
A ferrovia nas cidades bocas de sertão

Alterações na morfologia e na estrutura urbana

“Bocas de sertão”: cities, railways and urban morphology

Los ferrocarriles en las “bocas de sertão”: ciudades, políticas ferroviarias y morfología urbana

Les chemins de fer dans les “bocas de sertão”: les villes, les politiques de chemin de fer et la morphologie urbaine

Doralice Sátyro Maia



Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>

DOI: 10.4000/terrabrasilis.2160

ISSN: 2316-7793

Editora

Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica

Refêrencia eletrónica

Doralice Sátyro Maia, «A ferrovia nas cidades bocas de sertão», *Terra Brasilis* [Online], 8 | 2017, posto online no dia 27 junho 2017, consultado o 05 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>

Este documento foi criado de forma automática no dia 5 dezembro 2022.

All rights reserved

A ferrovia nas cidades bocas de sertão

Alterações na morfologia e na estrutura urbana

“Bocas de sertão”: cities, railways and urban morphology

Los ferrocarriles en las “bocas de sertão”: ciudades, políticas ferroviarias y morfología urbana

Les chemins de fer dans les “bocas de sertão”: les villes, les politiques de chemin de fer et la morphologie urbaine

Doralice Sátyro Maia

Introdução

- 1 O estudo sobre a Ferrovia e as cidades “Bocas de Sertão” foi iniciado durante o pós-doutorado realizado no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) na Universidade Federal do Rio de Janeiro no período de 2012-2013. Este estágio pós-doutoral possibilitou o conhecimento sobre a literatura especializada e pesquisa documental. Posteriormente, devido à amplitude da pesquisa, tem-se continuado com os recursos do CNPq. Tais recursos têm possibilitado ampliar a discussão teórica e desvelar como as ferrovias foram adentrando o território brasileiro e atingindo as cidades bocas de sertão em diferentes regiões, com impactos diferentes nas atividades econômicas e na estruturação do urbano.
- 2 As cidades eleitas para esta pesquisa estão localizadas em diferentes unidades federativas e regiões do território brasileiro. Para esta exposição elegeram-se as que estão situadas na área do semiárido, ou seja, no Nordeste e no norte de Minas Gerais, as cidades são: Campina Grande, Paraíba; Caruaru, Pernambuco; Feira de Santana, Bahia; e Montes Claros, Minas Gerais. Todas estas cidades foram “bocas de sertão” e se tornaram “pontas de trilho” ou cidades na beira da linha com seus pátios ferroviários. As mesmas foram escolhidas por sua representatividade nos respectivos territórios e pela centralidade que se revela desde o início do século XX. Centralidade e dinâmica

econômica destacadas, mas não com a mesma intensidade. As consonâncias e as dissonâncias da repercussão da ferrovia nestas cidades farão parte da análise aqui realizada.

- 3 Encontram-se, pois, no Nordeste brasileiro, algumas cidades que possuem na sua origem a caracterização de “bocas de sertão” e que se tornaram importantes centros regionais, ou “capitais regionais”. Nestas, suas áreas centrais passaram por modificações a partir da instalação da ferrovia. O propósito aqui é avançar na análise sobre as transformações desses núcleos urbanos tanto no que se refere à modificação do plano e da sua morfologia, bem como no que diz respeito à centralidade intraurbana.
- 4 Para atingirmos o objetivo explicitado, estruturamos a exposição nos seguintes temas: A ferrovia e a cidade em que trataremos de maneira mais ampla sobre o que representou a inserção deste aparato técnico nas cidades desde o século XIX; em um segundo momento apresentaremos as cidades estudadas com as respectivas ferrovias e as principais modificações morfológicas provocadas pela implementação da linha férrea, da estação e do que se fez necessário para o seu funcionamento.

A Ferrovia e a Cidade

- 5 Um dos elementos que mais marcou o século XIX foi a ferrovia que passou a interligar cidades e portos principalmente voltados para o escoamento das mercadorias. Certamente, a ferrovia constitui-se na “principal rede de controle territorial desenvolvida pelo capital durante mais de um século, desde o segundo quartel do XIX até o fim dos anos 1930” (Andrade, 2003: 17).
- 6 Entender as implicações da instalação da ferrovia no território conduz à reflexão sobre a relação entre técnica e espaço. Como sinaliza Milton Santos:

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. (Santos, 2002: 48)
- 7 O referido autor, em obra escrita anteriormente, já alerta no sentido de utilizar-se a técnica para empiricizar o tempo, “tornando-o material, e desse modo assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade” (Santos, 1994: 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: o olhar e analisar a morfologia urbana e as transformações que esta recebe a partir da instalação da ferrovia.
- 8 Data de 1825 a construção da primeira estrada de ferro na Inglaterra - a *Stockton & Darlington* - com 40 km de extensão, utilizando para tração a locomotiva a vapor, ligava o campo de carvão de Durham e o litoral inglês (Stockton-Darlington). A ferrovia tinha como objetivo levar o carvão extraído da mina para o ponto de embarque no porto do rio Tees. Este fato revela a concretude do pensamento de Hobsbawm (2003) ao expressar que tecnicamente a ferrovia é filha das minas e em especial das minas de carvão do norte da Inglaterra. A inauguração dessa primeira estrada de ferro do mundo foi descrito como um acontecimento inédito e espetacular: aquele carro de ferro correr sobre trilhos de aço, abrindo imensas perspectivas para as comunicações.

