



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

A REDE URBANA DE CAMPINA GRANDE: Dos caminhos do gado à implantação da ferrovia nos primórdios do século XX

Autores:

ELIZANGELA JUSTINO DE OLIVEIRA - UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA -
elizangelaoliveirarn@gmail.com

Resumo:

Desde a criação do povoado de Campina Grande, em 1697, por Teodósio de Oliveira Ledo, até a implantação da ferrovia em 1907, a história urbana de Campina Grande pode ser revelada a partir das transformações na sua rede urbana no transcorrer do tempo. Assim, o objetivo do trabalho aqui desenvolvido é analisar a rede urbana de Campina Grande, identificando os diferentes fluxos atraídos pela cidade e que lhe atribui centralidade em temporalidades distintas, desde a sua origem até a implantação da Estrada de Ferro Great Western, que irá consolidar a sua posição de empório comercial, tornando-a um importante nó na rede urbana da Paraíba. A metodologia consiste na análise de dados dos documentos oficiais, como o Anuário de Campina Grande (1925) e do Estado da Parahyba do Norte (1918), e elaboração de material cartográfico. Os resultados apontam dois momentos distintos da rede urbana de Campina Grande: antes e depois da implantação da Estrada de Ferro, em 1907

A REDE URBANA DE CAMPINA GRANDE: Dos caminhos do gado à implantação da ferrovia nos primórdios do século XX

INTRODUÇÃO

A cana-de-açúcar e a pecuária foram atividades fundamentais na ocupação e povoamento do Nordeste brasileiro, bem como marcaram o arranjo espacial da rede urbana do Brasil. A cana-de-açúcar se desenvolveu e povoou o litoral, com toda a estrutura que demandava essa atividade econômica, principalmente o engenho, dando origem aos núcleos urbanos no litoral que, por sua vez, terão suas funções urbanas desenvolvidas atreladas à referida atividade econômica. Devido a esse processo, a rede urbana brasileira terá inicialmente um padrão espacial de formato dendrítico, “caracterizado por uma cidade litorânea criada para ser primeiramente um ponto de defesa do litoral e uma via de penetração e conquista do interior, posteriormente, transforma-se em ponto de apoio para a penetração e conquista do interior” (CORRÊA, 2010, p. 98).

Afastando-se do litoral, desenvolveu-se a atividade econômica de fundamental importância no povoamento do interior brasileiro: a pecuária. Essa prática promoverá um outro arranjo espacial da rede urbana, com núcleos urbanos de pouca densidade e mais dispersos no território, subordinados ao litoral e à atividade econômica canavieira. São a partir das cidades litorâneas, como pontos de partidas, que as vias de circulação adentram o interior, originando as chamadas cidades bocas de sertão que, no final do século XIX e início do século XX, com a expansão das ferrovias, parte delas, tornam-se cidades Pontas de Trilhos. (CORRÊA, 2010). Neste contexto se insere a cidade de Campina Grande no início do século XX, quando é implantada a ferrovia, em 1907, e por 50 anos a cidade é Ponta Trilho, tornando-se um importante empório comercial, atraindo e dispersando uma variedade de fluxos de mercadorias, de pessoas e mensagens.

Campina Grande está localizada no Planalto da Borborema, no Agreste paraibano, em uma posição geográfica privilegiada, situada entre o litoral (Zona da Mata) e o sertão paraibano. Tal fato tornará esta cidade um importante entreposto comercial e por conseguinte, entroncamento das principais vias da Província/Estado¹ da Paraíba. Junte-se a isso outros fatores de atração, como a produção da farinha de

¹ A divisão administrativa do Brasil durante o período imperial (1822-1889) era por províncias. A partir da República (final de 1889) o país passa a ser constituído por unidades federativas, denominadas de estados.

mandioca, a condição de pouso de tropeiros, as feiras de cereais e do gado. Posteriormente, a atividade algodoeira irá gerar novos fluxos aquela cidade, que se tornará um importante empório comercial com a implantação da ferrovia em 1907.

Nesse sentido, o objetivo do trabalho aqui desenvolvido é analisar a rede urbana de Campina Grande identificando os movimentos de fluxos que lhe atribui centralidade em diferentes temporalidades, desde a sua origem até a implantação da Estrada de Ferro *Great Western*, que irá consolidar a sua posição de empório comercial, tornando-a um importante nó na rede urbana da Paraíba.

A metodologia consiste na análise de dados dos documentos oficiais, como o Anuário de Campina Grande (1925) e o Anuário do Estado da Parahyba do Norte (1918), e elaboração de material cartográfico.

O artigo está dividido em quatro seções: Introdução, Seções 1 e 2, e as Considerações finais. Na Introdução realizamos uma contextualização do tema, apresentamos o objetivo, metodologia e a estrutura do artigo. Na Seção 1 “A produção da farinha de mandioca, os caminhos do gado e as feiras do gado e de cereais”, mostramos o arranjo espacial da rede urbana de Campina Grande, anterior a implantação da ferrovia, em 1907. Já na Seção 2 “O algodão e a ferrovia: rearranjo da rede urbana de Campina Grande e consolidação de sua centralidade urbano-regional”, buscamos evidenciar como a produção algodoeira, juntamente com a implantação da ferrovia em 1907 e sua condição de Ponta de Trilho durante 50 anos, impulsionou a centralidade urbano-regional de Campina Grande. Por fim, nas Considerações finais apresentamos as nossas conclusões sobre a discussão apresentada.

1. A PRODUÇÃO DA FARINHA DE MANDIOCA, OS CAMINHOS DO GADO E AS FEIRAS DO GADO E DE CEREAIS

O desenvolvimento da povoação de Campina Grande está diretamente relacionado à pecuária, embora a sua origem tenha sido de um aldeamento indígena. Conforme aponta Gonçalves *et al.*, (1999, p. 25): “Em 1697 Teodósio de Oliveira Ledo aldeia um grupo de índios arius (ou ariás), habitantes do Piranhas, numa grande campina, nos limites da região dos cariris”. Segundo Câmara (1988, p. 23), “Os índios aldeados por Teodósio fixaram-se, definitivamente, no sítio das Barrocas, dando início ao povoado da Campina Grande”.

