



A CENTRALIDADE DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ NA REDE URBANA FERROVIÁRIA (1907–1951)ⁱ

Elizangela Justino de Oliveira
Universidade Federal da Paraíba

RESUMO

As ferrovias foram responsáveis por inúmeras transformações na organização dos espaços em diferentes escalas, tanto nos intraurbanos quanto no interurbano. Na escala interurbana, a ferrovia permitiu a reorganização da centralidade das cidades, reestruturando a hierarquia destas na rede urbana regional. O objetivo deste artigo é analisar a centralidade de Campina Grande e Mossoró na rede urbana ferroviária formada pela linha férrea *Great Western* e a Estrada de Ferro de Mossoró, respectivamente, e a consolidação dessas cidades enquanto importantes centros regionais. O recorte temporal (1907-1951) foram definidos a partir do momento que Campina Grande torna-se cidade ferroviária (1907) até o momento em que a Estrada de Ferro de Mossoró, alcança Sousa, na Paraíba, em 1951. A análise aqui empreendida possui abordagem na perspectiva da Geografia Histórica Urbana, a qual se revela na demarcação temporal definida e na condução da análise com ênfase nas fontes documentais consultadas, tais como: o Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População), Anuário Estatístico do Brasil (1937, 1938, 1939/1940, 1953); Anuário Estatístico da Parahyba do Norte – 1916 (1918); Anuário Estatístico do Estado da Parahyba – 1930 (1931); Anuário de Campina Grande (1925); Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1905, 1907, 1910, 1911 e 1915), Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1927), Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1910), bem como, a sinopse do recenseamento de 1900 e o Recenseamento do Brasil de 1920. A análise mostrou que a ferrovia impactou de forma diferente as cidades analisadas, enquanto em Campina Grande consolidou a centralidade urbana regional desta, em Mossoró, por causas das circunstâncias adversas e a conclusão tardia da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, esse incremento técnico não foi preponderante na consolidação da centralidade de Mossoró, embora a cidade se constitua uma importante centralidade na referida linha férrea.

Palavras-chave: Centralidade, Rede urbana, Campina Grande-PB, Mossoró-RN, Brasil.

THE CENTRALITY OF CAMPINA GRANDE AND MOSSORÓ IN THE URBAN RAILWAY NETWORK (1907–1951)

ABSTRACT

The railways were responsible for numerous transformations in the organization of spaces at different scales, both intraurban and interurban. On an interurban scale, the railroad

allowed for the reorganization of the centrality of cities, restructuring their hierarchy in the regional urban network. The aim of this article is to analyze the centrality of Campina Grande and Mossoró in the urban rail network formed by the Great Western railway line and the railway of Mossoró, respectively, and the consolidation of these cities as important regional centers. The time limit (1907-1951) was defined from the moment that Campina Grande became a railway town (1907) until the moment when the Estrada de Ferro de Mossoró reached Sousa, in Paraíba, in 1951. The analysis undertaken here it has an approach from the perspective of Urban Historical Geography, which is revealed in the defined temporal demarcation and in the conduction of the analysis with emphasis on the documentary sources consulted, such as: the Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População), Anuário Estatístico do Brasil (1937, 1938, 1939/1940, 1953); Anuário Estatístico da Parahyba do Norte – 1916 (1918); Anuário Estatístico do Estado da Parahyba – 1930 (1931); Anuário de Campina Grande (1925); Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1905, 1907, 1910, 1911 e 1915), Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1927), Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1910), as well such as, the sinopse do recenseamento de 1900 and the Recenseamento do Brasil de 1920. The analysis showed that the railway had a different impact on the analyzed cities, while in Campina Grande it consolidated its regional urban centrality, in Mossoró, due to adverse circumstances and the late completion of the railway Mossoró-Sousa, this technical increment was not preponderant in the consolidation of the centrality of Mossoró, although the city constitutes an important centrality in the referred railway line.

Keywords: Centrality, Urban network, Campina Grande-PB, Mossoró-RN, Brazil.

INTRODUÇÃO

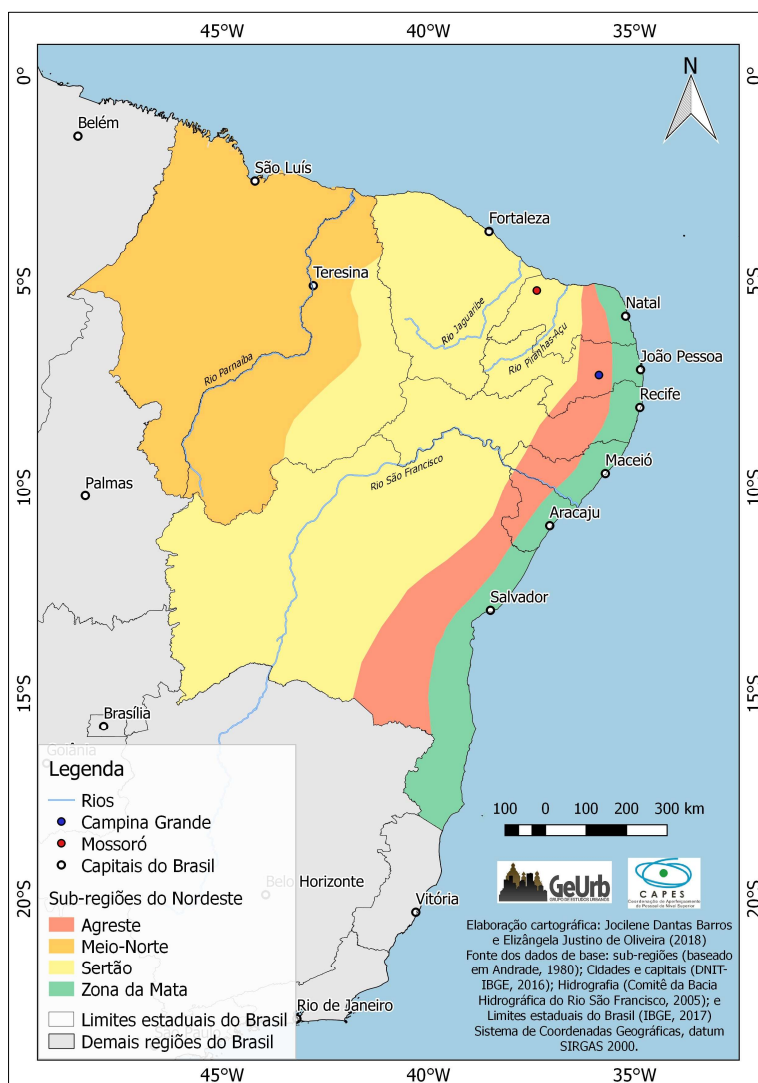
A cidade de Campina Grande está localizada no Planalto da Borborema, na mesorregiãoⁱⁱ do Agreste paraibano, já Mossoró, está situada no Oeste do Estado do Rio Grande do Norte. A primeira, localizada na Sub-regiãoⁱⁱⁱ do Agreste; e a segunda, no Sertão Nordeste (Figura 1).

A origem do povoado de Campina Grande data do século XVII, 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). Apesar da origem do povoamento ter sido um aldeamento indígena, é a partir da implantação das fazendas para criação do gado pelos Oliveira Ledo, que o povoado vai prosperar, tornar-se freguesia^{iv} (1769), vila (1790) e, depois, cidade (1864).

A centralidade de Campina Grande, na rede urbana paraibana, antecede a chegada da ferrovia. No caso de Campina Grande, as feiras do gado e de cereais, a produção de farinha de mandioca, o pouso de tropeiros^v, a condição de entreposto comercial, e entroncamento de importantes estradas, entre elas, a Estrada do Sertão^{vi}, já tornava Campina Grande um nó importante na rede urbana paraibana em fins do século XIX. Segundo Câmara (1998), Campina Grande era entroncamento de várias estradas, dentre elas: a Estrada do Brejo, a Estrada do Seridó^{vii} (oriunda do Rio

Grande do Norte), a Estrada do Sertão – conforme já mencionamos –, a Estrada das Queimadas e a Estrada de Lagoa Grande do Paó. O transporte da farinha de mandioca para as cidades do Brejo Paraibano, para a região do Seridó no Rio Grande do Norte e para a província de Pernambuco, bem como o transporte de produtos desses mercados para Campina Grande era realizado por essas estradas, via tropas de burros. Por elas, realizavam-se ainda, o transporte das boiadas de várias províncias, como a do Piauí, Pernambuco, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte para as feiras do gado de Campina Grande e Itabaiana, na Paraíba; Quixadá e Baturité, no Ceará; Caruaru e Vitória de Santo Antão, em Pernambuco, dentre outras.

