animais transportados a qualquer distância /nº de cabeças. Número de telegramas. Mercadorias transportadas**. Estatística de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Passageiros transportados a qualquer distância. Bagagens, encomendas transportadas a qualquer distância. Animais transportados a qualquer distância /nº de cabeças. Número de telegramas. Mercadorias transportadas**. Estatística de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1913. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Passageiros transportados a qualquer distância. Bagagens, encomendas transportadas a qualquer distância. Animais transportados a qualquer distância /nº de cabeças. Número de telegramas. Mercadorias transportadas**. Estatística de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1915. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Editora Hucitec e Editora Polis, São Paulo, 1998.

PACHECO, Carlos Américo. **Café e cidades em São Paulo: um estudo de caso da urbanização na região de Araraquara e São Carlos; 1880-1939**. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 1988 [SP. Disponível em: <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000048129>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SEIXAS, Genésio Mendes de. **Jales Precusores e Pioneiros**. Edição Autor: Jales, 2003.

SOARES, Maria Simone Morais. **Formação da Rede Urbana do Sertão de Piranhas e Piancó da Capitania da Paraíba Setecentista**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2012. (Dissertação – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo).

SOULE, Andrew M. *Some observations on the cotton industry of Brazil*. In: Second American Congress of Economic Expansion and Commercial Instruction, and the World Cotton Congress, Rio de Janeiro, Brasil, outubro 18, 1922. Disponível em: <https://issuu.com/blogrhcg/docs/livroalgodao1922/16>. Acesso: 28 nov. 2017.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Um outro nordeste: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)**. Fortaleza: BNB, ETENE, 1985.

TELAROLLI, Rodolpho. **Pra uma história de Araraquara (1800-2000)**. Editora Unesp, 2003.

