

Ferrovias, estrutura e dinâmica de cidades feiras no interior do território brasileiro: Final do século XIX e início do século XX*

Railways, structure and dynamics of market fair cities in the interior of the Brazilian territory: end of the 19th and beginning of the 20th century

DORALICE SÁTYRO MAIA

Universidade Federal de Paraíba, Departamento de Geociência, Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Cidade Universitária, João Pessoa, 58.051-900

doralicemaia@hotmail.com

Recibido / Recebido: 9.5.2022. Aceptado / Aceite: 27.10.2022.

Cómo citar / Como citar: Maia, Doralice Sátyro, “Ferrovias, estrutura e dinâmica de cidades feiras no interior do território brasileiro: Final do século XIX e início do século XX”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 50 (2023): 44-81



Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” (CC-BY-NC).

DOI: [10.24197/tst.50.2023.44-81](https://doi.org/10.24197/tst.50.2023.44-81)

Resumo: No final do século XIX, a ferrovia adentra o território do Nordeste brasileiro, chegando a duas cidades marcadas pelas suas feiras livres, tanto de produtos de consumo geral como de gado bovino: Feira de Santana (Bahia) – Estrada de Ferro Central da Bahia (1876) e Caruaru (Pernambuco) – Estrada de Ferro Great Western Railway Company of Brazil (1895). Considerando que a ferrovia se constitui um elemento técnico moderno, pergunta-se: Quais as principais alterações e consequências na dinâmica das cidades feiras, ao se tornarem cidades *Pontas de Trilho*? A linha férrea impulsiona a expansão do tecido urbano em sua direção ou constitui-se uma linha limítrofe ou uma barreira? Estas indagações norteiam a pesquisa apresentada. Assim, este artigo analisa a relação entre a ferrovia e a estrutura e dinâmica das cidades mencionadas. Desse modo, a pesquisa revela que, apesar da ferrovia ter provocado alterações na estrutura e na dinâmica dessas cidades, há diferenças na natureza e na intensidade das mudanças ocorridas.

Palavras-chave: ferrovia; estrutura urbana; cidade feira.

Abstract: At the end of the 19th century, the railroad entered the territory of the Brazilian Northeast, reaching two cities known for their markets, both for general consumption products and cattle: Feira de Santana (Bahia) – Estrada de Ferro Central da Bahia (1876) and Caruaru

* Texto resulta de pesquisa realizada com recursos do CNPq – Bolsa PQ/CNPq (Processo 200430/2020-3) e Edital Universal 2016 (433260/2016-5) – e da Fapesq-PB (Processo 0013/2019).

(Pernambuco) – Estrada de Ferro Great Western Railway Company of Brazil (1895). Considering that the railroad is a modern technical element, the question we pose is: What are the main changes and consequences in the dynamics of fair towns, when they become *Rail End* towns? Does the railroad drive the expansion of the urban fabric in its direction or is it a boundary line or a barrier? These questions guide the presented research. Thus, this article analyses the relationship between the railroad and the structure and dynamics of the mentioned cities. The research reveals that, although the railroad has caused changes in the structure and dynamics of these cities, there are differences in the nature and intensity of the changes that have occurred.

Keywords: railway; urban structure; fair city.

INTRODUÇÃO

O objetivo central do artigo é discutir a relação entre a implementação da ferrovia e a estrutura e dinâmica das cidades, caracterizadas como cidades feiras e bocas de sertão e que também se constituíram como pontas de trilho no interior do território brasileiro, no final do século XIX. O recorte espacial compreende as seguintes cidades e ferrovias: Feira de Santana (Bahia) – Estrada de Ferro Central da Bahia (1876) e Caruaru (Pernambuco) – Estrada de Ferro Great Western Railway Company of Brazil (1895). Dentre as várias pontas de ramais identificadas, desde o século XIX a meados do século XX, optou-se por estas em função das suas centralidades regionais, ou seja, na rede urbana de duas províncias/estados¹ diferentes, ambas na Região Nordeste. Tal escolha deve-se à correspondência do período em que se originaram, a consonância da razão fundamental das suas primeiras raízes: a de entroncamento de caminhos de tropeiros, abertos principalmente em razão da criação de gado bovino; além da importância da atividade comercial das feiras, destacadamente a feira de gado bovino. Trata-se, pois, de duas cidades localizadas em diferentes províncias, mas que integram uma mesma formação socioespacial nos termos definidos por Santos (1978).

Com base no conceito de formação socioespacial de Santos (1978), Corrêa (2004, p. 284) estabelece uma relação entre as formações socioespaciais brasileiras e a rede urbana. Entre os pontos destacados pelo autor, está a importância em se pensar sobre “a drenagem da renda fundiária rural pela cidade, a partir do absenteísmo dos grandes proprietários”, uma vez que esta implica diretamente na modernização das cidades. O

¹ O território brasileiro, durante o império, 1822 a 1889, estava dividido em províncias. A partir do período republicano, as unidades territoriais passam a constituir unidades federativas, denominadas estados.

argumento e a ideia de Corrêa (2004) podem ser associados ao que escreve Fridman (2008), ao mostrar o papel das oligarquias, particularmente a cafeeira, na concepção de política de ordenamento territorial no Brasil do Oitocentos.

Observando-se o quadro urbano brasileiro do final do século XIX e início do século XX, principalmente aquele que se estabelece distante da costa, verifica-se a forte relação entre a produção rural, as grandes propriedades rurais, a agricultura de exportação e a criação, expansão e modernização das cidades. Cidades estas que surgem em diferentes momentos, mas que apresentam como fator predominante da sua origem, as fazendas, a criação de gado e, posteriormente, a comercialização de terras rurais. Muitas destas cidades se constituíram em *bocas de sertão*, cuja denominação revela a sua localização e a sua importância no processo de urbanização brasileiro. *Bocas de sertão* que datam dos séculos XVIII, como também dos séculos XIX e mesmo do XX que, com a instalação das estradas de ferro, tornaram-se *pontas de trilho* ou *pontas de ramais*. Portanto, são *bocas de sertão* que a partir de uma técnica moderna, também se modernizam reforçando as suas centralidades regionais.

As cidades de Feira de Santana e Caruaru correspondem às cidades denominadas *bocas de sertão*, definidas por Azevedo (1957) como cidades que se constituíram enquanto verdadeiras portas de entrada para o território, além daquele já dominado. Tais cidades se tornaram importantes polos comerciais em função das suas grandes feiras de produtos gerais e de gado bovino, que ocorriam semanalmente. As duas cidades estão localizadas na Região Nordeste e, após a instalação das estações ferroviárias, passam por transformações na estrutura e na dinâmica urbana. Acrescenta-se que, ambos os núcleos se estabelecem como pontas de ramais, isto é, as linhas férreas chegam até elas e aí param, caracterizando-as como *cidades pontas de trilho*.

A problemática da pesquisa norteia-se a partir das seguintes questões: sendo a ferrovia um elemento técnico moderno, quais as principais alterações e consequências na dinâmica das cidades feiras, ao se tornarem cidades *pontas de trilho*? A ferrovia configurou-se como elemento impulsionador ou uma barreira para a expansão do tecido urbano destas cidades? Tais indagações se constituem as matrizes da realização do estudo apresentado.

A perspectiva de análise dá-se, sobretudo, na escala intraurbana, embora as manifestações e repercussões dos processos interurbanos tenham ressonância sobre o objeto. Desta forma, o estudo, em alguns as-

pectos, requer o enfoque multiescalar e utiliza como principais procedimentos a pesquisa bibliográfica e histórica documental. Assim, os principais procedimentos metodológicos são: a revisão e levantamento bibliográfico; a pesquisa documental em arquivos, bibliotecas de forma presencial e através da internet, além da pesquisa empírica.

Nesse sentido, esse estudo caracteriza-se por analisar o espaço em um tempo pretérito, portanto apesar de transitar por outras áreas do conhecimento, situa-se principalmente no campo disciplinar do que se denomina Geografia Histórica. O texto inicia com algumas notas sobre a perspectiva da geografia histórica e a prática de pesquisa nos estudos desenvolvidos sobre a ferrovia, em seguida discorre sobre a instalação das ferrovias nas duas cidades anteriormente citadas e, posteriormente, apresenta as repercussões da ferrovia na estrutura das cidades.

1. A GEOGRAFIA HISTÓRICA URBANA E O ESTUDO DA FERROVIA: NOTAS SOBRE CONCEPÇÕES E PRÁTICAS DE PESQUISA

A proposta é apresentar algumas concepções metodológicas que se fazem fundamentais, sem, no entanto, pretender recuperar a história desse campo do conhecimento, ou como prefere denominar Norton (1984, p. 61), “a set of approaches”. Parte-se do entendimento de que a análise geográfica e certamente, de forma mais evidente, os estudos na perspectiva da geografia histórica, têm como fundamento duas categorias de análise: processo e forma, muito embora sejam consideradas as diversas dificuldades para o estudo na Geografia Histórica, conforme explicita Norton (1984). As perspectivas para a compreensão dos processos que resultam em formas, que por sua vez implicam em desencadear novos processos, são vários. Contudo, aqui se prioriza o processo de urbanização, a partir da implementação da ferrovia (técnica) que altera a forma (morfologia) da cidade e, por conseguinte, a sua dinâmica, o seu processo de expansão e ainda seu conteúdo. Pois, entende-se que a “forma não é um ser da natureza, um ser determinado. É ao contrário, a forma do entendimento, que separa da natureza. *Enquanto forma*, não revela nenhum desconhecido. O desconhecido encontra-se tão somente no *conteúdo* dessa forma” (Lefebvre, 1991, p. 176, grifo do autor).