Figura 1 – Localização de Campina Grande e Mossoró nas sub-regiões do Nordeste.



Fonte: Elaboração da autora. Execução: Jociene Dantas.

No que se refere à Mossoró, assim como Campina Grande, sua formação histórica e econômica está diretamente relacionada à pecuária e à atividade comercial. As primeiras iniciativas de ocupação territorial de Mossoró estão ligadas à pecuária, uma vez que, às margens do Rio Mossoró e Upanema, surgiram várias fazendas de gado por volta do século XVIII. Assim, o antigo povoado^{viii} de Santa Luzia, e, depois, cidade de Mossoró, destaca-se suas funções portuárias e comerciais, de entreposto e empório comercial, além de entroncamento de vias de circulação de importância regional, dentre elas a importante Estrada das Boiadas^{ix}. Takeya (1985, p. 81) destaca três importantes vias de comunicação e escoamento de mercadorias no Rio Grande do Norte: a Estrada das Boiadas, a Estrada do Seridó e a Estrada de Mossoró. Das três estradas, duas delas passam por Mossoró, inclusive a mais importante, a Estrada das Boiadas. Esta via ligava Mossoró ao litoral do Rio Grande do Norte, Paraíba e ao Recife, como também à praça de Aracati e à cidade de Fortaleza, no Ceará. A segunda estrada refere-se à própria Estrada de Mossoró. Esta partia do Porto de Areia Branca, atingia a cidade de Mossoró, seguia o curso do Rio Mossoró e chegava até Apodi. Deste ponto, a estrada continuava adentrando o Sertão paraibano, mas, também, de Apodi partia um ramal em direção à região central do Rio Grande do Norte, passando pelas cidades de Caraúbas e Augusto Severo (atual Campo Grande).

No final do século XIX, Mossoró é considerada um importante entreposto comercial, que liga o Sertão à região litorânea, e que dispõe de intensa dinâmica portuária, sobretudo, a partir das escalas realizadas pelas embarcações da Companhia Pernambucana de Navegações^x. Neste contexto, nas primeiras décadas do século XX, surge um novo elemento capaz de reestruturar a centralidade das cidades na rede urbana: a ferrovia. Ela enquanto incremento técnico impactou diretamente na centralidade urbana de algumas cidades, reestruturando-as e reposicionando-as na rede urbana em que estavam inseridas, consolidando, portanto, sua importância como centros regionais, devido, sobretudo, à condição de Ponta de Trilho^{xi} ou cidade ferroviária^{xii}. Vê-se que essas alterações se dão com intensidades distintas, de acordo com as singularidades dos processos, conforme veremos ao longo do artigo.

O objetivo deste artigo é analisar a centralidade de Campina Grande e Mossoró na rede urbana ferroviária^{xiii} formada pela linha férrea *Great Western* e a Estrada de Ferro de Mossoró, respectivamente, e a consolidação dessas cidades enquanto importantes centros regionais ou relevantes centralidades na linha férrea na qual estão inseridas.

A justificativa da escolha em analisar a centralidade de ambas as cidades na rede urbana ferroviária dá-se pela busca em entender o impacto das instalações ferroviárias na consolidação da centralidade de ambas as cidades e a emergência destas como notáveis centros regionais. Justifica-se, ainda, pelo papel que essas cidades representam em seus respectivos estados, com características semelhantes no que se refere às funções urbanas, à formação política e econômica, à origem dos núcleos urbanos e à consonância histórica. Embora Campina Grande e Mossoró já possuíssem certo grau de centralidade ao final do século XIX nos

estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte, respectivamente, não havia estudos que, de alguma maneira, as comparassem sob a perspectiva aqui pretendida, buscando entender o impacto da ferrovia na centralidade que essas cidades apresentavam na rede urbana regional.

O recorte temporal (1907-1951) foram definidos a partir do momento que Campina Grande torna-se cidade ferroviária (1907) até o momento em que a Estrada de Ferro de Mossoró, finalmente, alcança Sousa, na Paraíba, em 1951. Acreditamos que esse intervalo temporal é suficiente para analisarmos o impacto da ferrovia na centralidade de ambas as cidades.

Na análise empreendida a partir das fontes documentos consultados, elegemos algumas condições singulares que podem indicar a centralidade das cidades analisadas na rede urbana ferroviária, tais como: 1 – a condição de Ponta de Trilhos; 2 – as receitas arrecadadas pelas estações, uma vez que, indicam a densidade de fluxos existentes em cada cidade ferroviária; 3 – população absoluta das cidades ferroviárias ao longo do percurso da linha férrea, e, por fim, a condição 4 – imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária^{xiv}.

A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, ou seja, pretende analisar a configuração do espaço e suas relações no passado, o que Abreu (2000) definiu como análise do “presente de então” ou, como busca definir Orella Unzué (1995, p. 8): *“la Geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto”*.

A análise do objeto a partir da Geografia Histórica Urbana se reflete na demarcação temporal definida e a condução da análise com ênfase nas fontes documentais primárias, consultadas de forma eletrônica ou em arquivos físicos. No intento de alcançar o objetivo proposto na investigação e de construir o objeto analisado, 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).

Assim, realizamos a pesquisa documental em diversos acervos, entre eles: Arquivo Nacional (Rio de Janeiro); Biblioteca Átila Almeida, localizada na Universidade Estadual da Paraíba (Campina Grande-PB); Museu Histórico de Campina Grande; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan, Superintendências de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte); Fundação Joaquim Nabuco (Recife-PE); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE-Rio de Janeiro); Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP, João Pessoa-PB); Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN, Natal-RN); Arquivo Público Estadual do Rio Grande do Norte (Natal-RN); e arquivo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), no Recife. Em Mossoró, realizamos pesquisas documentais na Biblioteca Ney Pontes Duarte e no Museu Histórico Lauro da Escóssia. Nesses arquivos, encontramos documentos variados, dentre eles, as principais publicações em circulação no período analisado, como o jornal *O Mossoroense*, *O Commercio de*

Mossoró, a *Gazeta do Sertão*, *A República*, *A União*, fundamentais para reconstruir a historiografia da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e a Estrada de Ferro de Mossoró, como também das cidades de Campina Grande e Mossoró. Nessas instituições de pesquisa, encontramos ainda materiais bibliográficos de cronistas e escritores locais sobre as cidades analisadas, como também documentos cartográficos, iconográficos e estatísticos.

Além das fontes documentais consultadas nos arquivos físicos, também realizamos vasta pesquisa documental em arquivos disponíveis em forma eletrônica, tais como: Biblioteca Nacional, no *Center for Research Libraries (CRL)*^{xv}, Biblioteca digital da Câmara dos Deputados, Biblioteca Digital do Senado Federal (BDSF) e a Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nos arquivos *online* consultados, deparamo-nos com documentos substanciais para a pesquisa, com longas séries históricas fundamentais para recompor a historiografia das cidades objeto de estudo desta pesquisa.

Dentre as fontes documentais consultadas para empreender a análise do recorte aqui proposto, destacamos: O Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População), Anuário Estatístico do Brasil (1937, 1938, 1939/1940, 1953); Anuário Estatístico da Parahyba do Norte – 1916(1918); Anuário Estatístico do Estado da Parahyba – 1930 (1931); Anuário de Campina Grande (1925); Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1905, 1907, 1910, 1911 e 1915), Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1927), Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1910), bem como a sinopse do recenseamento de 1900 e o Recenseamento do Brasil de 1920.

O artigo divide-se em duas seções, além da Introdução e das Considerações finais: a seção 1 – A ferrovia e as transformações na cidade e no espaço urbano-regional; e a 2 – A centralidade de Campina Grande e Mossoró na rede urbana ferroviária e a consolidação de ambas as cidades como importantes centros regionais.

