



Revista de História e Estudos Culturais

Julho-Dezembro de 2021

Vol. 18 Ano 18 nº2

www.revistafenix.pro.br

ISSN 1807-6971



[10.35355/REVISTAFENIX.V18I2.1171](https://doi.org/10.35355/REVISTAFENIX.V18I2.1171)

OS PROCESSOS E AS FORMAS DA EXPANSÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO DECORRENTE DA FERROVIA: UMA ANÁLISE DAS CIDADES DE ARARAQUARA/SP E CAMPINA GRANDE/PB¹

THE INTRA-URBAN SPACE SPRAWL PROCESS AND ORGANIZATION INDUCED BY THE RAILWAY IMPLEMENTATION: AN ANALYSIS OF THE CITIES OF ARARAQUARA/SP AND CAMPINA GRANDE/PB

Fernanda de Lima Lourencetti*

Universidade de Évora – Portugal

<https://orcid.org/0000-0001-5649-8774>

fernanda.delima@gmail.com

Elizângela Justino de Oliveira**

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba - IFPB

elizangelaoliveirarn@gmail.com

RESUMO: As estradas de ferro construídas no Brasil contribuíram para a expansão dos núcleos urbanos, criaram cidades e dinamizaram economias. Algumas urbes tiveram suas atividades mais

¹ Este artigo está vinculado com as investigações financiadas pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e *AHICF - Association pour l'Histoire des Chemins de Fer* e integrado no Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades-CIDEHUS da Universidade de Évora, financiado por fundos da FCT (UIDB/00057/2020) e do Programa Doutoral HERITAS [Estudos de Património] - [Ref.ª HERITAS_PD_FCT_BD_2019].

* Arquitecta pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (Campus de Bauru) e mestre pelo mestrado Master Erasmus MUNDUS TPTI, lecionado pelas universidades: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (França), Università Degli Studi di Padova (Itália) e Universidade de Évora (Portugal). Atualmente, é doutoranda em História na Universidade de Évora, tutora do Projeto Tutorado *Chemins de fer et paysages de l'innovation technique* do Master Erasmus MUNDUS TPTI, integrada no CIDEHUS-Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades e no Programa Doutoral HERITAS [Estudos de Património].

** Doutora em Geografia (PPGE/UFPB/Brasil). Membro do Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GEUrb/UFPB/Brasil).

aquecidas que outras, mas, de maneira geral, quando sobreveio a crise do sistema ferroviário, muitas viram suas estações ferroviárias serem suprimidas. Nesse sentido, este artigo tem como objetivo analisar comparativamente o processo de formação do espaço intraurbano das cidades de Araraquara/SP e Campina Grande/PB, decorrente da implantação de suas ferrovias. Mesmo sendo exemplos localizados em regiões distintas do território brasileiro, a análise indica que essas cidades são tipos representativos dos processos de crescimento urbano ocorridos em outras urbes do Brasil, as quais tiveram na produção agroexportadora motivo de atração da ferrovia, tendo as condições de cidade “Boca de Sertão” e ferroviária lhes permitido uma grande dinâmica, a qual repercutiu diretamente e de forma semelhante na expansão dos seus espaços intraurbanos.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanização - Intraurbano - Ferrovias - Araraquara/SP - Campina Grande/PB.

ABSTRACT: The railways built in Brazil had a significant impact on the sprawl of urban centers, growth of cities and boost in the local economy. While in some cities the development flourished, others lost their infrastructure after the railway system started to collapse. In this regard, the aim of this article is to make a comparative analysis of the intra-urban space sprawl process and organization induced by the railway implementation in the cities of Araraquara/SP and Campina Grande/PB. Even though they are located in different regions of the Brazilian territory, the analysis demonstrates that the growth process of these cities are representative of the types of cities that had agriculture production as the main attractor of the railway at the same time as they had the “Boca de Sertão” status. The presence of the railway allowed these cities to have a huge dynamic which is reflected directly in the sprawl of the intra-urban space.

KEYWORDS: Urbanization - Intra-urban - Railway - Araraquara/SP - Campina Grande/PB.



www.revistafenix.pro.br

INTRODUÇÃO

A ferrovia fez parte de um contexto de desenvolvimento industrial e da técnica, bem como de intensa transformação nos espaços urbanos a partir do séc. XIX na Europa e do início do séc. XX no Brasil, impulsionando uma reestruturação da rede urbana regional, ao conectar os portos às áreas produtivas de interesse econômico, e do espaço intraurbano² das cidades (BERMAN, 1986, CAPEL, 2005, 2007). O complexo ferroviário, tendo sido construído muitas vezes às margens dos tecidos urbanos, com o passar dos anos foi englobado pela cidade. No seu entorno foram instalados inúmeros serviços e indústrias, o que resultou em um adensamento urbano que acabou por sofrer as influências da desindustrialização com maior intensidade entre as décadas de 1980 e 1990. É importante ressaltar que dentre toda a estrutura física arquitetônica que demanda a implantação de uma estrada de ferro, a estação ferroviária é o edifício de maior significado enquanto expoente dos avanços técnicos da época, sendo a porta de acesso à cidade.

² “(...) é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc.” (VILLAÇA, 2001, p. 20).

É no entorno das estações ferroviárias que se estabelecem uma variedade de serviços e outras infraestruturas, reforçando sua centralidade ou quando situadas a margem do centro da cidade podem orientar um novo eixo de expansão urbana, de atividades comerciais ou de serviços, criando novas centralidades (CAPEL, 2005). Segundo Capel (2007), ao analisar os impactos das ferrovias no território espanhol, as estações ferroviárias de porte médio e as pontas de trilhos tendem a se transformarem em centralidades importantes nas cidades, uma vez que surgem a partir delas “nuevas conexiones radiales servidas por otros medios de transporte. El servicio de correos, las compañías de autobuses, la misma carretería utilizaron esos nodos ferroviarios para organizar a partir de ellos sistemas de redistribución de sus productos” (CAPEL, 2007, p. 5-6).

Tais processos revelam que a ferrovia foi e ainda é um elemento importante para o planejamento estrutural dos espaços intraurbanos em diferentes regiões do país. Os casos de estudo deste artigo, nomeadamente Araraquara (SP/Brasil), no Sudeste brasileiro, e Campina Grande (PB/Brasil), no Nordeste, seguiram o padrão mencionado, com a sua infraestrutura ferroviária implantada próxima dos centros urbanos, mas fora de seus traçados. Com a inversão desta situação, a estação ferroviária transformou-se em um elemento central, atraindo outras infraestruturas, atividades comerciais e serviços para as suas imediações.

