

Elizangela Justino de Oliveira

Doutora em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Pesquisadora do Grupo de Estudos Urbanos (GEURB/UFPB).
elizangelaoliveiram@gmail.com

Centralidade e hierarquia urbana na Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande no Nordeste Brasileiro (1881-1907)¹

Resumo

A ferrovia se constitui como uma rede urbana por excelência, uma vez que vários aglomerados urbanos são interconectados pelos trilhos. Essas cidades ou locais possuem centralidades distintas, definidas pelas funções e pela influência que exercem nessa rede bem como pela capacidade que têm de atrair os diversos fluxos (de mercadorias, passageiros, mensagens telegráficas). A centralidade da cidade ferroviária é tão maior quanto for sua capacidade de intensificar as interações espaciais e expandir seu raio de influência. O objetivo deste artigo é analisar a configuração da rede urbana formada pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande. A análise do objeto a partir da Geografia Histórica Urbana se reflete na demarcação temporal definida e na condução da análise sincrônica-diacrônica, com ênfase nas fontes documentais consultadas, tais como: o *Anuário estatístico do Brasil* (1916, v. I, Território e População), *Anuário estatístico do Brasil* (1917, v. II, Economia e Finanças), *Anuário de Campina Grande* (1925), *Anuário estatístico da Paraíba do Norte* (1918), *Coleção das Leis do Império* (1873 e 1876), *Coleção das Leis da República* (1902), *Coleção de mapas históricos de David Rumsey* (1908), *Estatísticas das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1906, 1907, 1910, 1913, 1914, 1917 e 1922) e os *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* (1902, 1905, 1906, 1907, 1910, 1911 e 1915). Conclui-se que a implantação da ferrovia impulsionou ou consolidou a centralidade das cidades que compõem a linha férrea estudada.

Palavras-chave: Centralidade, Hierarquia urbana, Ferrovia, Pernambuco, Paraíba, Brasil.

Abstract

CENTRALITY AND URBAN HIERARCHY ON THE RAILWAY FROM RECIFE TO LIMOEIRO, TIMBAÚBA AND CAMPINA GRANDE BRANCH LINE IN THE BRAZILIAN NORTHEAST

The railway constitutes an urban network par excellence, since several urban agglomerations are interconnected by the rails. These cities or places have distinct centralities, defined by the functions and influence they exercise in this network and by the capacity they have to attract different flows (goods, passengers, telegraph messages). The centrality of the railway city is as great as its capacity to intensify spatial interactions and expand its radius of influence. The objective of this article is to analyze the configuration of the urban network formed by the Railway line from Recife to Limoeiro, Timbaúba, and the Campina Grande branch line. The analysis of the object from the Urban Historical Geography is reflected in the defined temporal demarcation and the conduction of the synchronic-diachronic analysis, with emphasis on the consulted documentary sources, such as: the *Anuário estatístico do Brasil* (1916, v. I, Territory and Population), *Anuário estatístico do Brasil* (1917, v. II, Economy and Finance), *Anuário de Campina Grande* (1925), *Anuário estatístico da Paraíba do Norte* (1918), *Coleção das Leis do Império* (1873 and 1876), *Coleção das Leis da República* (1902), *Coleção de mapas históricos de David Rumsey* (1908), *Estatísticas das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1906, 1907, 1910, 1913, 1914, 1917 and 1922) e os *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* (1902, 1905, 1906, 1907, 1910, 1911 and 1915). It is concluded that the implementation of the railway boosted or consolidated the centrality of the cities that make up the studied railway line.

Key-words: Centrality, Urban hierarchy, Railway, Pernambuco, Paraíba, Brasil.

1. Introdução

A emergência das ferrovias dá-se na primeira metade do século XIX². Símbolo maior do advento da modernidade e da cidade moderna, expandem-se e consolidam-se como forma de transporte que reestruturou as relações espaço-temporais preexistentes. O surgimento das ferrovias faz parte de um contexto caracterizado pelas transformações ocasionadas pelos avanços da técnica e da ciência e pelas novas fontes de energia, que promoveram mudanças nas formas de comunicação (telégrafo) e nos transportes (ferrovia e o navio a vapor). Momento que coincide com a Revolução Industrial, que inaugurou um novo tempo para as cidades, com mudanças diretas nas interações espaciais³, na centralidade das cidades, nas formas (paisagem) e nos conteúdos destas,

a partir do crescimento populacional e dos equipamentos ali instalados, modificadores não só do cotidiano das pessoas como também das novas formas de produção e condições de trabalho (BERMAN, 1986; CORRÊA, 2006; MUMFORD, 1934).

A ferrovia, assim como os navios a vapor e o telégrafo, é parte das transformações técnicas nos transportes e nas comunicações que redesenharam o mapa do mundo no século XIX. Nesse contexto, partes remotas do mundo passaram a ser interligadas por esses meios de comunicação sem precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e pela velocidade (DIAS, 2009; HOBSBAWM, 2012).

Assim, a ferrovia, enquanto inovação técnica, se constitui como uma vantagem locacional para as cidades ferroviárias⁴, impulsionando a centralidade das cidades na rede urbana preexistente, e, portanto, reestruturando a hierarquia urbana de padrão dendrítico⁵ do período colonial, inclusive tornando algumas cidades Bocas de Sertão⁶ importantes centros regionais (CORRÊA, 1989; GEIGER, 1963; ZORZO, 2001).

O objetivo deste artigo é analisar a configuração da rede urbana formada pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande, localizada nas províncias/estados⁷ de Pernambuco⁸ e Parahyba do Norte. Para tanto, foram utilizados seis atributos indicativos da centralidade desta rede de cidades, a saber: dados populacionais, o *status* político-administrativo dos aglomerados urbanos (cidade, vila, distrito, povoado), a condição de entroncamentos ou ponta de trilhos das cidades ferroviárias, os municípios que possuíam mais de uma estação em seus limites territoriais, e, por fim, as receitas arrecadadas por cada estação que compõe a linha férrea analisada.

A análise do objeto a partir da Geografia Histórica Urbana se reflete na demarcação temporal definida e na condução de análise sincrônica-diacrônica, com ênfase nas fontes documentais primárias, consultadas de forma eletrônica ou em arquivos físicos. No intento de alcançar o objetivo proposto na investigação, urge que “nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus vestígios. Esses vestígios estão, em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados” (ABREU, 2000, p. 24).

Na tentativa de articular categorias de tempo e espaço, de tornar concreto o tempo abstrato, bem como a atenção com os conceitos, categorias de análise e metodologia, além da prudência na seleção e na análise dos documentos que requer a Geografia Histórica Urbana (ABREU, 2000; VASCONCELOS, 2009), destacam-se as fontes documentais consultadas para empreender a análise proposta: *Anuário estatístico do Brasil* (1916, v. I, Território e População), *Anuário estatístico do Brasil* (1917, v. II, Economia e Finanças), *Anuário de Campina Grande* (1925), *Anuário estatístico da Parahyba do Norte* (1918), *Coleção das Leis do Império* (1874 e 1876), *Coleção das Leis da República* (1902), *Coleção de mapas históricos de David Rumsey* (1908), *Estatísticas das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União* (1906, 1907, 1910, 1913, 1914, 1917 e 1922) e os *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas* (1902, 1905, 1906, 1907, 1910, 1911 e 1915).

O recorte temporal (1881 a 1907) foi definido a partir da inauguração do primeiro trecho ferroviário da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande, no ano de 1881, quando foram inauguradas as estações de Brum, Encruzilhada, Arraial, São Lourenço da Mata, Tiuna, Mussurepe e Paudalho, perfazendo um percurso de 49 km até o ano de 1907, quando a referida estrada de ferro alcança Campina Grande, na Paraíba. A demarcação temporal não impede a análise de dados anteriores ou posteriores aos limites estabelecidos, caso seja necessário para a melhor compreensão da análise empreendida neste artigo.

O texto está dividido em duas seções, além desta introdução e das considerações finais, são elas: 2 – A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (*Great Western*) e a seção 3 – Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande: centralidade urbana e ferroviária. Na seção 2, se apresenta a localização e a referida linha férrea – o desenvolvimento de seu traçado ao longo do tempo e os principais tipos de transportes (mercadorias – exportadas e importadas –, passageiros, bagagens, animais e telegramas) realizados por ela. Na seção 3, apresenta-se a centralidade das cidades que compõem a E. F. Recife ao Limoeiro, a partir da análise dos atributos acima mencionados, imprescindíveis para identificação da centralidade das cidades na linha férrea objeto de estudo neste artigo.