A FERROVIA E AS TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE E NO ESPAÇO URBANO-REGIONAL

De modo geral, os transportes tiveram papel preponderante nas transformações tanto no espaço intraurbano quanto no espaço interurbano, a depender do tipo de transporte. Mesmo os transportes sobre trilhos vão apresentar distinções, dependendo da escala espacial. Ao se considerar, por exemplo, o papel dos bondes e das ferrovias na organização do espaço, os bondes foram importantes na expansão do tecido urbano, extrapolando os limites da área central, onde, inicialmente, eram implantados. Já as ferrovias, exercem um papel mais relevante na escala interurbana, pois conectam diferentes cidades a longas distâncias. Embora não se possa desconsiderar o papel que as estações ferroviárias e as ferrovias tiveram na escala intraurbana das cidades ferroviárias, muitas vezes redirecionando o processo de expansão urbana dando origem a uma nova conformação urbana, conforme ressaltam Capel (2005, 2011); (Maia 2017b);

Santos y Ganges (2007). Ao tratar do impacto das ferrovias no espaço intraurbano e na rede urbana, Capel (2011) afirma que:

*La llegada del ferrocarril produjo impactos considerables en la morfología de las ciudades, en la estructura económica y en la vida social. **Afectó a las centralidades existentes**, y proporcionó nuevas tendencias para el desarrollo urbano. [...]. En las ciudades ya existentes la llegada del ferrocarril incorporó, generalmente, posibilidades de expansión y de organización espacial. [...]. Fueron numerosas las ocasiones en que la localización de la estación del ferrocarril en un determinado lugar orientó la expansión de la ciudad en esa dirección, frente a otras alternativas. [...] bloqueó también líneas de desarrollo establecidas, al cortar calles existentes, estableciendo fracturas y barreras [...].* (CAPEL, p. 20-21).

As modificações, no espaço intraurbano, são decorrentes dos 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, p. 4). Além destes, há outros que ali se instalam, não diretamente ligados à ferrovia, como: cafés, hotéis, fábricas, bancos, etc., mas, devido à densidade dos fluxos gerados pela ferrovia, que faz crescer a demanda por esses serviços no entorno da estação ou na cidade ferroviária. Conforme enfatizado também por Capel (2005; 2011): “*La estación del ferrocarril se convirtió en la puerta de entrada en la ciudad. La calle o avenida de la estación pasó a ser una vía fundamental de la nueva ciudad, con intensificación de actividades (hoteles, bares, comercios, etc.)*”. (CAPEL, 2011, p. 33).

Fato é que a estação ferroviária atrai para seu entorno os mais variados fluxos de passageiros, mercadorias, mensagens, funcionários e estrutura física de suporte ao funcionamento da linha ferroviária. Ela ocupa lugar de destaque e se constituiem nós da rede de cidades conectadas pelas ferrovias. Villaça (1998, p. 20), por sua vez, destaca que a ferrovia está diretamente ligada à estruturação do espaço regional, devido ao “deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho.”

As ferrovias significaram grandes mudanças na relação tempo-espaço no transporte de mercadorias e de passageiros, pois os trens possibilitavam transportar uma quantidade maior de pessoas e mercadorias – quando comparada com os transportes existentes à época, como a diligência^{xvi} para o transporte das pessoas, e as tropas^{xvii} de burros para o transporte de mercadorias – , mais rápido e a custos mais baixos, modificando, portanto, as relações socioespaciais e

econômicas nas cidades e entre as cidades, ou seja, o papel dessas cidades na rede urbana-regional, uma vez que, muitas delas, sofreram alterações nas funções que desempenhavam e na influência que exerciam sobre os territórios. Sobre esse assunto, Wais (1987, p. 17) ressalta: "*el mundo se encuentra en corto plazo con un sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas entre lugares distantes, de forma que por su medio se había de revolucionar la vida de los pueblos.*"

Na escala inter-regional, a ferrovia permitiu a conexão entre cidades distantes, em curto espaço de tempo e muitas vezes a baixo custo, afetando diretamente a relação tempo-espaço, a frequência marcada pelo tempo e não mais interrompida pelas condições naturais, bem como "estimulou o adentramento da exploração agrícola para o interior do continente", ligando as áreas produtoras aos portos. (GEIGER, 1963, p. 89). Assim, tanto no transporte de cargas quanto na mobilidade das pessoas, no fluxo de informações e mensagens, a ferrovia representou grande mudança para as cidades, com repercussão direta na reestruturação da rede urbana regional e nacional.

Corrêa (2004) e Capel (2007) ressaltam as consequências das ferrovias na centralidade das cidades e, conseqüentemente, na hierarquia destas na rede urbana, repositando-as à medida que foram incluídas ou excluídas dos traçados ferroviários:

El ferrocarril ha sido esencial en la organización del territorio y en la reestructuración de las redes de ciudades, dando protagonismo a las que se convirtieron en nodos del sistema ferroviario. Las ciudades que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir con las otras en el desarrollo económico. (CAPEL, 2007, p. 2).

Segundo Geiger (1963, p. 89), "à introdução das estradas de ferro, deve-se a grande revolução no setor dos transportes, neste período, o que daria grande impulso ao desenvolvimento das redes urbanas." O autor destaca a influência das ferrovias na "evolução urbana" das cidades brasileiras com rebatimento direto na rede urbana, tendo em vista que as cidades se repositonavam hierarquicamente a partir da implantação da ferrovia ou não, como também estimulavam o aparecimento de núcleos urbanos e favoreceram maior dinâmica econômica e o arrefecimento de outras. Dentre os aspectos influenciados pela implantação das ferrovias, o autor assinala:

Fator de concentração das atividades portuárias em alguns poucos portos; causa da decadência de localidades situadas ao longo das antigas linhas de transportes que

foram abandonadas; valorização das cidades atingidas pelas linhas de ferro; fator determinante da criação de novas cidades, tanto nas áreas antigas, como principalmente nas novas áreas desbravadas para a agricultura, com repercussão direta nas suas funções e estruturas urbanas; estímulo às modificações operadas no interior da estrutura urbana de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia. (GEIGER, 1963, p. 89-90).

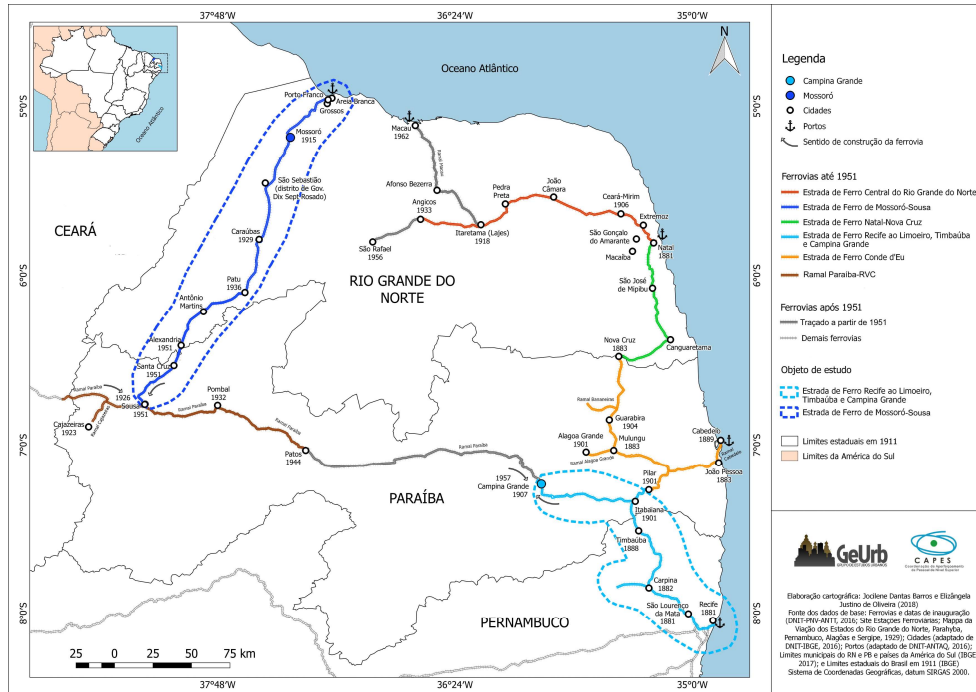
Nota-se que são muitas as alterações no espaço intra e interurbano a partir da instalação desse incremento técnico nas cidades, com influência direta na estrutura urbana do núcleo primaz, na expansão da cidade, na hierarquia das cidades e, conseqüentemente, na rede urbana, no surgimento de novas cidades e decadência de outras. Por fim, esse processo acarretou mudanças na relação tempo-espaço com rebatimento imediato no transporte de pessoas e cargas.

A CENTRALIDADE DE CAMPINA GRANDE E MOSSORÓ NA REDE URBANA FERROVIÁRIA

A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*)^{xviii}, parte em 1881 da estação do Brum, no Recife – Estado de Pernambuco; alcança importantes centros populacionais e econômicos, tais como: São Lourenço da Mata (1881), Limoeiro (1882), Paudalho (1881), Nazaré da Mata (1882), Timbaúba (1888), adentra o Estado da Paraíba, alcançando Itabaiana e Pilar (1901), e Campina Grande (1907). Já a Estrada de Ferro de Mossoró, no Estado do Rio Grande do Norte, parte em 1912 de Porto Franco, município de Areia Branca alcançando Mossoró, em 1915, segue seu percurso, atinge Caraúbas (1929), Patu (1936), Antônio Martins (ex-Demétrio Lemos) – (1948) e Alexandria^{xix} (1951). As estações seguintes, de Santa Cruz e de Sousa (1951), estavam situadas no Estado da Paraíba. Portanto, em 1951, a E. F. Mossoró se unia ao ramal Paraíba, oriundo do Ceará – Rede de Viação Cearense (RVC)^{xx} –, que havia alcançado Sousa, desde 1926 (Figura 2).