Considera-se a possibilidade de reunir a perspectiva diacrônica e a sincrônica, como bem realizou Alves (2011). Assim, elegemos a ferrovia nas cidades feiras e bocas de sertão em um período: final do XIX ao

princípio do século XX, ou mais precisamente de 1875 a 1930, mas não no sentido evolutivo e sim por marcarem a instalação da primeira ferrovia instalada e por corresponder ao período que se delimitou como decurso temporal para a análise das repercussões da ferrovia nas cidades. Desse modo, tanto se optou por um objeto de análise – a ferrovia nas cidades bocas de sertão – caracterizando a perspectiva diacrônica, como foi possível verificar as consonâncias e dissonâncias entre as cidades eleitas e o processo de instalação das ferrovias nessas cidades no período supracitado.

Dada a escolha metodológica anteriormente explicitada, é preciso descrever os procedimentos. Para a pesquisa bibliográfica, algumas palavras-chave foram eleitas: ferrovia; rede urbana; morfologia urbana; estação ferroviária; geografia histórica; história da formação do território brasileiro; além dos nomes das cidades estudadas. A busca deu-se na Biblioteca Nacional localizada na cidade do Rio de Janeiro; na biblioteca do Ministério da Fazenda, sede no Rio de Janeiro; no Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IGHB); nas bibliotecas da Universidade Federal do Rio de Janeiro, através da base *Minerva*, e na biblioteca do Arquivo Nacional. No acervo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, as indicações bibliográficas concentraram-se nos acervos do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional e do Instituto de Geografia, apesar de algumas indicações estarem na biblioteca do Instituto de Ciência e Tecnologia. Nestes acervos foram copiados, digitalizados ou fotografados impressos de referências diversas. Devido ao vasto campo temático, foram priorizadas as referências que tratavam especificamente da história das cidades analisadas; a história da formação territorial brasileira associada à rede urbana e ao transporte ferroviário no período em estudo, mais precisamente, do final do século XIX às primeiras décadas do século XX. Assim, tem-se em mãos uma diversidade de material bibliográfico: livros, artigos em revistas, dissertações e teses.

A pesquisa em arquivos públicos se fez necessária para se ter acesso aos documentos que conduziram e determinaram a construção das ferrovias, das estações ferroviárias, bem como da (re)estruturação da cidade. Esse material foi encontrado no Arquivo Nacional, na Biblioteca Nacional e em outros arquivos públicos locais (físicos e digitais). Alguns documentos estão disponibilizados na rede aberta de internet, a exemplo dos relatórios dos presidentes das províncias e posteriormente dos estados (quando se passa para o período republicano). Tais documentos po-

dem ser encontrados tanto na página eletrônica da Biblioteca Nacional Digital (bndigital.bn.br), como no site do Center for Research Libraries (www.crl.edu/brazil/provincial). Além dos relatórios dos presidentes de província (ou estado) foram também consultados os relatórios ministeriais, particularmente do Ministério Indústria, Viação e Obras Públicas (1893-1909); Interior (1891-1892) e Viação e Obras Públicas (1909-1952); as *Atas da Assembleia da Bahia* (1873-1887).

Entende-se por documentos não só os oficiais como os relacionados anteriormente, como também no sentido discutido por Le Goff (1991), em que o autor diferencia os termos documento de monumento. Sem pretender avançar na discussão do uso dos termos/conceitos próprios do historiador, é importante registrar o que aqui se entende por documento. É então com base nos escritos do referido autor que se fez a opção por denominar as várias fontes de pesquisa documental.

A princípio, a palavra documento deriva do latim *documentum* que, por sua vez, advém de outra, *docere*, que significa ensinar, bastante utilizada nos escritos legislativos. No período que antecede a denominada *Nova História*, o documento se constituiu na *prova*, no sentido de comprovação do que se tratava, mesmo sendo uma escolha do historiador. De qualquer forma, o *documento* é uma criação ou mesmo uma invenção da história da época. Como bem nos alerta Le Goff (1996, p. 434), os “reis criam instituições-memória: arquivos, bibliotecas, museus”. Ao surgirem as primeiras reflexões que inauguram o que se denomina *Nova História*, se principiam os questionamentos sobre a limitação do significado do documento. Escreve Le Goff (1991, p. 232):

Los fundadores de la revista *Annales d'histoire économique et sociale* (1929), pioneros de una nueva historia, han insistido en la necesidad de ampliar la noción de documento. [...] Pero esta ampliación del contenido del término «documento» ha sido sólo una etapa hacia la irrupción del documento ocurrida a partir de los años 1960 y la ha llevado a una verdadera revolución documental [...].

Assim, complementa o autor, deve-se estar atento ao fato de, ao eleger o documento, atribui-se a este um valor de testemunho que deriva da sociedade da sua época e de como se organizavam as ideias, ou seja, o “documento no es inócuo” (Le Goff, 1991, p. 238).

Com base nestes fundamentos teóricos, elegeu-se como documentos não só os registros do governo provincial ou estatal, mas também os periódicos ou jornais veiculados nas cidades eleitas e alguns publicados

na província onde estas se localizavam. Há que se atentar para o fato de serem *ciudades bocas de sertão*, não capitais ou sedes governamentais da província ou do estado (unidade federativa), e, mesmo com certo destaque no território onde se situam, a publicação diária de periódicos deu-se de forma mais efetiva no século XX. Encontram-se alguns exemplares de jornais que circularam por um breve período ou algumas notícias em jornais editados nas capitais. Sobre a utilização dos jornais como fonte de pesquisa, sabe-se que a Escola dos *Annales* defendeu a ampliação das fontes documentais, incluindo-se os periódicos. No Brasil, nos anos 1970, em conjunto com a história da imprensa, “o próprio jornal tornou-se objeto da pesquisa histórica” (Luca, 2005, p. 118). Teses e dissertações começam a ser produzidas tendo por base de pesquisa os jornais. Através das publicações periódicas – não só jornais, mas também catálogos, folhetos, almanaques, etc. – foi possível identificar registros que permitem desvelar a cidade, o *mundo do trabalho*, as mudanças políticas, entre outras temáticas. Desta forma, foi a partir da leitura de alguns periódicos que se procurou registrar fatos, notícias, comentários, reclamações, anúncios, entre outros tipos de publicações, a respeito das cidades estudadas. Alguns periódicos foram consultados em arquivos públicos, enquanto para outros, o acesso foi feito por meio digital, particularmente através da Biblioteca Nacional Digital anteriormente citada.

Dentre os jornais e revistas pesquisados, foram coletadas notícias de jornais da Bahia e de Pernambuco, que fazem referência às cidades de Feira de Santana (Bahia) e Caruaru (Pernambuco).

Vale acrescentar que não só os documentos escritos – ofícios, leis, atas, relatórios, revistas e jornais – foram objetos de análise, mas também as imagens fotográficas e iconográficas que representam as cidades estudadas. Neste sentido, destaca-se mais uma vez a importância dos jornais impressos. Estes, além de noticiarem o andamento da construção e da negociação da ferrovia na cidade da qual trata, expõem opiniões muitas vezes divergentes sobre a implantação deste equipamento técnico na cidade, bem como noticiam o cotidiano dos habitantes no período analisado, através de figuras de propagandas, dentre outros tipos de ilustrações. Tais notícias, mesmo que de forma geral, pontuais e às vezes superficiais, permitem identificar ou apontar as implicações da instalação da ferrovia na vida dos habitantes das respectivas cidades.

2. CIDADES FEIRAS DO INTERIOR DO TERRITÓRIO BRASILEIRO E A FERROVIA: REDE TÉCNICA E CENTRALIDADE INTERURBANA

As cidades feiras aqui analisadas, conforme expresse anteriormente, são Feira de Santana, na Bahia, e Caruaru, em Pernambuco. Ambas tiveram seu crescimento impulsionado pelas feiras livres.

No Brasil, as feiras caracterizaram o surgimento de algumas povoações e simbolizaram pontos de convergência de população em locais escassamente povoados. E na Região Nordeste, particularmente, as feiras exercem importante papel na vida dos seus habitantes. Como bem expressou Cardoso (1975, p. 169), a feira nordestina, para quem nunca viu, é um fenômeno que

espanta e atordoa. Espanta sobremodo pelo contraste flagrante entre a fartura da feira e a pobreza da área rural circunvizinha. Atordoa, pois é verdadeiramente caótico o seu aspecto, dado a imensa profusão de mercadorias que ali surgem, ora expostas em toscas barracas ora espalhadas pelo chão.

Nesta região, algumas cidades eram reconhecidas por suas feiras, como Campina Grande, na Paraíba, Caruaru, em Pernambuco e Feira de Santana, na Bahia. Além da feira geral, como normalmente se denomina, em algumas cidades, o destaque se dava também pela feira de gado. Dentre estas, cita-se: Quixadá e Baturité, no Ceará; Itabaiana e Campina Grande, na Paraíba; Goiânia e Arcoverde, em Pernambuco; Feira de Santana, na Bahia, esta última sendo o maior centro comercial de gado da região (Maia, 2000).

Muito embora Caruaru tenha se destacado mais por sua feira geral, nela também havia a comercialização de gado, como era comum nas cidades até meados do século XX, no Nordeste brasileiro. Feira de Santana, indicada como sendo uma das maiores feiras de gado, também tinha a feira geral. São, portanto, duas importantes centralidades em função das suas feiras e que recebem no final do século XIX, o ícone da modernidade: a ferrovia.