2. A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (Great Western)⁹

Na segunda metade do século XIX já havia a intenção do governo da Província de Pernambuco de ligar o Recife à vila de Limoeiro, tendo em vista a importância que esta última adquirira (PINTO, 1949). Segundo Pinto (1949, p. 77), Limoeiro era uma das vilas mais importantes do Agreste pernambucano, “famosa pelas suas feiras de gado e pelo algodão, pelos seus cereais, pelas suas plantações de carrapateiras, pelos seus legumes, pelos seus queijos e pela sua indústria de trançado (chapéus de palha de carnaúba, urupemas, cordas de caroá)”.

Segundo Vasconcelos Neto (2018, p. 104), a referida ferrovia teria a finalidade de “ligar a zona produtora do açúcar ao porto da capital [Recife], servindo, porém, a parte norte da Zona da Mata, onde também se localizam muitos engenhos¹⁰, e parte da região Agreste, onde podia captar os fluxos provenientes da Paraíba”.

Assim, surgem as primeiras ações para a construção da E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande, que se estenderia do Recife¹¹, partindo da Estação do Brum, até Campina Grande, na Paraíba (mapa 1).

A elite pernambucana muito cobiçou a obtenção da concessão da referida estrada de ferro, e o primeiro a consegui-la foi o Barão de Soledade, em 1870. Após cinco anos, em 1875¹², a concessão foi transferida para a empresa inglesa *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*. Em 1879, a concessionária inglesa inicia a construção da ferrovia e, dois anos depois, em 1881, é inaugurado o primeiro trajeto, compreendido entre o Recife e Paudalho. Em 1882, são concluídos o trajeto de Paudalho a Nazaré da Mata e o Ramal Carpina/Limoeiro (mapa 1) (PINTO, 1949).

Em junho de 1886, iniciam-se as obras do prolongamento de Nazaré para a vila de Timbaúba, também na província de Pernambuco, e, em 1888, é inaugurado o percurso Nazaré-Timbaúba, passando por Aliança e Pureza (mapa 1). Segundo Pinto (1949, p. 93), “ao findar o século XIX, já estavam estabelecidas as negociações para a ligação entre Timbaúba e Pilar, na Paraíba, cuja primeira secção (Timbaúba-Rosa e Silva) foi realmente inaugurada em julho de 1900”. Em 1901, a ferrovia alcançou Pilar.

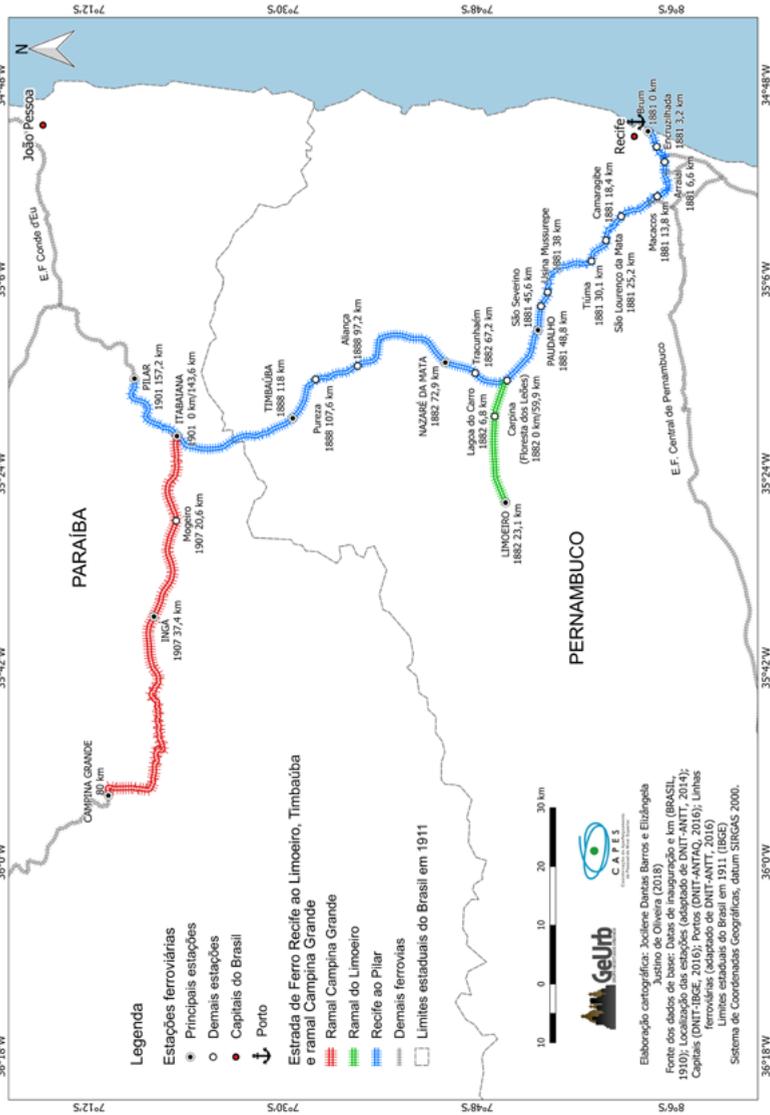
Entre 1901 e 1904, a empresa inglesa *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* passa a configurar uma rede ferroviária, ao tornar-se arrendatária¹³ da maior parte das ferrovias do Nordeste brasileiro, incorporando a E. F. Natal a Independência (atual Guarabira), a E. F. Conde d'Eu, a E. F. Central de Pernambuco, a E. F. Recife ao São Francisco, a E.F. Sul de Pernambuco, a E.F. Central de Alagoas e a E. F. de Paulo Afonso por um período de 60 anos – embora o contrato tenha sido rescindido em 1948 (COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DO BRASIL DE 1901, 1902). Como é possível observar no mapa 2, as estradas de ferro administradas e operadas pela *Great Western* integravam os estados do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco e Alagoas. Em outubro de 1904, a rede ferroviária da *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* somava 1.280,164 km (PINTO, 1949).

O contrato inicial de arrendamento, celebrado em 1901, sofreu três alterações, em 1904¹⁴, 1909 e 1920. A primeira atualização do contrato, em 1904, previa a incorporação da Estrada de Ferro Central de Pernambuco e o planejamento para a construção de prolongamentos das vias, entre eles o Ramal Itabaiana/Campina Grande, da E. F. Recife ao Limoeiro. Segundo consta no Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida no ano de 1907 (1907), as obras do ramal foram iniciadas em 18 de maio de 1905 e a inauguração se deu em 06 de outubro de 1907.

A ferrovia é formada por uma linha central e dois ramais. A linha tronco parte do Recife (1881), em Pernambuco, até Pilar (1901), na Paraíba, perfazendo o total de 157 km. Neste trajeto principal, há subdivisões: o Ramal Limoeiro (1882), que parte de Carpina até Limoeiro, com extensão de 23 km; e o Ramal de Campina Grande (1907), que tem seu ponto de partida na cidade de Itabaiana e segue até Campina Grande, possuindo extensão de 80 km, totalizando 260 km (mapa 1).

Os dados compilados das estatísticas ferroviárias dos anos de 1907, 1908, 1910, 1911, 1913 e 1918, apresentados na Tabela 1, mostram que os principais fluxos predominantes na estrada de ferro são os de mercadorias e passageiros.

Mapa 1
ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO, TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (GREAT WESTERN) – 1907



Fonte: Elaboração da autora. Execução: Jocilene Dantas.

Tabela 1

NATUREZA E VOLUME DOS FLUXOS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO, TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (1904-1918)

Transportes	1907	1908	1910	1912	1913	1918
Passageiros	268.563	282.008	264.006	352.694	396.524,5	546.084
Mercadorias ¹⁵	107.895	130.938	198.861	277.901	334.474	346.187
Bagagens	1.821	2.317,0	2.839	3.956	4.534,0	6.279
Animais ¹⁶	22.282	19.832	21.070	30.274	34.765	41.160
Telegramas	18.288	18.545	20.484	19.634	20.713	22.022

Fontes: Organização da autora com base nos dados das Estatística das estradas de ferro da União ou fiscalizadas pela União nos anos de 1904 (1906, sem paginação); 1905 (1907, sem paginação); 1908 (1910, p. 74-89); 1910 (1913, p. 82- 97); 1918 (1922, p. 90-103). Dados dos anos de 1912 e 1913 constam no Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas do ano de 1913 (BRASIL, 1915, p. 163).