- 9 Hobsbawm (1996: 50) destaca ainda que:
- A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.
- 10 Assim, considera-se que o processo de construção das estradas de ferro teve início nos países europeus, primeiramente, na Inglaterra, nos primórdios do século XIX, em meio a uma crença difusa da busca pelo progresso, que dominava uma parcela significativa da população em quase todo o mundo, provocada pelos ideários da Revolução Industrial. Este processo depois se estendeu para outros países europeus e depois para os Estados Unidos, América do Sul e Brasil.
- 11 Compreendendo a construção das ferrovias vinculadas ao processo de industrialização é possível elencar algumas das suas influências: revolucionou os meios dos transportes e das comunicações; influenciou a direção do crescimento das cidades e, por consequência na configuração da malha urbana das mesmas, o que contribuiu para a emergência de uma nova disciplina - o urbanismo - e no desenvolvimento econômico e social dos territórios e por conseguinte das cidades.
- 12 A implantação das ferrovias no Brasil estava diretamente relacionada ao comércio agrário-exportador e conectada ao comércio marítimo (Quintão, 2008). Como bem escreveu Geiger (1963: 73):
- A instalação das linhas ferroviárias visava, antes de tudo, a atingir as áreas dos produtos de exportação, não provocando mudanças econômicas em outras áreas que porventura atravessassem. Daí não ter impedido a decadência de velhas áreas agrícolas, mais próximas do litoral. Ao contrário, estimulou o adentramento da exploração agrícola para o interior do continente, à procura de terras virgens e das indústrias de beneficiamento.
- 13 Quando as ferrovias chegam às cidades brasileiras, em meados do século XIX, as suas estruturas físicas são instaladas, comumente, nas áreas próximas ao núcleo primaz das cidades e que posteriormente, na maioria dos casos torna-se área central. Cria-se uma relação espacial entre as ferrovias e a estrutura urbana das cidades, que pode ser analisada pela perspectiva da negação do tecido urbano preexistente e/ou reconciliação, a depender de cada implantação.
- 14 Rafael Alcaide González, em artigo sobre a ferrovia como elemento estruturador da morfologia urbana, particularmente em Barcelona no período de 1848 a 1900, introduz o seu texto com a seguinte assertiva:
- Durante las décadas de 1840 y 1850, la progresiva evolución técnica que experimentaron las primitivas locomotoras de vapor diseñadas por Trevithick, Vivian, Stephenson y Seguín, entre otros, facultó que el ferrocarril se convirtiera en un medio de transporte competitivo y revolucionario que determinó el establecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones. Dicho sistema, que rompía con los esquemas de transporte tradicionales, se basó, principalmente, en tres aspectos fundamentales: el primero, la total independencia de la tracción animal; el segundo, la reducción de tiempos y costes, a la vez que la posibilidad de aumentar el volumen de viajeros y mercancías transportados y, el tercero, la facultad de comunicar y acercar a las gentes y de vertebrar el territorio por el que discurría, facilitando un nuevo tipo de relaciones socio-económicas hasta entonces impracticables, debido principalmente a factores geográficos de orden físico como

la orografía y las distancias entre los núcleos de población. (Alcaide González, 2005: 23)

- 15 De fato, o transporte sobre trilhos altera a relação espaço – tempo e configura-se como um ícone da Modernidade. De acordo com Marshal Berman, o século XIX, corresponde a segunda fase do movimento da Modernidade, aquela que se inicia com a Revolução Francesa em 1790 e se estende até o final do século subsequente. Para o autor, esse período se caracteriza por ser uma “era que desencadeia explosivas convulsões em todos os níveis de vida pessoal, social e política” e quando o público moderno vivia material e espiritualmente “em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro” (Berman, 1986, p. 16). No século XIX, segundo o referido autor, o que primeiro se observa é “a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna”.
- 16 A descrição de Berman (1986) indica que o século XIX é caracterizado fundamentalmente pelas grandes transformações que se dão na sociedade, na economia, na política, por conseguinte, na vida social e também pelas latentes contradições. Essas transformações, segundo Horacio Capel, “tiene que ver, en buena medida, con el impacto de la primera y de la segunda Revolución Industrial sobre la ciudad y sobre las técnicas de edificación” (Capel, 2005:173).
- 17 Nos estudos sobre a cidade no século XIX, a ferrovia é de fato um marco na história, por onde passou ela conduziu a expansão da cidade ou apresentou-se como barreira para o crescimento da cidade além dos trilhos. A ferrovia não exigia apenas os trilhos e a estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que modificam a morfologia das cidades e sua dinâmica socioeconômica.
- 18 As constatações feitas por Alcaide González a partir de Barcelona na Espanha revelam uma realidade que não é única, muito embora tenha variado de intensidade em decorrência da importância da cidade e do capital acumulado para movimentar com maior ou menor velocidade as ferrovias e, por conseguinte, a dinâmica das cidades.
- 19 Se na Europa, a ferrovia é um elemento que marca a história das cidades, particularmente no século XIX, no Brasil é no final do dezenove que se concretiza um sistema ferroviário de transportes, apesar de datar de 1835 a primeira lei ferroviária brasileira (Lei 101 de 31 de outubro de 1835), mas que “não teve conseqüências objetivas” nas palavras de Vasconcelos Neto (2010: 45).
- 20 Durante o Império, algumas ferrovias foram instaladas, principalmente para atender à “lavoura cafeeira do vale do Paraíba e a agroindústria do açúcar do Nordeste” (Vasconcelos Neto, 2010: 48), entretanto, somente a Ferrovia D. Pedro II fora construída visando a integração nacional. Como se tratava de um equipamento que requeria um montante elevado de capital, foram feitas concessões a empresas estrangeiras, principalmente a inglesa. No final do Império, com o objetivo de atender a um maior número de pedidos, modifica-se a definição do “capital garantido”, que teve sérias conseqüências na qualidade das estradas concedidas. Assim, esclarece Vasconcelos Neto: “Os beneficiários passaram”, então a elaborar projetos com aplicação abusiva das condições técnicas limites, do que resultavam alongamentos desnecessários e uma sinuosidade excessiva dos traçados, não importando a finalidade da estrada (Vasconcelos Neto, 2010: 50).
- 21 Com a República, não houve alteração na política ferroviária, elevando-se o número de concessões, “alimentada pela euforia do Encilhamento” (id. Ibidem). Do conjunto de