Sabe-se que a ferrovia é um dos elementos que mais marcou o século XIX, constituindo-se um elemento técnico que passou a interligar cidades e portos, principalmente voltados para o escoamento das mercadorias com outro ritmo, uma outra relação espaço-tempo. Tal incremento difundiu-se, principalmente, desde a Inglaterra, ampliando a expansão do capital. De fato, a ferrovia constitui-se na “principal rede de controle territorial desenvolvida pelo capital durante mais de um século, desde o segun-

do quartel do XIX até o fim dos anos 1930” (Andrade, 2003, p. 17). Além disso, os impactos provocados pela ferrovia no território não são uniformes. Mesmo na Inglaterra, considerado território matriz da difusão do transporte ferroviário, há discrepâncias, como bem destacam Gregory e Martí Henneberg (2010, p. 225):

[...] Even by 1911, the peak of the British rail network, four-fifths of England’s and Wales’s rural parishes, containing two-thirds of the rural population, did not have a station. Smaller towns were also relatively disadvantaged by the spread of railways, as one-third of these, containing a similar proportion of the population of small towns, had not gained a station by 1911.

Entender as implicações da instalação da ferrovia no território conduz à reflexão sobre a relação entre técnica e espaço. Como sinaliza Santos (2002, p. 48):

Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é histórica no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história.

O referido autor, em obra escrita anteriormente, já alerta no sentido de se utilizar a técnica para empiricizar o tempo, “tornando-o material, e desse modo assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade” (Santos, 1994, p. 42). Partindo deste entendimento, elege-se a ferrovia (elemento material, técnico) para pensar a cidade do passado, como também o território brasileiro no século XIX e princípios do século XX. Desta forma, um primeiro olhar se faz necessário: olhar e analisar a morfologia urbana e as transformações que esta recebe a partir da instalação da ferrovia.

Certamente, a instalação da ferrovia – incremento técnico – altera a paisagem e a dinâmica econômica da região. No Brasil, no período analisado, tal fato concretiza-se em razão da exportação e, por conseguinte, por demanda do mercado mundial da *Era do Império*, explicitada por Hobsbawm (2011). Há, portanto, alterações na economia da região, por, de alguma forma, acelerar a exportação dos produtos já comercializados, como o gado bovino, a cana-de-açúcar e o algodão, para citarmos os principais produtos provenientes da Região Nordeste. Tal maior dinamicidade na ligação das cidades com os portos, implica em um incremento da rede ur-

ana. Pois, como explica Villaça (2001), estas vias enquanto veículos de comunicação decorrem de uma demanda externa à cidade, mas que após serem criadas requerem o transporte e a comunicação intraurbana. Escreve o autor: “A própria locação intraurbana de tais vias é ditada pela posição da região por elas atendida em relação à cidade” (Villaça, 2001, p. 82).

A respeito do território brasileiro, de acordo com Geiger (1963, p. 202), a circulação via ferrovia inicia-se em 1852 e em 1889

já havia ligação ferroviária de Belém a Bragança; de Camocim a Sobral; de Fortaleza a Baturité; de Natal a Nova Cruz; de Paraíba (João Pessoa) a Independência; de Recife a Garanhuns; de Recife a Caruaru e Limoeiro, com ramal para Timbaúba, Nazaré, e outras localidades; de Maceió a Imperador e outras localidades; de Salvador a Alagoinhas e ao rio São Francisco, em Propriá; de Salvador a Feira de Santana; de Caravelas a Teófilo Otoni; de Paranaguá a Curitiba; de Imbituba a Tubarão. Já havia ferrovias no Rio Grande do Sul, além das que partiam de São Paulo e do Rio de Janeiro.

O autor elenca alguns elementos decorrentes da ferrovia sobre o quadro urbano brasileiro: o fortalecimento dos portos, a decadência de algumas cidades situadas distantes da linha férrea, a valorização dos núcleos atingidos pela ferrovia – fator determinante para a criação de novas cidades – e “estímulo às modificações operadas no interior da estrutura de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia” (Geiger, 1963, p. 90).

Acrescenta-se às observações feitas por Geiger (1963) as notas escritas por Murilo Marx, ao destacar a importância da locomotiva para as cidades brasileiras: “Tanto pela porta que abriu – a estação ferroviária – como pelo impacto desta no tecido urbano pré-existente”. Complementa o autor:

Atingindo uma povoação, a estrada de ferro não dispensava suas exigências de trajeto; o seu leito buscava acompanhar as curvas de nível, impunha igualmente um determinado terreno para a estação. E se convertia num obstáculo difícil de transpor, num atrativo para as instalações fabris e para os grandes armazéns ao longo de seus trilhos, num polo de gravitação a partir das plataformas de embarque (Marx, 1980, p. 114).

Uma outra contribuição importante para os estudos sobre a origem de cidades ou da sua transformação em decorrência da instalação da ferrovia, é a de Nilson Ghirardello (2002). O referido autor, ao analisar a formação das cidades a partir da Ferrovia Noroeste Paulista, afirma o que também encon-

tramos em Vasconcelos Neto (2018), o fato que, muito embora existissem ferrovias desde o Império, é a partir da República que se estabelece uma política voltada para a consolidação da circulação ferroviária.

Das cidades eleitas para esta exposição, a primeira a receber a ferrovia foi a cidade de Feira de Santana, em 1876, no governo imperial, e em 1895, já no regime republicano, dá-se a inauguração da estação ferroviária em Caruaru (Figura 1).



Figura 1. Caruaru-PE e Feira de Santana-BA na Malha Ferroviária do século XIX

Fontes: IBGE, shape files, 2000; MINFRA, 2022

A cidade de Feira de Santana, desde “os tempos coloniais tornou-se conhecida como um entreposto comercial de vida própria” (Poppino, 1968, p. 12). A cidade recebe maior destaque no século XIX, quando em 1832 o então povoado é elevado à vila. Esse fato decorre do reconhecimento da sua importância econômica, além da atuação política dos seus representantes, uma vez que neste período,

quase toda a produção agrícola e pastoril dessa região da Bahia passava pela feira em Feira de Santana, no seu caminho para um mercado maior, o da Cidade do Salvador. Feira de Santana pouco a pouco se tornava a porta do sertão, o seu entreposto comercial e seu canal de comunicações (Poppino, 1968, p. 33).

A feira de gado, até meados do século XX, constituiu o grande impulso econômico do município, sendo considerada a maior da região Nordeste. O maior escoamento era para o mercado consumidor de Salvador, a capital da província. Fato é que desde o século XVIII, Feira de Santana torna-se um importante entroncamento de caminhos de boiadas, interligando o interior da Bahia com Minas Gerais, bem como a outras províncias – posteriormente estados – do Nordeste. Era, portanto, um polo central de comercialização de gado que se favorecia da sua situação natural, com a presença de rios e, por conseguinte, áreas favoráveis à pastagem (Carvalho, 1958). Zorzo (2002) destaca que é “a partir da década de 1830” que Feira de Santana se torna “célebre pela feira de gado”. Complementa o autor: “As boiadas de Juazeiro e de Jacobina vinham até Feira de Santana por uma velha estrada geral. A estrada foi melhorada em 1860. Feira de Santana também fazia ligação para o interior da província com um caminho para Xique Xique e Barra do Rio Grande” (Zorzo, 2002, p. 71).

O anseio pela ferrovia que favorecesse a ligação da capital baiana com o interior do território constituía-se em um projeto que data da primeira metade do século XIX, visando facilitar o escoamento dos produtos agropecuários tanto para a exportação, como para prover a cidade de Salvador.

A primeira concessão para a construção de uma estrada de ferro na Bahia efetiva-se em 1853, um ano antes da inauguração da primeira ferrovia no Brasil, a Estrada de Mauá, no Rio de Janeiro. A Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco teve a sua concessão transferida para a

Bahia and San Francisco Railway Company, de capital inglês, sendo aberta ao tráfego em 1860 e chegando a Alagoinhas em 1863 (Vasconcelos Neto, 2018).

A construção da ferrovia, que posteriormente chegaria à Feira de Santana, teve uma primeira concessão em 1866: a Paraguaçu Tram-road. O principal propósito era, segundo Vasconcelos Neto (2018, p. 50):

[...] facilitar as comunicações entre Salvador e duas das mais dinâmicas regiões da Província: a de Feira de Santana, a noroeste, não muito distante da capital, e a da Chapada Diamantina, ao sul. A primeira era o maior centro de comercialização da pecuária do Nordeste para onde afluíam boiadas do Piauí, do Ceará e de Pernambuco, e a segunda apesar de ser ainda considerada muito rica e estar em franca decadência, padecia de um grande isolamento da capital.

No ano posterior, autoriza-se o funcionamento da Paraguassu Steam Tram Road Company Limited de Londres, que vem a falência em 1872, ainda durante a construção da estrada. Tal situação gera uma série de discussões pelo governo da Província da Bahia, decidindo-se que o governo procuraria desonerar a Província e disponibilizar a concessão para outra empresa que manifestasse interesse (Vasconcelos Neto, 2018).

Ainda conforme os estudos de Vasconcelos Neto (2018), em 1875 a nova empresa foi organizada em Londres, e autorizada a funcionar no Brasil (Decreto 6.094/1876), com a denominação de The Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company, Ltda.

A Estrada de Ferro Central da Bahia ligará a cidade de Cachoeira à Feira de Santana, sendo a primeira, cidade portuária, para onde convergia a produção agrícola do Recôncavo Baiano, particularmente o açúcar e o fumo. Com a interligação à Feira de Santana, favorece-se a exportação da carne bovina. Assim, em 1876, inaugura-se a estação ferroviária em Feira de Santana. Esta estação foi *ponta de trilho* do trecho inicial da Estrada de Ferro Central da Bahia (1876-1911), ou seja, era a ponta do ramal que se iniciava em Cachoeira na Bahia (Zorzo, 2001).