As modificações no espaço intraurbano decorrente da implantação das ferrovias, ocorrem devido a inúmeros objetos e construções de edifícios que precisam ser instalados com a chegada do trem: a estação ferroviária, armazéns, casas de turma, casa de agentes ferroviários, oficinas, etc., pois, “a ferrovia não exigia apenas os trilhos e estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que modificam a morfologia das cidades e sua dinâmica espacial.” (MAIA, 2017a). Além disso, devido à densidade dos fluxos gerados pela ferrovia, surgem demandas de outras atividades, não diretamente ligadas ao seu funcionamento, resultando a criação de novas vias e a instalação de diversos serviços no entorno da sua estação, como: cafés, hotéis, fábricas, bancos, etc.

Não só a estação ferroviária modifica o espaço intraurbano das cidades, mas também a própria linha férrea se constitui notadamente em um espaço de segregação socioespacial. Aquilo que é construído do lado oposto dos trilhos, isto é, do lado contrário à localização do aglomerado já existente, acaba por se configurar em um espaço de estrutura urbana mais decadente, inferior, periférico, como será visto no caso de Araraquara. Luis Santos y Ganges (2007, p. 14) ao analisar a relação entre as ferrovias e as cidades médias espanholas, escreve que o limite físico da ferrovia se torna uma barreira

social, onde “al otro lado de la vía, fuera de la ciudad, la creación irregular de núcleos de extrarradio y suburbios, generándose paulatinamente una barrera social.” A única exceção espanhola, conforme expõe o autor, é a cidade de Vitoria (País Vasco), onde o outro lado da via férrea se configurou historicamente como um espaço de valorização da burguesia com a instalação de “chalés y palecetes que contribuyeron a una segregación espacial em sentido contrario.” (SANTOS Y GANGES, 2007, p.14).

A esse respeito Maia (2017a, p. 3) por sua vez, destaca que: “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.” Algumas vezes a ferrovia conduz a expansão urbana da cidade e, outras, passa a ser um obstáculo (MAIA, 2017a). O fato é que, a ferrovia e seus equipamentos reestruturam os espaços intraurbanos das cidades, conforme ver-se-á nos casos de Araraquara e Campina Grande.

Ambas as cidades estão situadas no interior territorial de seus estados, consideradas cidades “Boca de Sertão”³, e tiveram grande influência na conformação das respectivas redes urbanas regionais. O processo de formação de seus aglomerados urbanos ocorreu associado com a pecuária bovina e a agricultura, sendo os interesses privados relacionados com a produção agrícola que resultaram na instalação ferroviária de ambas. Em Araraquara foram os cafeicultores os mais interessados na extensão dos trilhos, enquanto em Campina Grande foi uma reivindicação de comerciantes e políticos, que tinham, na figura do então prefeito Cristiano Lauritzen, um dos principais articuladores junto ao governo federal para a construção do prolongamento da ferrovia até Campina Grande.

Com o objetivo de elaborar uma análise comparativa do processo de produção do espaço intraurbano destas cidades, o presente artigo discorre sobre as transformações urbanas e a instalação de serviços que apareceram a partir da implantação das suas ferrovias. Esta será uma análise diacrônica, pois Araraquara inaugurou a sua ferrovia em 1885 e Campina Grande em 1907, entretanto, ambas tiveram a ferrovia como uma infraestrutura de grande impacto na conformação dos seus tecidos urbanos, a qual fomentou a reestruturação de seus espaços intraurbanos. É importante ressaltar que este artigo compõe o tema de pesquisa das autoras em seus mestrados e doutorados e que

³ Data do período colonial o termo “Boca de Sertão” para “designar as vilas que surgiram afastadas da orla litorânea a partir do século XVII.” (MAIA, 2017b, p. 27-28). Pierre Deffontaines (1944, p.147), 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.”

contou com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), no Brasil e da instituição francesa AHICF - Association pour l'Histoire des Chemins de Fer.

A FORMAÇÃO HISTÓRICA, URBANA E ECONÔMICA DE ARARAQUARA/SP E CAMPINA GRANDE/PB

No quinhentismo, a área povoada no Brasil, com efeito, limitava-se a zona litorânea do Rio Grande do Norte a São Paulo e os aglomerados urbanos desse período “surgiram de maneira isolada e esparsa, constituindo verdadeiros ‘nódulos’ de população no imenso ‘deserto’ humano do Brasil de então.” (AZEVEDO, 1992, p. 31). As cidades analisadas, consideradas “Bocas de Sertão”, foram criadas a oeste dos seus respectivos estados, tendo um desbravamento tardio. Existia no início um receio em se adentrar o território desconhecido e, posteriormente, foram as dificuldades físicas e técnicas de se transpor as serras do planalto que prolongaram este atraso. De forma que fixar-se junto ao mar era mais seguro, afastar-se desse litoral e embrenhar-se pelo sertão desconhecido, era sujeitar-se a perigos de toda ordem (AZEVEDO, 1992).

Portanto, essas condições determinaram a ocupação e o povoamento mais tardio das áreas situadas a Oeste do território. A sua penetração ocorreu efetivamente no séc. XVIII, com o bandeirismo e com a expansão da agropecuária para o interior. Com isso, muitas cidades tiveram a sua origem ligada aos caminhos de bois (ou caminhos de boiadeiros) e tropeiros, entre elas, Araraquara e Campina Grande (Quadro 1).

Quadro 1. Origem das cidades pesquisadas e os elementos impulsionadores.

Nome Atual	Origem e elementos impulsionadores do crescimento das cidades
Araraquara	Região desbravada a partir da descoberta de ouro em Cuiabá, assentamento de Pedro José Neto, passagem de gado e tropeiros.
Campina Grande	Aldeia indígena, rota de boiadeiros e de tropeiros, feira de gado, feira de cereais.

Fonte: Maia (2017b); Corrêa (2008).

Após o surgimento dos seus aglomerados, em ambos os casos, eles foram submetidos à jurisdição de uma urbe já existente. As cidades que não tiveram nenhuma outra que as precedesse foram nomeadas de “cidade originária” por Djalma Forjaz. A partir delas, outras aglomerações foram sendo criadas. Inicialmente, esses núcleos de povoamento foram nomeados de “distrito”, entretanto, com o passar dos anos, este título

foi modificado para “freguesia”. O mesmo ocorreu com a denominação de “vila”, a qual foi substituída pelo termo “distrito” e posteriormente “município”. Desta forma, é comum encontrar algumas cidades que obtiveram o título de “distrito” duas vezes ao longo da sua história. Para a criação de uma vila, a freguesia era obrigada a ceder uma parte da sua área, onde deveriam ser criadas uma igreja, uma câmara municipal, uma cadeia, um pelourinho e um rossio (IGC, 1995).