No entanto, é a partir da implantação das fazendas para criação do gado pelos Oliveira Ledo, a produção da farinha – que atraía os tropeiros àquele povoado – a feira de gado e de cereais que o povoado

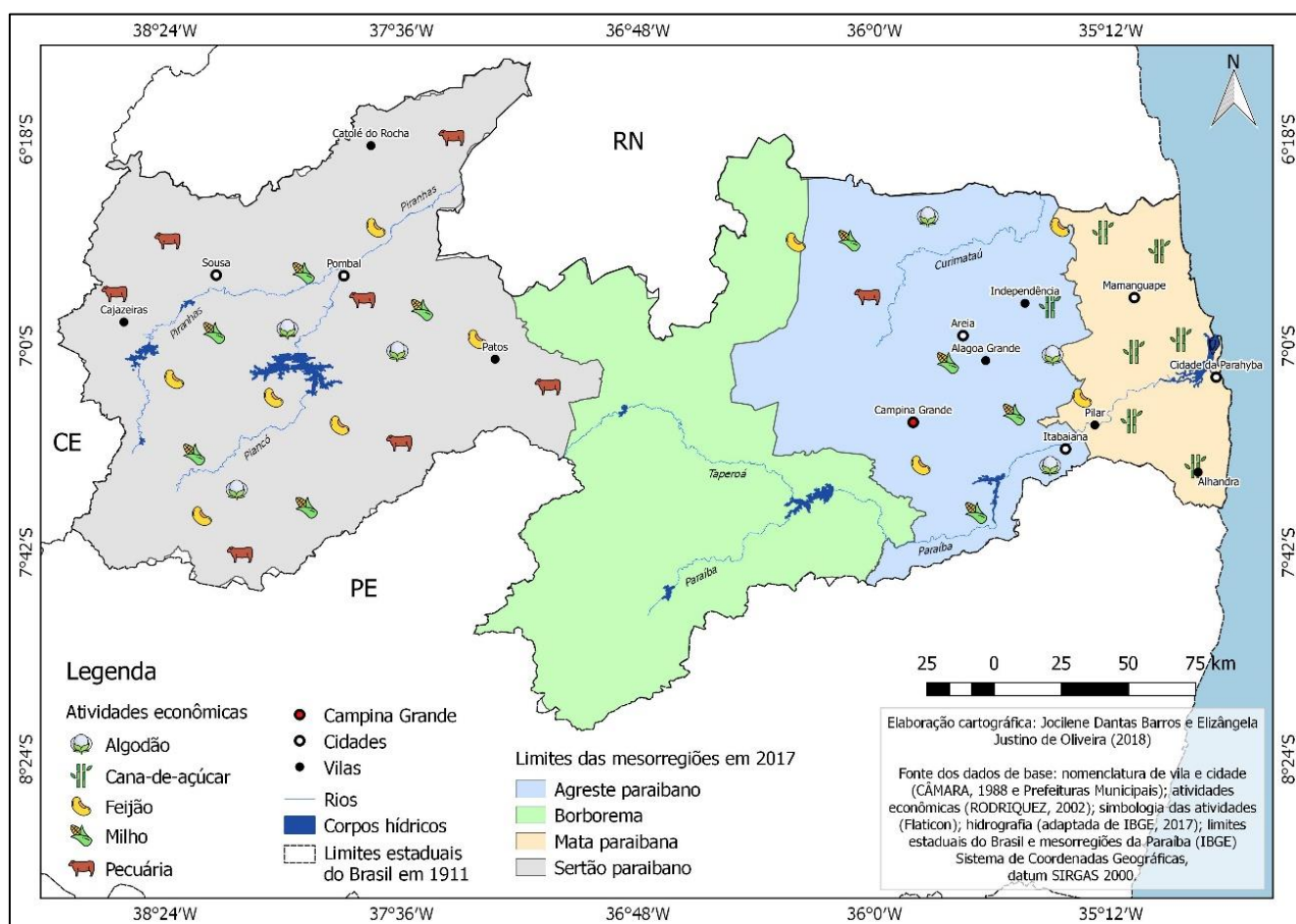
vai crescer, tornar-se freguesia², vila e depois cidade. Isto coaduna perfeitamente com as características apresentadas pela Enciclopédia das cidades brasileiras (1960, p. 338), acerca da origem das cidades sertanejas: “grande maioria das cidades se originou quer das fazendas de criação, de fazendas mistas dedicadas às atividades agrícolas e à pecuária, ou ainda de aldeamento indígena”.

A produção da farinha de mandioca e a feira de cereais foram os primeiros fatores de atração do interior da província àquele povoado, conforme aponta Câmara (1999, p.29): “A farinha de mandioca foi o primeiro fator do comércio da aldeia ou povoado Campina Grande com o interior da capitania”. A farinha abastecia a feira e era razão que atraía os tropeiros do sertão paraibano, que estipulavam como pouso o povoado de Campina Grande. Ainda segundo o autor (1988, p.23), “Em razão da procura de este produto e de outros cereais, o povoado foi se tornando um pouso quase obrigatório dos boiadeiros e tropeiros do interior.”

Assim, a produção da farinha tanto impulsionava a feira de cereais como também abastecia as tropas que vinham do sertão paraibano, onde predominava a atividade pecuária e agrícola (Figura 1). Carregados de produtos como milho, feijão, peles, queijo, algodão, dentre outros, essas tropas que se deslocavam do sertão ao litoral do Recife, paravam em Campina Grande para se abastecerem com a produção de farinha de mandioca ali produzida e seguiam para o Recife. Ao voltarem do litoral pernambucano, voltavam carregados dos produtos que chegavam via cabotagem no Porto do Recife, como ferragens, tecidos, louças, etc. para abastecer o comércio campinense, e novamente abasteciam-se de farinha para levar ao sertão paraibano. Esse movimento permitirá que Campina Grande torne-se pouso de tropeiros e seja entroncamento de várias estradas.

² Segundo Felipe *et al.* (2011, p. 20) as “unidades administrativas chamadas de freguesias se caracterizavam como lugares em que a presença do padre, a igreja ou a capela proporcionavam assistência religiosa às pessoas das vilas ou povoados, mas também àquelas espalhadas pelas fazendas”.

Figura 1 – Localização de Campina Grande e as principais atividades econômicas do Estado da Paraíba – 1900.



Fonte: Elaboração própria. Execução: Jocilene D. Barros.