Documentos oficiais, como os relatórios dos presidentes de Províncias e/ou Estados^{xxi} ou do Ministério de Viação e Obras Públicas, bibliografias de cronistas e pesquisadores sobre a cidade de Campina Grande, assim como os jornais que circulavam no período estudado, destacam a importância desta como “porta” para o sertão paraibano. A partir de Campina Grande, distribuíam-se variadas mercadorias importadas do Recife para abastecer comerciantes e consumidores do Sertão paraibano, como confluía em sua direção a produção excedente oriunda do sertão, o que, sem dúvidas, já a configura como um nó da rede urbana paraibana antes mesmo da ferrovia ser inaugurada.

Figura 2 – Estradas de Ferro na Paraíba e no Rio Grande do Norte, com destaque das linhas férreas objeto de análise (1951)



Fonte: Elaboração da autora. Execução: Jocilene Dantas.

No entanto, após a implantação das ferrovias em ambos os territórios, constatamos que a via férrea foi fundamental para ampliar e consolidar a centralidade de Campina Grande como importante centro regional. Podemos constatar tal fato, ao acompanhar os diversos fluxos de mercadorias em direção à cidade. A produção agrícola do Agreste e Sertão paraibano era direcionada à cidade, e via ferrovia, enviada ao porto do Recife para exportação ou para comercialização na praça comercial do Recife, e os produtos importados, que abasteciam o comércio da cidade, chegavam, também, via ferrovia. A exportação do algodão, o crescimento da população e, conseqüentemente, das atividades comerciais e dos serviços públicos e privados ali existentes foram fatores que aumentaram a pujança da centralidade e o alcance da influência de Campina Grande após se tornar cidade ferroviária. Soma-se a isso a condição de cidade Boca de Sertão^{xxii} e Ponta de Trilhos por 50 anos (1907-1957). Já no que refere à Mossoró, pela construção tardia da ferrovia e a integração com outras vias férreas somente na década de 1950, esse equipamento técnico não impulsionou sua centralidade, apenas confirmou a centralidade já existente da cidade.

A partir da análise minuciosa das fontes documentais, elegemos algumas condições singulares indicativas da centralidade de Campina Grande e Mossoró na rede urbana ferroviária, tais como: 1 – População absoluta das cidades ferroviárias ao longo do percurso da linha férrea; 2 – A condição de Ponta de Trilhos; 3 – As receitas

arrecadadas pelas estações, uma vez que, indicam a densidade de fluxos existentes em cada cidade ferroviária, e, por fim, a condição 4 – Imponência arquitetônica do edifício da estação ferroviária.

Segundo os dados populacionais da Sinopse do Recenseamento de 1900 (1905), o Anuário Estatístico do Brasil (1916) e o Recenseamento do Brasil de 1920 (1928), podemos verificar que E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Campina Grande (*Great Western*) cortava cidades com grande relevância populacional, conforme mencionamos anteriormente. Já no início do século XX, Nazaré da Mata contava com quase 60 mil habitantes e Timbaúba, com mais de 45 mil habitantes. Estas são as mais destacadas, excluindo-se a capital Recife. (Tabela 1).

É importante observar que a população de Campina Grande à época da inauguração da estação ferroviária (1907) contava com 17.041 habitantes, ocupando a 7ª posição entre as sedes municipais mais populosas (1ª Nazaré da Mata – 64.722 hab., 2ª Timbaúba – 48.010 hab., 3ª Limoeiro – 27.913 hab., 4ª Paudalho – 27.628 hab., 5ª Itabaiana – 18.080 hab., 6ª São Lourenço da Mata – 17.558 hab. e 7ª Campina Grande – 17.041 hab.), no entanto, no Censo de 1920, ela aparece com 70.806 hab. e ocupando a 2ª posição, atrás apenas de Nazaré da Mata (86.940 hab.). Em 8 anos (1912-1920), Campina Grande mostra um crescimento populacional de 75%, enquanto Nazaré da Mata, cresceu 19,4% no mesmo período.

Se considerarmos as cidades mais populosas do Estado da Paraíba naquele censo (1920), Campina Grande aparece como a mais populosa, inclusive superando a capital, Cidade da Parahyba^{xxiii}, com 58.374 hab. (Tabela 1). O mesmo se repete no Censo de 1930, Campina Grande com 103.203 hab., e João Pessoa, com 79.594 hab. (ESTADO DA PARAHYBA 1931, p. 18-19).

Essa concentração populacional em Campina Grande se justifica pela importância que a cidade possuía, na rede urbana, enquanto importante nó no Agreste paraibano, que exercia influência no seu entorno, alcançando o Sertão Paraibano e até mesmo o do Rio Grande do Norte, captando para si uma variedade de fluxos de pessoas e mercadorias, sobretudo com a produção algodoeira.

No Nordeste, o núcleo 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, o destaque era Campina Grande, a qual se tornou uma das principais cidades exportadoras de algodão do mundo. Entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Gonçalves (*et al.*, 1999), ressalta a dinâmica comercial da cidade decorrente da atividade algodoeira:

O algodão provocou um desenvolvimento ainda maior do comércio de Campina Grande (alçada à condição de cidade em 1864), que já era pólo 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).

Tabela 1 – População absoluta dos municípios integrados pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e 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	.. ^{xxiv}	10.747	11.448	11.940	20.481
Campina Grande	Parahyba do Norte	38.303^{xxv}	17.041	17.558	17.911	70.806
Total	-	347.750	423.030	466.587	499.536	665.450

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

Os dados referentes à exportação do algodão nos municípios do Estado da Paraíba nos anos de 1915 e 1916 (Tabela 2) indicam que Campina Grande exportava os maiores volumes, superando inclusive a capital (Cidade da Parahyba) e a cidade de Itabaiana, que ocupava a terceira posição dentre as cidades paraibanas que exportavam algodão. Observa-se, ainda, que os maiores exportadores do algodão na Paraíba (Campina Grande, Parahyba, Itabaiana e Alagoa Grande) estão conectados aos portos via ferrovia (Tabela 2).

A maior parte da produção algodoeira da Paraíba era escoada pela *Great Western* até o porto do Recife, outra quantidade menor tinha como destino o porto paraibano (Tabela 3). Isto se deve as melhores condições portuárias do porto do Recife^{xxvi} e as condições favoráveis de negócios com a praça do Recife, que cotava em maior preço o fardo do algodão. (ALMEIDA, 1978; ARANHA, 1991; SOUSA, 2007; MARIZ, 1939).

Tabela 2 – Exportação de algodão por Municípios no Estado da Parahyba (1915-1916).

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: Anuário Estatístico da Parahyba do Norte (1918, p. 147 e 202).

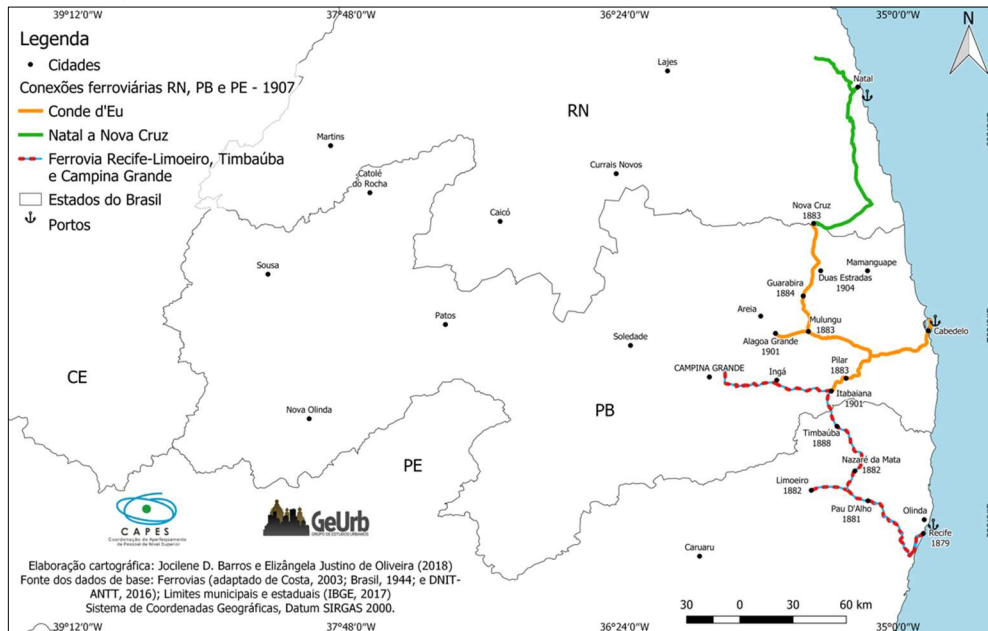
Tabela 3 – Exportação do algodão em sacas (1919-1924).