Dans certaines régions reculées de l'Etat, on reconnaît ces premiers village brésiliens à leur nom d'aldeia ou de missão, et mieux encore à leur plan ampli et fonctionnent : église au centre, commandant une place rectangulaire de terre battue envahie par l'herbe, le «Largo da Matriz», et entourée des rues se coupant à angle droit, bordées de maisons basses remplaçant les huttes indigènes d'autrefois. Les planteurs, «fazendeiros», jalousaient le pouvoir temporel des missions qui freinait leurs exactions et les prouvait aussi de main-d'œuvre servile. Ils lançaient des expéditions punitives à la suite des quelles prêtres et Indiens se débattaient (CLAUDE, 1955, p. 127).

Nos casos de Araraquara e Campina Grande ocorreu a organização territorial-administrativa descrita no Quadro 2.

Quadro 2. Datas da elevação à Freguesia, Vila e Cidade de Araraquara e Campina Grande.

Nome Atual	Data de elevação à Freguesia	Data da Elevação à Vila (Município)	Data da Elevação à Distrito (Cidade)
Araraquara	22 de agosto de 1817.	10 de julho de 1832.	Em 06 de fevereiro de 1889, a partir da Lei nº 7.
Campina Grande	1769, em antiga aldeia dos índios Carirys.	Em 06/04/1790, passando a se chamar Vila Nova da Rainha	Em 11/10/1864, a partir da Lei provincial de 137.

Fonte: Azevedo (1992); Maia (2009); Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo (1995).

A região de Araraquara tinha ocupações indígenas e seu aglomerado urbano teve início com o assentamento de um foragido de Itu, em uma área localizada ao norte do rio Piracicaba no estado de São Paulo, como consta nas doações de sesmarias e conforme explicita Corrêa (2008, p. 21) “Uns campos de Araraquara partindo da sesmaria de Carlos Bartolomeu Arruda, da outra banda do rio Pinhal.”

Os primeiros desbravamentos da região Araraquarense ocorreram na segunda metade do séc. XVIII, devido ao descobrimento das minas de ouro em Cuiabá e da caça (Quadro 1). Posteriormente, o uso da terra, propícia para criação de gado e cultivo de lavouras, mostrou-se de extrema importância para firmar o aglomerado urbano. Como

mostrado na Quadro 2, a criação da freguesia ocorreu em 1817, conhecida como São Bento de Araraquara, sob a administração de Itu até 1821, quando passou a ser freguesia de Piracicaba. A nova aglomeração passou a ter novas necessidades com o seu desenvolvimento, por esta razão foi construída uma cadeia em 1829. São Bento de Araraquara foi elevada a vila em 1832 e, finalmente, à distrito em 1889.

Não se encontra nos registos do IGC a data de quando o nome da cidade se tornou Araraquara. Entretanto, de acordo com o Dr. Francisco José Lacerda de Almeida (1841) o nome da cidade proveio do termo “aracoara” da língua Tupy, o qual significa “morada do dia”. A região passou a ser assim chamada porque durante o amanhecer, ela reluzia com a incidência do sol, sendo notada pelos navegadores. No entanto, D. Pedro II entendeu a denotação como “morada de araras”⁴, já que a região era infestada delas e de outros tipos de pássaros. Por fim, seguindo a tradição dos portugueses, colocou-se na cidade um nome que tivesse alguma relação com um santo, criando-se assim o primeiro nome da cidade, “São Bento de Araraquara.”

No início da sua consolidação, a região desta cidade teve em vigor leis providas da capital do estado, a cidade de São Paulo. A sua elevação a freguesia ocorreu quando a aglomeração atingiu o número de 303 habitantes, mas acredita-se que Pedro José Neto, o já citado foragido de Itu, foi o seu primeiro habitante, tendo chegado à região em 1790 (TELAROLLI, 2003).

Pedro José estabeleceu posses das sesmarias do Ouro, Rancho Queimado, Cruzes, Lageado, Cambuhy, Monte-Alegre e Bomfim, fixando-se em Monte Alegre, conseguindo a carta de sesmaria em 7 de junho de 1811⁵. Esta tinha a sua área localizada em terras sob a administração da cidade de Itu, como descrito abaixo.

[...] três léguas de terras de testada e uma de sertão nos campos de Araraquara, termo da vila de Itu, principiando a testada no morro do Espigão que verte para o córrego do Brejo Grande deixando o Ribeirão de Baixo até se inteirarem as ditas três léguas de testada. (CORRÊA, 2008, p. 29)

A justiça de Itu concedeu a liberdade para o foragido depois dele ter cedido parte de suas terras. Após os novos donos terem adquirido as cartas de sesmarias, em 1812, o

⁴ A autora Anna Maria Martinez apresenta controvérsias, pois, tendo sido encontrada a primeira referência sobre o nome da cidade no relatório de Pedroso de Barros em 1724, que tentava abrir caminho entre São Paulo e a barranca do Paraná, D. Pedro II teria apresentado o termo “arara” como “claridade” e “quara” como “buraco”.

⁵ Repertório das sesmarias concedidas pelos capitães de São Paulo (1727 – 1821), V.IV, p. 360, 19/05/1781, Tip. Globo, S. Paulo, 1944.

sargento-mor José Joaquim Corrêa da Rocha foi à região para dimensionar os terrenos e os dividir. Foi na sesmaria do “Ouro”, dada a Xisto de Quadros Aranha e sua mulher Manuela Angélica de Castro em 1811, que o povoamento de Araraquara teve origem.

Esta sesmaria foi vendida ao capitão-mór Joaquim Duarte do Rego. Este, por sua vez, deu-a à sua filha D. Izabel Duarte Novaes, que adquiriu a carta de sesmarias no dia 17 de fevereiro de 1819. No dia 19 de julho do mesmo ano, D. Izabel doou a sesmaria para o seu irmão, Padre Joaquim Duarte Novaes⁶, que, de acordo com o Álbum Municipal de Araraquara de 1915, doou uma área de 400 braças quadradas (2,20mx2,20m) para o patrimônio da freguesia de São Bento de Araraquara. Todavia, antes disso, em 1805, Pedro José Neto construiu o primeiro Templo de Fé. A partir deste edifício, o traçado de Araraquara seguiu a topografia através de um desenho ortogonal, onde as vias leste-oeste foram chamadas de avenidas e as norte-sul de ruas. Entre 1812 e 1817 foi construída uma igreja, elemento fundamental na criação das vilas brasileiras.