Além dos fluxos decorrentes da atividade pecuária e da produção da farinha, haviam todavia, os decorrentes das feiras de cereais e do gado. A feira de cereais de Campina Grande surge quando a cidade ainda era povoado, no século XVIII. A feira livre inicialmente era realizada aos domingos, a partir de 1839, passa a acontecer aos sábados e assim permaneceu (ALMEIDA, 1978). Essa possui várias localizações, inicialmente na Rua das Barrocas, depois foi transferida para o largo da Matriz, em frente ao Mercado Velho de Baltazar Luna. Em 1864, passou a realizar-se na Rua Seridó (atual Maciel Pinheiro), nas proximidades do Mercado Novo de Alexandrino Cavalcante de Albuquerque, permanecendo no local até 1941. No final do século XVIII, a feira de cereais de Campina Grande passou por várias crises devido à concorrência da feira de cereais da cidade de Areia, localizada no Brejo paraibano, que atraía os tropeiros da região do Seridó e Curimataú. Já em meados do século XIX, enfrentou também a concorrência da feira de cereais de Itabaiana. No interior, sofria a concorrência da feira do Icó na capitania do Ceará, que

abastecia o sertão paraibano. Depois, surgiram ainda, as feiras de Limoeiro do Norte e Timbaúba dos Mocós, ambas em Pernambuco, relativamente próximas à Campina Grande (CÂMARA, 1988).

Os agentes atraídos pela feira de cereais eram oriundos sobretudo das cidades adjacentes e do sertão paraibano, tendo em vista que havia outras feiras, como a de Areia, que atraía consumidores e comerciantes do Seridó, as de Limoeiro e Timbaúba, que atraíam agentes das imediações e da própria Província/Estado de Pernambuco.

Já a feira do gado funcionava no povoado do Marinho, pertencente a Vila Nova da Rainha³. Diferentemente da feira de cereais, a feira do gado era bastante dinâmica e continuava atraindo os fluxos de boiadeiros e comerciantes para Campina, era “talvez a maior da província” (CÂMARA, 1988, p. 38). Ainda que houvesse importantes feiras do gado, como as de Quixadá e Baturité, no Ceará, e a tradicional Feira do gado de Feira de Sant’Ana, na Bahia, a de Campina Grande permaneceu como uma importante feira da região.

A feira de gado que acontecia em Campina Grande, desde o século XVIII, juntamente com a feira de gado de Itabaiana, eram uma das mais importantes feiras do gado do Nordeste, abastecendo “de gado todo o estado da Paraíba e parte do de Pernambuco” (SOUSA, 1946, p. 390). A mesma atraía negociantes, fazendeiros e boiadeiros das províncias do Rio Grande do Norte, Ceará e até de províncias mais longínquas, como por exemplo, o Piauí, conforme revela Joffily:

[...] é o primeiro mercado de gado, procurado por todos os negociantes e fazendeiros que partem desde as margens do Paraíba, na Província do Piauí. Aqui estacionam eles parte do ano, recebendo boiadas e vendendo-as aos negociantes conterrâneos. O negócio de gado portanto liga esta cidade a todos os centros mais produtores da indústria pastoril nas províncias criadoras do norte do Império (JOFFILY, 1977, p. 389).

A feira do gado possuía um maior alcance espacial que a feira dos cereais, atraindo negociantes e fazendeiros de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Piauí e Ceará, isto porque não havia concorrência próxima a Campina Grande, pois as outras feiras do gado estavam relativamente distantes, situadas no Ceará ou Bahia.

³ No século XVIII, Campina Grande tornou-se Freguesia (1769) e Vila (1790). Foi a 7ª freguesia a se tornar vila na Paraíba e passou a se chamar Vila Nova da Rainha Em 11 de outubro de 1864, a partir da Lei Provincial nº 137, a Vila Nova da rainha é elevada a Cidade e passa a se chamar Campina Grande. (ALMEIDA, 1978; CÂMARA, 1988; PINTO, 1977).

Esses mercados períodos em Campina Grande, tanto a feira de gado quanto a de cereais, atraíam grande contingente de pessoas. No primeiro caso, os fazendeiros, os boiadeiros, negociantes e consumidores constituem os principais agentes; no segundo caso, os agentes são: o produtor rural, que na feira torna-se comerciante e consumidor, pois se desloca a este local para comercializar seus excedentes (milho, feijão, e outros) e também adquirirem bens de consumo diário e serviços dos quais necessitavam; os consumidores, que não são comerciantes, mas vão à feira para adquirir produtos; por fim, os vendedores de serviços ou da força de trabalho.

Assim, a produção da farinha de mandioca, a feira de cereais e do gado e de cereais criavam redes, em que seu principal nó era Campina Grande, marcando fortemente o povoamento desta cidade:

A primeira fase do povoado caracteriza-se pela atração. Sua feira atraiu almocreves e boiadeiros. A segunda a adaptação. Aqueles homens, nossos primeiros fregueses, adaptaram-se às nossas estradas, fazendo do povoado o principal ponto de convergência do interior da capitania (CÂMARA, 1988, p. 21).