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: Parahyba (1925, sem paginação).

Ao alcançar Campina Grande, a ferrovia, interligava a cidade ao Recife, importante eixo ferroviário^{xxvii}, que ligava a Zona da Mata açucareira, o Agreste e Sertão pernambucano, além dos Estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas. (Figura 3).

Figura 3 – Integração ferroviária dos Estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte (1907)



Fonte: Elaboração da autora. Execução: Jocilene Dantas.

Conforme as informações extraídas do Ministério de Viação e Obras Públicas (1907-1909), os principais gêneros transportados do sertão paraibano para o Recife via ferrovia da *Great Western*, em ordem mais ou menos decrescente eram a cana-de-açúcar, o açúcar, o algodão, o caroço de algodão, a aguardente e as madeiras. Percebe-se claramente que a referida ferrovia atendia os objetivos das redes ferroviárias brasileiras, ou seja, atingia as principais zonas produtoras da cana de açúcar em Pernambuco e captava a produção do algodão na Paraíba, escoando essas matérias-primas, ou produtos como o açúcar, até os portos.

Já os produtos importados, ou seja, que realizavam o caminho inverso dos produtos exportados, saíam do Recife com destino ao interior de Pernambuco e da Paraíba, eram produtos de caráter mais industrial: tecidos, ferragens, carvão, querosene, arame de cerca, sal e alimentos como a charque e o bacalhau. Através dos fluxos de mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro da *Great Western*, extraídos de Estatísticas ferroviárias (1907-1910), pode-se observar que, ano após ano, as toneladas de mercadorias exportadas e importadas aumentam sucessivamente, conforme mostra a Tabela 4.

Outro fator que atribui grande centralidade à Campina Grande na rede urbana ferroviária formada pela *Great Western* é a sua condição de Ponta de Trilho (1907-1957), por 50 anos. Foi somente em 1957 que o ramal Campina Grande se uniu ao ramal Paraíba, oriundo do Ceará – Rede de Viação Cearense (RVC) – que já havia atingido a cidade de Sousa (1926), Pombal (1932) e Patos (1944), em sentido oeste-

leste do Estado da Paraíba. (Mapa 2). A condição de Ponta de Trilho, pode, inclusive, justificar o crescimento populacional que Campina Grande apresenta em 1920, conforme já mencionamos e apresentamos na Tabela 1.

Tabela 4 – Mercadorias exportadas e importadas (em toneladas) pela Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande (1905 -1913).

Ano	Mercadorias exportadas	Mercadorias Importadas
1905	75.100	20.717
1907	78.094	29.801
1908	96.263	34.675
1909	120.042	35.212
1910	162.483	36.378
1913	283.587	50.887

Fontes: Elaboração da autora com base nos Relatórios do Ministério da Indústrias, Viação e Obras Públicas: BRASIL (1905, p.392); BRASIL (1910, p. 149); BRASIL (1911, p.70-71); e BRASIL (1915, p. 169).

A condição Ponta de Trilho de Campina Grande consolidou a sua centralidade e influência enquanto polo regional:

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).

Esses nós da rede urbana verificados nas linhas férreas ou nas redes ferroviárias se apresentam ainda mais evidentes quando analisamos as receitas arrecadadas por cada uma das estações ferroviárias que formam essas estruturas, conforme mostram os dados extraídos dos relatórios do Ministério de Viação (Tabela 4). Dentre as estações ferroviárias que compõem a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, com maior receita arrecadada no ano de 1913 em ordem decrescente destaca-se: 1º a estação do Brum (Recife), 2º Campina Grande, 3º Limoeiro, 4º Timbaúba, 5º Nazaré da Mata, 6º Paudalho e 7º Itabaiana. Verifica-se, pois, a pujança do volume das receitas arrecadadas na estação de Campina Grande no ano de 1913 (a segunda maior dentre as 31 estações), em que fica evidente sua importância entre as demais cidades ferroviárias que compõem a referida linha. (Tabela 5):

Tabela 5 – Receitas da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e Ramal Campina Grande - *Great Western* (1901-1913).

Estações	Receitas			Data de inauguração
	1901	1906	1913	
Corpo Santo	-	-	4:755\$490	-
Brum (Recife)	323:734\$475	415:779\$150	669:537\$640	10/1881
Encruzilhada	20:761\$525	27:319\$110	53:479\$410	10/1881
Arrayal	12:393\$390	12:784\$770	18:782\$030	10/1881
Macacos	1:629\$889	3:150\$130	98:147\$630	-
Camaragibe	11:237\$620	14:752\$620	15:672\$420	12/1908
S. Lourenço	22:816\$715	19:822\$910	22:048\$400	10/1881
Tiúma	61:077\$365	52:258\$550	59:035\$730	10/1881
Mussurepe (Santa Rita)	21:674\$260	17:068\$150	74:242\$380	10/1881
Pau d'Alho	80:154\$800	69:367\$950	83:671\$830	10/1881
Carpina ^{xxviii}	60:240\$110	51:431\$950	62:385\$380	10/1881
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
Tracunhãem	14:232\$750	13:754\$040	9:599\$980	9/1882
Nazareth	196:472\$500	146:642\$870	141:116\$740	9/1882
Junco	-	4:355\$900	-	9/1882
Lagôa Secca	44.616\$860	38:682\$730	45:356\$140	9/1882
Baraúna	48:840\$960	34:491\$430	39:316\$110	9/1882
Alliança	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
Itabayanna ^{xxix}	24:731\$815	70:359\$040	76:739\$520	1/1901
Pilar	4:608\$610	58:912\$020	151:463\$220	12/1883
Tigipió			42:581\$300	3/1885
Lauro Muller ^{xxx}			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
Diversas (por conta do Governo e tráfego mútuo)	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).

Por fim, é importante destacar que Campina Grande apresenta o segundo maior valor de receitas arrecadadas entre as estações no ano de 1913, sendo inferior apenas à estação do Brum. Tal fato indica a centralidade que a estação possuía enquanto Ponta de Trilho, polarizando, portanto, o embarque de passageiros e de mercadorias – suas principais fontes de receitas – do Sertão paraibano e entorno, conforme ressalta Aranha:

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).

Já a Estrada de Ferro de Mossoró até seu ponto terminal, na cidade de Sousa no Estado da Paraíba era composta por 13 estações ferroviárias: Porto Franco (1915), Mossoró (1915), São Sebastião (1926), Caraúbas (1929), Jordão (1936), Patu (1936), Almino Afonso (1937), Frutuoso Gomes (ex-Mombaça) – (1941), Antônio Martins (ex-Demétrio Lemos) – (1948), Ulrich Graf/Baixa Verde (1951), Alexandria (1951), Santa Cruz (1951), São Pedro (1951), Sousa (1951). (OLIVEIRA 2005, p. 11-30). Ao alcançar Sousa, em 1951, a ferrovia se liga à Rede de Viação Cearense (RVC) que já havia atingido a cidade de Sousa desde 1926. (Mapa 2). A construção do trajeto da E. F. de Mossoró teve muitos percalços ao longo dos seus 36 anos até a finalização e seu trajeto de 280 km. As dificuldades, até ser concluída em 1951, se somam a concessões caducadas, falta de recursos e várias modificações no trajeto.

Pode-se observar que a Estrada de Ferro de Mossoró-Sousa passava ao menos por sete cidades até o ano de sua inauguração em Sousa, em 1951. Conforme os dados populacionais exibidos na Tabela 6, Mossoró e Sousa são as cidades de maior relevância populacional.

Tabela 6 – População absoluta dos municípios integrados pela Estrada de Ferro de Mossoró-Sousa (1920-1950).