No ano de 1816, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, nomeado pela Câmara de São Paulo como Juiz de Sesmaria, apresentou em São Paulo um pedido que requiritava o reconhecimento da freguesia de Araraquara, alegando a necessidade de serviços religiosos, devido ao crescimento da população. O Bispo da Capital deu um parecer favorável, já pensando nas vantagens que seriam alcançadas pela Igreja e pelo Estado através do dízimo que poderia ser arrecadado. A freguesia foi reconhecida após um debate na Mesa de Consciência e Ordens que ocorreu no dia 22 de agosto de 1817 (CORRÊA, 2008).

A distância de Araraquara dos centros consumidores retardou o seu desenvolvimento. Mesmo após ter sido elevada à categoria de Cidade (Quadro 2), os seus limites territoriais foram quase totalmente mantidos, o que compreendia, entre outras, uma extensa área entre São Carlos e Jaboticabal (PACHECO, 1998). Com o passar dos anos o seu território sofreu uma digressão (Figura 1).

⁶ A autora Anna Maria Martinez Corrêa (2008), defende que o Padre Joaquim Duarte Novaes concedeu as terras diretamente aos seus dois filhos, sem ter passado pelas mãos da filha.

Figura 1. Digressão territorial de Araraquara através dos anos de 1889, 1930 e 1950.



No âmbito urbano, com o título de Vila, surgiu a necessidade de construir edifícios públicos, como: a casa da Câmara, do Júri, a cadeia e a igreja. No entanto, a urbe continuou com traços muito semelhantes aos da vida rural, com quintais sem cercas, animais criados soltos, casas cobertas de palha, não havia alinhamento de ruas e o terreno arenoso sofria aberturas com a passagem de carros e da água das chuvas. Com a intenção de um melhoramento, os vereadores recorreram à uma ajuda popular através da criação do Código de Posturas em 1867, deixando assim de existir casas de palha e proporcionando um saneamento básico (CORRÊA, 2008).

Com uma economia inicialmente baseada na subsistência, nas pequenas indústrias de cana-de-açúcar e na criação de gado, no final do séc. XIX, Araraquara já tinha dezesseis fazendas de cana-de-açúcar e pequenas plantações de café para consumo local. Este produto conseguiu superar a produção da cana-de-açúcar em 1870. Este aumento da produção agrícola, juntamente com o aumento da população, foi o primeiro fator que incentivou a implantação de um sistema de transporte na região.

Por consequência, quando a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CP) levantou a hipótese de estender a ferrovia, que até então se encontrava na cidade de Campinas (cerca de 185 km de Araraquara), a população de Araraquara fez um abaixo assinado para que a Câmara Municipal solicitasse a passagem dos trilhos pela cidade. No entanto, devido ao grande número de interessados com diversas propostas para o traçado ferroviário, a CP construiu a estrada de ferro até a cidade de Rio Claro sem dar continuidade.

Em 1880, após o Governo Imperial lançar uma nota pública para selecionar um novo construtor para dar continuação à ferrovia, foi aceito o projeto elaborado pelos engenheiros Adolpho Augusto Pinto, Luis Pinto e Benedito Antonio da Silva. A nova linha férrea foi construída pela Companhia Estrada de Ferro Rioclarense, chegando à Araraquara

em janeiro de 1885. A Companhia Paulista tomou posse deste trecho ferroviário apenas em 1892.

Assim como Araraquara, o povoado de Campina Grande também foi ocupado por indígenas, originado no séc. XVII, mais especificamente em 1697, quando “Teodósio de Oliveira Ledo aldeia um grupo de índios arius (ou ariás), habitantes do Piranhas, numa grande campina, nos limites da região dos cariris.” (GONÇALVES et. al., 1999, p.25). Segundo Câmara (1998, p. 23):

Os índios aldeados por Teodósio fixaram-se definitivamente, no sítio das Barrocas, dando início ao povoado de Campina Grande. Em seguida, surgiram casebres de taipa e telha, formando a primeira rua e novas moradias do mesmo tipo foram sendo construídas em torno da capela.

Em 1769, Maia (2009) e Almeida (1978) afirmam que da antiga aldeia dos Carirys deu-se a criação da freguesia. Em 1790 foi a 7ª freguesia a se tornar vila na Paraíba e passou a se chamar Vila Nova da Rainha. Ainda segundo Câmara (1998, p. 24), “em 1774 existiam na freguesia da Campina 3 capelas, 47 fazendas, 421 fogos (residências) e 1490 pessoas de desobriga”. Ao contrário do caso de Araraquara, o nome Campina Grande surgiu em uma data definida. Em 11 de outubro de 1864 a vila foi elevada à categoria de cidade com a atual denominação (Quadro 2). Segundo Câmara (1999, p. 88) “Campina tinha no ano em que foi elevada a cidade [1854], duas igrejas católicas, dois açudes públicos, duas casas de mercado, um cemitério, uma cadeia, a casa da Câmara, três largos, quatro ruas, oito becos e cerca de trezentas casas.” Ainda segundo o autor: “destacando-se, na paisagem urbana, as igrejas matriz e do Rosário, a Cadeia e as duas casas de mercado.” (CÂMARA, 1998, p. 49).

Câmara (1998) concede valiosas informações sobre o processo de formação do centro primaz de Campina Grande, a partir do surgimento das primeiras edificações na cidade. Segundo o referido cronista (1998, p. 35), “na vila apareceram as primeiras casas de tijolo no largo da Matriz, e os Nunes construíram, na rua das Barrocas, diversos edifícios de taipa com sótãos e janelas de urupema”. Apesar de, assim como em Araraquara, a igreja matriz ter sido a referência inicial da expansão do aglomerado, foi na rua das Barrocas que a cidade teve origem e onde se localizou inicialmente a feira de cereais da cidade existente desde o séc. XVIII.

Enquanto foi vila (74 anos), apesar de sua posição privilegiada, a Vila Nova da Rainha “permaneceu estática, tão lento e insensível foi o seu crescimento” (ALMEIDA, 1978, p. 123). Em 1821, a configuração espacial da vila se resumia em apenas “cem casas na vila, cadastradas, em torno da igreja-matriz, o que mostra que a população não excedia de

seiscentos habitantes.” (ALMEIDA, 1978, p. 123). Apareceram alguns edifícios em 1858: “um prédio público, servindo ao mesmo tempo de cadeia, casa da Câmara e sala de Juri.” (ALMEIDA, 1978, p. 127). Havia ainda “duas escolas públicas primárias, uma para o sexo masculino, criada em 1822, outra para o feminino, criada em 1857” (ALMEIDA, 1978, p. 127). Cerca de 20 anos depois de ter sido elevada à categoria de cidade (Quadro 2), Joffily (1977, p. 267) afirma que Campina Grande “tinha cerca de quatro mil habitantes e era talvez a mais populosa e próspera do interior [...]”