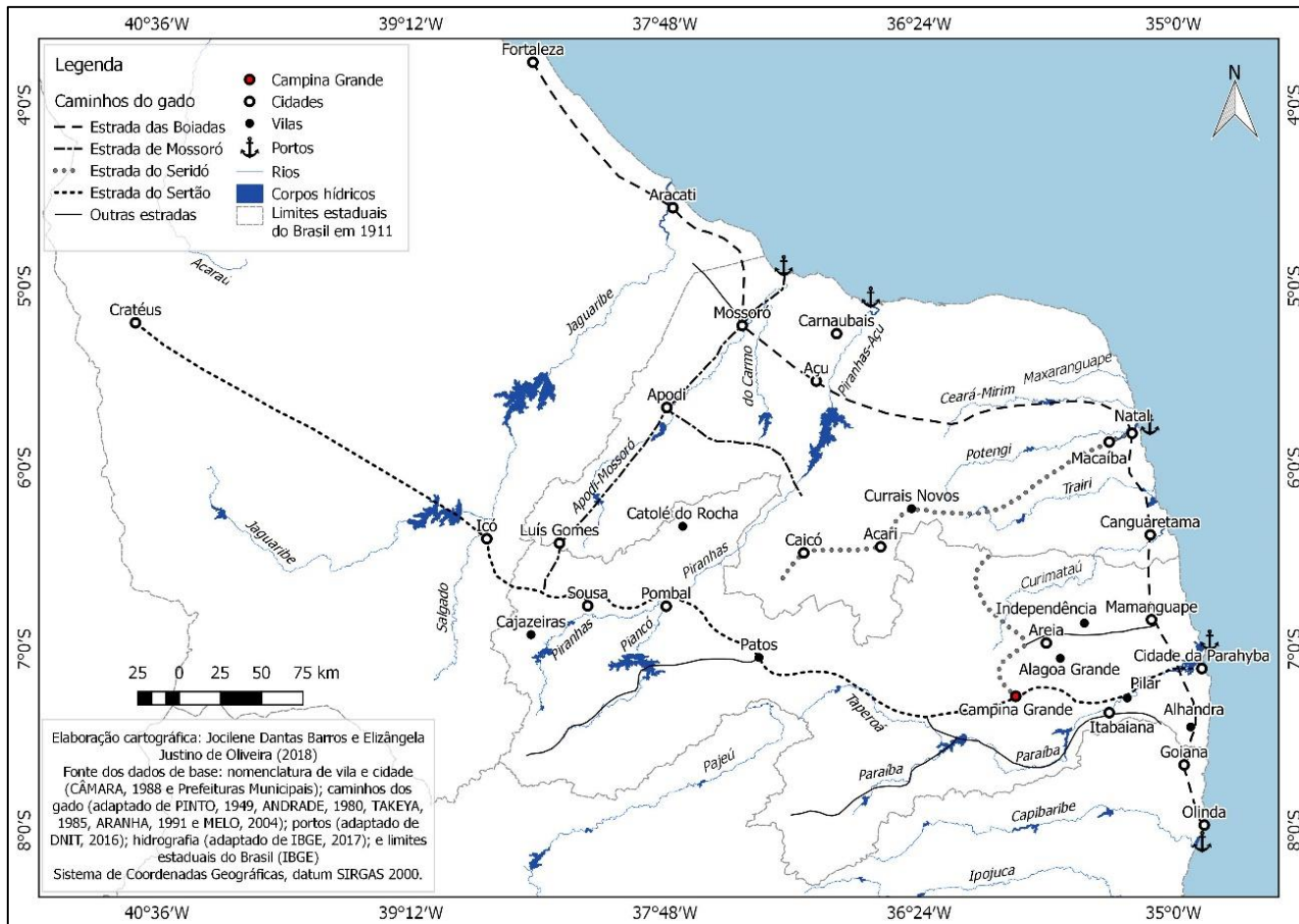
Os fluxos acima mencionados tornam esta cidade um importante eixo de entroncamentos das principais vias de circulação da Província/Estado, dentre elas: a Estrada do brejo, Estrada do Seridó (oriunda do Rio Grande do Norte), Estrada do Sertão, Estrada das Queimadas, Estrada de Lagoa Grande do Paó.

Algumas dessas estradas foram os primeiros e os mais significativos caminhos do gado e rota de tropeiros, como a Estrada do Sertão, Estrada das Boiadas e Estrada do Seridó, que de alguma maneira ligavam Campina Grande a relevantes cidades litorâneas e do Sertão, bem como às províncias de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará. (Figura 2).

A estrada das Boiadas, uma das mais importantes do Nordeste brasileiro por atravessar várias províncias e/ou Estados, partia de Olinda e Goiana, cidades de grande destaque da província de Pernambuco, seguia próximo ao litoral da Paraíba até a cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, seguia até Mossoró e se estendia até Fortaleza, no Ceará. Campina Grande se ligava a Estrada das Boiadas via a Estrada Lagoa Grande do Paó, que estava interligava à Campina Grande ao litoral e a estrada das Boiadas, no litoral da Paraíba. A cidade também estava conectada à Estrada do Seridó, no Rio Grande do Norte. Ou seja, estava integrada a três importantes estradas de alcance espacial regional, a Estrada das Boiadas, a Estrada do Seridó e também a Estrada do Sertão, esta última adentra ao sertão paraibano, cortando-o de leste a oeste, passando por vilas e cidades: Patos, Pombal, Sousa até Cajazeiras e, em seguida, adentrava ao território do Ceará e até mesmo ao sertão do Piauí (PINTO, 1949). No Ceará, a referida estrada chegava

a cidade de Icó e Crateús que, até 1880, pertenceu a província do Piauí e depois passou a pertencer ao Ceará.

Figura 2 - Principais caminhos do gado que se ligavam a Campina Grande



Fonte: Elaboração própria. Execução: Jocilene D. Barros.

Assim, conforme afirma Maia (2009, p. 186), “a origem da cidade de Campina Grande deve-se à sua posição geográfica, mais exatamente por constitui-se em entroncamentos dos caminhos que conduziam o gado e os tropeiros, portanto está associada ao comércio de gado”. Desse modo, as estradas, nesse momento, imprescindíveis para a circulação de mercadorias e pessoas, deram origem nas suas margens a núcleos urbanos que prosperaram ao logo do tempo. Portanto, de acordo com La Blache (1954, p. 307) “a estrada imprime-se no solo; semeia germes de vida: casas, lugarejos, aldeias, cidades”.

Posteriormente, verifica-se um rearranjo na rede urbana de Campina Grande com a implantação da Estrada de Ferro *Great Western* em 1907 e a expansão do algodão, conforme veremos adiante.

2.O ALGODÃO E A FERROVIA: O (RE)ARRANJO DA REDE URBANA DE CAMPINA GRANDE E CONSOLIDAÇÃO DA SUA CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL

Além da pecuária, a produção do algodão teve grande importância para Campina Grande. Segundo Mariz (1939), antes mesmo de começar o século XIX, o algodão estava sendo introduzido na Paraíba, mas sem perspectiva de se tornar em uma atividade econômica significativa. Somente, “no século XIX que o algodão tomou caráter de “ouro branco”, passando a peso na balança econômica e nas rendas orçamentárias da capitania e da província” (MARIZ, 1939, p. 22).