Municípios	Estados	1920	1936	1937	1939	1950
------------	---------	------	------	------	------	------

Areia Branca	Rio Grande do Norte	9.158	13.471	13.793	14.420	15.717
Mossoró	Rio Grande do Norte	20.300	29.862	30.576	31.967	40.681
Caraúbas	Rio Grande do Norte	7.408	10.897	11.157	11.665	15.409
Patu	Rio Grande do Norte	7.504	11.038	11.302	11.816	16.633
Alexandria	Rio Grande do Norte	-	8.820	8.878	9.282	15.361
Sousa	Paraíba	23.241	33.317	34.056	35.555	51.408
Total		67.611	123.503	125.967	131.648	179.954

Fontes: Recenseamento do Brasil de 1920 (1928, p. 274, 468-515); Anuário Estatístico do Brasil (1937, p. 147 e 149); Anuário Estatístico do Brasil (1938, p. 130, 132); Anuário Estatístico do Brasil (1939/1940, p. 92-93); Anuário Estatístico do Brasil (1953, p. 53-54).

O aspecto populacional é muito relevante na compreensão da centralidade das cidades na rede urbana. Na Tabela 6, é possível identificar a relevância populacional de Mossoró diante das demais cidades do Rio Grande do Norte que são integradas pelo traçado ferroviário, como Caraúbas, Patu e Alexandria. A definição de Mossoró, como ponto de partida de uma linha férrea, já indica a centralidade da cidade na rede urbana potiguar. Fato que nos permite concluir que, embora a ferrovia não tenha impactado fortemente a centralidade de Mossoró, quando comparamos seus impactos nas duas cidades objeto de estudo desta pesquisa, os dados populacionais revelam a centralidade de Mossoró ao longo do traçado da referida linha férrea.

A proximidade e integração de Mossoró com o Porto de Areia Branca via ferrovia permitiu o aumento dos fluxos direcionados à Mossoró. Segundo Oliveira (2005, p.7), a ferrovia foi idealizada para fazer “a ligação da beira-mar até o alto Sertão da Paraíba, para transporte de sal abundante na nossa região, como também a gipsita (gesso), minério de boa qualidade e muito abundante na região de São Sebastião (atual Governador Dix-Sept Rosado).” O maior proprietário dessas jazidas era o Farmacêutico Jerônimo Rosado. Mesmo com a inauguração da estação de São Sebastião (1926), segundo consta no Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Victor Konder no ano de 1927 (1930, p. 170), outros produtores do entorno preferiam transportar suas mercadorias diretamente à Mossoró, porque, assim, teriam mais opções de transportes para retornarem às suas cidades e vilas, do que conduzindo suas mercadorias até a estação de São Sebastião e dependendo dos poucos horários do trem. Eram apenas dois trens semanalmente que ligavam Mossoró à Vila de São Sebastião, e estes ali chegando pernoitavam, não regressavam à Mossoró no mesmo dia, conforme revela o mesmo relatório.

Outro elemento indicativo da centralidade na hierarquia na rede urbana ferroviária são as estruturas arquitetônicas das estações ferroviárias que compõem determinada linha férrea. A estação ferroviária é um nó e o símbolo mais relevante

desta rede geográfica^{xxxii}. Ela é tão mais imponente quanto mais importante for as suas funções das cidades onde estão instaladas.

Capel (2011), ao mencionar a importância e a hierarquia da estrutura arquitetônica dos edifícios das estações ferroviárias, afirma:

*Las primeras estaciones del ferrocarril fueron todavía elementales, en ocasiones sencillos pabellones cubiertos, con tipologías poco elaboradas, a veces calificadas de “embarcaderos” o “barracones” por las compañías. Las estructuras definitivas pudieron tardar treinta o cuarenta años en construirse. **Existe también toda una jerarquización funcional y morfológica de las estaciones, según su categoría, desde las terminales y consideradas de primer orden y otras de segundo, tercero y cuarto orden.** [...]. La construcción de las estaciones del ferrocarril dio lugar a programas arquitectónicos nuevos. Desde el primer momento se adoptó el uso del hierro, con soluciones ingenieriles novedosas para las estructuras funcionales, aunque separándolas de la estructura arquitectónica, que se aplicó a los edificios que daban frente a la ciudad. [...] **En las grandes ciudades se construyeron estaciones monumentales**, con papel de representación, verdaderas catedrales de la Revolución Industrial. [as cidades] compitieron por construir las más espléndidas estaciones de ferrocarril. Trataban de mostrar su poder (de las ciudades y de las compañías de ferrocarril) y su prestigio[...] La imagen de la estación tenía que ver con los procesos de modernización. (CAPEL, 2011, p. 31-32, grifo nosso).*

A condição de entroncamento ou bifurcação ferroviária, ponta de trilhos, se possui ou não pátio^{xxxiii} ferroviário, a intensidade e a frequência dos fluxos de passageiros, mercadorias e informações ou até o volume de suas receitas, conferem maior importância, centralidade e influência de determinada cidade ferroviária. Logo, essa importância se apresenta na estrutura arquitetônica da estação. Conforme podemos observar, a estação ferroviária de Mossoró (Figura 1) e a estação Governador Dix-Sept Rosado (Figura 2), ambas compõem à Estrada de Ferro de Mossoró, são completamente distintas quanto à estrutura arquitetônica, fato que traduz a importância das funções que exercem na linha férrea.

Figura 1 – Estação da Estrada de Ferro de Mossoró (1915).



Fonte:

Fonte: Disponível em: <http://www.blogdogemaia.com/> Acesso em: 26 jul. 2023.

Figura 2 – Estação Governador Dix Sept Rosado (antiga São Sebastião).



Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/dixsept.htm>. Acesso em: 24 nov. 2022.

Algumas estações ferroviárias dispunham apenas da pequena plataforma com um chalé edificado e alguma atividade administrativa; outras, possuíam um edifício mais estruturado e, algumas vezes, imponente, ou, ainda, fazem parte de estruturas amplas como os pátios ferroviários, como o de Cinco Pontas, em Recife-PE, ou os pátios ferroviários de Aracaju-SE, Natal-RN, etc., que, por sua estrutura de operação, tornam essas estações grandes centralidades por concentrarem as

estruturas organizacionais e de funcionamento de toda uma rede ferroviária correspondente. Há as estações de menor porte, mas com certa importância, como aquelas estações que exigiam estruturas como casas de turma, casa do agente ou do mestre de linha, escritórios, armazéns ou eram pontos de abastecimento da locomotiva, ou ainda possuíam um maior número de funcionários e, com isso, a cidade ferroviária poderia adquirir nova dinâmica. Geiger (1963, p. 90), ao afirmar que “direta ou indiretamente ela [a ferrovia] influi na fundação de numerosas novas cidades”. Ainda segundo Geiger (1963, p. 92), em uma linha férrea “a posição que cada centro urbano irá ocupar – simples estação, terminal, ‘ponta de trilho’, entroncamento – dependerá, em grande parte, a sua evolução. A presença de oficinas de reparos do material ferroviário também influi no desenvolvimento urbano.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise empreendida demonstrou que a ferrovia impactou de forma diferente as cidades analisadas, enquanto em Campina Grande consolidou a centralidade urbana regional desta, uma vez que esta cidade foi Ponto final da linha férrea por cinco décadas (1907-1957). Além disso, integrava a extensa rede ferroviária, *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, interligando-se a várias cidades importantes nos aspectos econômicos e populacionais, conforme explicitamos ao longo do texto. Com a chegada da ferrovia, Campina Grande passou a ser conectada diretamente ao Recife – um importante polo regional do Nordeste –, e, conseqüentemente, a um dos principais portos da região, o porto do Recife, são fatores que atribuiu centralidade ainda maior a esse entreposto comercial.

Enquanto Mossoró, devido às circunstâncias adversas e a conclusão tardia da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, esse incremento técnico não foi preponderante na consolidação da centralidade de Mossoró, embora se possa observar que a cidade é uma importante centralidade na referida linha férrea, conforme se observa nos dados populacionais das cidades ferroviárias que compunham à estrada de ferro, bem como, a imponência arquitetônica de sua estação ferroviária.

Constata-se, ainda, que Mossoró estava interligada a um porto secundário até mesmo para o Rio Grande do Norte, mesmo que tivesse muita importância para o Oeste potiguar, baixo e médio Jaguaribe, no Ceará, e até mesmo para o Sertão paraibano. Apesar de Mossoró também ter sido Ponta de Trilho (1915-1926), a E. F. de Mossoró-Sousa ficou por longo tempo isolada, sem ligação alguma com a rede de linhas férreas existente ao norte e ao leste do Nordeste, fato que minimizou a sua condição de Ponta de Trilho. Somente em 1951, quando alcançou Sousa, na Paraíba, ligou-se à Rede de Viação Cearense (RVC), enquanto o litoral dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas já estava praticamente todo ele interligado por ferrovias desde fins do século XIX. Faltava apenas ligar a E. F. Natal a Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, à E. Ferro Conde d’Eu oriunda da Paraíba, fato ocorrido em 1904. As demais (E. F. Recife ao São Francisco, já estava ligada a E.F. Sul de Pernambuco, desde 1882 e, por conseguinte, à E.F. Central de

Alagoas, no ano de 1884. A E. F. Recife ao Limoeiro se uniu à E. F. Conde d'Eu, em 1901), já estavam interligadas, inclusive formando a Rede *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*.