A estrutura urbana acima apresentada foi anterior a inauguração da estrada de ferro, correspondendo, portanto, ao séc. XIX. Desde que se tornou cidade em 1864 até a chegada do trem em 1907, “a cidade apresentava pequena diferença, com um o aumento de casas e alguns prédios construídos com finalidade especial – Cadeia Nova, Casa de caridade, Grêmio de Instrução, Paço Municipal.” (CÂMARA, 1998, p. 50). Segundo o autor, a renovação urbana de Campina Grande começou com a chegada da ferrovia: “Tudo se renovou com a ferrovia que influiu sobremodo para integrar sua gente e suas cousas a um sentido mais moderno.” (1998, p.50).

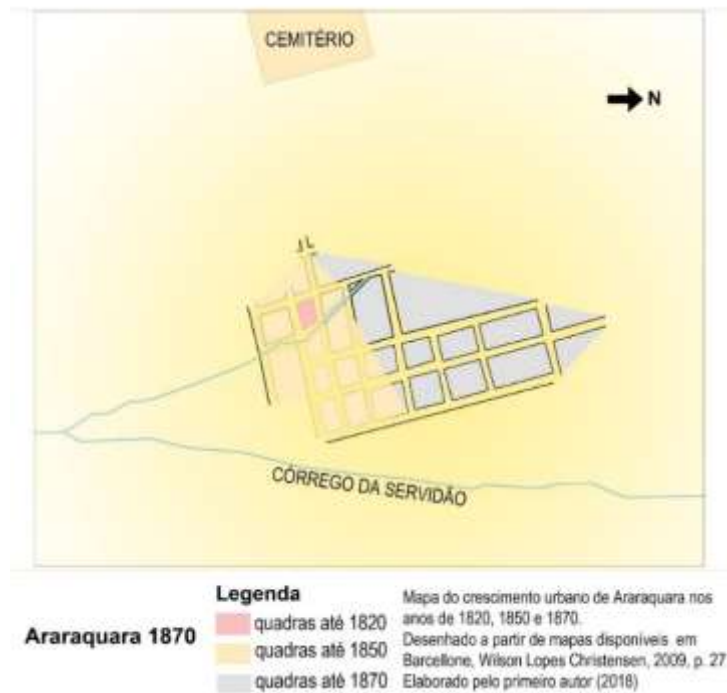
Em 1907, quando é inaugurado o ramal Campina Grande, a cidade começa um processo de expansão do seu núcleo urbano, que se dá a partir da construção da estação ferroviária que, assim como em Araraquara, foi implantada fora do centro “longe do comércio, fora dos cômodos da população [...]. Muitas pessoas iam receber amigos a cavalo.” (ALMEIDA, 1978, p. 349). Segundo Maia (2017b, p. 82) a estação ferroviária encontrava-se “bastante distante da área efetivamente ocupada”.

O PROCESSO HISTORIOGRÁFICO DE IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA E A CONFORMAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO DE ARARAQUARA E CAMPINA GRANDE

Como visto até aqui, tanto Araraquara como Campina Grande foram terras ocupadas por indígenas e que, após os seus primeiros assentamentos, tiveram a agropecuária como o setor econômico mais desenvolvido, vindo a influenciar o traçado ferroviário e a atrair a implantação das ferrovias para os seus territórios.

Em Araraquara, a estação ferroviária estava localizada no sentido oposto ao Córrego da Servidão, isto é, fora dos limites do aglomerado já existente. Ao observarmos a Figura 2, podemos perceber que a expansão urbana que antecedeu a implantação da ferrovia vinha acompanhando a margem deste Córrego, não parecendo ter interesse em atingir a sua margem oposta.

Figura 2. Expansão urbana de Araraquara (1820-1870).



Enquanto a economia era voltada para a subsistência, não existiu a necessidade de obter ligações entre Araraquara e outras cidades. Porém, o panorama mudou com a expansão do café. O desenvolvimento do comércio implicava na facilidade de transportes entre produtor e consumidor, além do surgimento de outros tipos de melhorias urbanas: canalização do rio (1868), construção do cemitério (1868) no local que se encontra hoje, instalação de lamparinas de querosene (1886) e a instalação de luz elétrica (1892).

Diferentemente do caso de Campina Grande, que apesar do sentimento de modernização, ainda demorou mais de 10 anos para a criação de alguns desses serviços, Araraquara os desenvolveu quase em paralelo ao interesse e à construção do seu sistema ferroviário. Foi um dos grandes latifundiários da região, Conde do Pinhal, quem fomentou reuniões e financiamento para o prolongamento da ferrovia até a cidade de Araraquara. Foi o Decreto n.º 9.127 de 26 de janeiro de 1884 que aprovou tal avanço, dando início à construção no dia 25 de fevereiro do ano seguinte, sendo inaugurada no mesmo ano (CORRÊA, 2008).

Alguns anos depois, em 1896, com o interesse de prolongar ainda mais os trilhos, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Araraquara (E.F.A), organizada por agricultores que visavam um melhor transporte para a sua produção investindo em “benefícios do interesse coletivo”. A área na qual a ferrovia foi implantada apresentou grandes desafios para o crescimento urbano de Araraquara, pois, além de ter sido construída do lado oposto

do rio, a estação ferroviária ficou em um nível topográfico muito mais baixo do que aquele em que o centro urbano se encontrava. Para vencer as dificuldades e conectar a cidade ao sistema ferroviário, foram construídas, logo nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia, duas avenidas de ligação, nomeadamente a Av. São Paulo e a Av. Brasil (CORRÊA, 2008).

Após a instalação da estação ferroviária, juntamente com o crescimento do número de imigrantes, serviços e das preocupações em relação à higiene e à circulação, novos bairros foram criados para a classe operária ao longo dos trilhos do lado oposto do centro urbano, o que acarretou a construção de pontes, novos mercados, armazéns e oficinas da própria ferrovia. Por volta de 15 anos a cidade foi uma das portas de entrada do sertão paulista, isto é, uma cidade “Boca de Sertão”, podendo também ser considerada como “ponta de trilho” (cidade que foi término da estrada de ferro por tempo determinado).