Ainda sobre a ordem de importância do volume dos fluxos transportadas pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande, os maiores são os de mercadorias e passageiros. O transporte de animais é o terceiro maior, em quarto há os telegramas e, por último, as bagagens (tabela 1). Considerando a porcentagem das receitas arrecadadas nos anos de 1912 e 1913, por cada tipo de item transportado, as mercadorias representavam, em média, 65% das receitas, enquanto os passageiros entre 20 e 25% (BRASIL, 1915, p.164).

Conforme os dados extraídos dos Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas dos anos de 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 e 1913, sobre as mercadorias exportadas¹⁷, os principais gêneros transportados pela ferrovia para o porto do Recife eram a cana-de-açúcar, o açúcar, o algodão, o caroço de algodão, a aguardente e as madeiras (tabela 2).

É válido observar que parte da linha férrea E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (*Great Western*) encontra-se na Zona da Mata pernambucana¹⁸, área de concentração da produção da cana-de-açúcar, como Nazaré da Mata e Paudalho, além de passar por usinas ou engenhos de cana-de-açúcar, como a estação de Tiúma (usina), em São Lourenço da Mata, e a estação de São Severino, no Engenho Ramos, em Paudalho. Ainda em Pernambuco¹⁹, a ferrovia capta a produção algodoeira²⁰ de Limoeiro; e, na Paraíba, a produção da Borborema e do Sertão paraibano, que se dirigia à Campina Grande e de lá seguia ao porto

do Recife, via ferrovia. Fatos que explicam uma maior quantidade de ambos os produtos transportados por essa ferrovia no período analisado (tabela 2).

Sobre os produtos importados transportados por essa ferrovia, a tabela 3 revela que são mais tecnicamente elaborados, como arame para cerca, ferragens e querosene. Os produtos importados eram aqueles que saíam das capitais com destino às áreas mais interioranas. Já os exportados faziam o caminho inverso, como mencionado anteriormente. No caso da ferrovia em questão, os produtos eram oriundos do Recife, cidade portuária diretamente ligada, via ferrovia, à Campina Grande, que se constituía como um importante centro distribuidor regional.

Conforme os dados apresentados na tabela 3, os principais produtos importados eram: tecidos, ferragens, carvão de pedra, querosene, arame de cerca, sal e especiarias, além da carne de charque, bacalhau e farinha de trigo.

Tabela 2
MERCADORIAS EXPORTADAS (SELECIONADAS) EM TONELADAS PELA ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO E TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (1905-1918)

Mercadorias exportadas	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1913
Açúcar	17.155	29.110	16.153	28.550	32.208	23.638	36.390
Cana de açúcar	13.417	14.856	11.874	17.850	30.532	29.244	43.537
Álcool -Aguardente	1.609	1.339	2.847	2.133	3.436	2.639	4.916
Algodão	9.612	13.538	12.857	11.524	12.105	15.466	24.171
Caroço de algodão	10.881	13.384	15.471	18.638	14.836	13.817	26.976
Farinha de Mandioca	6.907	6.698	3.297	4.995	9.635	10.702	7.037
Couros	118	119	95	163	281	297	410
Peles	106	67	81	273	292	221	300
Madeiras	3.232	2.935	3.484	2.910	3.258	4.570	3.968
Lenha	2.137	854	722	1.623	2.357	2.310	6.485

Fontes: Organização da autora com base nos dados dos Relatórios do Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas: BRASIL (1905, p. 392); BRASIL (1906, p. 379); BRASIL (1910, p. 149); BRASIL (1911, p. 70-71); BRASIL (1915, p. 169).

Tabela 3

MERCADORIAS IMPORTADAS (SELECIONADAS) EM TONELADAS PELA ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO E TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (1905-1918)

Mercadorias Importadas	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1913
Farinha de Trigo	4.545	3.486	5.681	6.639	4.583	4.019	5.965
Fazendas (tecidos)	1.660	1.937	2.097	1.975	2.059	2.336	2.539
Especiarias ou mercearias	2.933	2.301	2.246	2.489	2.721	3.808	4.383
Ferragens	1.535	1.259	2.444	2.511	2.891	3.312	6.747
Querosene	1.070	1735	1.519	1.553	232	166	3.445
Arame para cerca	116	139	205	233	1.443	2.429	837
Carvão de Pedra	2.707	2.116	3.162	2.864	3.785	3.691	6.158

Fontes: Organização da autora com base nos dados dos relatórios do Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas: BRASIL (1905, p. 392); BRASIL (1906, p. 379); BRASIL (1910, p. 149); BRASIL (1911, p. 70-71); BRASIL (1915, p. 169).

A ferrovia em questão, ao longo do período de operação, apresentou um importante fluxo de mercadorias, sobretudo o transporte dos derivados da cana-de-açúcar e do algodão. A linha férrea passava por ampla área de cultivo da cana-de-açúcar, como Paudalho e Nazaré da Mata, e também pela zona algodoeira de Limoeiro; e, ao atingir Campina Grande, passou a ser utilizada para o transporte do algodão da Paraíba.

3. Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande: centralidade urbana e ferroviária

No século XIX, com o desencadeamento da Revolução Industrial e a ascensão do capitalismo, promoveu-se o crescimento populacional e urbano das cidades, juntou-se a isso a revolução dos transportes e dos meios de comunicação. Logo, as cidades se diferenciam entre si, ocupando posições hierárquicas distintas entre elas, que podem estar relacionadas aos aparatos técnicos que dispõem, aos bens e serviços que ofertam ou ao próprio avanço técnico dos transportes modernos, que se constituiu num elemento primordial na reestruturação da rede urbana. Santos (2008) atribui um papel central ao desenvolvimento dos transportes e a sua interferência direta na reconfiguração da rede urbana, dividindo o período em antes e depois dos transportes mecânicos:

Nas áreas que já possuíam uma rede urbana anterior ao desenvolvimento dos transportes mecânicos (rede que se apoiava na circulação terrestre e fluviomarítima), a hierarquia era rígida e estritamente ligada às condições naturais. A revolução dos transportes facilitou a superação desses obstáculos e, segundo os casos, reafirmou as funções anteriores das antigas cidades ou desmantelou a antiga 'rede', transformando completamente a hierarquia (SANTOS, 2008, p. 161).

A hierarquia dessas cidades na rede urbana está relacionada à centralidade que elas exercem em determinado conjunto de cidades em uma dada região.

Neste sentido, foram eleitos seis atributos indicativos da centralidade das cidades ferroviárias que formam a rede urbana e geográfica da E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande: dados populacionais, o *status* político-administrativo dos aglomerados urbanos (cidade, vila, distrito, povoado), a condição de entroncamentos ou ponta de trilhos das cidades ferroviárias, os municípios que possuíam mais de uma estação em seus limites territoriais e, por fim, as receitas arrecadadas por cada estação que compõe a linha férrea analisada.

Segundo os dados populacionais extraídos de diversas fontes, como *Anuário estatístico do Brasil* (1916), *Sinopse do recenseamento de 1900* (1905), *Recenseamento do Brasil de 1920* (1928), a Estrada de Ferro *Great Western* cortava cidades que, juntas, somavam um contingente populacional total em torno de 347.750 e 665.450, entre os anos de 1900 a 1920, considerando-se os municípios do Recife, de São Lourenço da Mata, Paudalho, Floresta dos Leões, Limoeiro, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana, Pilar, Ingá e Campina Grande, conforme se constata na tabela 4.

Os dados populacionais dos municípios atingidos pela ferrovia analisada indicam os prováveis nós que compõem essa rede de cidades ligadas via ferrovia. Com base nos dados da tabela 4, apresenta-se em ordem decrescente os municípios com maior contingente populacional servidos pela *Great Western*: 1º Recife, 2º Nazaré da Mata, 3º Timbaúba, 4º Limoeiro, 5º Paudalho, 6º Itabaiana, 7º São Lourenço da Mata, 8º Campina Grande, 9º Carpina (ex- Floresta dos Leões), 10º Pilar e 11º Ingá. Observa-se que, entre as 29 estações ferroviárias que compõem a *Great Western*, 11 delas eram cidades, em 1907, quando chegou ao seu ponto terminal em Campina Grande, com o total de 260 km de extensão.