A ferrovia ao conectar Feira de Santana à Cachoeira implementou um outro ritmo no deslocamento das pessoas para Salvador e para o escoamento da produção agrícola, especialmente do fumo. Entretanto, a mesma não propiciou a vantagem econômica vislumbrada pelos concessionários, como também não teve maior influência sobre a principal atividade econômica da cidade: a feira de gado. Pois, a maior parte conti-

nuou a ser comercializada através dos caminhos de boiadas por ser mais vantajoso economicamente, como também pelo fato do transporte ferroviário não possibilitar a alimentação adequada aos animais transportados.

Dessa maneira, o elemento técnico promoveu agilidade em alguns negócios, favorecendo de forma destacada a atividade comercial, mesmo que não tenha sido como esperado. Por conseguinte, a centralidade regional da cidade também é beneficiada, muito embora tenha ganhado maior dinamismo após os melhoramentos no sistema rodoviário em período posterior. Assim, a ferrovia em Feira de Santana propiciou alterações em sua dinâmica econômica e urbana no sentido mais geral, mesmo não tendo favorecido a atividade comercial como um todo, já que seus negócios se davam muito fortemente na venda e compra de gado bovino.

A segunda cidade aqui estudada é Caruaru, que também se destaca pela sua feira. O povoado surge a partir da construção de uma capela, ainda em uma propriedade rural, com atividade pecuária bovina e, no século XIX, torna-se vila, sendo elevada à cidade ainda no mesmo século. A sua origem dá-se em função desta atividade, constituindo-se um caminho de passagem de gado, bem como dos mascates que levavam mercadorias entre o sertão e o litoral. Conformou-se, pois, assim como Feira de Santana, enquanto *boca de sertão*. Esta característica, de passagem de gado e de mercadorias, levou à formação de uma importante feira geral e também de uma feira de gado. Observa-se uma consonância de características entre as duas cidades feiras, não só a estreita relação com a atividade pecuária, o que predominava no interior do território do Nordeste brasileiro, mas também por configurarem enquanto importantes centros de comercialização de produtos em geral, e, em especial, do produto então bastante valorizado: o gado bovino.

A estrada de ferro chega em Caruaru em 1895. Trata-se da estrada de ferro Great Western que a interliga à capital da Província de Pernambuco, Recife. Porém, na Província de Pernambuco, desde 1853 se tem registro de decretos que autorizam a construção de uma estrada de ferro cortando o território no sentido Leste-Oeste. Esta seria uma via férrea que ligaria a cidade do Recife ao rio São Francisco, importante canal que promoveu a ocupação do interior do território com a condução de gado bovino. Tal projeto era da estrada de ferro Recife and San Francisco Railway Company. De acordo com Cavalcanti (2015), o seu primeiro

trecho foi inaugurado em 1858, “partindo do Forte das Cinco Pontas, no Recife e passando pelas estações de Boa Viagem, Prazeres e Ilha, até chegar ao Cabo, em um trajeto de 31,5 km” (Cavalcanti, 2015, p. 60). Contudo, alguns problemas, como a ausência de mão de obra qualificada e, principalmente, a epidemia de cólera, interromperam o projeto, que foi retomado em 1860, chegando à Escada². Depois, prossegue até Palmares e aí é interrompida por vinte anos. Após esse longo período, continua até Garanhuns ainda na Província de Pernambuco e prolonga-se até Alagoas, sem, contudo, atingir o seu objetivo final: o rio São Francisco (Freire, 2017).

Abandona-se a ideia de se chegar ao rio São Francisco e passa-se a priorizar as localidades que estavam se destacando com a produção algodoeira. Assim é que se inicia a construção da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. De acordo com Freire (2017), o primeiro trecho interliga a cidade do Recife a Tapera, no ano de 1885, seguindo no sentido de Russinhas (1887), Gravatá (1894) e, em 1895, chega a Caruaru. Tal empreendimento foi executado pela Great Western of Brazil.

A grande dificuldade para a linha férrea chegar até Caruaru era o Planalto da Borborema. Para tanto, foram construídos túneis e pontes. Cavalcanti (2015, p. 89), explica que se passaram “cinco anos para conseguir ultrapassar os desafios impostos pelo íngreme relevo da Serra das Russas, até chegar a Gravatá, no planalto da Borborema em 1891”. Desde Gravatá, o relevo torna-se mais suave, “seguindo o vale do rio Ipojuca por mais de 100 quilômetros”. A respeito do traçado desta via, escreve Freire (2017, p. 164):

O traçado dessa estrada de ferro expressava os interesses da força política e econômica da Província, na medida em que atravessava seu centro geográfico garantindo o escoamento da produção do algodão e uma maior conexão e fluidez ao território. Essas obras-de-arte são documentos relevantes da tecnologia ferroviária, testemunhos da qualidade e eficiência da engenharia e da arquitetura ferroviária. O traçado desse trecho ferroviário é um testemunho da paisagem industrial produzida na segunda metade do século XIX na região.

Como anteriormente ressaltado, Caruaru já exercia uma centralidade regional, marcada particularmente pela sua feira semanal. Com o prolongamento da ferrovia até esta cidade, tal centralidade é reforçada, reafir-

² Escada localiza-se a 60 km da capital Recife no sentido Sul.

mando a sua condição de polo regional conforme atesta Andrade (1977). Nesse sentido, a “estrada de ferro, inaugurada em 1895, permitiu o escoamento da produção algodoeira e a jovem cidade pôde acompanhar os novos tempos, reforçando sua centralidade enquanto centro regional do Agreste pernambucano” (Valença, 2018, p. 36).

A posição da cidade enquanto centralidade regional e da rede urbana pernambucana é impulsionada pela instalação da via férrea, pois favorecia o escoamento da produção agrícola, principalmente a algodoeira, para o porto de Recife e deste seguiria para São Paulo e diretamente para a Inglaterra.

Observamos, pois, que muito embora a ferrovia se constitua um elemento técnico inovador, que possibilitava a ligação entre cidades em um tempo mais rápido, alterando substancialmente a relação espaço-tempo, ela por si só não representava um impulso à centralidade urbana, uma vez que, uma rede técnica, depende dos nós que liga, ou seja, a quais cidades aquela via férrea conecta. Explica Santos y Ganges (2011, p. 17): “los ferrocarriles integran una red de escala regional o de mayor escala que afecta a las ciudades de un modo bien distinto”. Essa diferença pode ser observada ao analisarmos os casos de Feira de Santana e de Caruaru.

3. Ferrovia, estrutura e dinâmica das cidades de Feira de Santana e de Caruaru

A ferrovia, enquanto elemento técnico e material, imprime na cidade uma alteração em sua estrutura, em sua malha urbana, mesmo que ao ser instalada, ali ainda não tenha se constituído efetivamente uma área urbana consolidada. Pois, como escreve Capel (2005), era mais comum que a linha se instalasse fora da cidade, favorecendo muitas vezes uma nova direção de expansão urbana, ou mesmo o surgimento de novos bairros.

A respeito da estrutura da cidade, trazemos a compreensão de Villaça (2009, p. 33), que escreve: “Estrutura, quando se refere a espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais) das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais”.

Para uma melhor compreensão sobre o termo, além do que expõe Villaça (2009), consideramos importante a distinção que Sposito (1991, 2005) faz entre estrutura, estruturação urbana e da cidade. Segundo a

autora, a estruturação da cidade refere-se “ao arranjo dos diferentes usos do solo no interior das cidades, ou seja, o mosaico-resultado do processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residencial, de lazer e de circulação nas cidades” (Sposito, 1991, p. 5). Já a estruturação urbana diz respeito à dimensão que vai além da escala intraurbana.

A ferrovia constitui-se certamente em um equipamento técnico que promove uma intervenção direta e material na morfologia da cidade, mas também implica em mudanças na sua relação com outros núcleos urbanos, portanto, na sua posição na rede urbana. Desta forma, interfere diretamente tanto na estrutura da cidade como na estrutura urbana nos termos de Sposito (1991, 2005).

Nas duas cidades aqui analisadas, a ferrovia é um elemento que favorece a expansão urbana, seja pela necessidade da abertura de novas vias, seja pela indispensável edificação de armazéns, oficinas, residências para trabalhadores, edificações diretamente associadas ao funcionamento da linha férrea e à função de escoamento da produção, mas também, por fomentar a construção de hotéis e novos estabelecimentos comerciais derivados do maior fluxo de pessoas, em especial, comerciantes. Contudo, a linha férrea também representou nestas realidades um limite ou uma *barreira* física para a expansão da cidade por um determinado período. Trata-se de um processo *comum* identificado por Santos y Ganges (2011, p. 25):

[...] cuando la ciudad comienza a crecer en superficies, muchas veces tiene al ferrocarril como borde o incluso como horizonte hacia el que extenderse y, una vez ocupados estos sectores, la mancha urbana tiende a ‘saltar al otro lado’, de manera que el ferrocarril deja de ser un borde y se convierte en una barrera urbanística.

A expansão da cidade *saltando* a linha expressa uma problemática, pois, a barreira física se converte em uma “barrera funcional y social, es decir, en un elemento de segregación socioeconómica y urbanística”. (Santos y Ganges, 2011, p. 25).

Nas cidades do interior do território brasileiro, observa-se que, em muitos casos, a ferrovia representou uma linha limítrofe até meados do século XX, muito embora tenha sido muito comum a formação de áreas periféricas, assentamentos precários, ou bairros operários em áreas para

“além ferrovia”, constituindo-se enquanto áreas habitadas pela população de menor renda. Em outros casos, a proximidade com a estação ferroviária, mesmo que exigisse ultrapassar os trilhos, propiciou a instalação de fábricas, armazéns e curtumes, particularmente nas cidades localizadas nas áreas onde a atividade pecuária era predominante. Em síntese:

[...] la ciudad ha tendido históricamente a rellenar rápidamente el espacio vacío entre la estación y el borde de la ciudad. La intensidad con la que ello se produce varía de unas ciudades a otras, dependiendo de cómo se interrelacionan el conjunto de factores que actúan: la topografía del terreno, la distancia entre la ciudad y la estación o el propio tamaño de la localidad (Solanas Jiménez; et al, 2015, p. 254).