Na segunda metade do século XIX, conforme apresenta o relatório de André Rebouças, reproduzido no livro *Melhoramento dos Portos do Brasil*, de autoria do Conselheiro Manoel da Cunha Galvão (1869), a Paraíba já possuía destaque na produção do algodão: “Como productora de algodão no anno de 1865 a província da Parahyba ocupou o terceiro lugar entre todas as provincias do Imperio, só lhe levando vantagem Pernambuco e Alagôas” (GALVÃO, 1869, p. 159)⁴.

No Nordeste, entre os núcleos da produção algodoeira do Brasil, destacava-se como principais produtores os “estados de Pernambuco, que ocupava o primeiro lugar entre os produtores, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Bahia, além do Maranhão” (TAKEYA, 1985, p. 30). Na Paraíba, Campina Grande torna-se uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo, possibilitando uma dinâmica ainda maior do comércio da cidade e a difusão e convergência de fluxos:

O algodão provocou um desenvolvimento ainda maior do comércio de Campina Grande (alçada à condição de cidade em 1864), que já era polo das cidades interioranas, contando, na segunda metade do século XIX, com mais de quarenta casas de comércio, além da feira de gêneros e feira de gado (GONÇALVES et al., 1999, p. 31).

Nas primeiras décadas do século XX, os dados referentes à exportação do algodão dos municípios do Estado da Paraíba, nos anos de 1915 e 1916, indicam que Campina Grande exportava os maiores volumes desse produto superando inclusive a Capital. (Tabela 1).

⁴ Segundo os dados apresentados no relatório elaborado pelo engenheiro André Rebouças, a produção do algodão em arrobas no exercício de 1865 a 1866, em Pernambuco, foi de: 1,057,452 arrobas, em Alagoas: 436,403 arrobas e na Paraíba: 404, 289 arrobas. (GALVÃO, 1869)

Tabela 1 - Exportação de algodão por Municípios no Estado da Paraíba (1915)

Municípios	1915		1916	
	Volumes em fardos	Peso em Kg	Volumes em fardos	Peso em Kg
Capital	62.261	5.182.385	51.480	5.080.286
Alagoa de Monteiro	7.064	541.150	5.860	467.400
Alagoa Grande	10.133	793.527	3.353	260.352
Araruna	460	41.400	2.668	201.150
Areia	-	-	147	10.644
Bananeiras	162	14.580	250	18.750
Brejo da Cruz	-	-	40	3.200
Cajazeiras	4.446	313.872	6.024	420.746
Campina Grande	64.118	4.231.568	59.395	3.948.840
Catolé do Rocha	2.947	207.035	2.864	200.480
Conceição	-	-	1.420	106.820
Guarabira	4.091	368.433	5.583	458.823
Itabaiana	19.169	1.675.978	18.984	1.638.781
Mamanguape	623	56.623	620	55.720
Piancó	240	18.000	510	36.410
Picuí	-	-	98	6.192
Princesa	3.734	298.720	5.530	442.400
São João do Cariri	-	-	788	55.650
Serraria	-	-	662	46.416
Sousa	5.138	358.421	7.920	542.153
Umbuzeiro	64	5.760	6	540
Total	184.650	14.107.452	174.202	14.001.723

Fonte: BRASIL, 1918, p. 147, 202.

Ainda segundo os dados obtidos no Anuário da Paraíba (1918, p. 165, 235), o algodão é o principal produto dentre as mercadorias exportadas por Campina Grande nos anos de 1915 e 1916. Em 1915, dos 64.618 volumes exportados (algodão, sementes de algodão, peles, couros, milho, feijão, carne, etc.), o algodão representava 64.118 volumes. Já em 1916, dos 64.809 volumes exportados, 59.395 deles eram de algodão. É importante observar que a produção diminuiu no ano de 1916, provavelmente devido à grande seca de 1915, que afetou toda a produção do ano seguinte.

Outro dado pertinente é que a maior parte da exportação do algodão em Campina Grande possuía como destino a praça do Recife e em menor quantidade para a praça paraibana (Tabela 2), que seria o mais comum por Campina Grande pertencer ao Estado da Paraíba. No entanto, diante das melhores condições portuárias de Pernambuco e do prestígio dessa praça comercial, a produção da Paraíba, exportada por Campina Grande, em sua maior parte se destinava ao Recife.

Tabela 2 – Exportação do algodão em sacas (1919-1924)

Ano	Procedência de Campina Grande	Destino Parahyba	Destino Recife
1919	81.422	28.022	53.400
1920	161.206	53.807	107.399
1921	140.265	60.935	79.330
1922	164.519	41.300	123.219
1923	219.587	19.457	200.130
1924	142.271	94.371	47.900

Fonte: BRASIL, 1925, sem paginação.

A produção do algodão no Nordeste brasileiro expandiu-se em razão da crise do algodão nos EUA, que tinha no sul do país a sua principal produção. Na segunda metade do século XIX, a Guerra de Secessão ocorrida nesse país comprometeu o abastecimento da indústria têxtil inglesa, que por sua vez necessitou de outros centros produtores para prover a sua indústria. Nessa conjuntura, Campina Grande tornou-se uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo na primeira metade do século XX. A Figura 3 mostra a Praça do Algodão com inúmeros fardos do produto oriundos do sertão paraibano para ser exportado pela Estrada de Ferro de Campina Grande.

Figura 3 - Fardos de algodão na Rua Marquês do Herval⁵, 1920.



Fonte: BRASIL, 1925. (sem paginação)

⁵ A Rua Marquês do Herval já possuiu vários nomes relacionados ao comércio do algodão, nomeadamente "Rua dos Armazéns" e "Praça do Algodão", pois naquele local se concentrava os armazéns e era comercializado o algodão.

A partir dessas relações comerciais e intercâmbios entre o litoral e o sertão da Paraíba, Campina Grande torna-se importante entroncamento de estradas e praça comercial, como afirma Aranha (1991, p. 90): “entre o final do século XIX e começo do presente século⁶, [...] já assumira a função de praça de comércio intermediária entre o litoral e o sertão. Mas é com a chegada da estrada de ferro, em 1907, que essa função realmente se intensifica.”