Tabela 4

POPULAÇÃO ABSOLUTA DOS MUNICÍPIOS INTEGRADOS PELA ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO, TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (*GREAT WESTERN*) - 1900-1920

Municípios	Estado	População				
		1900	1907	1910	1912	1920
Recife	Pernambuco	113.106	163.886	193.429	216.484	238.843
São Lourenço da Mata	Pernambuco	14.665	17.558	18.967	19.968	26.993
Paudalho	Pernambuco	11.093	27.628	30.575	32.713	36.988
Carpina	Pernambuco	11.362	15.076	17.017	18.448	19.780
Limoeiro	Pernambuco	25.661	27.913	28.938	29.642	52.573
Nazaré da Mata	Pernambuco	57.995	64.722	67.839	70.000	86.940
Timbaúba	Pernambuco	45.356	48.010	49.194	50.000	52.526
Itabaiana	Parahyba do Norte	16.344	18.080	18.878	19.430	33.278
Pilar	Parahyba do Norte	13.865	12.369	12.744	13.000	26.242
Ingá	Parahyba do Norte	-	10.747	11.448	11.940	20.481
Campina Grande	Parahyba do Norte	38.303 ²¹	17.041	17.558	17.911	70.806
Total	-	347.750	423.030	466.587	499.536	665.450

Fontes: Anuário Estatístico do Brasil (BRASIL, 1916, p. 335, 337-338), Sinopse do recenseamento de 1900 (BRASIL, 1905, p. 57-58, 65-67), Recenseamento do Brasil de 1920 (BRASIL, 1928, p. 239-278, 328-388).

A inserção da ferrovia permitiu o rearranjo na rede urbana formada pela *Great Western*, conforme é possível verificar ao analisar o *status* político-administrativo (cidade, vila, distrito, povoado)²² dos núcleos populacionais.

Considerando a data de inauguração das estações ferroviárias, constata-se que, das 29 estações ferroviárias que integravam toda a linha férrea da *Great Western*, 9 estavam localizadas em cidades (Campina Grande, Ingá, Itabaiana, Limoeiro, Nazaré da Mata Paudalho, Pilar, Recife²³ e Timbaúba), 4 em distritos (São Lourenço da Mata, Mogeiro, Lagoa Seca e Aliança) e a maioria das estações estavam localizadas em povoados, eram 10 no total (Tracunhaém, Lagoa do Carro, Carpina, Camaragibe, Campo Grande, Baraúna, Pureza, Rosa e Silva, Lauro Muller e Galante). Três estações estavam localizadas em usinas ou engenhos de cana-de-açúcar: a estação de Tiuma (usina), em São Lourenço da

Mata, a do engenho Mussurepe, e a estação São Severino, no Engenho Ramos, ambas em Paudalho. Era dessa maneira que estava estruturada a divisão político-administrativa dos locais que foram contemplados em seus territórios com estações ferroviárias, conforme as fontes consultadas (ALMEIDA, 1978; ANDRADE, 1989; BRASIL, 1915; CÂMARA, 1998, 1999; PARAHYBA, 1925; PINTO, 1977; PINTO, 1949). No total, no decorrer das inaugurações das estações, a ferrovia atingia 9 cidades, 4 distritos, 10 povoados e 3 engenhos/usinas.

Quando, em 1907, a ferrovia alcança Campina Grande, a rede urbana interligada pela ferrovia havia sofrido algumas mudanças: aumentou o número de cidades (de 9 para 11), porque Carpina e São Lourenço da Mata, que eram povoado e distrito, respectivamente, tornaram-se cidades; diminuiu o número de povoados (eram 10, diminuí para 6) e aumentou a quantidade de distritos de 4 para 6 (quadro 1). Ou seja, os aglomerados urbanos galgaram alguns degraus na divisão político-administrativa. Isso pode ser um indicativo de que esses núcleos populacionais apresentaram uma maior dinâmica econômica ou populacional decorrente da implantação da ferrovia.

É importante destacar que os núcleos urbanos que possuíam a categoria de cidade estavam associados à produção da cana-de-açúcar ou do algodão e ligados, via ferrovia, ao porto do Recife. Esses fatores reforçam a assertiva de Geiger (1963, p. 89): “a instalação das linhas ferroviárias visava, antes de tudo, a atingir as áreas dos produtos de exportação [...]”. A análise das informações indica que a intenção do traçado ferroviário era atingir as cidades que já possuíam alguma relevância econômica na rede urbana, confirmando também a assertiva de Zorzo (2001, p. 5) sobre a constituição de uma rede urbana ferroviária na Bahia: “a ferrovia foi instalada sobre os caminhos mais rentáveis e articuladores dos pontos mais ativos da rede urbana”.

A produção açucareira no Brasil, por exemplo, esteve inteiramente condicionada pelas oscilações do mercado europeu, pois, desde o início do ciclo do açúcar, em meados do século XVI, abasteceu os mercados europeus por um longo período e tempos depois sofreu quedas na produção e nos preços, devido à produção na América Central, nas Antilhas das colônias holandesas, francesas e inglesas. Estas passaram a abastecer o mercado europeu e ainda eram fortes concorrentes na disputa no mercado externo, em virtude da melhor qualidade do açúcar produzido e da superioridade tecnológica de que dispunham (ANDRADE, 1989; REIS FILHO, 1968).

De modo semelhante, isto também ocorre com a produção algodoeira, que terá a expansão de sua produção no Brasil a partir do século XVIII, quando passa a ser procurado para abastecer as fábricas têxteis europeias. Naquele momento, os Estados Unidos, principal fornecedor da referida matéria-prima, estava em guerra, a Guerra de Independência dos Estados Unidos (1776-1783). Reestabelecida a paz no país, ele volta a fornecer algodão à Europa, e o algodão no Brasil sofre uma primeira queda. A situação se repete tempos depois, na Guerra de Secessão dos Estados Unidos (1861-1865).

Desse modo, a produção agrícola brasileira, até as três primeiras décadas do século XX, é organizada para atender as demandas externas do mercado europeu e americano. A tendência em curso pode ser observada na tabela 5, na qual apresenta-se a porcentagem dos grupos de produtos exportados e importados pelo Brasil, referentes ao quinquênio de 1908 a 1912.

Tabela 5

PORCENTAGEM MÉDIA DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DO BRASIL POR CLASSE DE PRODUTOS NO QUINQUÊNIO 1908-1912

Classes de produtos	
Exportados	Porcentagem (%)
Produtos animais	4,5
Produtos minerais	1,5
Produtos vegetais	94,0
Total	100
Importados	Porcentagem (%)
Animais vivos	0,6
Matérias-primas e artigos com aplicação às artes e indústrias	19,1
Artigos manufaturados	54,8
Artigos destinados à alimentação e forragens	25,5
Total	100

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil (BRASIL, 1917, p. XXXII).

É importante observar que das três classes em que estão divididas as mercadorias exportadas, a classe referente aos produtos vegetais representa 94% das mercadorias exportadas sobre os demais grupos. Neste grupo, estão inseridos produtos como: algodão, açúcar, borracha, cacau, café, caroço de algodão, cera de carnaúba, farinha e outros. No mapa 3, pode-se

observar os países de destino dos principais produtos exportados pelo Brasil das três classes: produtos animais, produtos minerais e produtos vegetais.