Ao longo dos anos, com a expansão dos trilhos e do traçado urbano, a estação ferroviária se tornou uma segunda centralidade e os seus trilhos urbanos em uma linha de aproximadamente 15 Km de extensão, causando assim uma segregação socioespacial (Figura 3). As indústrias, atraídas pelo novo sistema de transporte e pela ocupação do oeste do estado paulista, passaram a ser instaladas próximas aos trilhos, como a Nigro, a Lupo, a Diana Lopez, a Nestlé, entre outras. A promulgação da Lei 498, que proporcionou uma isenção de impostos aos proprietários de terras que construíssem vilas operárias fora dos centros urbanos a partir de 1900 (ROLNIK, 1997), pode ter sido o motivo pelo qual a Ferrovia de Araraquara construiu os seus bairros operários do lado contrário ao centro urbano, como a Vila Xavier, em um momento em que linha férrea já margeava os limites da cidade.

O poder estruturador intraurbano da ferrovia em Araraquara foi mais evidente no início do séc. XX. Em 1909 foi construído um túnel para conectar os bairros operários à cidade. Em 1915 o edifício ferroviário sofreu uma reforma. As casas mais antigas da colônia dos funcionários da Paulista, foram inauguradas em 1920. Nesse período Araraquara se encontrava em pleno desenvolvimento. Na década de 1930, foi construído o Mercado da E.F.A. e alguns novos bairros operários.⁷ Em 1947 as obras das Casas Operárias iniciaram, sendo inauguradas no ano seguinte. Em 1950, criou-se um edifício

⁷ Ao passar dos anos, a Vila Xavier fez parte de um projeto que visava criar uma Cidade Ferroviária no ano de 1938.

para a Associação Ferroviária de Esportes (A.F.E.). Alguns anos depois, em 1954 foram inauguradas 200 moradias próximas ao antigo pátio de manobras e oficinas.

Outros serviços urbanos tiveram a influência dos ferroviários como: o Gigantão, um edifício poliesportivo, o estádio de futebol hoje chamado de Fonte Luminosa, a Escola Profissional Ferroviária (década de 1930); uma passagem por baixo dos trilhos à cerca de 600 metros da indústria suíça Nestlé em 1940; mais ao centro da cidade foi construído um viaduto de 400 metros de extensão e próximo à rotunda do pátio de manobras foi construído um tanque de óleo (BERGAMIM, 2013).

Entre 1962 e 1976 foi criado um Distrito Industrial na cidade, o qual fez parte de uma expansão urbana desordenada. Surgiram diversos bairros populares espalhados pelo território municipal, a especulação imobiliária passou a ser tão intensa que Araraquara adquiriu diversos vazios urbanos, uma situação que precisou ser contida pelo Governo Municipal a partir da década de 70 (BERGAMIM, 2013). Desde então, os loteamentos, que tinham toda a infraestrutura provida pelo poder público, passaram a ser obrigados à conter toda a infraestrutura necessária para serem regularizados.

Em 1971, com o surgimento da FEPASA – Ferrovia Paulista S. A., criada com o intuito de administrar de forma uniforme as ferrovias do estado de São Paulo, deu-se início à realocação dos funcionários da Estrada de Ferro de Araraquara para outros cargos e, a partir de então, teve início o declínio da ferrovia na cidade. Com o agravamento da situação ferroviária no país, a linha férrea Araraquarense foi arrendada em sua íntegra, em 1998, pela ALL (América Latina Logística S.A.). O último trem de passageiros passou no dia 15 de março de 2001 (MARTINS; BERGAMIM, 2012). A diminuição do uso da ferrovia resultou em diversos locais abandonados marcados pela criminalidade e potencializou a segregação socioespacial (Figura 3). Atualmente, o prédio principal da estação abriga o Museu Ferroviário de Araraquara, o qual foi tombado pela Lei Complementar (Plano Diretor) n. 350, de 27 de dezembro de 2005. Os trilhos urbanos também sofreram com a redução do uso ferroviário. Em 2015 foi finalizada a construção de um contorno para que eles sejam totalmente desativados.

Assim, como em Araraquara, a estação ferroviária de Campina Grande foi transformada em museu. Em 1961 foi inaugurada uma nova estação ferroviária, fazendo com que a primeira estação fosse desativada e passasse a abrigar o Museu de História e Tecnologia do Algodão (popularmente conhecido por Museu do Algodão) em 1970. Nele é possível encontrar vários objetos de memória referentes ao algodão e a história da ferrovia da cidade, inclusive uma réplica das primeiras locomotivas do ramal Campina Grande, a

Maria Fumaça. Em 2001, a antiga estação foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba - IPHAEP. A linha férrea até Campina Grande foi desativada em 2010, quando ali passou o último trem de carga transportando trigo do Ceará a Paraíba, o transporte de passageiros já havia sido encerrado desde a década de 1980. Atualmente, há apenas um trecho de 18 km da estação de Campina Grande à estação do distrito de Galante que funciona uma vez por ano, por ocasião dos festejos juninos, para a passagem do chamado “trem do forró”.

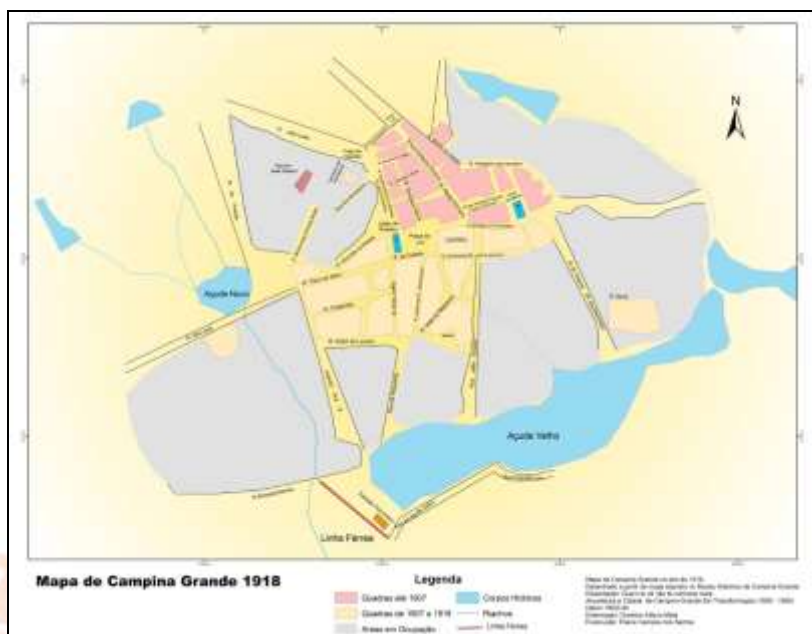
A construção da ferrovia de Campina Grande, oficialmente denominada Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (Também chamada de *Great Western*) se inicia em 1879. Dois anos depois, em 1881, é inaugurado o primeiro trajeto, ainda em território do Estado de Pernambuco. Em 1901 a ferrovia alcança a cidade de Itabaiana, já no Estado da Paraíba. A construção do ramal de Itabaiana até Campina Grande foi realizada pela rede ferroviária *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, então concessionária das estradas de ferro de quatro estados do nordeste brasileiro (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas). Segundo consta no Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida em 1907, as obras começaram no dia 18 de maio de 1905.