concessões e implementações desde o final do Império às primeiras décadas da República, prevaleciam as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos. É a partir deste propósito que as ferrovias são expandidas às cidades “bocas de sertão”, que entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que permanecessem como lugar de pouso de tropeiros ou como entroncamento de caminhos. Estas cidades, já apresentavam considerável dinâmica comercial, em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas. Cidades estas que no início do século XX revelam significativa importância na ainda escassa rede urbana brasileira.

- 22 Pedro Pinchas Geiger (1963) elenca alguns elementos decorrentes da ferrovia sobre o quadro urbano brasileiro. Entre estes destaca o fortalecimento dos portos, a decadência de algumas cidades situadas distantes da linha férrea, 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: 90). Dentre os elementos assinalados por Geiger, aqui nos interessa particularmente os três últimos. Um dos destaques feito pelo autor é a da mudança na localização das cidades que surgem com a ferrovia. Pois, enquanto “no período colonial fora comum a localização dos aglomerados urbanos em vales, à beira-rio, com as ferrovias observa-se em muitas regiões a localização sobre os espigões”, esta é a característica das cidades que surgem no Oeste paulista, “originadas do avanço pioneiro, localizam-se sobre os espigões, enfileiradas ao longo das ferrovias” (Geiger, 1963: 91).
- 23 A importância da ferrovia para a formação de novos núcleos urbanos, bem como para a maior dinâmica econômica das que se localizavam na beira da linha já havia sido destacada por Deffontaines (1944), como também em outros textos de geógrafos que percorreram as terras brasileiras, a exemplo de Leo Waibel (1958).
- 24 De fato, muitos são os escritos a respeito das implicações da ferrovia para a formação de novos núcleos urbanos, bem como da rede urbana brasileira. Porém, como bem escreveu Geiger (1963), a respeito das “linhas férreas, da posição que cada centro urbano irá ocupar – simples estação, terminal, ‘ponta de trilho’, entroncamento – dependerá, em grande parte, a sua evolução” o que se traduz no processo histórico de formação e/ou de consolidação das cidades localizadas no interior do território brasileiro. Por conseguinte, tal elemento técnico ao ser introduzido nas cidades alteram substancialmente a sua morfologia e a sua dinâmica, particularmente no que se refere ao que se conforma como centro ou mesmo área central. Faz-se então necessário apresentar uma breve descrição das cidades, seus núcleos originais e as suas respectivas estações ferroviárias no período em que foram instaladas.

A Ferrovia nas Bocas de Sertão: expressão do processo de modernização e elemento de reconfiguração do Núcleo Primaz

- 25 Conforme anteriormente mencionado, as cidades objeto de análise correspondem às cidades “bocas de sertão” demarcando a passagem do litoral para o sertão, ou apontando o Semiárido.

26 As cidades localizadas na região semiárida brasileira caracterizada pelos longos períodos de estiagem desde os primeiros viajantes no século XVII. Tal característica atribuiu-lhe a denominação que permanece até os dias atuais de “Sertão”.¹ Dessa forma, as ferrovias ao serem instaladas revelam uma contradição: do moderno, do novo, do técnico com o que se manifestava como mais arcaico: a fome, a miséria, a seca, o flagelo. Portanto, nestas cidades, espera-se a chegada da ferrovia como artefato técnico e moderno, ou em outras palavras, um elemento que trará e garantirá o progresso para o município, para a província e para a economia agrícola e ainda nos anos de seca possibilitará dirimir o flagelo e a fome ali encontrados. Diferentemente do que ocorreu na maioria dos países, a ferrovia no Brasil como já exposto anteriormente, é instalada para escoar a produção agrícola para a exportação e não para consolidar o mercado nacional. Esta perspectiva de suprir as necessidades internas foi em muitas regiões que careciam de produtos alimentares a grande razão para a ferrovia como bem explicita Novo López (1993) ao analisar as províncias Vizcayas:

el déficit crónico de la agricultura, incluso en los años más benignos, implicaba la necesidad de importar buena parte de las subsistencias. Para hacer frente a esta situación se habría desarrollado un importante comercio, teniendo en el Puerto de Bilbao su principal centro de operaciones y uno de sus principales activos. (Novo López, 1993: 203)

27 Esta diferença de sentido, de razão, fortalece o interesse e a importância em se analisar a ferrovia nas mencionadas cidades interioranas brasileiras.

28 Apesar de não resolver nem mesmo de dirimir o problema que tanto justificava os clamores pela ferrovia, este incremento técnico ao ser implementado nos arredores das cidades bocas de sertão provocam profundas transformações nestes núcleos. Algumas dessas cidades se constituem em “pontas de trilho” consequência da extensão de alguns ramais. Outras passaram rapidamente por esta caracterização sendo logo superada com a continuidade da linha. O Quadro 1 mostra os anos quando foram inauguradas as estações ferroviárias das cidades a investigadas.

29 Observa-se que a ferrovia chega a todas as cidades aqui abordadas a partir da segunda metade do século XIX, sendo duas delas entre as décadas de 1870 e 1890 – Feira de Santana e Caruaru – e duas já no século XX; uma na primeira década – Campina Grande –, outra já nos anos 1920 – Montes Claros.