Em 1907, quando é inaugurado o ramal Campina Grande, a cidade inicia um processo de expansão do seu núcleo urbano, pois foi necessário construir ruas até a estação ferroviária distante⁷ entorno de 1Km do centro da cidade (Figura 4). Além disso, estabeleceu-se grande dinâmica no entorno da estação ferroviária, devido a construção de armazéns onde se depositava as mercadorias que embarcavam e desembarcavam, fábricas que se instalaram no entorno da estação ferroviária, bem como estruturas urbanas e serviços, como cafés, lojas, estruturas de suporte aos trabalhadores ferroviários e as ferrovias, a exemplo da casa de turma, oficinas, etc. Além do crescimento populacional ocorrido após a implantação da Estrada de Ferro. Em 1907, Campina Grande possuía 731 casas, cinco anos depois, em 1912 eram 1.102, em 1917 chegou a 1.629 e em 1918, 1.841 (GONÇALVES, *et al.*, 1999, p. 34).

Figura 4 - Planta da cidade de Campina Grande – 1918.



Fonte: MAIA, 2017, p. 37.

⁶ Referência ao século XX, já que a dissertação é de 1991.

⁷ Essa distância era em torno de 1km, mas como o núcleo urbano era pequeno, parece uma longa distância.

Além de alargar o tecido urbano central da cidade e estabelecer novas dinâmicas urbanas há, sobretudo, mudanças na escala regional da rede urbana campinense que passa a estender sua influência sobre uma maior quantidade de cidades que compreendia não só a maior parte do sertão paraibano, como as cidades dos estados limítrofes que se utilizavam dessa rede técnica para exportar seus produtos:

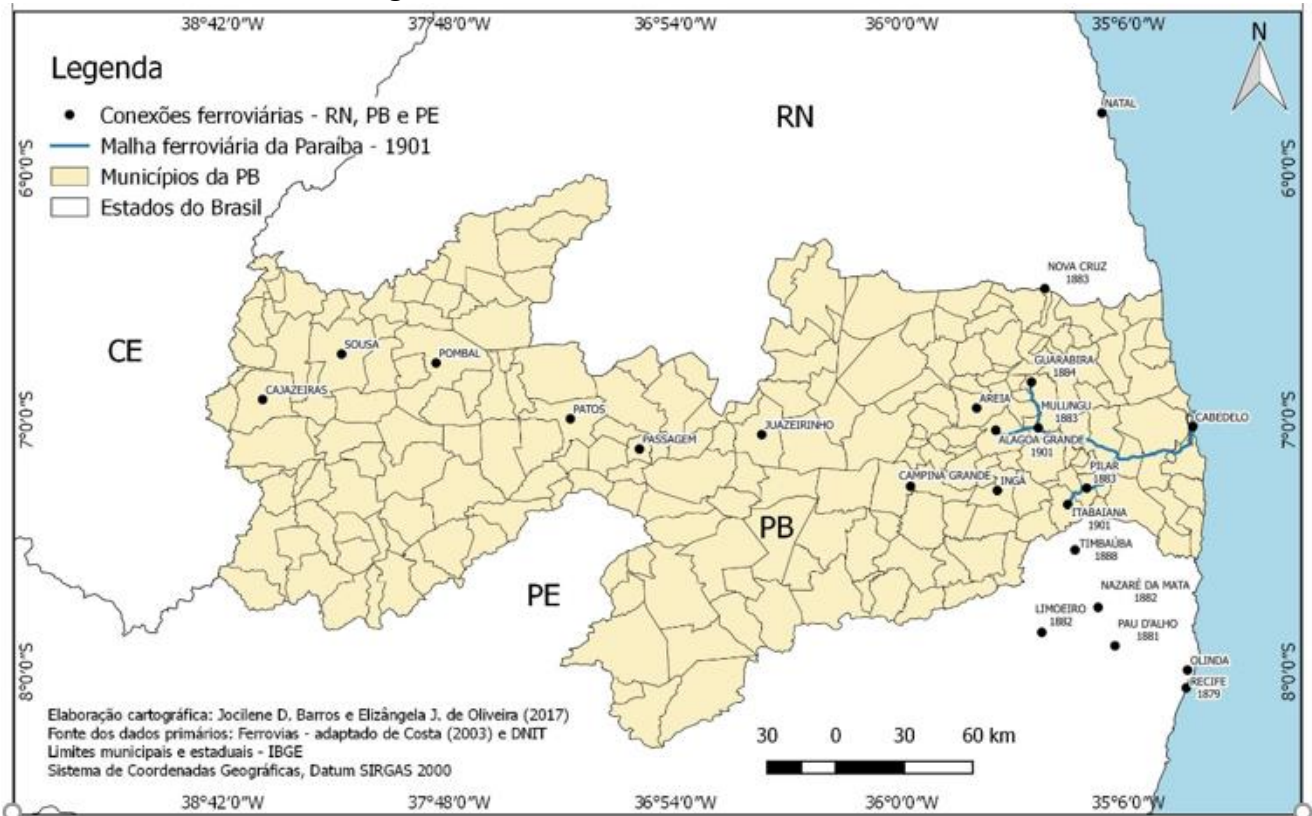
A partir de 1907, com a implantação do ramal da *Great Western of Brazil Railway Company Ltda*, a cidade de Campina Grande [...] passou a afluir praticamente a totalidade da produção do Agreste e do Sertão, que era transportada, através da estrada de ferro, para o Recife. Campina Grande consolida-se como centro polarizador da produção algodoeira de um vasto espaço regional, que incluía inclusive ligações com áreas do RN e CE (GONÇALVES, et al., 1999, p. 34).

O ramal Campina Grande, chamado de *Great Western* é parte da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, pertencente a *Great Western Railway Company of Brazil*. A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande é formada por 3 grandes trechos: O primeiro e maior deles é o que trecho que parte do Recife, em Pernambuco, até Pilar, na Paraíba, perfazendo o total de 157,19 km. O segundo é o ramal Limoeiro com extensão de 23,086 km e por último o ramal de Campina Grande possuindo 80,19km. Os três trajetos tiveram temporalidades diferentes, tendo sido inaugurados entre os anos de 1881 e 1907.

Como podemos observar (Figuras 5), até 1901, a rede ferroviária da Paraíba se liga a pernambucana, pois naquele ano a estrada de ferro oriunda do Recife havia chegado as cidades paraibanas de Itabaiana e Pilar. No entanto, somente em 1907 Campina Grande é conectada à rede ferroviária paraibana e pernambucana (Figura 6).