Quando a estação ferroviária de Campina Grande foi inaugurada (06 de outubro de 1907), distava aproximadamente 1 km do centro da cidade, ou seja, encontrava-se “bastante distante da área efetivamente ocupada”, conforme expõe Maia (2017b, p. 82). Conseqüentemente, sem divergir do caso de Araraquara, em Campina Grande também foi necessária a criação de conexões para interligar o centro da cidade e a estação ferroviária, sendo construídas duas vias, conforme relata Almeida (1978, p. 319): “Uma direta, curva, ladeirosa. Era a atual rua Irineu Joffily. Outra curva, longa, plana. Transformou-se depois nas ruas Vidal de Negreiros e Miguel Couto.” Essas duas ruas tornaram-se vias de expansão urbana do centro primaz da cidade em direção à estação ferroviária. (Figura 4).

Além da estação ferroviária, também sem divergir do caso de Araraquara, indica-se a sua condição de “ponta de trilho” como outro fator impulsionador para o crescimento da cidade: “logo que se tornou extremidade de linha férrea, entrou a cidade em crescimento rápido, excedendo as previsões mais otimistas. De 731 casas em 1907, passou a 1216 em 1913.” (ALMEIDA, 1978, p. 349). É possível perceber o crescimento populacional alguns anos depois de iniciada as atividades da estrada de ferro juntamente com a expansão da atividade algodoeira no Estado da Paraíba, momento em que Campina Grande passa a principal exportadora de algodão do país. Assim, em 1907, a cidade apresenta uma

população de 17.041 com um pequeno aumento até 1912, possuindo 17.911 habitantes. No entanto, em 1920, a população aumentou para 70.806 e, em 1930, já atingiu 103.203 habitantes, sendo a maior cidade do Estado da Paraíba, superando inclusive a capital Parahyba, que contava com uma população de 58.374, em 1920, e de 79.594, em 1930.

Figura 4. Expansão urbana de Campina Grande (1907-1918)



No que se refere às edificações existentes em Campina Grande nas primeiras décadas do séc. XX, que se constitui um importante indicativo da configuração do espaço intraurbano da época, Câmara (1998) revela que em 1910, a cidade possuía 3 hotéis; em 1913 uma livraria; em 1922, 2.171 prédios e 5 sobrados. Em 1927 o número de sobrados sobe para 16; e em 1929, Campina Grande possuía 52 escolas.

A dinâmica econômica, decorrente da implantação da ferrovia e do desenvolvimento da atividade algodoeira, estimulou a expansão das atividades comerciais e de serviços em Campina Grande, conforme pode-se observar nas informações a respeito dos comércios, profissões, indústrias e serviços públicos contidas no *Almanach de Campina Grande*, de 1933, dirigido por Euclides Villar. Impressiona a diversidade, quantidade e tipos de alguns comércios, serviços públicos e privados e profissões liberais existentes na cidade já naquele ano. Havia serviços de saúde, educação, entretenimento, serviços bancários, de hospedagens, dentre outros mais específicos. A partir dos endereços, é possível identificar que os estabelecimentos comerciais, serviços públicos e privados se concentram nas ruas que configuram o centro da cidade de Campina Grande e seu espraiamento em direção às ruas próximas à estação ferroviária.

Havia na cidade, 29 armazéns de algodão, sendo 11 deles localizados na Rua Márquez do Herval. Era nessa rua que se concentrava os armazéns de algodão. A dinâmica das atividades comerciais revela-se pela tipologia e quantidade dos estabelecimentos que comercializavam tecidos e retalhos, miudezas, ferragens e alguns se destacam pela quantidade expressiva: 35 mercearias, 118 bodegas e quitandas, 9 quiosques. (VILLAR, 1933). Dentre os serviços bancários, havia 5 bancos: Banco do Brasil, Banco Auxiliar do Povo, Banco de Campina Grande, Banco Empregados do Comercio e a Caixa Rural e Operária, o que indica a intensa atividade de capitais na cidade. Nos serviços de hospedagens também se destacam: 8 hotéis e 12 pensões. (VILLAR, 1933).

Ressalta-se ainda, entre os serviços ligados à saúde: 4 parteiras, 8 médicos, 6 dentistas, 5 farmácias, 6 hospitais incluídos nesse grupo os asilos e um posto de serviço médico e urgência. Outros serviços menores e mais específicos também são registrados no documento: barbearias, alfaiatarias, joalherias, ateliês de costuras, perfumarias, lavagem e consertos de chapéus, e até mesmo 5 oficinas de consertos e peças de automóveis. A cidade contava ainda com serviços ligados a comunicação e publicações, segurança, entretenimento, educação, tais como: 3 tipografias, jornais, correios e telégrafo, delegacia de polícia, cartórios, associações, escolas públicas e privadas e igrejas católicas e evangélicas. Dos estabelecimentos voltados ao entretenimento, destaca-se: o Cine Fox e o Cine-Teatro Apollo, além de clubes esportistas. (VILLAR, 1933).

A atividade industrial destaca-se pelas fábricas existentes: fábricas de beneficiamento de caroço de algodão, de tecidos e fiação, de sabão, de camas, bebidas, gelo, arame farpado e fábrica de macarrão. Posteriormente, em 1935, instala-se, em Campina Grande, a Sanbra – Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro –, nas imediações da estação ferroviária. Para Capel (2007, p.8), “el ferrocarril tuvo un peso enorme en el crecimiento diferencial de las ciudades. Proporcionó ventajas comparativas a las industrias y a las producciones agrícolas de algunas ciudades respecto a otras que no se beneficiaron de él.”

Ao analisar conjuntamente o mapa de expansão urbana de Campina Grande de 1918 (Figura 4) e as informações obtidas no *Almanach de Campina Grande* (1933), anteriormente citado, observa-se que a maior parte do comércio está localizada nas principais ruas do centro primaz de Campina Grande, o qual compreende a Rua Maciel Pinheiro, Praça Epitácio Pessoa, Rua Venâncio Neiva, Marquez do Herval, Cardoso Vieira, Barão do Abiaí, em seguida e em menor quantidade na Rua Irineu Joffily, Vidal de

Negreiros, que são ruas de expansão do centro primaz da cidade e que dão acesso à estação ferroviária.