A centralidade das cidades ferroviárias na rede urbana pode ser identificada também pela imponência arquitetônica ou não de suas estações ferroviárias. As estações das grandes cidades, sobretudo, das capitais das unidades federativas são, sem dúvidas, as mais imponentes da rede ferroviária, no entanto, podemos verificar que estações como a de Campina Grande, Mossoró, Caruaru, Garanhuns, dentre outras, se sobressaem quando comparadas as demais de suas respectivas linhas férreas. Isso se deve as distintas funções que essas cidades ferroviárias exercem na rede urbana ferroviária. A estrutura desses edifícios evidencia claramente a centralidade das cidades na rede urbana ferroviária.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES/BRASIL), pelo apoio financeiro com a concessão de bolsa durante o doutorado e para realização do Estágio de Doutorado-sanduiche na *Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea* (UPV/EHU), Espanha. Agradeço especialmente a atenção recebida, a solidariedade e disponibilidade dos funcionários e dos diversos arquivos, bibliotecas, museus e outras instituições, nas quais realizei a consulta às fontes documentais para a pesquisa do doutorado e que resultou no recorte deste artigo. Dentre eles destaco: o Arquivo Nacional (Rio de Janeiro), Arquivo Público Estadual do Rio Grande do Norte (Natal-RN), o arquivo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), no Recife; Biblioteca Átila Almeida (Campina Grande-PB), Fundação Joaquim Nabuco (Recife-PE), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, Rio de Janeiro-RJ), Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP, João Pessoa-PB), Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN, Natal-RN), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan, Superintendências de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) e o Museu Histórico de Campina Grande. Além dos arquivos visitados na Espanha, tais como: *Biblioteca Nacional de España* (BNE); Biblioteca da *Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea* (UPV/EHU), Campus de Bizkaia (localizado em Leioa); Campus de Gipuzkoa (em Donostia); Campus de Álava (em Vitoria-Gasteiz); acervo de microfilmes do *Grupo de investigación Historia Urbana, Población y Patrimonio*, na *Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea* (UPV/EHU), e o *Museo del Ferrocarril de Madrid*. Agradeço a todos!

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio 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.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. 4. ed. São Paulo: Livraria editora Ciências Humanas, 1980.

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

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

AZEVEDO, Aroldo. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre – AGB**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, 1992. Disponível em: <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/issue/viewIssue/14/10>. Acesso em: 18 mar. 2017.

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.

CAPEL, Horácio. **La morfología de las ciudades**. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la Construcción de edificios. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

_____. Ferrocarril, Territorio y Ciudades. **Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. xii, n.717, sem paginação, 15 abr. 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>. Acesso em: 20 abr. 2016.

_____. **Los ferro-carriles en la ciudad: redes técnicas y configuración del espacio urbano**. Madrid-ES: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

CASCUDO, Luís da Câmara Cascudo. **Notas e documentos para a História de Mossoró**. 4. ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vigt-Un Rosado, 2001. 186 p. (Coleção Mossoroense. Série c, v. 1207).

CORRÊA, Roberto Lobato. Posição geográfica das cidades. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 2, p. 317-323, 2004.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Organização do espaço de Mossoró**. Mossoró: Guimarães Duque, 1982. 173p. (Coleção mossoroense. Série c).

_____. **A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”**. João Pessoa: Grafset, 2001.

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).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. IV. Rio de Janeiro, 1958.

GONÇALVES, Regina Célia; LAVIERI, Maria Beatriz Ferreira; LAVIERI, João; RABAY, Glória. **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Editora universitária/UFPB 1999. (Coleção História da Paraíba, v. 3).

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. Apresentação – Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. In: MAIA, Doralice Satyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. (org.) **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de Sertão. **Terra Brasilis**, São Paulo, n. 8, p. 1-17, 2017a. DOI: 10.4000/terrabrasilis.2160. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 08 jan. 2019.

_____. 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, 27-59.

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

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. **Glossário de termos ferroviários**.

MOREIRA. Ruy. **Sociedade e espaço geográfico no Brasil: constituição e problemas de constituição**. São Paulo: Contexto, 2015.

OLIVEIRA, Manuel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade**. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, Fundação Vingt-Um Rosado, 2005. (Coleção Mossoroense. Série c).

ORELLA UNZUÉ, José Luis. Geohistoria, **Revista Lurralde**, San Sebastián, n.18, 1995, p. 7-20. Disponível em: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>. Acesso em: 21 abr. 2023.

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).

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

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949 (Série A, n. 7).

SOUSA, Ailton Elisário. Maria Fumaça: o sonho de Cristiano. In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, José Edmilson (org.). **Memórias da modernidade campinense**: 100 anos do trem -Maria Fumaça. Campina Grande: Editora Agenda, 2007. p.51-57.

SOUZA, Francisco Fausto de. **História de Mossoró**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1979. (Coleção Mossoroense, ano XXXI, vol. XCVI).

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).

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

WAIS, Francisco. **Historia de los ferrocarriles españoles**. 3. ed. Fundación de los ferrocarriles españoles, 1987. 1 v.

Fontes Documentais:

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Diretoria geral de estatística. **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 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, Antônio Augusto da Silva, no ano de 1902.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. Disponível em: http://ddsnxt.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://ddsnxt.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 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://ddsnxt.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 Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no ano de 1909.** v. II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: http://ddsnxt.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2565#?c=0&m=17&s=0&cv=1&r=0&xywh=-224%2C360%2C1836%2C1295. Acesso: 02 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. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Victor Konder no ano de 1927.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/13877>. Acesso em: 05 dez. 2022.

ESTADO DA PARAHYBA. Secção de Estatística. **Anuário Estatístico do Estado da Parahyba - 1930.** Ano 1. João Pessoa, 1931.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICA. **Anuário Estatístico do Brasil.** Ano III. Rio de Janeiro: Tip do Departamento de Estatística e Publicidade, 1937. Disponível: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1937.pdf. Acesso em: 05 dez. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil.** Ano IV. Rio de Janeiro: IBGE, 1938. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1938.pdf. Acesso em: 21 dez. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil.** Ano V. Rio de Janeiro: IBGE, 1939/1940. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. Acesso em: 18 fev. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário Estatístico do Brasil.** Ano XIV. Rio de Janeiro, 1953. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1953.pdf. Acesso em: 16 dez. 2022.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Agricultura, Indústria e Comércio Rodolpho Nogueira da Rocha Miranda no ano de 1910.** V. I. Rio de Janeiro: Oficinas da Diretoria Geral de Estatística, 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/16624>. Acesso em: 09 jul. 2023.

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: Typografia da Estatística, 1916.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. Diretoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brasil realizado em 1920.** Vol. IV (2ª parte), Tomo II. População. Rio de Janeiro: Typ. Da Estatística, 1928.

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

PARAHYBA DO NORTE. Repartição de Estatística e Arquivo Público. Diretor Geral: Dr. Diogenes Gonçalves Penna. **Anuário Estatístico da Parahyba do Norte -1916**. Parahyba: Imprensa Official, 1918.

Contato com o autor: elizangelaoliveirarn@gmail.com

Recebido em: 03/08/2023

Aprovado em: 04/05/2024

ⁱ Esta pesquisa foi realizada com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES), e se constitui um recorte da tese de doutorado da autora.

ⁱⁱ Conforme a nova regionalização do IBGE (2017), a antiga mesorregião do Agreste paraibano, compõe atualmente a Região geográfica intermediária de Campina Grande, e a mesorregião Oeste potiguar integra a Região geográfica intermediária de Mossoró.

ⁱⁱⁱ O Nordeste é dividido em quatro sub-regiões geográficas e naturais: Zona da Mata, Agreste, Sertão e Meio Norte. (ANDRADE, 1980, p. 13). A região Agreste é área de transição entre a Zona da Mata e o Sertão e ocupa a porção leste do Planalto da Borborema. (ANDRADE, 1980).

^{iv} A criação da freguesia Nossa Senhora da Conceição de Campina Grande ocorreu em 1769, em antiga aldeia dos índios Carirys. Em 20/04/1790, foi elevada à categoria de Vila e passou a se chamar Vila Nova da Rainha. Em 11/10/1864, a partir da Lei provincial de 137, a Vila Nova da Rainha passa a ser Cidade e a se chamar Campina Grande. (ALMEIDA, 1978; AZEVEDO, 1992; CÂMARA 1998, 1999; MENDES, 1925; PINTO, 1977).