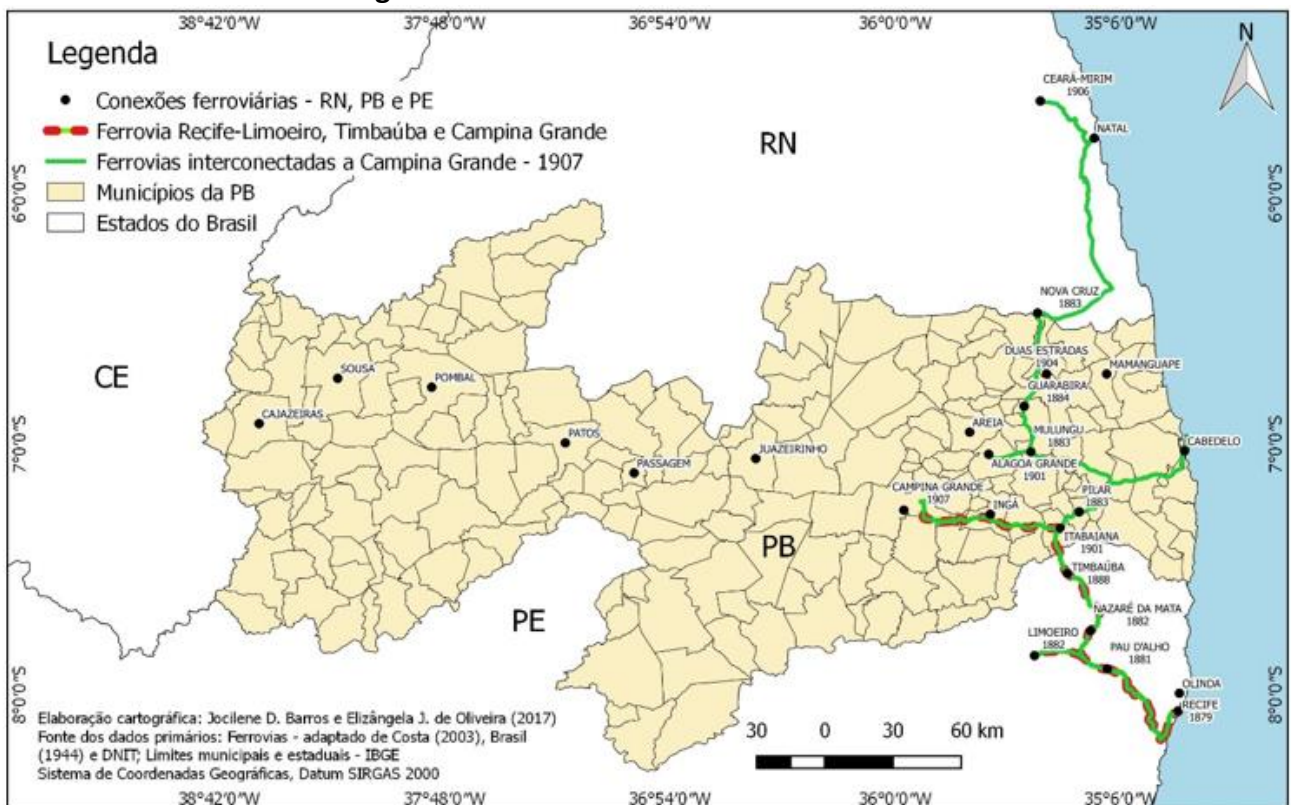


Figura 5 – Rede ferroviária da Paraíba – 1901



Fonte: Elaboração própria. Execução: Jocilene D. Barros.

Figura 6 – Rede ferroviária da Paraíba – 1907



Fonte: Elaboração própria. Execução: Jocilene D. Barros.

Assim, antes da ferrovia alcançar a cidade de Campina Grande, o transporte de mercadorias, como tecidos, ferragens, louças, oriundos essencialmente do Recife com destino o sertão para abastecer as lojas dos comerciantes ou para consumo da elite; e os produtos cultivados no sertão, transportados para o litoral, era realizado pelos almocreves, que saiam do sertão fartos de produtos como couro, algodão, queijos, farinha de mandioca, etc. que eram transportados pelas tropas de burros até as cidades de Itabaiana e Timbaúba, onde a ferrovia já se fazia presente desde 1901 e 1888, respectivamente. (ARANHA, 1991). Com a chegada da ferrovia, esse transporte passou a ter Campina Grande como o centro polarizador desses fluxos:

[...] o fato de que possuía a maior arrecadação do interior paraibano, ela [Campina Grande] não se tornara ainda o grande empório do sertão, posição que só é alcançada na primeira década do presente século, com a chegada da estrada de ferro. É que antes a cidade era obrigada a conviver com a concorrência de outros centros comerciais que buscavam capturar o Sertão paraibano, como era o caso de Mossoró no Rio Grande do Norte. Constatamos que essa cidade norte riograndense exercia forte ascendência comercial sobre o Sertão paraibano e, por isso mesmo, só alguma vantagem especial possibilitaria que levadas e levadas de tropeiros abandonassem a estrada que a conectava. Essa vantagem, Campina Grande a consegue com a chegada da estrada de ferro, levando contingente inteiros de sertanejos a abandonarem a estrada de Mossoró (ARANHA, 1991, p. 56).

Assim, a ferrovia se constitui uma importante força produtiva que permitiu que Campina Grande passasse a ter uma vantagem diante das demais praças, as quais, outrora foram suas concorrentes, como a praça de Mossoró, por exemplo. Com a inauguração da ferrovia da referida cidade, muitos negociantes abandonaram a praça mossoroense, preferindo a de Campina Grande. Outro fator de extrema relevância para a consolidação da centralidade urbano-regional da mesma foi sua condição de Ponta de Trilhos por 50 anos:

Campina Grande não teria se transformado num importante polo mercantil caso não tivesse sido contemplada por esse meio de transporte. 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 entanto, Aranha (1991, p. 92) afirma que não foi tão somente a condição de Ponta de Trilhos que tornou Campina Grande um importante empório comercial, mas as condições dessa Ponta de Trilhos que, segundo o autor, se deve a dois fatores: “De um lado a privilegiada posição dessa Ponta de trilho, já que ficava no mais movimentado entroncamento das principais estradas da Paraíba e dos Estados limítrofes.” O segundo fator, o autor atribui a “sua ligação direta com o maior porto de exportação do Nordeste, o porto do Recife.”