Nos estudos realizados por Alcaide González, há o registro para o fato das ferrovias terem redirecionado a expansão da cidade. O autor cita o conjunto de equipamentos ferroviários, tais como:

tendidos ferroviarios, playas de vías, estaciones de viajeros y mercancías, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte (Alcaide González, 2005, p. 2).

Nos casos analisados, temos duas situações: em Feira de Santana, a linha férrea se instala em área contígua ao núcleo principal da cidade, por trás da igreja matriz, onde ainda não havia edificações, portanto já estava inserida na malha urbana e constitui-se uma linha limítrofe, sem deixar espaços vazios a serem ocupados³ (Figuras 2 e 3). Em Caruaru, a estação ferroviária e os trilhos são implementados em uma área afastada do tecido urbano, ou seja, condiz com a forma mais comum, uma vez que favorecia a realização das obras sem necessidade de desapropriações etc. (Figura 4).

³ A ausência de planos e mapas urbanos de Feira de Santana com o traçado ferroviário impossibilitou a sua representação cartográfica.



Figura 2. Feira de Santana-BA. Igreja Matriz Nossa Senhora de Sant'Anna ao centro e à esquerda vê-se o edifício da estação ferroviária. Foto sem autor. Data anterior a 1918 quando é erguido o coreto na área de frente à igreja e anterior à construção das duas torres na igreja
Fonte: Memorial da Feira, *A Feira Antiga*.



Figura 3: Feira de Santana-BA. Praça com coreto e estação ferroviária (ao lado da Igreja Matriz) em dia festivo. Foto sem data e sem autor
Fonte: *Estações Ferroviárias do Brasil*, www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/fotos/feira9403.jpg

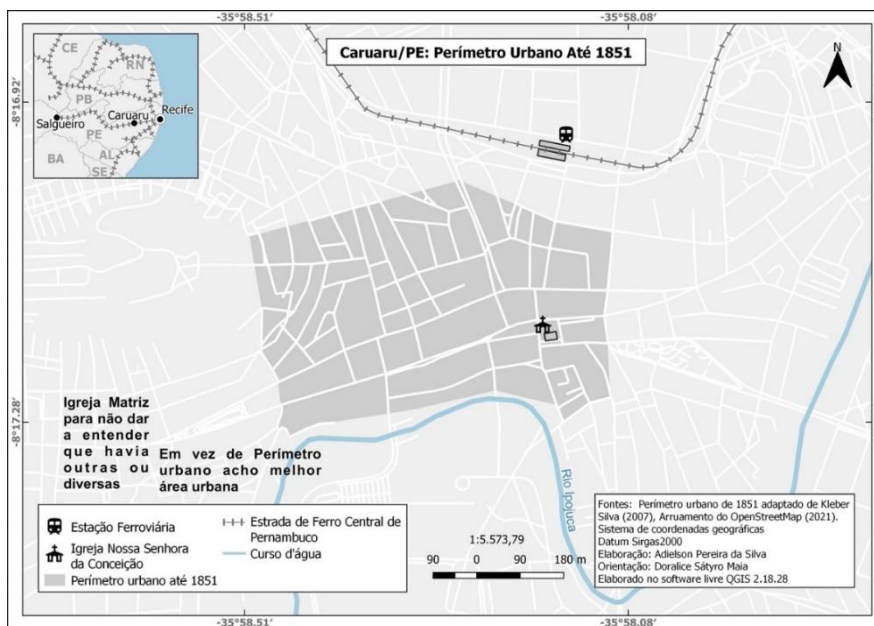


Figura 4. Caruaru-PE: área urbana, 1851

Fonte: Silva, 2007

A partir dos documentos (escritos e iconográficos), verifica-se que a estação e os armazéns são instalados na cidade de Caruaru em área afastada. Assim, não só a estação, mas também a linha férrea, se conformam enquanto linha limítrofe da expansão urbana, mesmo que de forma fragmentada.

Para além das repercussões na estrutura da cidade, foi possível verificar mudanças na dinâmica urbana desde a inauguração da linha férrea em ambos os espaços. Teceremos algumas notas sobre cada um deles.

2.1 Feira de Santana

Sobre as repercussões da estrada de ferro na dinâmica da cidade de Feira de Santana, pode-se ler no Relatório do Presidente da Província:

A estrada de ferro consistiu em um sucesso imediato. No primeiro ano de operações a Companhia transportou mais de 25 mil passageiros e quase 6 mil toneladas de carga, principalmente fumo e gêneros alimentícios para os mercados da Capital e das cidades do Reconcavo. O tráfego de passageiros foi uma consequência da velocidade do transporte ferroviário. Por causa da estreita colaboração com os serviços marítimos da Baía de Todos os Santos, a viagem para a Cidade do Salvador durava menos de sete horas. Tornara-se

possível irem os moradores de Feira de Santana à Capital pela manhã e voltarem na manhã seguinte. A viagem redonda de três dias reduzira-se a somente 26 horas (Relatório Presidente Província Bahia, 1879).

Seja através dos documentos oficiais, como os relatórios dos presidentes da província, seja por meio de outras referências bibliográficas e ainda dos jornais, fato é que a partir da década de 1870, os equipamentos modernos vão sendo instalados em Feira de Santana, além de haver algumas mudanças na forma das edificações. Poppino (1968, p. 117) destaca que, no período de 1873 a 1887, “o progresso foi mais acentuado do que nas quatro décadas anteriores”. Dentre as marcas do *progreso*, o autor cita a construção de praças, do matadouro, o calçamento das ruas com pedras, a iluminação a gás de algumas ruas e das praças. O serviço de iluminação, inaugurado em dezembro de 1879, utilizava lâmpadas “do último tipo e a luz de uma intensidade de dez velas” (Poppino, 1968, p. 117).

Contudo, é curioso observar a junção dos novos hábitos com os antigos costumes. Em um jornal de 1885, lê-se o seguinte anúncio:

Alfredo Carneiro da Silva tem na granja do Coração de Jesus, contigua á estação d’esta cidade, optimus montadas, competentemente arreadas, por peços razoáveis, ajustados antes de qualquer viagem; é o logar mais prompto e commodo para quem precisar alugar, por ser o mais perto nesta cidade” (*Correo de Notícia*, 25 de outubro de 1885).

Fato bastante peculiar, pois associa-se o transporte ferroviário – ícone da modernidade – à viagem a cavalo, seja para dar continuidade a viagem, seja para transitar pela cidade. Em Feira de Santana, como já mencionado, a ferrovia não impulsiona a feira de gado, apesar de algumas tentativas, pois o transporte das reses nos vagões não permitia a alimentação dos animais. Explica Carvalho (1958, p. 27): “ficavam as boiadas sujeitas à irregularidade dos trens, sem alimento ou água, o que causava grandes prejuízos”. Apesar da ferrovia não ter favorecido diretamente o comércio do gado como esperado, até os anos 1940, reses eram embarcadas nos trens para serem comercializadas em Salvador, como nos revelam as memórias de Antônio do Lajedinho:

Na minha infância, na década de 30, Feira de Santana tinha uma grande Estação Ferroviária que, por faltas de rodovias, (em 1930 só existia um carro em Feira) tornara-se o principal meio de transporte de passageiros, cargas e gado, e o ponto chave do comércio. Situada no fundo da Igreja Matriz (hoje Catedral), quase no centro da Cidade, tinha seus movimentos acompanhados

pela comunidade, a qual identificava, pelo apito da máquina, se era trem de passageiro ou carga. Duas ou três vezes por semana saía uma composição com passageiros para Cachoeira, como outras tantas vezes vinham de Cachoeira.

Durante o dia animais de carga e carroças levavam e traziam cargas, vaqueiros embarcavam e desembarcavam gado, enquanto aqueles que tinham o tempo livre, principalmente estudantes que faziam dali um ótimo local de lazer. Era como se fosse uma rodoviária atual, onde além de passageiros, desembarcassem e embarcassem cargas e animais, sem outro local de escoamento. Nos dias de segunda-feira os trens chegavam carregados com gente, mercadorias, porcos, galinhas e toda produção de Tapera, Magalhães, São Gonçalo, Conceição da Feira, Cachoeira e São Felix. Era uma festa! (Lajedinho, 2010).

O memorialista acrescenta detalhes sobre o edifício da estação que ajudam a entender o seu funcionamento (Figura 5):

no lado direito o portão do curral onde ficava o gado no embarque ou desembarque; a porta seguinte era estacionamento dos vagões para carga e descarga, de animais, a terceira era do salão de passageiros, bilheteria etc. e última, com a porta mais larga, era o depósito de mercadorias para embarque ou desembarque (Lajedinho, 2010).



Figura 5. Estação Ferroviária de Feira de Santana nos anos 1930.

Fonte: Memorial da Feira, *A Feira Antiga*

Até os anos 1940, o transporte ferroviário impulsiona a atividade comercial de forma mais ampla em Feira de Santana, como atesta Zorzo (2005). Escreve o autor: “o Ramal, apesar dos altos custos, foi de grande utilidade para dinamizar o crescimento urbano e para avivar a economia de mercado que se sediou em Feira de Santana. Trata-se de um impacto dinamizador que se poderia chamar de efeito de ponta-de-trilho” (Zorzo, 2005, p. 2). E complementa:

O comércio local de Feira de Santana, aliado à circulação de produtos na ferrovia e na estrada geral que vinha de Jacobina e se dirigia à Cachoeira, elevou a colocação da cidade na hierarquia da rede urbana da zona central do Recôncavo. O comércio de feirense ampliou sua expressão regional e com o passar do tempo foi capaz de suplantar o de Cachoeira. (Zorzo, 2005, p. 3).