^v O pouso de tropeiros no Brasil, entre os séculos XVIII e XIX, deu origem a muitos povoados que, depois, transformaram-se em cidades. O pouso refere-se a um abrigo onde descansavam as tropas de burros que transportavam cargas do interior à zona litorânea. Nesses locais, fixavam-se pequenas vendas, que progrediam ao longo do tempo, atraindo pessoas para comprar alimentos e utensílios, e que, posteriormente, poderiam transformar-se em cidades com intensa dinâmica. Goulart (1961) descreve devidamente a evolução de um pouso de tropeiros até tornar-se cidade: "Fincado o pouso, logo surgia nas suas imediações um ou outro morador, erguendo palhoça, acomodando criações, plantando milho, e passando a negociar com os homens das tropas que ali pernoitassem. Prosperando, montava venda, abastecia-se melhor e começava a nascer um povoado. De progresso em progresso, a população crescia, o casario aumentava até chegar mais tarde a fincar 'pelourinho'. Atualmente, muitas estações de estrada de ferro erguem-se em pontos de antigos pousos [...]". (GOULART, 1961, p. 143).

^{vi} A Estrada do Sertão cortava a Paraíba de Leste a Oeste, passando por vilas e pelas cidades de Campina Grande, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras, e, em seguida, adentrava o território do Ceará – passando por de Icó e Crateús – até o Sertão do Piauí. (PINTO, 1949).

^{vii} A Estrada do Seridó era uma das rotas do gado que se dirigiam às feiras de Campina Grande e Itabaiana. (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO 1910, p. 103).

^{viii} Em 27/10/1842, pela Resolução nº 87, o povoado de Santa Luzia torna-se uma freguesia sendo desmembrada da Freguesia do Apodi. Em 15/03/ 1852, a Lei nº 246 concedeu a categoria de Vila Desmembrando-se de Princesa (atual município de Assú). Em 11/11/1870, foi elevada à

categoria de Cidade e passou a se chamar Mossoró. (CASCUDO, 2001; FELIPE, 1982, 2001; PINTO, 1977; SOUZA, 1979).

^{ix} A Estrada das Boiadas, data do século XVIII, partia do Recife-Olinda, passando por Goiana, na província de Pernambuco, margeava o litoral paraibano, passando por Alhandra e Mamanguape, chegava à província do Rio Grande do Norte, alcançava Natal, Açu, Mossoró e seguindo até o Ceará, passava pela praça de Aracati, chegando à cidade de Fortaleza. (GEIGER, 1963, p. 367).

^x A Cia Pernambucana de Navegação Costeira realizou o tráfego marítimo entre o Maranhão e a Bahia, de 1853 a 1908. (FELIPE, 2001). Ela fazia escalas regulares no porto fluvial de Aracati-CE, mas, em 1857, há o assoreamento do referido porto e os comerciantes que o usavam para escoar suas mercadorias, assim como os comerciantes de outras praças comerciais em declínio, a exemplo de Sobral-CE e Pombal-PB, transferiram suas firmas e atividades para Mossoró. (FELIPE, 2001).

^{xi} A Ponta de Trilhos é aquela estação ferroviária ou cidade que foi término de uma estrada de ferro por tempo determinado e que, por este motivo, muitas vezes, teve um aumento vertiginoso de sua população e se tornou uma cidade próspera e dinâmica. Corrêa (2004, p. 320) afirma que esse tipo de cidade “tornava-se temporariamente um foco de armazenagem e trocas comerciais”, e que “o prosseguimento da ferrovia levou, via de regra, à diminuição da atividade comercial das cidades pontas de trilhos que, em muitos casos, decaíram.”

^{xii} Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), “cidades ferroviárias são todas as que receberam a ferrovia e tiveram uma estação ferroviária instalada.”

^{xiii} Denominamos de “rede urbana ferroviária” a rede de cidades constituídas ou integradas por determinada linha férrea.

^{xiv} É importante destacar que a ausência de algumas informações nas fontes documentais não nos permitiu verificar todos os critérios nas duas cidades, uma vez que a informação sobre as receitas arrecadadas por estação ferroviária, não se encontra disponível para a Estrada de Ferro de Mossoró, e, sim, apenas, para a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (*Great Western*).

^{xv} Trata-se de um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas independentes de pesquisa. Disponibiliza uma variedade de materiais de fontes primárias raras e incomuns de todas as regiões do mundo.

^{xvi} As diligências transportavam aproximadamente umas 15 pessoas, funcionavam por tração animal e chegavam à velocidade média de 15 km/hora. (SILVA, 1949 – sem paginação).

^{xvii} “Tropa é então uma organização de transporte de carga por um grupo integrado de muares cujo proprietário é o tropeiro.” (MOREIRA, 2015, p.66). O autor ressalta, ainda, que “A tropa de muares é, no fundo, uma substituição do trabalho do índio e do negro escravo de carregar nos ombros e cabeça sacos e caixas de mercadorias, aumentando o volume conduzido e reduzindo o tempo de transporte.” (MOREIRA, 2015, p. 66).

^{xviii} Nos Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, a ferrovia é chamada Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, mas pelo fato de ela ter sido construída pela concessionária *The Great western of Brazil Railway Company Limited*, é comum encontrarmos nas fontes documentais apenas a nomenclatura *Great Western*. Então, aqui utilizaremos a denominação *Great Western* como sinônimo da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande.

^{xix} A estação de Alexandria foi a última em território do Rio Grande do Norte. A estação seguinte, a da cidade Santa Cruz, já pertencia ao Estado da Paraíba.

^{xx} A Rede de Viação Cearense (RVC), que alcançava a cidade de Souza, em 1926, partia de Fortaleza em direção ao Crato, no Ceará. Na década de 1950, com a união do ramal paraíba e o ramal Campina Grande estava estabelecida a integração via ferrovia entre o Nordeste Ocidental e o Oriental.

xxi 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.

xxii As cidades Boca de Sertão são aquelas que estão situadas nas regiões novas e pioneiras no interior do território ainda pouco povoado.

xxiii A atual capital da Paraíba, João Pessoa, foi chamada de Parahyba de 1654 até 1930. A partir de 4 de setembro de 1930 (Lei Estadual nº 700), passou ter a atual denominação de João Pessoa.

xxiv A população de Ingá não aparece nesse censo, pois, pela Lei Estadual nº 152, de 18-05-1900, a vila foi extinta, sendo recriada somente em 1904.

xxv 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.

xxvi "Quase toda a produção dos Estados do Nordeste e mesmo de parte do Meio Norte é escoada pelo porto de Recife. A produção para ele drenada por rodovias, ferrovias e rios, e dele exportada para o restante do país e também para o exterior. Recife também centraliza a maior parte da importação para o Nordeste e tem ainda a função de distribuidor destes produtos dentro de sua área de influência. O porto do Recife tem uma incontestável posição de liderança entre os portos do Nordeste. É o primeiro em vários aspectos, como em números de guindastes, extensão do cais, quantidades de armazéns e, principalmente, tem grandes possibilidades de expansão". (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, 1958, p. 436-437).

xxvii Os três terminais das estradas de ferro de Pernambuco começavam no Recife: "o da *Great Western*, no Brum (essa linha férrea se ligava a E. F. Conde d'Eu, na Paraíba, e à E. F. Natal à Independência); o da Recife-São Francisco (que se ligava à E. F. Sul de Pernambuco e à E. F. Central de Alagoas), em Cinco Pontas, situados [os terminais] nas duas extremidades da zona portuária; e o da E. F. Central de Pernambuco, que ficava no centro da cidade. (VASCONCELOS NETO, 2018).

xxviii Entroncamento do Ramal de Carpina/Limoeiro-PE.

xxix Entroncamento do Ramal de Itabaiana/Campina Grande-PB.

xxx As estações de Lauro Muller, Mogeiro, Ingá, Galante e Campina Grande compõem o ramal Campina Grande.

xxxi Para Corrêa (2010, p. 107), uma rede geográfica pode ser definida como "um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações." Ainda segundo o autor, os caminhos temporários ou uma rede ferroviária de uma região podem configurar uma rede geográfica

xxxii Pátio ferroviário: áreas externas em torno das estações, oficinas, depósitos etc., onde se colocam desvios. Também é chamado de esplanada em que um conjunto de vias é preparado para formação de trens, manobras e estacionamento de veículos ferroviários e outros fins. (Glossário de termos ferroviários elaborado pelo DNIT, p. 43).