A rescisão do arrendamento da rede *Great Western of Brazil Railway Company Limited* e a conseguinte encampação da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande ocorreu a partir de um acordo firmado entre o governo brasileiro com o Reino Unido em 1948, e foi efetivado no ano seguinte, em 1949. A partir de então, a referida rede ferroviária passou a se chamar Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), subordinada diretamente ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) (VASCONCELOS NETO, 2018). O período de administração pela RFN foi de 1948-1957. Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA/SA.

No ano de 1957 começa a construção de uma nova estação ferroviária em Campina Grande em comemoração ao cinquentenário da primeira estação. A nova estação foi construída ao lado da primeira e inaugurada em 14 de fevereiro de 1961, quando o embarque e desembarque de passageiros e das cargas e descargas de mercadorias passaram a se realizar nessa estação. Na década de 1980 se encerra o transporte de passageiros do ramal Campina Grande. Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização e dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. Anos antes, em 1997, a concessão do transporte ferroviário de carga no Nordeste operado pela RFFSA foi dada a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN (atual Transnordestina Logística S.A.).⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante ressaltar que a estação ferroviária é a construção mais destacada do aparato ferroviário, assumindo um lugar central nas cidades. Algumas são construídas no centro primaz das urbes, outras, quando afastadas do centro acabam orientando a urbanização em sua direção, como ilustram Araraquara e Campina Grande, ou ainda, como em Araraquara, criam uma nova centralidade. Conforme salienta Geiger (1963, p. 92): “observa-se que em muitas cidades a estação ou atraiu para sua proximidade o centro comercial, ou criou um outro. Nas cidades novas que surgiram junto a ferrovia, é comum a melhor rua comercial partir da estação.”

Ambos os casos de estudo apresentam peculiaridades que intervieram diretamente na importância que as ferrovias tiveram em seus territórios e na configuração de seus

⁸ Em 2008 a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN passou por uma alteração na sua razão social, passando a se chamar Transnordestina Logística S/A – TLISA.

espaços intraurbanos. Isto porque nos dois casos a localização da estação exigiu a construção de vias de acesso que ligassem o centro da cidade e o seu edifício, evidenciando, a partir da atração de indústrias e serviços, o poder reestruturador da ferrovia no espaço intraurbano. Desta forma, a estação ferroviária propiciou a circulação de pessoas e mercadorias e conseqüentemente a expansão urbana.

Ao fazer uso de uma metodologia comparativa, percebe-se que os dois casos tiveram a ferrovia implantada para atender demandas da produção agrícola, que inclusive constituiu uma das prerrogativas para a concessão de garantia de juros às estradas de ferro construídas para interligar os centros produtores e os de exportação. Isto condiz com o caráter rural do Nação entre os séculos XIX e XX. Araraquara teve o café como o produto de maior responsabilidade na implantação da ferrovia, enquanto em Campina Grande foi o algodão.

O fato de terem sido cidades “Boca de Sertão” e importantes cidades no âmbito regional influenciou na extensão dos trilhos até estas cidades, bem como a condição de “ponta de trilhos” por um período de tempo, teve influência direta no desenvolvimento econômico e urbano de cada uma delas, decorrente dos intensos fluxos de mercadorias e pessoas e a expansão das atividades comerciais e de serviços para atenderem a demanda populacional que crescia tanto nas cidades como para além de seus territórios.

O potencial dos estudos comparativos na interpretação da evolução espacial desenvolvida ao longo da transformação da sociedade brasileira é um contributo para a compreensão da dinâmica dos espaços ferroviários nos tecidos urbanos. Araraquara e Campina Grande, apesar de terem implantado a ferrovia em localidades, períodos e regiões com pesos econômicos divergentes dentro da escala nacional, tiveram uma lógica de estruturação intraurbana em comum, dando fortes evidências de que a mesma lógica urbano espacial pode ser encontrada em outras localidades do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Francisco Jose de Lacerda e. **Diário de viagem de D. Francisco José Lacerda e Almeida pelas Capitânicas do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuiabá e São Paulo, de 1780 a 1790.** São Paulo: Na Typ. de Costa Silveira, 1841.

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

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre** – *AGB*, São Paulo, n. 10, 1992, p. 23-78.

BARCELLONE, Wilson Lopes Christensen. **O avanço da indústria no oeste paulista: o Ramal Ferroviário da Alta Paulista, Alta Araraquarense, Noroeste, Sorocabana** (Iniciação Científica), São Paulo, FAPESP, 2009.

BERGAMIM, Francisco de Assis. **E era assim... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas E.F.A.** 2015. 267f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) - Centro Universitário de Araraquara, Araraquara, 2015.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar.** São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida**, v. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

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

CÂMARA, Epaminondas. **Os alicerces de Campina Grande: Esboço Histórico-Social do povoado e da vila (1697-1864).** Campina Grande-PB: Ed. Caravela, 1999.

CAPEL, Horácio. La morfología de los edificios industriales. In: **La morfología de las ciudades**. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios. Barcelona (ES): Ediciones del Serbal, 2005, p.525-573. (Colección La estrella polar).

_____. Ferrocarril, territorio y ciudades. **Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. xii, n. 717, 2007.

CLAUDE, Levi.-Strauss. **Tristes Tropiques.** Librarie Plon, 1955.

CORRÊA, Anna Maria Martinez. **Araraquara 1720-1930: um capítulo da história do café em São Paulo.** São Paulo: Cultura Acadêmica. 2008.

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

FRANÇA, Antonio M. (org.). **Álbum de Araraquara de 1915.** Araraquara, 1915.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.

GONÇALVES, Regina Célia. et al. **A questão urbana na Paraíba**. (V. 3). João Pessoa: editora universitária, 1999.

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

JOFFILY, Irineô. **Notas sobre a Parahyba**. Rio de Janeiro: Typographia do “Jornal do Commercio” de Rodrigues & C., 1977 [1892].

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

_____. A ferrovia nas cidades bocas de Sertão. **Terra Brasilis**, n. 8, p. 1-17, 2017a.

_____. 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, 2017b, p. 27-59.

MARTINS, Felipe Turioni; BERGAMIM, Francisco de Assis. **Máquina estranha que consumia água e carvão e cuspiu fumaça**. Centro Universitário de Araraquara, Livro-Reportagem, 2012.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei. Legislação: Política Urbana e Territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo, Studio Nobel: FAPESP, 1997.

SANTOS Y GANGES, Luis. **Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

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

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. v 1.

VILLAR, Euclides. (dir.). **Almanach de Campina Grande**. Campina Grande: Tipographia da Livraria Campinense, 1933. Ano I

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

RECEBIDO EM: 27/05/2020 PARECER DADO EM: 12/10/2020



www.revistafenix.pro.br