A respeito da feira de gado, através da notícia veiculada pelo *Jornal Feira de Sant’Ana* (1880), pode-se ter uma ideia da sua dimensão na cidade:

Entraram 600 rezes, que venderam-se de 20\$ a 75\$ e foram assim destinadas:

Para o consumo d’aquelle dia, 4\$. Abateram-se: remetidas para a capital, 300; e as demais para Cachoeira, Nazareth, Amargosa, Matta do Cedro, Santo Amaro, S. Gonçalo dos Campos, Purificação, Muritiba, arraial da Lapa e o resto para as soltas.

Entraram mais: gado caprino, 42, lanígero, 24; cavalos mansos, 42; que foram vendidos 30\$ a 200\$; poldros, 38” (*Feira de Sant’Anna*, 20 outubro de 1880).

Tal registro expressa a dinâmica comercial da cidade, particularmente de um dos seus principais produtos, que era o gado bovino. Vale destacar que em um só dia 600 reses entraram na cidade, sendo a metade transportada para a capital, Salvador. Apenas quatro se destinaram ao consumo na própria cidade, e praticamente toda a outra metade distribuída nas cidades vizinhas e nos pastos para engorda (soltas).

No que se refere à atividade comercial, Zorzo (2005), com base no *Livro de Lançamento do Imposto de Indústrias e Profissões da Coletoria de Feira de Santana de 1897* do acervo do Arquivo Público do Estado da Bahia, reúne informações sobre a atividade comercial em Feira de Santana neste período. Neste ano, segundo o autor, em Feira de Santana,

contavam-se cem comerciantes, registrados como proprietários de armazéns de fumo, pequenos negociantes e lojistas. No centro da cidade, por logradouro, estavam registrados estabelecimentos na rua Conselheiro Franco (20 comerciantes) na Praça do Comércio (22 comerciantes) na avenida Senhor dos Passos (26 comerciantes), na rua General Osório (19 comerciantes), na Praça de Santana (5 comerciantes), no Campo do Fumo (8 comerciantes). (Zorzo, 2005, p. 3).

Em continuidade, Zorzo conclui que “em primeiro lugar, o centro comercial da cidade se restringia a algumas ruas de um pequeno quadrilátero, que envolvia a matriz e o Campo do Fumo e, em segundo, que a estação terminal da ferrovia se inseria nesse retângulo central”. (Zorzo, 2005, p. 3).

Para além da repercussão sobre a dinâmica urbana, e, particularmente a comercial, a ferrovia também servirá de linha de expansão da cidade. Santo (2012), escreve que até a década de 1940, “é possível observar que a expansão da cidade se dá principalmente no sentido Norte – Sudeste, sendo que na parte Sudeste ela acompanha a via férrea, que coincidia com o início do caminho para Salvador”, já no sentido Norte, de acordo com a autora, a expansão acompanha “a estrada que segue para o sertão, em direção à Serrinha” (Santo, 2012, p. 137).



Figura 6: Feira de Santana. Praça do Comércio em dia de feira, década 1920 (“haja vista que os postes de energia eram da luz a motor, instalada em 1926, e as ‘fobicas’ variam de 23 a 29” [Lajedinho 2016]).

Fonte: Memorial da Feira, *A Feira Antiga*

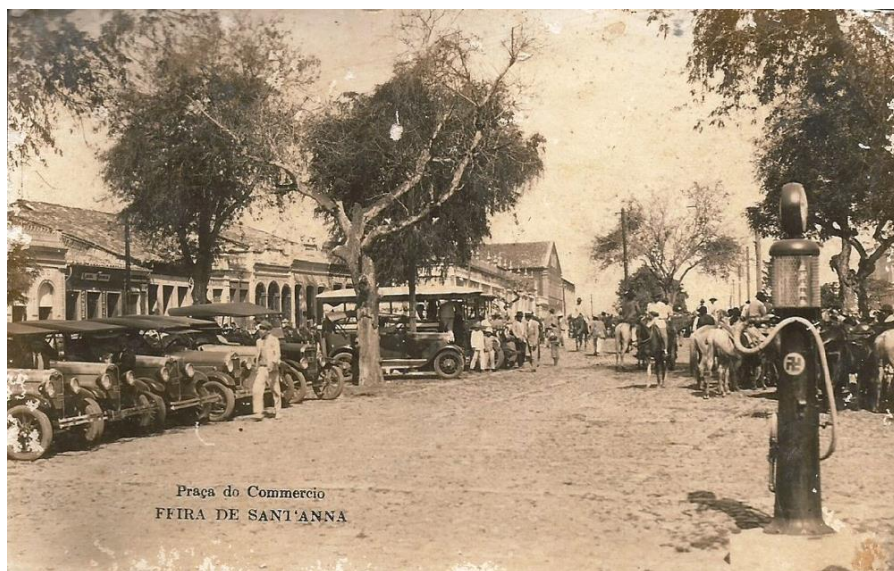


Figura 7. Feira de Santana. Praça do Comercio. Automóveis, cavalos e cavaleiros. Década de 1930. Foto sem autor

Fonte: Memorial da Feira, *A Feira Antiga*

As duas imagens fotográficas ilustram a dinâmica de um dos principais lugares centrais de Feira de Santana em duas décadas. Na primeira, é possível observar ao fundo da foto, um aglomerado de pessoas na área onde se realizava a feira geral, além do maior número de animais. Na segunda, a foto tirada da mesma área em um ângulo mais próximo, vê-se já um número de automóveis considerável de um lado e do outro os animais, a cerca de 400 m da Igreja Matriz e da estação ferroviária, como explica Lajedinho (2016). Esta área vai se constituindo na área central da cidade.

2.2 Caruaru

A estação ferroviária em Caruaru, como exposto anteriormente, é inaugurada no ano de 1895, mesmo ano em que a então vila é elevada à categoria de cidade (figuras 8 e 9). O fator motivador principal para o prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco até Caruaru foi a produção algodoeira e a necessidade de escoamento para o porto de Recife. Assim como outras cidades e regiões

que se destacaram pela produção algodoeira, a dinâmica econômica do transporte ferroviário em Caruaru acompanha em grande medida os ápices e as crises da economia algodoeira no Nordeste brasileiro. Desta forma, há que recordar a eclosão da Primeira Guerra Mundial e a crise financeira ou Grande Depressão de 1929, também reconhecida por autores como Andrade (1973), como crise da produção algodoeira (1929-1930), uma vez que esta é diretamente atingida. Este período é marcado por problemas no serviço de transporte ferroviário e pela estagnação das obras de construção de novos ramais no país.

A problemática do serviço de transporte é ressaltada pelo Presidente da Província de Pernambuco em 1923 ao fazer o seguinte registro em seu relatório:

Infelizmente Pernambuco continúa muito malservido de transportes ferroviários. A grande crise que desde a guerra européa vem assoberbando a «Great Western of Brasil Railways», arrendataria da quasi totalidade de nossa rede de estrada de ferro, anormalizando inteiramente a vida desta grande empresa, levou-a a paralisar completamente os serviços de novas construções e a limitar, pela deficiência de material rodante, o trafego das velas linhas⁴.

Entretanto, quando efetivamente instalada em Caruaru, a ferrovia com a sua estação, impulsionaram a atividade industrial no sentido Norte, constituindo o que a Associação Comercial e Empresarial de Caruaru (2010) denominou de “primeiro polo industrial da cidade”. Nesta mesma publicação, ressalta-se a importância da localização da estação ferroviária para o estabelecimento de algumas indústrias, a exemplo da Saboaria Serrana, “uma das primeiras a se instalar às margens da ferrovia”, pertencente ao fundador da referida associação, Manuel de Freitas (Associação Comercial e Empresarial de Caruaru, 2010, p. 35).

Já em 1928, uma outra indústria se estabelece na mesma área: trata-se da Boxwell (figura 10)⁵.

⁴ *Relatório dos Presidentes do Estado Brasileiro – Pernambuco, 1923.*

⁵ A empresa foi fundada em 1870 por John H. Boxwell e em 1896 associa-se a William. E. G. Boxwell, reunindo empresa de Londres e de Liverpool.



Figura 8. Caruaru. População a espera da chegada do trem diante à estação ferroviária (1895)

Fonte: Silva, 2013



Figura 9. Caruaru. No primeiro plano os trilhos da ferrovia, ao fundo, a Estação Ferroviária e à esquerda o edifício da indústria Boxwell. Foto sem data

Fonte: Silva, 2013



Figura 10: Caruaru. Edifício da Fábrica Boxwell localizada ao lado da estação ferroviária em Caruaru. Foto sem data e sem autor.

Fonte: Associação Comercial e Industrial de Caruaru, 2012.

Um ano depois, em 1929, tem-se a instalação de uma outra fábrica dedicada à exploração da fibra do caroá, cujo proprietário, José de Vasconcellos e Silva, também se dedicava a negócios com o algodão e que possuía “grandes armazéns nas proximidades da ferrovia” (Associação Comercial e Empresarial de Caruaru, 2010, p. 35). Além destas indústrias, registra-se a Central de Armazenamento de Grãos de Pernambuco (CAGEPE), com “grandes armazéns instalados pelo governo para o armazenamento da produção de grãos.” E da mesma forma que a indústria Boxwell, os galpões da CAGEPE estavam “interligados com a rede ferroviária através de trilhos pelos quais vagões circulavam, efetuando a carga e descarga da produção da região” (Marques, 2012, p. 94).