30 Quadro 1

31 Nome das cidades e ano da inauguração da estação ferroviária

Cidade	Ano	Ferrovia
Feira de Santana	1876	EF Central da Bahia
Caruaru	1895	Great Western Railway Co of Brazil
Campina Grande	1907	Great Western Railway Co of Brazil – Ramal – Itabaiana – Campina Grande
Montes Claros	1926	EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil

32 Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html> [Acesso em 12 de setembro de 2015].

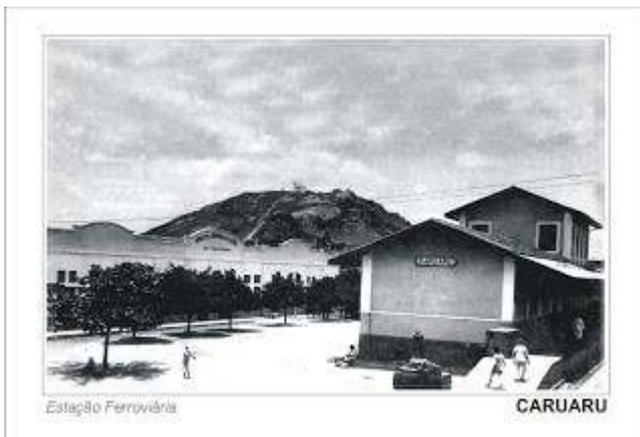
- 33 Dentre as cidades estudadas, a primeira a receber a ferrovia é a cidade Feira de Santana na Bahia. Esta “boca de sertão” abrigava a maior feira de gado do Nordeste, cuja origem acompanha a da cidade. Por conseguinte, trata-se de uma área cuja economia estava diretamente associada à criação de gado e à sua comercialização.
- 34 A primeira concessão para a construção da ferrovia que posteriormente chegaria a Feira de Santana fez-se em 1866, no intuito de ligar a cidade de Cachoeira (Bahia) à chapada Diamantina. No ano posterior, autoriza-se o funcionamento da *Paraguassu Steam Tram Road Company Limited* de Londres e que vêm à falência em 1872, ainda durante a construção da estrada. Tal fato 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 (Relatório do Conselho Interino da Bahia, 1871).
- 35 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 E. F. Central da Bahia (1876-1911), ou seja, era a ponta do ramal que se iniciava em Cachoeira na Bahia. A chegada da estrada de ferro não alterou significativamente a dinâmica porque a ligava à Cachoeira – São Felix, ponto inicial da E. F. que demandaria a Chapada Diamantina.² Desta forma, o argumento da importância da ferrovia para atender à sobrevivência dos que estavam sofrendo com a seca, serve apenas para justificar a decisão de se favorecer o escoamento da produção agrícola até o porto na cidade de Cachoeira. A instalação do incremento técnico que de fato altera a paisagem e a dinâmica econômica da região concretiza-se em razão da exportação e, por conseguinte, por demanda do mercado mundial da “Era do Império”, já explicitada por Hobsbawm (2005).
- 36 A estação foi construída em uma área por trás da igreja matriz que na época representava o limite da malha urbana. A respeito dessa edificação, escreve Ralph Mennucci Giesbrecht: “Era uma construção com três prédios de duas águas fazendo os fundos da igreja de Santana, no centro da cidade. Nos seus fundos, outros prédios saindo de suas extremidades completavam o pátio ferroviário, que ficava entre eles”.³

Figura 1: Estação Ferroviária Feira de Santana



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/feira.htm

Figura 2: Estação Ferroviária de Caruaru



Fonte: http://paduapostais.blogspot.com.br/2010_06_01_archive.html

- 37 Em Pernambuco, a cidade de Caruaru surge a partir da construção de uma capela ainda em uma fazenda pecuária e no século XIX torna-se vila, sendo elevada à cidade ainda no mesmo século. A sua origem dá-se em função da atividade pecuária, constituindo-se um caminho de passagem de gado entre o sertão e o litoral, bem como dos mascates que levavam mercadorias do litoral para o sertão. Constituiu-se pois, enquanto boca de sertão. Esta característica, de passagem de gado e de mercadorias levou à formação de uma importante feira, bem como feira de gado. Em 1895 inaugura-se a estação ferroviária ligando a então recente cidade (neste mesmo ano foi elevada a tal categoria) da Estrada de Ferro *Great Western* interligando-a à capital da Província de Pernambuco, Recife. A feira expande-se na área de frente à igreja, constituindo-se importante

atividade econômica. A inauguração da estrada de ferro e a chegada do trem na cidade marcam a história da cidade, é o que escreve Nelson Barbalho (1980: 323):

Um marco importante na evolução econômica e social de Caruaru foi a chegada das pontas dos trilhos da 'Estrada de Ferro Central de Pernambuco'. Em dezembro de 1895, o 'trem de ferro' subiu a Serra das Ruças (sic) vencendo túneis e viadutos, passou por Gravatá e Bezerros, apitou orgulhosamente no km. 139 e resfolegou na estação de Caruaru. A multidão de agresteiros que foram recebê-lo confiava no progresso que o trem haveria de levar à sua cidade, com o crescimento do comércio, o aparecimento das indústrias, o aumento da população e a intensificação da vida social, cultural e religiosa. Eram os começos do novo posto que a cidade iria logo ocupar, no interior do Estado: o de metrópole regional da parte central-sul da Borborema.