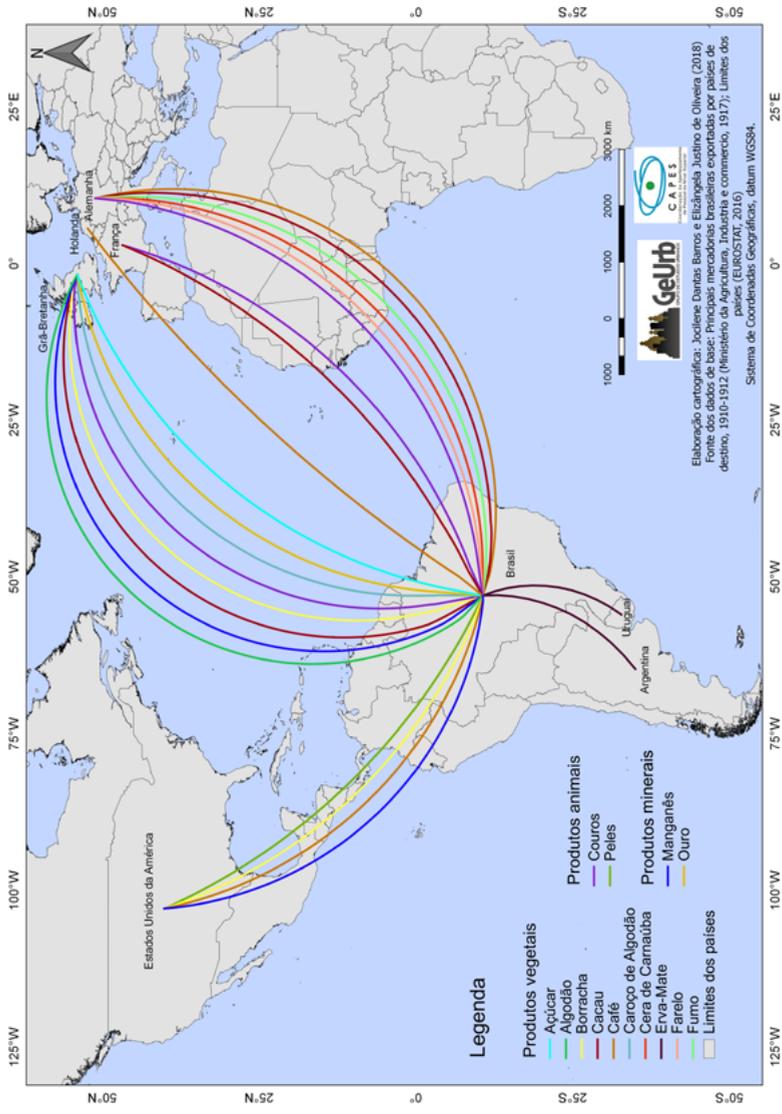
Logo, as ferrovias, de modo geral, e a linha férrea da *Great Western*, em particular, se constituíram como redes técnicas destinadas a atender as demandas da divisão internacional vigente na época em que o Brasil era um país agrícola e fornecedor de matéria-prima para atender as demandas da Inglaterra; enquanto as manufaturas inglesas, com tecidos, aço e ferro, abasteciam os mercados brasileiros.

Outros elementos, que também evidenciam ou reestruturam a centralidade das cidades na rede urbana ferroviária, são: a condição de entroncamentos de linhas férreas, ponta de trilhos ou, ainda, se possuíram mais de uma estação ferroviária nos limites territoriais do município. Isto porque a condição de entroncamento indica que ali operam duas ou mais linhas ferroviárias, o que permite uma maior concentração de estruturas de operação das ferrovias, como armazéns, casas de turma, casa de agentes ferroviários, oficinas etc., como também de serviços para atender o fluxo aumentado de passageiros, como: cafés, hotéis, fábricas, bancos etc.

No caso da *Great Western*, havia dois entroncamentos ferroviários: um deles ficava em Carpina, que era entroncamento do Ramal Carpina/Limoeiro, o segundo era em Itabaiana, entroncamento do Ramal Campina Grande (mapa 1). Como é possível observar na tabela 6, ambas as estações, de Carpina e de Itabaiana, apresentam receitas significativas, indicando a centralidade que exerciam na rede urbana ferroviária.

A *Great Western* teve três cidades ponta de trilhos: Timbaúba (1888-1900), Limoeiro (1882-1930) e Campina Grande (1907-1957). Timbaúba foi ponta de trilho por 12 anos (1888-1900). Essa estação teve muita importância para escoamento da produção paraibana para o porto do Recife, uma vez que estava situada nos limites dos estados de Pernambuco e da Paraíba; captou e centralizou, portanto, a produção das regiões do Agreste pernambucano, Borborema e Sertão paraibano, que era enviada ao porto da capital pernambucana. A sinopse do recenseamento de 1890 e 1900 evidencia a relevância dessa ponta de trilho. Em 1890, Timbaúba contava com 28.250 habitantes. Em 1900, saltou para 45.356, sendo a terceira cidade mais importante do estado de Pernambuco.

Mapa 3
FLUXOS DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS BRASILEIRAS EXPORTADAS POR PAÍSES DE DESTINO (1910-1912)



Fonte: Elaboração da autora com base nos dados extraídos do Ministério da Agricultura e Comércio (BRASIL, 1917, p. 119-122). Execução: Jocilene Dantas.

Já Campina Grande e Limoeiro foram ponta de trilhos por 50 e 48 anos, respectivamente. No caso de Campina Grande, somente em 1957 a ferrovia segue do Agreste em direção ao Sertão paraibano, encontrando o Ramal Paraíba, oriundo do Ceará, que alcançou Sousa (1926), Pombal (1932) e Patos (1944), em sentido Oeste-Leste do estado da Paraíba; e o Ramal Limoeiro, em Pernambuco, alcança Alagoa Comprida somente em 1930 e segue até Bom Jardim (1937). No caso de Limoeiro, onde a ferrovia chegou em 1882, a cidade captou já nessa época a produção algodoeira do Agreste pernambucano; e Campina Grande, por sua vez, se tornou um dos maiores centros exportadores de algodão do Brasil, captando a produção do Agreste, de Borborema e do Sertão paraibano. Segundo os dados revelados no *Anuário estatístico da Parahyba do Norte* (1918, p. 147 e 202), nos anos de 1915 e 1916, Campina Grande é a cidade paraibana que mais exporta fardos de algodão, superando a capital, cidade da Parahyba²⁴. Aranha (1991), ao tratar da condição de ponta de trilhos de Campina Grande, ressalta:

Em sua vantajosa posição de ponto terminal da estrada de ferro, posição em que consegue se manter durante meio século (1907-1957), para essa praça convergia praticamente todo o comércio do interior de além-trilhos, na direção do oeste paraibano e de algumas áreas dos chamados Estados limítrofes. Desta forma, inúmeras áreas interioranas são polarizadas por Campina Grande, que realiza, através da estrada de ferro, a circulação mercantil entre as áreas sertanejas e as praças portuárias. Assim sendo, os meios de transportes nas áreas de além-trilhos tornam-se caudatários da estrada de ferro em Campina Grande. No caso, as tropas de burros e os caminhões (ARANHA, 1991, sem paginação, resumo).

No que se refere aos municípios que possuíam mais de uma estação em seus limites territoriais, fato que evidencia a centralidade das cidades na rede urbana ferroviária, pode-se destacar a cidade de Itabaiana (entroncamento do Ramal de Campina Grande), que, além de sua estação principal, possuía a estação de Lauro Muller, que era bem modesta e servia para abastecer as locomotivas de água. No município de Campina Grande, afora sua estação principal, situada nas proximidades do centro primaz, havia a estação de Galante nos limites do município. No trecho da *Great Western*, situado em Pernambuco, há o caso das estações de Pureza e Rosa e Silva, que se localizavam em Timbaúba. Havia, ainda, os casos de Nazaré da Mata, que, além da sua central, tinha as dos distritos de Lagoa Seca e Aliança; de São Lourenço da Mata onde, além da principal, havia a estação

da Usina Tiúma, e por fim, Recife, que concentrava várias estações: as do Brum, de Encruzilhada, Arraial e Macacos. Logo, se observa que os locais que possuíam mais de uma estação em seus territórios coincidem com aqueles que já possuíam o *status* político-administrativo de cidade, tais como: Itabaiana, Campina Grande, Timbaúba, São Lourenço da Mata e Nazaré da Mata.

Esses nós da rede urbana formada pela ferrovia analisada se tornam ainda mais evidentes quando se considera as receitas arrecadadas por cada uma das estações ferroviárias, conforme mostram os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas e da Inspeção Federal das Estradas (tabela 6). Entre as estações da E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande com maior receita arrecadada ao longo dos anos analisados, destacam-se: no ano de 1901 - 1º Brum/Recife, 2º Timbaúba, 3º Nazaré da Mata e 4º Limoeiro; em 1906 - 1º Brum/Recife, 2º Nazaré da Mata, 3º Limoeiro e 4º Timbaúba; em 1913 - 1º Brum/Recife, 2º Campina Grande, 3º Limoeiro, 4º Pilar, 5º Timbaúba e 6º Nazaré da Mata. Considerando os anos analisados, percebe-se alterações quanto à ordem das estações com receitas mais elevadas, no entanto são as mesmas cidades que permanecem com as receitas mais elevadas ao longo do período.