A respeito do interesse da Boxwell por localizar-se nas proximidades da ferrovia, noticia o *Jornal Vanguarda*:

A Boxwell, é bom que se diga, é anterior a linha férrea. Mas, quando aqui se instalou, já o fez com a certeza de que a estrada de ferro era um projeto que se tornaria realidade. E, não por acaso, escolheu as margens da estação ferroviária para instalar suas máquinas de processar algodão. Nos tempos áureos a empresa se dava ao luxo de ter uma linhazinha, fazendo atalho para dentro dos seus galpões (*Jornal Vanguarda*, 2-8 de dezembro de 1985).

Ainda referente ao crescimento industrial em Caruaru associado à cultura algodoeira, tem-se em período posterior, a instalação da Sociedade Algodoeira do Nordeste do Brasil (Sanbra), complexo industrial com descaraçadeiras de algodão, fábricas de sabão e fertilizantes; óleo de algodão, amendoim e mamona; moinhos de arroz. Fundada no Brasil em 1923 e integrada à empresa multinacional agro alimentícia Bunge, a sua atuação no território brasileiro data de 1905 em associação à Sociedade Anonyma Moinho Santista, com sede em Santos – São Paulo (Bunge, s. d.).

Muito embora a instalação destas indústrias tenha se dado em períodos distintos, observa-se uma tendência na localização das suas plantas nas proximidades da estação ferroviária, certamente visando a maior facilidade no transporte das mercadorias.

Se a estação ferroviária representa um atrativo locacional para as indústrias, a linha férrea constitui-se uma linha limítrofe à expansão urbana. Oliveira (2016) com base em uma publicação elaborada pela Prefeitura Municipal de Caruaru (Caruaru, 1977), afirma que a forma de ocupação do solo e da organização do espaço urbano da referida cidade, por um largo período, é demarcada por três elementos: o morro (Monte Bom Jesus), o Rio Ipojuca e a ferrovia. Estes se constituem enquanto limites físicos, além de contribuírem para a definição e separação dos espaços. Neste sentido, Oliveira acrescenta que para além destes limites,

[...] a cidade expandia-se já com configuração espacial e tipologias construtivas distintas. Enquanto de início o assentamento de Caruaru surge e cresce sobre uma única fazenda, as expansões pós-barreiras passam a ocorrer cada vez mais por agregações de imóveis de uso rural, transformados em loteamentos (Oliveira, 2016, pp. 60-61).

Podemos afirmar que a linha férrea passa a limitar a expansão da malha urbana até meados do século XX como explica Neves (2003), “desenvolvendo-se ao longo da mesma, apenas armazéns de secos e molhados, residências de funcionários da *The Great Western of Brazil Railway Co. Ltda*”. E nas proximidades da estação, além de fábricas de beneficiamento de algodão, a Fábrica Caroá “que servirão para impulsionar ainda mais a economia da região” (Neves, 2003, p. 77).

Sem dúvida, a presença dos estabelecimentos industriais nessa cidade é um elemento a ser destacado. Porém, é preciso alertar sobre a ampla distância entre tal realidade e a das cidades europeias e dos Estados Uni-

dos, tratada por diferentes autores, entre eles Alonso, Ortúñez e Zaparaín (2021) e também das cidades localizadas na região sudeste do Brasil, principalmente no território paulista (Ghirardello, 2002).

A relação da ferrovia com a cidade preexistente segue a clássica conformação já expressa por Santos y Ganges:

Efectivamente, el trazado ferroviario configura siempre una línea que bordea el espacio urbano preexistente y establece una barrera al crecimiento urbano; barrera que será inmediatamente superada por las actividades que dependen directamente del ferrocarril, sobre todo las industriales (Santos y Ganges, 1998, p. 1).

Tal configuração se concretiza em Caruaru, pois a linha férrea é instalada à margem da cidade, mas deixando uma área considerável entre estas. Fato bastante comum nos processos de implantação das ferrovias. O que, por conseguinte, favoreceu a localização das indústrias e de armazéns nas suas imediações, como também a expansão da cidade nesta direção. Processo este corriqueiro, em que o crescimento da cidade se direciona no sentido da estação ferroviária, pois esta, “no sólo acoge a ciudadanos y trenes, sino que se comporta como enlace entre ciudad y ferrocarril” (Santos y Ganges, 2011, p. 27).

Em Caruaru, assim, como ocorrido em Feira de Santana, a ferrovia representava o progresso, o moderno, aspirado pelos governantes e elite local, muitas vezes impulsionando os projetos de outros serviços e equipamentos técnicos da modernidade. A luz elétrica, aparato técnico tão aspirado pelos governantes, industriais, comerciantes e população em geral, em Caruaru é anunciada quando se inaugura a estação ferroviária. É o que expressa o *Jornal Vanguarda*: “A sociedade cararuense estava numa verdadeira euforia. O governador havia inaugurado a linha férrea e o prefeito entregava o serviço de energia elétrica. Era o prenúncio de um novo tempo na cidade”⁶. Contudo, tal serviço se restringe ao entorno da estação. Como afirma Silva (2017), por bastante tempo, “o restante da cidade de Caruaru iria ser iluminada a base dos lampiões” com azeite de peixe. Tão somente em novembro de 1918 será inaugurado o sistema de iluminação pública por energia elétrica. Até esta data, havia o constante anseio por tal incremento e tão somente alguns estabelecimentos recebi-

⁶ *Jornal Vanguarda*, edição especial de dezembro de 1995 referente aos 100 anos da chegada do primeiro trem em Caruaru.

am a energia fornecida pela “primeira padaria automática de Caruaru” a “preços módicos, entre 18 e 22 horas”, na área do seu entorno (Barbalho, 1980, p. 25).

Além do impulso aos equipamentos urbanos, tão próprios do período, a feira de Caruaru, que já tinha uma dinâmica singular, é também favorecida pela ferrovia, seja pelo escoamento de produtos, seja pelo maior fluxo de pessoas. Muito embora o fornecimento maior dos produtos aí comercializados tenha como origem a própria região, há um incremento no fluxo de pessoas, das notícias, das ideias que, por sua vez repercutem na dinâmica da feira. Desde o final do século XIX, em função da cultura algodoeira, a feira já começa a se tornar um grande fluxo econômico, o que será fortalecido com o sistema de transporte ferroviário, favorecendo a circulação dos produtos da região e de pessoas. Assim, ao fortalecer a atividade comercial, impulsiona-se a centralidade regional da cidade e a sua característica de cidade-feira. Em outros termos, promove tanto a estruturação da cidade conforme define Villaça (2001) e Sposito (1991, 2005), como a estruturação urbana nos termos de Sposito (1991, 2005).

CONCLUSÕES

Os resultados da pesquisa permitem algumas conclusões que poderão ser aprofundadas posteriormente, inclusive se ampliarmos o campo de análise, algo que já está sendo realizado, inserindo cidades outras, como Campina Grande na Paraíba.

Inicialmente registramos a importância dos estudos no campo da geografia histórica enquanto viés de análise e contribuição para a história ferroviária. Pois, tal perspectiva favorece as reflexões do espaço a partir dos processos históricos e, ao mesmo tempo, contribui com a geografia ao ampliar os objetos de pesquisa, os recursos e os procedimentos metodológicos.

A pesquisa permite reafirmar a importância da ferrovia, enquanto elemento técnico para a constituição de centralidades urbanas e, por conseguinte, da rede urbana. Tal constatação não é certamente uma novidade, porém, ao tratarmos de realidades urbanas no interior do Nordeste brasileiro, nos parece ser esta uma assertiva que se reforça para além dos estudos com recortes espaciais mais restritos. É preciso acrescentar que os estudos sobre a relação da história ferroviária no Brasil carecem de pesquisas na perspectiva da rede urbana.

Nesse sentido, verifica-se que a ferrovia reforçou a centralidade dos dois polos urbanos aqui analisados: Feira de Santana e Caruaru. Em outras palavras, tais cidades, que desde o princípio do século XIX se constituíam enquanto centralidades, em função da grandiosidade e importância das suas feiras, ganham maior impulso no final do século XIX, com a chegada do trem. Porém, ao compararmos os dois processos, observamos que tal resultado foi mais eficaz em Caruaru do que em Feira de Santana. Muito embora ambas tenham se constituído em pontas de trilho, a ferrovia em Caruaru prosseguiu enquanto uma grande linha, diferente de Feira de Santana que foi ponto final de um ramal relativamente pequeno.

Do ponto de vista da análise da estrutura e da dinâmica urbana, ou seja, na escala intraurbana, as repercussões das ferrovias em ambas as cidades foram por demais significativas. Tal incremento impulsionou a aspiração por outros equipamentos – às vezes somada à implementação – a exemplo da energia elétrica, o abastecimento de água, como também melhoramentos da estrutura da cidade, com a pavimentação das ruas, além da construção de praças, etc. Tais elementos modificam por sua vez a dinâmica urbana, o comércio torna-se mais pujante, surgem novos serviços, o fluxo de pessoas aumenta, mudando por certo a vida das pessoas. Assim, observa-se que tanto a estrutura como a dinâmica das duas cidades são alteradas com a instalação da estrada de ferro, contudo com distintas intensidades.

Há que destacar que nem todas as mudanças representam o *progresso*, a vida moderna ou são benefícios para a população. Pois, os elementos simbólicos da modernidade não são acessíveis a toda a população, atendendo principalmente os que conseguiam arcar com os preços das passagens e do transporte das mercadorias e os que viviam nas áreas centrais das cidades, onde estavam localizados os edifícios governamentais e os principais estabelecimentos comerciais. Deste modo, a ferrovia e os incrementos técnicos modernos, ao serem implementados nestas cidades, também aguçam as diferenças e as desigualdades socioespaciais. Não podemos deixar de lembrar que as duas cidades, pela própria localização, entre o litoral e o sertão, nos longos períodos de estiagem recebem grande contingente migratório. Tais períodos são marcantes e, se por um lado, simbolizam anos de maior escassez agrícola, de alimento e de água para a sobrevivência de muitos, por outro lado, possibilitam maior investimento de capital estrangeiro e de atuação do Estado na região (Vasconcelos Neto, 2018). Essa grande contradição merece ser aprofundada, porém será um outro capítulo dessa história.