- 38 A estação é construída em área um tanto afastada da área edificada, como se pode visualizar na imagem (Figura 2). Junto à estação são construídos armazéns. A ferrovia por um determinado período configurou-se como linha limítrofe da expansão da cidade. A primeira edificação é reformada em 1925 em que são atribuídos alguns elementos arquitetônicos mais elaborados (Figura 3).

Figura 3: Estação Ferroviária – Caruaru, após a reforma



Observa-se os lambrinquins no contorno da cobertura

Fonte: IBGE, acervo fotográfico pe45162

- 39 Uma outra “boca de sertão”, onde seus governantes e os comerciantes locais aspiravam desde o final do século XIX pela grande máquina moderna, é a cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba. Tal espera se prolonga até a primeira década do século XX, quando se inaugura o ramal da Estrada de Ferro *Great Westearn* que se estende de Recife a Campina Grande, prolongando-se desde Itabaiana, na Paraíba. As reivindicações se iniciam no momento em que se inaugura a ferrovia Conde D’Eu na Cidade da Parahyba, capital da Província em 1889. Desde então os jornais e os políticos locais manifestavam a necessidade e a incompreensão por não se estender a ferrovia até a mais importante cidade do interior da província. A título de exemplo, veja-se o

noticiado na “Crônica Parlamentar” publicada em *A Gazeta do Sertão*, de Campina Grande (Paraíba):

O Sr. Irineu Joffily, obtendo a palavra, diz que achando-se a província ameaçada de uma terrível seca, deve a Assembleia pedir ao Governo Geral o prolongamento da ferrovia Conde d’Eu até Campina Grande, como medida urgente; e para isto a apresentou o seguinte requerimento: “Requeiro que esta Assembleia leve ao conhecimento do Governo Geral o mal estado da província, ameaçada de uma terrível seca, solicitando o prolongamento da ferrovia Conde d’Eu até a cidade de Campina Grande. (*Gazeta do Sertão*, 26 de outubro de 1888: 2)

- 40 Muito embora Campina Grande já constituísse um entreposto comercial considerável, é importante destacar que, ao mesmo tempo em que se anseia pela ferrovia, pelo incremento que traria ao progresso da cidade, este mesmo incremento viria no sentido de contribuir para amenizar a fome que se expandia no sertão paraibano, assim como em todo o Nordeste brasileiro. Tal preocupação transparece no Relatório do Presidente da Paraíba (1906: 23)

Pouco há que informar-vos sobre o movimento da viação férrea existente na zona do Estado. Além do que já conheceis referente ao tráfego que nos proporciona a seção “Conde d’Eu” ou, melhor dito, a Companhia “Great Western”, está em construção o prolongamento de Itabaiana à Campina Grande, na extensão de cerca de 80 quilômetros. Atento o adiantamento dos trabalhos, é provável que, dentro de poucos meses, esteja aberto o tráfego, ficando realizada uma aspiração que de há muito vem trabalhando o espírito da população sertaneja e dos Cariris, por ser aquela bela cidade o centro de convergência de quase todo o alto sertão. É, incontestavelmente, meio caminho andado para levar o progresso ao interior do Estado, proporcionando àquela zona outras condições de vida pela facilidade de comunicações e de receber socorros nas épocas de calamidade pública. Aguardemos o futuro, certos de que já não haverá meios de breçar o veículo do progresso que, em vertiginosa desfilada, voa por toda parte, derramando a luz da civilização através dos vales e das serranias, nas mais longínquas paragens, do universo. Si temos o dever de acreditar nas promessas de um homem de Estado, cujos precedentes não podem deixar ao desamparo as suas palavras, confiemos que terá o maior incremento no próximo governo do Dr. Affonso Penna a política da construção de caminhos de ferro.

- 41 Os trilhos da *Great Westearn* chegam à Campina Grande, “com passagem pela povoação de Mogeiro e vila do Ingá” significando “um advento de prosperidade para a lavoura do meu Estado” como bem expressa o discurso de Seraphico da Nóbrega, deputado paraibano segundo Aranha (2006: 85). Observe-se que tanto o “progresso” como o atendimento às vítimas “nas épocas de calamidade pública”, são justificativas expressas nos relatórios dos presidentes dos estados da Bahia e também da Paraíba. Em outras palavras, “o progresso” das províncias e posteriormente dos estados dependiam do equipamento técnico moderno: a ferrovia, que como bem expressa o Presidente do Estado da Paraíba em 1906, “o veículo do progresso que, em vertiginosa desfilada, voa por toda parte, derramando a luz da civilização através dos vales e das serranias, nas mais longínquas paragens, do universo” (Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906).
- 42 Em 1907 inaugura-se o ramal da estrada de ferro paraibana partindo da cidade de Itabaiana (Paraíba), estendendo-se à Campina Grande. Como nas cidades anteriormente citadas, nesta a ferrovia também provocará alterações na sua morfologia e especialmente na dinâmica econômica e social, como descreve Almeida (1978): “Com a ferrovia, Campina Grande erigiu-se à condição de empório comercial”, não faltando

produtos para o fluxo de mercadorias, fortalecendo por sua vez o caráter polarizador regional da cidade. A localização do prédio da estação

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

- 43 A construção do edifício da estação ferroviária é realizada em local bastante afastado da área efetivamente ocupada e a precariedade do acesso exige a abertura de vias que passam a ligar o núcleo original da cidade, ou a área que se constituía como centro principal e a estação ferroviária (Almeida, 1978).
- 44 Por conseguinte, a cidade se expande, passando de 731 casas em 1907 para 1213 em 1913. Tal crescimento provocou por sua vez o problema da escassez de água. Para solucionar tal problema, não bastaram as cacimbas abertas, foi necessário a construção de um outro açude em área mais distante, o Açude de Bodocongó pelo Departamento de Obras contra a Seca, o denominado DNOCS. Na área da estação de ferro surgiram as fábricas de algodão e os curtumes. Portanto, configurava-se em área de expansão do centro primaz.