Coincidentemente são as mesmas cidades mais populosas (tabela 4) e que já possuíam o *status* político-administrativo de cidade no momento de inauguração das estações ferroviárias, conforme se tratou anteriormente. Embora seja necessário fazer uma ressalva quanto à Campina Grande, que era a 9ª mais populosa, em 1912, porém a 2ª estação com maior receita arrecadada em 1913. Destaca-se, pois, a pujança do volume das receitas arrecadadas na estação de Campina Grande naquele ano (1913), quando fica evidente sua importância entre as demais cidades que compõem a rede urbana da referida linha ferroviária (tabela 6).

As cidades que apresentam as receitas mais elevadas são importantes centros produtores de cana-de-açúcar do Agreste, como no caso de Limoeiro e Nazaré da Mata, ou importantes centros algodoeiros e captadores de fluxos, como é o caso de Campina Grande e Timbaúba, sobretudo antes da inauguração da estação de Campina Grande.

Tabela 6
RECEITAS POR ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO RECIFE AO LIMOEIRO, TIMBAÚBA E RAMAL CAMPINA GRANDE (1901-1913)

Estações	Receitas (em contos de réis ²⁵)			Data de inauguração
	1901	1906	1913	
Corpo Santo	-	-	4:755\$490	-
Brum	323:734\$475	415:779\$150	669:537\$640	10/1881
Encruzilhada	20:761\$525	27:319\$110	53:479\$410	10/1881
Arraial	12:393\$390	12:784\$770	18:782\$030	10/1881
Macacos	1:629\$889	3:150\$130	98:174\$630	-
Camaragibe	11:237\$620	14:752\$620	15:672\$420	12/1908
São Lourenço da Mata	22:816\$715	19:822\$910	22:048\$400	10/1881
Tiuna	61:077\$365	52:258\$550	59:035\$730	10/1881
Mussurepe	21:674\$260	17:068\$150	74:242\$380	10/1881
Paudalho	80:154\$800	69:367\$950	83:671\$830	10/1881
Floresta dos Leões	60:240\$110	51:431\$950	62:385\$380	2/1882
Lagoa do Carro	24:158\$180	21:305\$740	16:823\$960	2/1882
Campo Grande	21:637\$850	19:201\$000	22:315\$340	2/1882
Limoeiro	157:227\$050	142:503\$880	171:252\$410	2/1882
Tracunhaém	14:232\$750	13:754\$040	9:599\$980	9/1882
Nazaré da Mata	196:472\$500	146:642\$870	141:116\$740	9/1882
Junco (Parada)	-	4:355\$900	-	9/1882
Lagoa Seca	44:616\$860	38:682\$730	45:356\$140	9/1882
Baraúna	48:840\$960	34:491\$430	39:316\$110	9/1882
Aliança	46:743\$210	38:932\$260	40:534\$430	1/1883
Pureza	100:745\$630	68:254\$780	57:633\$840	1/1883
Timbaúba	232:582\$700	111:892\$130	154:691\$620	1/1888
Rosa e Silva	8:925\$240	14:463\$860	5:774\$640	1/1900
Itabaiana	24:731\$815	70:359\$040	76:739\$520	1/1901
Lauro Muller ²⁶			8:569\$320	10/1907
Mogeiro			9:760\$360	10/1907
Ingá			30:413\$440	10/1907
Galante			9:294\$040	10/1907
Campina Grande			352:743\$490	10/1907
Pilar	4:608\$610	58:912\$020	151:463\$220	12/1883
Tejipió	-	-	42:581\$300	3/1885
Diversas	18:881\$705	-	-	
Total arrecadado	1.560:125\$200	1.467:494\$590	2.547:920\$240	-

Fontes: Elaborado pela autora com base em Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e do Ministério da Viação e Obras Públicas: BRASIL (1902, p. 423-424); BRASIL (1907, p. 464) e BRASIL (1915, p. 164).

Pode-se concluir que a rede urbana formada pela E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (*Great Western*) é formada por núcleos de povoamento com diferentes *status* político-administrativos, sendo a maior parte deles cidades com significativo contingente populacional. Verifica-se que os municípios que possuíam mais de uma estação em seus limites territoriais eram justamente aqueles que tinham um contingente populacional maior, como Recife, Nazaré da Mata, Timbaúba, Itabaiana e São Lourenço da Mata (quadro 1).

Quadro 1

CLASSIFICAÇÃO DA REDE URBANA CONFORME OS ATRIBUTOS (1907)

Atributos	Classificação na rede urbana
1. Municípios com maiores contingentes populacionais	1º Recife; 2º Nazaré da Mata, 3º Timbaúba, 4º Limoeiro, 5º Paudalho, 6º Itabaiana, 7º São Lourenço da Mata, 8º Campina Grande, 9º Carpina, 10º Pilar e 11º Ingá.
2. <i>Status</i> político-administrativo do local onde se situa a estação ferroviária	Cidades: Campina Grande, Carpina, Ingá, Itabaiana, Limoeiro, Nazaré da Mata, Paudalho, Pilar, Recife, São Lourenço da Mata e Timbaúba. Distritos: Aliança, Camaragibe, Lagoa do Carro, Lagoa Seca, Mogeiro e Tracunhaém. Povoados: Campo Grande, Baraúna, Pureza, Rosa e Silva Lauro Muller e Galante.
3. Entroncamentos ou bifurcações	Carpina (Ramal Carpina/Limoeiro) e Itabaiana (Ramal Itabaiana/Campina Grande).
4. Condição de ponta de trilhos	Campina Grande (1907-1957), Limoeiro (1882-1930) e Timbaúba (1888-1900).
5. Mais de uma estação no território	Campina Grande - estação principal e a estação de Galante; Itabaiana - estação principal e a de Lauro Muller; Nazaré da Mata - estação principal e a dos distritos de Lagoa Seca e Aliança; Paudalho - estação principal, a do engenho Mussurepe e a estação São Severino, no Engenho Ramos; Recife - Estações do Brum, de Encruzilhada, Arraial e Macacos; São Lourenço da Mata - estação principal e a da Usina Tiama; Timbaúba - estação principal e as estações de Pureza e Rosa e Silva.
6. As receitas arrecadadas pelas estações (1913)	1º Brum/Recife, 2º Campina Grande, 3º Limoeiro, 4º Pilar, 5º Timbaúba, 6º Nazaré da Mata, 7º Paudalho, 8º Itabaiana, 9º Pureza e 10º Carpina.

Fonte: Elaboração da autora com base nas fontes documentais consultadas.

Constata-se ainda, no quadro 1, que os municípios com maiores contingentes populacionais coincidiam com aqueles que também tinham uma maior arrecadação de receitas, a exemplo do Recife, Limoeiro, Nazaré da

Mata, Timbaúba e Campina Grande. Fato indicativo de que essas cidades, em parte por sua dimensão populacional, captavam uma variedade de fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens. E, entre as dez maiores receitas, estão as cidades que foram ponta de trilhos, notadamente indicando o quanto as cidades ferroviárias que tiveram essa condição atraíam para si fluxos de natureza diversas.

4. Considerações finais

O transporte ferroviário teve papel importante na “compressão” das distâncias, facilitando a conexão entre as cidades, entre portos e áreas produtoras, permitindo o transporte de mercadorias a longas distâncias e a menores custos, ou de pessoas que, por vezes, eram consumidores, outras vezes, força de trabalho, comerciantes ou habitantes deslocando-se de uma estação a outra no mesmo município ou entre cidades de diferentes municípios. Logo, esse transporte promoveu intensas mudanças em parte das cidades por onde passou, com rebatimento direto na rede urbana, uma vez que o fato da cidade possuir tal equipamento lhe conferia relativa centralidade, decorrente da emergência de fluxos conduzidos via ferrovia até elas e a partir delas.

A centralidade das cidades na rede urbana depende não só da rede de circulação que envolve determinada cidade e sua hinterlândia, mas também do desenvolvimento de uma atividade econômica e da concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços que justifiquem o deslocamento dos diferentes grupos sociais àquela cidade.