FONTES CONSULTADAS

Periódicos

Correo de Notícia, 1885.

Feira de Sant'Anna, 1880.

Jornal Vanguarda, 1895.

Relatório dos Presidentes do Estado Brasileiro – Pernambuco, 1923.

Relatório Presidente Provincia Bahia, 1879.

Referências Bibliográficas

Alcaide González, Rafael, 2005, “El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900”, *Scripta Nova: Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 9, 1-25.

Alonso Villa, Pablo, Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo y Zapraín Hernández, Fernando, 2021, “Valladolid: Ferrocarril e industria, 1850-1950”, *Revista de Historia Industrial*, 30, 81, 55-115, DOI: [10.1344/rhi.v30i81.32211](https://doi.org/10.1344/rhi.v30i81.32211).

Alves, Vitor de Araújo, 2011, “A geografia histórica como campo de pesquisas: definições, tenções e metodologias”, *Revista Cidades*, 8, 14, 623-643, DOI: [10.36661/2448-1092.2011v8n14.12612](https://doi.org/10.36661/2448-1092.2011v8n14.12612).

Andrade, Carlos Roberto Monteiro de, 2003, “Ferrovia, nômades e exilados”, *Risco – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-graduação e do Departamento de Arquitetura e Urbanismo*, 1, 16-21.

Andrade, Manuel Correia de, 1977, “Formação histórica da rede urbana do Nordeste”, *Revista de História Municipal*, 1, 23-73.

- Associação Comercial e Empresarial de Caruaru, 2010, *Terra de oportunidades: A contribuição da ACIC para o desenvolvimento de Caruaru e região*, Caruaru, Associação Comercial e Empresarial de Caruaru.
- Azevedo, Aroldo de, 1957, “Vilas e cidades do Brasil Colonial (Ensaio de geografia urbana retrospectiva)”, *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, 9, 1, 83-168.
- Barbalho, Nelson, 1980, *Caruaru de Vila a Cidade*, Recife, CEPE.
- Bunge, s. d. “A Bunge: Nossa História”, in *Bunge*, disponível em www.bunge.com.br, consultado em 13 de fevereiro de 2023.
- Capel, Horacio, 2005, *La morfología de las ciudades. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social em la construcción de edificios*, Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Cardoso, Maria Francisca Thereza C., 1975, “Feira de Caruaru”, in *Tipos e aspectos do Brasil*, ed. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, s. p.
- Carvalho, Ana Dias da Silva, 1958, “Feira de Santana e o comércio do gado”, *Boletim Paulista De Geografia*, 28, 14-36.
- Cavalcanti, Marcelo Antunes, 2015, “Os sistemas logísticos de transporte e a estruturação do território pernambucano: gênese e produção”, Tese de Doutorado inédita, Universidade Federal de Pernambuco.
- Estações Ferroviárias do Brasil*, s. d., disponível em www.estacoes-ferroviarias.com, acesso em 6 de outubro de 2022.
- Freire, Maria Emília Lopes, 2017, “Patrimônio Ferroviário: a preservação para além das estações”, Tese de Doutorado inédita, Universidade Federal de Pernambuco.

Ghirardello, Nilson, 2002, *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*, São Paulo, Editora Unesp.

Gregory Ian N. e Jordi Martí-Henneberg, 2010, “The Railways, Urbanization, and Local Demography in England and Wales, 1825-1911”, *Social Science History*, 34, 2, 199-228, DOI: [10.1017/S0145553200011214](https://doi.org/10.1017/S0145553200011214).

Hobsbawm, Eric, 2011, *A era do capital (1848-1875)*, São Paulo, Paz e Terra.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010, *Evolução da divisão territorial do Brasil – municípios e estados em 1900*, disponível em www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-doterritorio/estrutura-territorial/15771-evolucao-da-divisao-territorial-do-brasil.html, acesso em 6 de outubro de 2022.

Lajedinho, Antônio do, 2010, “A Antiga Estação Ferroviária”, in *Blog A Feira Antiga – Por Antônio do Lajedinho*, 18 de novembro de 2010, disponível em feiraantiga.blogspot.com/2010/11/antiga-estacao-ferroviaria.html, consultado em 13 de fevereiro de 2023.

Lajedinho, Antônio do, 2016, “Parabéns ao Noite e Dia – Parabéns a Zé Coio”, in *Blog A Feira Antiga – Por Antônio do Lajedinho*, 23 de abril de 2016, disponível em feiraantiga.blogspot.com/2010/11/antiga-estacao-ferroviaria.html, consultado em 13 de fevereiro de 2023.

Le Goff, Jacques, 1991, *História e memória*. Campinas, Editora da UNICAMP.

Le Goff, Jacques, 1997, *Pensar la historia, Modernidad, presente, progreso*, Barcelona, Paidós.

Lefebvre, Henri, 1991, *O direito à cidade*, São Paulo, Moraes.

Luca, Tânia Regina de, 2005, “A história dos, nos e por meio dos periódicos”, in *Fontes Históricas*, ed. Carla Bassanezi Pinsky, Carlos Bacellar, Jorge Grespan, Marcos Napolitano, Maria de Lourdes Jannotti, Pedro Paulo Funari, Tânia Regina de Luca, Vavy Pacheco Borges e Verena Alberti, São Paulo, Contexto, 111-153.

- Maia, Doralice Sátyro, 2000, “Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa – PB”, Tese de Doutorado inédita, Universidade de São Paulo.
- Maia, Doralice Sátyro, 2017, “A ferrovia nas cidades bocas de sertão: alterações na morfologia e na estrutura urbana”, *Terra Brasilis. Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, 8, 1-17, DOI: [10.4000/terrabrasilis.2160](https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160).
- Marques, Josabel Barret, 2012, *Caruaru, ontem e hoje: de fazenda a capital*, Recife, Edição do autor.
- Marx, Murilo, 1980. *Cidade Brasileira*, São Paulo, Melhoramentos/Edusp.
- Memorial da Feira, s. d., *A Feira Antiga*, disponível em www.feiradesantana.ba.gov.br/memorialdafeira/conteudo.asp?catimg=1.
- MINFRA – Ministério de Infraestrutura, 2022, *Mapas e Bases dos Modos de Transportes – base georreferenciada das ferrovias*, disponível em: www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bitmodosmapas, consultado em 13 de fevereiro de 2023.
- Norton, William, 1984, *Historical Analysis in Geography*, Londres, Longman.
- Poppino, Rollie E., 1968, *Feria de Santana*, Salvador, Itapuã.
- Santo, Sandra Medeiros, 2012, “A Expansão urbana, o Estado e as Águas em Feira de Santana – Bahia (1940-2020)”, Tese de Mestrado inédita, Universidade Federal da Bahia.
- Santos y Ganges, Luis, 1998. “Ferrocarril y forma urbana. Los casos de Burgos, Palencia y Valladolid”, in *Atas del Congreso Internacional 150 años de Historia Ferroviaria*, Alicante, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1-17.

- Santos y Ganges, Luis, 2011, *Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Santos, Milton, 1978, *Por uma geografia nova*, São Paulo, HUCITEC-EDUSP.
- Santos, Milton, 1994, *Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*, São Paulo, Hucitec.
- Santos, Milton, 2002, *A natureza do espaço*, São Paulo, Edusp.
- Silva, Diego de Sousa, 2017, “Do lampião à luz elétrica: transições e impactos da iluminação pública em Caruaru-PE (1895-1918), Campina Grande – PB”, Trabalho inédito de conclusão do curso de licenciatura em História, Universidade Estadual da Paraíba.
- Silva, Izabela, 2013, “Estação ferroviária II”, in *Blog Caruaru... Ontem e Hoje*, disponível em caruarucultural.blogspot.com/2013/04/estacao-ferroviaria-ii.html, consultado em 13 de fevereiro de 2023.
- Solanas Jiménez Jorge, Eduardo Álvarez-Palau e Jordi Martí-Henneberg, 2015, “Estación ferroviaria y ciudades intermedias: lectura geoespacial del crecimiento urbano mediante indicadores SIG vectoriales. El caso de Cataluña (1848-2010)”, *GeoFocus (Artículos)*, 16, 253-280.
- Sposito, Maria Encarnação Beltrão, 1991, “O centro e as formas de expressão da centralidade urbana”, *Revista Geográfica*, 10, 1-18.
- Valença, Mariana Rabelo, 2018, “Os novos papéis e funções da cidade média de Caruaru/PE: uma análise a partir da expansão do ensino superior”, Tese de Doutorado inédita, Universidade Federal da Paraíba.
- Vasconcelos Neto, 2018, *A política ferroviária brasileira*, Brasília, Senado Federal.

Villaça, Flávio, 2001, *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel.

Zorzo, Francisco Antônio, 2001, *Ferrovia e rede urbana na Bahia*, Feira de Santana, Universidade Estadual de Feira de Santana.

Zorzo, Francisco Antônio, 2002, “O movimento de tráfego da empresa da Estrada de Ferro Central da Bahia e seu impacto comercial: das iniciativas privadas inaugurais a encampação estatal (1865-1902)”, *Siti-entibus*, 26, 63-77.

Zorzo, Francisco Antônio, 2005, “A modernização dos transportes, fluxos mercantis e crescimento de Feira de Santana (séculos XIX e XX)”, in *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História*, Londrina, ANPUH, 1-9.