Figura 4: Estação Ferroviária de Campina Grande



Fonte: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/2009/10/facsimile-da-reportagem-da-chegada-do.html#.V3Tpo1fiRqU>

Figura 5: Estação Ferroviária de Montes Claros



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/fotos/montes26.jpg

- 45 A última localidade aqui abordada, Montes Claros (Minas Gerais), é contemplada com a estrada de ferro somente em 1926, a despeito de estar localizada em um estado onde a rede ferroviária constituiu importante meio de transporte desde o século XIX e de haver solicitação de concessão desde o final do século XIX. As solicitações foram feitas com base na lei de garantia de juros e de privilégio de ganho sobre cada quilômetro em tráfego. Encontram-se tais argumentos na correspondência encaminhada ao Ministro de Agricultura e Obras Públicas por “João Fernandes Silva, negociante e capitalista”:

(...) requer a concessão de uma estrada de ferro que partindo do Rio Pardo, no ponto terminal da Estrada da Vitória ao Rio Pardo no Espírito Santo, vai a Montes Claros até o ponto terminal da estrada de Montes Claros à Extrema, no Estado de Minas Gerais, em conformidade ao traçado resultante do mapa incluso, sendo essa concessão com privilégio por 70 anos, para construção, uso e gozo desta linha com todos os favores constantes das leis sobre estradas de ferro e bem assim a garantia de juros de 6% sobre 30 contos de reis por quilômetro por 20 anos, sem prejuízo de terceiros e com obrigação de não dar tráfego de mercadorias e passageiros, nem estabelecer estação em zona privilegiada de qualquer linha que houver de atravessar. (Correspondência ao Ministro de Agricultura e Obras Públicas, 1892)

- 46 Verifica-se que a referida concessão não foi aprovada, uma vez que somente em 14 de novembro de 1910 o Presidente da República decreta a aprovação dos estudos e do orçamento para a construção da ferrovia que seguirá até a cidade de Montes Claros.
- 47 Assim, ainda neste mesmo ano, dá-se início a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil em Minas Gerais ligando a cidade de Corinto (Linha do Centro) a Montes Claros (em direção norte) partindo de Pirapora:

A inauguração da estação de Pirapora efetuou-se em 28 de maio ultimo, dia em que também se deu início aos trabalhos do ramal de Montes Claros e se inaugurou o primeiro trecho da estrada de Curralinho a Diamantina. A esses atos, cuja importância para o desenvolvimento econômico de uma futura zona, é desnecessário exaltar, esteve presente o emérito titular da pasta da Viação, dr. Francisco Sá, nosso ilustre co-estadoano, a quem deve Minas relevantes serviços. Ao

mesmo tempo que a extensa e fértil região norte-mineiro [sic] vai conquistando este poderoso fator de progresso, as demais zonas do Estado veem aumentar animadoramente a extensão de suas linhas férreas: as diferentes estradas – Oeste de Minas, Goiás, Leopoldina, Vitória a Diamantina e a Rede Sul-Mineira (constituída da fusão das antigas Sapucaí, Minas e Rio e Muzambinho), distendem-se pelo nosso território em prolongamentos e ramais e vão, destarte, construindo solidamente uma das principais bases da nossa grandeza futura. (Relatório Presidente do Estado de Minas Gerais, 1910: 29)

- 48 Desde então, a construção da ferrovia é iniciada, prolongando-se lentamente por 16 anos, conforme os relatos dos Presidentes do Estado de Minas Gerais que, em seus relatórios anuais, registram a situação da construção da referida via:

No corrente ano foram entregues ao tráfego no Estado mais 148 km, 146 de estradas de ferro, sendo 55 da Central do Brasil, 73,146 da Bahia e Minas e 20 da Vitória a Minas. Os trechos inaugurados pela Central foram os do km. 1.000 a Bocayuva, no ramal de Montes Claros, com 46 quilômetros, e 9 quilômetros no ramal de Lima Duarte, até Várzea do Carmo. Da Bahia e Minas foi inaugurado o trecho de Ladainha a Queixadas, em demanda de Arassuahy, e da Vitória a Minas o de Ipatinga a Raul Soares, devendo ser em breve inaugurada a estação de Japão a 18 quilômetros da precedente. É, pois, de 7.154,202 o número de quilômetros em tráfego no Estado. (Relatório do Presidente do Estado de Minas Gerais, 1923: 156)

- 49 Como já afirmado anteriormente, somente em 1926 Montes Claros constitui-se “ponta de trilho” da Estrada de Ferro Central do Brasil. Durante 16 anos convive-se com a expectativa da ferrovia.
- 50 A proximidade com o Estado da Bahia favoreceu a atividade pecuária bovina, bem como as culturas de algodão e cereais em direção ao norte de Minas Gerais. Localizada na região norte mineira ou “os sertões”, a cidade possui uma história marcada pelo isolamento, que se acentua com o declínio da atividade mineira. A chegada da ferrovia em Montes Claros representa para alguns autores o rompimento do isolamento que tanto caracterizava a cidade, pois,
- não somente abriu as portas para um processo de desestruturação/reestruturação, como também contribui para a representação do desenvolvimento, entendido como progresso material e pautado na racionalidade científica ocidental. (Querino, s/d: 4)
- 51 Para alguns autores, o rompimento deste isolamento ocorre com a chegada da ferrovia, pois “não somente abriu as portas para um processo de desestruturação/reestruturação, como também contribui para a representação do desenvolvimento, entendido como progresso material e pautado na racionalidade científica ocidental” (Querino, s.d: 4). Com a ferrovia, Montes Claros torna-se importante centro regional e incorpora-se à rede urbana do Centro-Sul.
- 52 Assim, tem-se quatro bocas de sertão que passam a ser interligadas a cidades portuárias ou cidades de entroncamento ferroviário entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, portanto na Primeira República. A aspiração pelo progresso e pela modernidade materializa-se na construção de uma linha férrea e na chegada da locomotiva, da “máquina gigante” que modifica o espaço e o tempo atribuindo uma “nova vida” nas cidades. O progresso tão aspirado revela-se no incremento da atividade comercial e, por conseguinte, na maior centralidade regional que a cidade passa a exercer. Contudo, o que se argumentava como sendo uma das maiores justificativas para a sua implementação – o combate à fome, maior fornecimento de alimentos à população flagelada da seca – não se concretiza.