Conforme se apresenta ao longo do artigo, a E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande era formada por cidades ferroviárias de relevância populacional e econômica, que conseqüentemente se constituíam como centralidades na linha ferroviária analisada, como foi possível observar ao se analisar as receitas arrecadadas pelas estações ferroviárias, a condição de ponta de trilhos ou de entroncamento ferroviário, os dados populacionais e o *status* político-administrativo dos núcleos urbanos. Entre as cidades de maior importância na rede urbana formada pela referida linha férrea, destacam-se: Recife, Nazaré da Mata, Timbaúba, Limoeiro, Paudalho

e Carpina, em Pernambuco; Campina Grande, Itabaiana e Pilar, na Paraíba. Ressalta-se ainda que a condição de ponta de trilho de Campina Grande (1907-1957), Limoeiro (1882-1930) e Timbaúba (1888-1900) e de entroncamentos ou bifurcações ferroviários de Carpina e Itabaiana impulsionaram a centralidade dessas cidades integradas pela ferrovia da *Great Western*.

Por fim, é importante salientar que a própria E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande exercia certa centralidade no conjunto de ferrovias do Nordeste, devido a algumas condições singulares, como estar inserida em uma rede ferroviária, a *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, e conseqüentemente ligada à E. F. Conde d'Eu, E. F. Natal a Independência (atual Guarabira), E. F. Recife ao São Francisco, E. F. Sul de Pernambuco, E. F. Central de Pernambuco e a E. F. Central de Alagoas, que integrava, por uma extensão de 1.280 km, os estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas. Além disso, a ferrovia estava interligada a um dos portos mais importantes do Nordeste, o porto do Recife, responsável por escoar quase toda a produção dos estados do Nordeste e mesmo de parte do Meio Norte e exportar para o restante do país e para o exterior (FERREIRA, 1958).

Notas

- 1 Esta pesquisa foi realizada com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e se constitui como um recorte da tese de doutorado da autora.
- 2 A primeira linha férrea do mundo foi inaugurada em 27 de setembro de 1825, na Inglaterra, idealizada e construída por George Stephenson (1781-1848). O trajeto possuía extensão de 40 km, de Stockton a Darlington, cidades pertencentes ao condado de Durham e uma das áreas mais ricas em mineração da Inglaterra.
- 3 Corrêa (2006, p. 279) define interações espaciais enquanto “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”; esses deslocamentos “podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades”.
- 4 Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), “cidades ferroviárias são todas as que receberam a ferrovia e tiveram uma estação ferroviária instalada”.
- 5 Segundo Corrêa (1989, p. 71-73), “a rede dendrítica é a forma espacial mais simples de rede urbana. Caracteriza-se pela sua origem colonial. Seu ponto de partida é a criação de uma cidade estratégica e excentricamente localizada face a uma futura hinterlândia. Essa cidade, de localização junto ou próximo ao mar, é o ponto inicial de penetração do território e sua porta de entrada e de saída. Desde o início concentra as principais funções econômicas e políticas

da hinterlândia, transformando-se em um núcleo desmesuradamente grande em relação aos demais centros que controla. É uma cidade primaz concentra a maior parte do comércio atacadista exportador e importador. [...] Concentra assim a maior parte da renda bem como da elite regional de raízes fundiária e mercantil. Principal mercado de trabalho urbano, transforma-se no mais importante foco das correntes migratórias de destino urbano". A rede dendrítica caracteriza-se, ainda, pelo excessivo número de pequenos núcleos urbanos e pela ausência de centros intermediários, resultado do baixo nível de demanda da população e de sua limitada mobilidade espacial, advinda em parte da precariedade das vias e dos meios de transporte. Tal padrão espacial de interações constitui um esquema de drenagem de recursos em geral, que privilegia a cidade primaz em detrimento de sua hinterlândia (CORRÊA, 1989).

- 6 Data do período colonial o termo Bocas de Sertão para "designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII" (MAIA, 2017, p. 27-28). Pierre Deffontaines, em um texto intitulado "Como se constituiu no Brasil a rede de cidades", publicado em 1944, afirma que a Boca de Sertão é "a ponta de linha, que desemboca na região e constitui uma ponta pioneira [...], a boca sobre as regiões vazias" (DEFFONTAINES, 1944, p.147).
- 7 A divisão administrativa do Brasil durante o período imperial (1822-1889) era por províncias. A partir da República (1889), o país passa a ser constituído por unidades federativas, denominadas de estados.
- 8 A província pernambucana foi um importante eixo ferroviário ainda na segunda metade do século XIX. Quatro anos após a inauguração da primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, inaugurada em 1854, partia da província pernambucana, em 1858, a primeira estrada de ferro do Nordeste, a E. F. Recife ao São Francisco. Em fins do século XIX e início do XX, o Estado pernambucano já estava ligado, via ferrovia, aos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas.
- 9 Popularmente, a E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande é conhecida por *Great Western*, pelo fato de a empresa inglesa ter sido concessionária e construído a referida linha férrea.
- 10 Segundo Pinto (1949, p. 80), o primeiro mapa da estrada de ferro do Limoeiro, publicado pelos ingleses, enumera os engenhos de açúcar dos distritos que poderiam ser favorecidos pela nova ferrovia. A esse tempo, havia em São Lourenço 23 engenhos, em Paudalho 40, em Nazaré 73, em Tracunhaém 97 e em Bom Jardim 22. Limoeiro contava com 13 engenhos (Alagoa comprida, Bordão de Velho, Cumbre, Feiticeiro, Guarabira, Mulemba, Mulungu, Paranaso, Pindoba, Passassunga, Parari, Pedra do Sono e Trinfo) e 14 fazendas de gado (Bengalas, Campos, Chã dos Cocos, Candiães, Cumarú, Goiabas, Gavião, Poços, Queimadas, Riacho do Boi, Taó, Tabocas, Umari e Vertentes).
- 11 Conforme revela Vasconcelos Neto (2018, p. 401), os três terminais das estradas de ferro de Pernambuco começavam no Recife: "o da *Great Western*, no Brum, o da Recife-São Francisco, em Cinco Pontas, situados [os terminais] nas duas extremidades da zona portuária, e o da Central de Pernambuco, que ficava no centro da cidade".
- 12 A transferência da concessão do Barão de Soledade para a empresa inglesa *Great Western* consta no Decreto nº 6.009, de 20 de outubro de 1875. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1875, p. 650, Vol. 2, parte II (Publicação Original). Disponível em: https://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18560/collecao_leis_1875_parte2.pdf?sequence=3. Acesso em: 01 ago. 2023. Anos antes, em 1873, o governo imperial já havia concedido autorização à empresa para funcionar no Brasil, conforme Decreto nº 5.395 de 10 de setembro de 1873. Disponível em: https://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18605/collecao_leis_1873_parte2.pdf?sequence=2. Acesso em: 01 ago. 2023.
- 13 Contrato celebrado sob o Decreto nº 4.111, de 31 de julho de 1901 (COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DO BRASIL DE 1901, 1902, p. 1053).

- 14 Sobre as revisões do contrato de arrendamento das ferrovias pela *The Great Western of Brazil Railway Company, Limited*, ver o Decreto de nº 5.257, de 26 de julho de 1904 (BRASIL, 1904), e o Decreto nº 7.632, de 28 de outubro de 1909 (BRASIL, 1909).
- 15 Valores em toneladas.
- 16 Número de cabeças. Os tipos de animais compreendem: de montaria, bois, vacas e vitelas, carneiros, porcos etc.
- 17 As mercadorias exportadas são aquelas transportadas do interior do território em direção aos portos das capitais no litoral, e geralmente são matérias-primas agrícolas (Ver mapa 3).
- 18 A E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande tem 129 km de seu percurso construídos na Província/estado de Pernambuco e 94 km construídos no estado da Paraíba.
- 19 Sobre a produção agrícola de Pernambuco e da Parahyba do Norte e o trajeto da linha férrea, ver as cartografias históricas de 1908, da Coleção de mapas históricos de David Rumsey, autoria de Silk, D. Wenaslin; Cavalcanti, Manoel Paulino; Sociedade Nacional de Agricultura (Brasil), Seção de Geografia Agrícola, disponíveis em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306840~90076721?> e <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306839~90076722?Estado-da-Parahyba-do-Norte>. Observem a densidade da produção agrícola de Pernambuco, muito superior à da Paraíba, que ainda apresenta muitos vazios no território.
- 20 Segundo Pinto (1949, p. 98), a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro teve grande importância no transporte do algodão desde os seus primeiros anos de operação: "em 1883 mais de 17% do algodão entrado na praça do Recife tinha sido transportado pela 'Great Western', percentagem essa que se elevou a 62% no período de 1886-1887, a 70% em 1887-1888 e a 89% em 1888-1889".
- 21 No Censo de 1900, Campina Grande era composta pelos seguintes distritos: Campina Grande, Pocinhos e S. Sebastião. Posteriormente esses distritos são desmembrados de Campina Grande, fato que pode justificar a queda nos dados populacionais de 1907.
- 22 Para a divisão entre povoado, vila e cidade, considera-se a definição de Azevedo (1970), que estabelece a vila como hierarquia político-administrativa intermediária entre o povoado e a cidade.
- 23 Recife incluía 4 estações: a de Brum, Encruzilhada, Arraial e Macacos.
- 24 Em 1915, Campina Grande exportou 64.118 fardos de algodão, contra 62.261 da capital. Em 1916, Campina Grande exportou 59.395 fardos e a Cidade da Parahyba, 51.480 (PARAHYBA DO NORTE, 1918, p. 147 e 202). Conforme consta no Anuário de Campina Grande de 1925, a maior parte do algodão transportado entre os anos de 1919 e 1924 tinha como destino o Recife.
- 25 Réis foi uma moeda portuguesa e o padrão monetário no Brasil desde o descobrimento até 1942, quando Getúlio Vargas criou o cruzeiro (TELLES, 2011).
- 26As estações de Lauro Muller, Mogeiro, Ingá, Galante e Campina Grande compõem o Ramal Campina Grande da E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (*Great Western*).