Logo, a função de importante entreposto comercial de Campina Grande, entre o litoral e o sertão paraibano, adquirida ao longo da sua formação histórica, foram decorrente dos fluxos que convergiam para essa cidade oriundos da atividade pecuária, que deu origem a feira de gado e ao pouso de tropeiros, a situação de entroncamento de várias vias de circulação das boiadas e de tropeiros, a produção mercantil da farinha de mandioca que abastecia o sertão e o litoral da província, a sua feira livre que atraía comerciantes e consumidores gerando uma nova dinâmica na cidade nesses dias,

No entanto, a expansão da produção do algodão no Estado da Paraíba, onde Campina Grande era uma das principais cidades exportadoras do mundo estabelecendo intercâmbios internos e externos, e a implantação da ferrovia em seu território, juntamente com a condição de Ponta de Trilhos consolidará a centralidade urbano-regional, tornando-a, de fato, um empório comercial, tal qual, afirma Aranha (2001).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do entendimento de rede urbana, enquanto um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados, onde os nós são diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas que são interligados por caminhos ou ligações em que se materializam os fluxos de diversas naturezas (CORRÊA, 2010), identificamos que a rede urbana de Campina Grande, desde a formação do povoamento no século XVII até o início do século XX, quando é implantada a ferrovia, pode ser dividida em dois grandes momentos e, portanto, caracterizada de maneira distinta.

O primeiro momento é constituído pelos primeiros fluxos irradiados e/ou captados pela cidade, decorrente dos caminhos dos gados, em que a cidade torna-se importante entroncamento, a produção mercantil da farinha de mandioca, a feira de cereais e do gado também se constitui em um dos fatores de

atração e dispersão, chegando aquela cidade consumidores e comerciantes das cidades e vilas adjacentes como das províncias/estados limítrofes. Nesse primeiro momento, a posição estratégica de cidade intermediária, que liga as cidades litorâneas aos núcleos urbanos do sertão da Paraíba, lhe conferiu pujança ao longo dos anos, favoreceu o desenvolvimento das funções urbanas relacionadas a pecuária, a produção e comercialização de produtos agrícolas e da produção mercantil da farinha de mandioca.

O segundo momento da rede urbana é caracterizado pela implantação da Estrada de Ferro em Campina Grande, em 1907, juntamente com a expansão da produção do algodão no Estado da Paraíba, onde Campina Grande torna-se uma grande exportadora de algodão. Nesse momento, Campina Grande torna-se um ponto ainda mais luminoso de atração e dispersão no Agreste paraibano, captando para si uma maior quantidade e frequência de fluxos de uma área ainda mais abrangente, tendo em vista que, a cidade passa a ter em seu território um equipamento técnico que a permite ter vantagens ao concorrer com outras praças comerciais.

No primeiro momento podemos dizer que as redes geográficas se constituíam a partir dos mercados periódicos, onde seus principais agentes eram os comerciantes, produtores rurais e consumidores, possuíam um caráter espontâneo, informal, seus fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens são lentos, sua frequência é periódica e realizados em menor escala, alcançando maior número de vilas e pequenas cidades do interior da província do que os centros urbanos mais importantes, como as capitais das províncias, portanto, atingindo uma escala local e regional.

A coexistência dessas redes geográficas juntamente com a inserção de Campina Grande em uma nova rede, a ferroviária, irá caracterizar o segundo momento da rede urbana campinense de maneira distinta, porque a natureza, extensão, velocidade, frequência dos fluxos de pessoas, mercadorias e mensagens vão ganhar nova dinâmica, reestruturando o cotidiano, a circulação das pessoas, de cargas e de mensagens em sua dimensão espaço-temporal.

Assim, a implantação da ferrovia em Campina Grande permitirá um rearranjo da rede urbana desta última, isto porque essa rede geográfica apresenta movimentos distintos das redes anteriores, caracterizadas pelo seu caráter planejado, formal e não espontâneo. A natureza dos fluxos permanece, porém amplia-se a capacidade de transportar cargas e pessoas, bem como, o alcance espacial dos fluxos. No que se refere a dimensão temporal a velocidade dos mesmos, são mais rápidos, a frequência é permanente e não periódica. Já com relação à dimensão espacial, a rede ferroviária possui área de abrangência local, regional e nacional.

Logo, a rede urbana de Campina Grande estende o seu raio de influência e os fluxos possuem um maior alcance espacial, consolidando definitivamente a sua centralidade urbano-regional no Estado da Paraíba.

REFERÊNCIAS

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

BRASIL. Repartição de Estatística e Arquivo Público. Diretor Geral: Dr. Diogenes Gonçalves Penna. *Anuário Estatístico da Parahyba do Norte*. Parahyba: Imprensa Oficial, 1918.

BRASIL. *Anuário de Campina Grande para 1926*. Recife: Off. Graph. Jornal do Commercio, 1925.

CÂMARA, Epaminondas. *Datas campinenses*. Campina Grande: Caravela, 1988.

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

COSTA, Antônio Albuquerque da. *Sucessões e coexistência do espaço campinense na sua inserção ao Meio Técnico-Científico-Informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

FELIPE, José Lacerda Alves et al. *Rio Grande do Norte: estudo Geo-Histórico e Cultural*. Atlas Escolar. João Pessoa: Grafset, 2011.

FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Grande região Nordeste*. v. 5. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: 1960.

GALVÃO, Manoel da Cunha. Porto da Parahyba. In: _____. *Melhoramento dos Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869, p. 151-170.

GONÇALVES, Regina Célia. et al. *A questão urbana na Paraíba*. v. 3. João Pessoa: Editora Universitária, 1999. 74p.

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

LA BLACHE, Vidal de. A circulação. In: _____. *Princípios de Geografia Humana*. 2. ed. Trad. Fernandes Martins. Lisboa: Edições Cosmos, p. 291-346.

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

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

MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. João Pessoa: A união editora, 1939.

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*. v. 1. João Pessoa-PB: Editora Universitária UFPB, 1977. (documentos paraibanos, 3).

RODRIGUEZ, Janete Lins. (Coord.). *Atlas Escolar da Paraíba*. 3. ed. João Pessoa: Grafset, 2002.

SOUSA, Elza Coelho de. Boiadeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. v.8. n.3, jul./set. 1946. p.385.

TAKEYA, Denise Monteiro. *Um outro Nordeste: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A; Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste – ETENE, 1985.