- 53 Os apontamentos acima têm como propósito apresentar algumas informações a respeito das cidades estudadas, destacando o período e alguns fatos que compõem a relação da ferrovia com os seus respectivos processos de estruturação e de expansão. Interessante trazer as palavras de Villaça no que se refere à importância das vias regionais, entre as quais se insere as ferrovias que foram implantadas nas cidades supracitadas. Pois de fato, estas vias enquanto veículos de comunicação decorrem de uma demanda externa à cidade, mas que após serem criadas demandam o transporte e a comunicação intra-urbana, complementa o autor: “A própria locação intra-urbana de tais vias é ditada pela posição da região por elas atendida em relação à cidade” (Villaça, 2001: 82).
- 54 Se a ferrovia pode ser identificada como elemento técnico que imprime no espaço urbano uma demarcação física e espacial, portanto também social, concernente ao processo de modernização, há que se considerar que a instalação deste aparato moderno não se deu desvinculado do processo econômico, político e social por qual passava a América do Sul, tampouco foi um fato isolado. Pois a partir do início do século XX, as cidades brasileiras de um modo geral passam por grandes alterações na sua morfologia e também na sua dinâmica. Neste período, a instalação dos denominados equipamentos modernos modificam o espaço urbano e o cotidiano dos seus habitantes: iluminação pública, água encanada, calçamento de ruas, ajardinamento das praças até a implementação do saneamento. Tais incrementos são denominados por alguns autores como “signos da modernidade”. Resguardadas as devidas proporções, nas cidades, mesmo naquelas interioranas, as antigas “Bocas de Sertão”, os seus governantes e a elite local idealizam uma cidade moderna e civilizada, em que a ferrovia é um incremento técnico que simboliza os novos tempos.

BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Elpídio (1978). *História de Campina Grande*. 2ª ed. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba.
- 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. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol. IX, núm. 194 (65).
- Alvarez Mora, Alfonso & ROCH, Fernando (1980). *Los centros urbanos*. Hacia la recuperación popular de la ciudad. Madrid: Nuestra Cultura.
- 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. EESC - USP, n. 1, p. 16 - 21.
- Aranha, Gervácio Batista (2006). *Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880 - 1925)*. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande.

- Barbalho, Nelson (1980). *Caruaru, de via a cidade* (subsídio para a história do agreste de Pernambuco. Recife: Centro de Estudos de História Municipal.
- Berman, Marshall (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras.
- Borges, Breno Albuquerque B. (2014). *Patrimônio ferroviário e autenticidade: avaliação do Conjunto Ferroviário de Caruaru* / Breno Albuquerque B. Borges. – Recife: Universidade Federal de Pernambuco. (Dissertação de Mestrado – MDU).
- 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.
- Deffontaines, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. *Boletim Geográfico* (São Paulo), v. 14, 1944., p. 141 – 148; v. 15, 1944, p. 229 – 308.
- Geiger, Pedro Pinchas (1963). *Evolução da rede urbana brasileira*. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura.
- Hobsbawm, Eric (2003). *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- _____ (2005). *A Era dos Impérios*. 9. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- _____ (1996). *A Era das Revoluções*. 9. ed, Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Novo López, P. A. (1993). Los ferrocarriles de Bilbao a Portugaleta y Bilbao a las Arenas en el contexto de la vertebración espacial y social de ambas márgenes de la Ría del Nervión. *Revista de historia de Euskal Herria*, n. 9-10. pp. 45- 90.
- Querino, Augusto José (s.d). *O norte de Minas: Conexão à rede urbana – desestruturação/ reestruturação e apagamento do conhecimento local*. Comunidade Virtual de Antropologia. Artigos, n. 32. Disponível em: <http://www.antropologia.com.br/arti/colab/a32-aquerino.pdf> [Acesso em 10 de setembro de 2011].
- Quintão, Leandro do Carmo (2008). *A Interiorização da Capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*. Dissertação de Mestrado. Espírito Santo. UFES.
- Santos, Milton (2002). *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2002.
- _____ (1994). *A urbanização brasileira*. São Paulo, Hucitec.
- Tenório, Douglas Apratto (1996). *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros.
- Vasconcelos Neto, Américo Maia (2010). Uma súmula da evolução ferroviária brasileira. A palavra do tecnocrata. In: FERREIRA, Victor José. *Trilhos & Letras: uma antologia do trem*. Florianópolis: Pandiön, p. 45 – 53).
- Villaça, Flávio (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.
- Waibel, Leo (1958). *Capítulos de Geografia tropical do Brasil*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia.
- Fontes documentais:**
- Relatórios do Presidente do Estado de Minas Gerais, 1910, 1923.
- Relatório Presidente do Estado da Paraíba, 1906.
- Decreto – Presidente da República, 14 de Novembro de 1910.