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Revista GEOUSP**, São Paulo, v. 7, p. 13-25, 2000. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123400/119716>. Acesso em: 27 abr. 2023.

ALMEIDA, Elpidio de. **História de Campina Grande**. 2. ed. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1978.

ANDRADE, Manuel Correia de. **História das Usinas de açúcar de Pernambuco**. Recife: FUNDAJ. Editora Massangana, 1989. (Série República, v. 1).

ARANHA, Gervácio Batista. **Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)**. 1991. 316f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) - Centro de Humanidades, Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1991.

AZEVEDO, Aroldo. **Brasil: A terra e o homem**. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1970. (Série Brasileira. A vida humana, v. 2).

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Tradução: Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CÂMARA, Epaminondas. **Datas campinenses**. Campina Grande-PB: Ed. Caravela, 1998.

_____. **Os alicerces de Campina Grande: esboço histórico e social do povoado e da vila (1697 a 1864)**. Campina Grande -PB: Ed. Caravela, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-318.

_____. **A rede Urbana**. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989. (Série Princípios).

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, São Paulo, v. 14, p. 141-148, 1944.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: Conceitos e temas**. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 141-162.

FERREIRA, Jurandyr Pires (Org.). **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958. v. 4: Grande Região Nordeste.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963. (Coleção O Brasil Urbano. Série VI - Sociedade e Educação).

HOBBSAWM, Eric. **A era do capital (1848-1875)**. 2. ed. Tradução: Luciano Costa Neto. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

MAIA, Doralice Satyro. Cidades Bocas de Sertão: sobre a origem e a constituição do núcleo primaz e os primeiros indícios do processo de urbanização. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon (Org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. p. 27-59.

MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (Org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

MUMFORD, Lewis. **Technics and civilization**. London: Routledge & Kegan Paul Ltd, 1934.

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)**. 2019. 392f. Tese (Doutorado em Geografia) - Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019

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

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e notas para a história da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1977. (Coleção Documentos Paraibanos 3, v.1).

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

SANTOS, Milton. **Manual da Geografia Urbana**. Tradução: Antônia Dea Erdens. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. (Coleção Milton Santos, 9 v).

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. **A política ferroviária brasileira (1835-1945): 110 anos de acertos e desacertos na construção da malha ferroviária nacional**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2018. 1 v. (Edições do Senado Federal, v. 245-A).

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, n. 5, v. 2, p. 147-157, dez. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3791/2768>. Acesso em: 16 jul. 2023.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia**: Doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

Fontes documentais

BRASIL. **Decreto nº 5.257 de 26 de julho de 1904**. v. I. Parte 2. p. 1.153. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao2.html>. Acesso em: 05 dez. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 7.632**, de 28 de outubro de 1909. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7632-28-outubro-1909-527799-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 18 out. 2023.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. I, Território e População. Rio de Janeiro: Typograpia da Estatística, 1916. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v1.pdf. Acesso em: 10 fev. 2023.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. II, Economia e Finanças. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1917. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v2.pdf. Acesso em: 10 jul. 2023.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brasil de 1920**. Vol. IV (2ª parte), Tomo II. População. Rio de Janeiro: Typ. Da Estatística, 1928. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6463.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Antonio Augusto da Silva, no ano de 1902**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext=Arrayal&item_id=2560#?h=Arrayal&c=4&m=9&s=0&cv=1&r=0&xywh=-912%2C-1%2C3247%2C2291. Acesso em: 06 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro**

Severiano Muller, no ano de 1905. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1905. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2564#?c=0&m=12&s=0&cv=1&r=0&xywh=-904%2C0%2C3263%2C2302 . Acesso em: 30 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Muller, no ano de 1906.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2564#?c=0&m=13&s=0&cv=1&r=0&xywh=-182%2C575%2C2234%2C1576 . Acesso em: 30 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no ano de 1907.** v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=4&m=14&s=0&cv=1&r=0&xywh=-448%2C541%2C2529%2C1784 . Acesso em: 06 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Francisco Sá, no ano de 1910.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/459194/2>. Acesso em: 06 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, J. J. Seabra, no ano de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/614> . Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório da Inspeção Federal das Estradas apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Viação e Obras Públicas, José Barbosa Gonçalves, no ano de 1913.** Anexo. Primeiro Volume. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/5298>. Acesso em: 25 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Sinopse do recenseamento de 1900.** Rio de Janeiro: Typographia da estatística, 1905. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=225474&view=detalhes>. Acesso em: 22 jun. 2023.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral de Obras e Viação. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 dezembro de 1904**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1904uniao/page/n3/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral de Obras e Viação. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de 1905**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1905uniao/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1910. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1908uniao/page/n5/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1910**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1913. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1910uniao/page/n3/mode/2up>. Acesso em: 23 nov. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1911**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1914. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1911uniao/page/n3/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1913**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1917. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1913uniao/page/n5/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918**. Rio de Janeiro: Tipografia Gomes Brandão, 1922. Disponível em: <https://archive.org/details/estatisticaferro1918uniao/page/n5/mode/2up>. Acesso em: 02 dez. 2022.

COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873. Atos do poder Executivo. **Decreto nº 5.395 de 10 de setembro de 1873**. Tomo XXXVI. Parte II. Rio de

Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 715. Disponível em: https://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18605/collecao_leis_1873_parte2.pdf?sequence=2 . Acesso em: 01 ago. 2023.

COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1875. Atos do poder Executivo. **Decreto nº 6.009 de 20 de outubro de 1875**. Tomo XXXVIII. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 650. Disponível em: https://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18560/collecao_leis_1875_parte2.pdf?sequence=3. Acesso em: 01 ago. 2023.

COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 1901. Atos do poder executivo. **Decreto nº 4.111 de 31 de julho de 1901**. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, p. 1053. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 11 jun. 2023.

PARAHYBA DO NORTE. **Mapa agrícola de 1908**. Coleção de mapas históricos de David Rumsey, autoria de SILK, D. Wenaslin; CAVALCANTI, Manoel Paulino; Sociedade Nacional de Agricultura (Brasil), Seção de Geografia Agrícola. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306839~90076722:Estado-da-Parahyba-do-Norte>. Acesso em: 02 ago. 2023.

PARAHYBA DO NORTE. Repartição de Estatística e Arquivo Público. Diretor Geral: Dr. Diogenes Gonçalves Penna. **Anuário Estatístico da Parahyba do Norte - 1916**. Parahyba: Imprensa Oficial, 1918. Disponível em: <https://archive.org/details/anuario1916pb>. Acesso em: 23 jan. 2023.

PARAHYBA. **Anuário de Campina Grande para 1926**. João Mendes (Dir.). Recife: Off. Graph. Jornal do Commercio, 1925.

PERNAMBUCO. **Mapa Agrícola de 1908**. Coleção de mapas históricos de David Rumsey, autoria de SILK, D. Wenaslin; CAVALCANTI, Manoel Paulino; Sociedade Nacional de Agricultura (Brasil), Seção de Geografia Agrícola. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~306840~90076721>. Acesso em: 02 ago. 2023.

Recebido em 05/09/2023

Aceito em 27/10/2023