Correspondência ao Ministro de Agricultura e Obras Públicas, 1892

Jornal Gazeta do Sertão, 26 de outubro de 1888. <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=213667&pasta=ano%20189&pesq=ferrovia> [Acesso em 12 de Junho de 2014]

NOTAS

1. Sertão no Brasil designava no período colonial e até o século XIX toda a área do território brasileiro interiorana ainda não dominada pelos colonizadores. Aqui o interesse maior se dá sobre a área interiorana inserida nesta primeira, mas que até hoje é assim denominada pela característica natural e social do semiárido: o sertão nordestino.
2. Tal projeto final não se concretiza, havendo um desvio e direcionando a EF para Monte Azul, Minas Gerais.
3. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/feira.htm [Acesso em 13 de julho de 2011].

RESUMOS

O objetivo central é discutir as repercussões da implementação da ferrovia nas cidades denominadas bocas de sertão. Toma-se tal designação para caracterizar as localidades situadas no interior do território brasileiro e que desde o século XIX apresentam expressiva centralidade regional. Para a análise foram eleitas cidades bocas de sertão da região semiárida: Campina Grande, PB; Caruaru, PE; Feira de Santana, BA e Montes Claros, MG. Essas cidades receberam a ferrovia entre o final do século XIX e início do século XX. As justificativas para a implementação da rede ferroviária expressam a escassez de água e falta de abastecimento alimentício. Verifica-se que os argumentos não conferem com o propósito maior que é o de escoar a produção agropecuária. Observa-se que ao atingir as cidades, esse elemento técnico provoca alterações na morfologia e na estrutura urbanas. A pesquisa está amparada nos documentos oficiais (relatórios e cartas dos presidentes das províncias/estado), jornais e registro fotográfico extraído de páginas eletrônicas de instituições governamentais.

This article aims to discuss the repercussions caused by the implementation of the railways at the “bocas de sertão” cities, which are cities located in the deep interior of the Brazilian territory that, since the 19th century, become central for their regions. This research is focused on some “bocas de sertão” cities in the semi-arid region: Campina Grande (state of Paraíba); Caruaru (Pernambuco); Feira de Santana (Bahia); and Montes Carlos (Minas Gerais). Those cities have developed their railways in between the end of the 19th century and the beginnings of the 20th, justified by the lack of water and food supplies. These arguments, however, hid the bigger purpose of transporting the region’s farm products. At the same time, when railways reached the cities, the technological elements associated to them provoked changes in morphology and urban structures. This research is based on official documents (such as relates and letters from the provinces/state presidents), newspapers and photographic extracted from electronic sources of government institutions.

El objetivo central de este artículo es discutir las repercusiones de la implementación del ferrocarril en las ciudades denominadas de “bocas de sertão”, es decir, las localidades situadas en el interior del territorio brasileño y que desde el siglo XIX consolidaron su expresiva centralidad regional. Para este análisis se eligieron algunas ciudades “bocas de sertão” de la región semiárida: Campina Grande (estado de Paraíba); Caruaru (Pernambuco); Feira de Santana (Bahia); y Montes Claros (Minas Gerais). Estas ciudades recibieron el ferrocarril en los fines del siglo XIX y comienzos del XX. La implementación de las redes ferrocarriles fue justificada como estrategia para lidiar con la escasez del agua y de abastecimiento alimenticio. Sin embargo, esos argumentos ocultaban un propósito más importante: transportar la producción agropecuaria. Los elementos tecnológicos que introducía la llegada del ferrocarril a esas ciudades provocaron cambios en la morfología y en las estructuras urbanas. La investigación está basada en los documentos oficiales (relatos y cartas de presidentes de las provincias), periódicos y registros fotográficos extractados de sitios electrónicos de las instituciones gubernamentales.

L'objectif principal de cet article est de discuter de l'impact de la mise en œuvre du chemin de fer dans les villes dites “bocas de sertão”, à savoir, les villes situées sur le territoire brésilien, lesquelles, depuis le fin du XIXe siècle ont consolidé leur centralité régionale. Pour cette analyse, on a choisi certaines villes de la région semi-aride: Campina Grande (Paraíba); Caruaru (Pernambuco); Feira de Santana (Bahia); et Montes Claros (Minas Gerais). Ces villes ont reçu le chemin de fer à la fin du XIXe et début du XXe siècles. La mise en œuvre du réseau de chemin de fer a été justifiée comme une stratégie pour faire face à la pénurie d'eau et l'approvisionnement alimentaire. Pourtant, ces arguments cachait un but plus important: le transport de la production agricole. L'introduction des éléments technologiques arrivés avec le chemin de fer à ces villes a entraîné des changements dans la morphologie et les structures urbaines. Cette recherche est basée sur des documents officiels (rapports et lettres de présidents des provinces), des journaux et des documents photographiques extraits de sites électroniques des institutions gouvernementales.

ÍNDICE

Índice geográfico: Brasil, Nordeste

Palavras-chave: cidades bocas de sertão, ferrovia, política ferroviária, Brasil Império, morfologia urbana.

Índice cronológico: 1825-1930

Keywords: “bocas de sertão”, cities, railway, Brazil Empire, urban morphology

Mots-clés: Villes “bocas de sertão”, chemin de fer, l'Empire du Brésil, morphologie urbaine

Palabras claves: ciudades, “bocas de sertão”, ferrocarril, política ferroviaria, Brasil Imperio, morfología urbana

AUTOR

DORALICE SÁTYRO MAIA

Professora da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Bolsista CNPq.