

PKS

PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

REVISTA DE
GEOGRAFIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPE

OJS

OPEN
JOURNAL
SYSTEMS

<https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia>

AS FERROVIAS NO NORDESTE: UMA ANÁLISE DA REDE URBANA FERROVIÁRIA FORMADA PELA *THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED* (1881-1948)*

Elizângela Justino de Oliveira¹ - Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6840-9900>

¹ Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil

Artigo recebido em 04/08/2023 e aceito em 06/09/2023

RESUMO

As ferrovias deram início a muitas transformações no espaço intraurbano, uma vez que, além da linha férrea, outros equipamentos eram necessários para sua operação e logística. As mudanças também ocorreram no espaço interurbano, pois a ferrovia modificou a centralidade das, reestruturando a rede urbana-regional. Este artigo tem o objetivo de analisar a rede urbana ferroviária formada pela *The Great western of Brazil Railway Company Limited*, que administrou as ferrovias do Nordeste brasileiro na primeira metade do século XX. A análise se dá a partir das receitas das estações ferroviárias das estradas de ferro que compõe a referida rede, da condição de Ponta de Trilhos e entroncamentos de algumas cidades nas linhas férreas. A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, conforme a demarcação temporal (1881-1948) e a condução da análise com ênfase nas seguintes fontes documentais: Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População), Coleção das leis do Império e da República dos Estados Unidos do Brasil (1902), Cartografia história (1904), Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1907, 1910 e 1915), Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas (1899, 1901, 1902, 1908, 1909 – v. II e III – e 1910), bem como as Sinopses dos recenseamentos dos anos de 1890 e 1900. Os resultados apontam, a partir da análise das receitas das estações ferroviárias, que a condição de Ponta de Trilhos e entroncamento ferroviário alterou a centralidade da maior parte das cidades que compuseram a rede ferroviária.

Palavras-chave: Ferrovias; rede urbana; centralidade; Nordeste; *Great western*.

¹ Doutora em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Professora Substituta do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB). Pesquisadora do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb/UFPB). E-mail: elizangela.oliveira@ufrn.br.

*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.

THE RAILWAYS IN THE NORTHEAST: AN ANALYSIS OF THE URBAN RAILWAY NETWORK FORMED BY THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED (1881-1948)

ABSTRACT

The railways initiated many transformations in the intra-urban space, since, in addition to the railway line, other equipment was needed for its operation and logistics. The changes also occurred in the interurban space, as the railway modified the centrality of the cities, restructuring the urban-regional network. This article aims to analyze the urban railway network formed by the Great Western of Brazil Railway Company Limited, which managed the railroads of the Brazilian Northeast in the first half of the 20th century. The analysis is based on the revenues of the railway stations of the railways that make up the referred network, the condition of the condition of track bumpers and the junctions of some cities on the railway lines. Thus, the research addresses the Urban Historical Geography according to temporal demarcation (1881-1948) and analysis conduction with emphasis on the following documental sources: *Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População)*, *Coleção das leis do Império e da República dos Estados Unidos do Brasil (1902)*, *Cartografia história (1904)*, *Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1907, 1910 e 1915)*, *Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas (1899, 1901, 1902, 1908, 1909 – v. II e III – e 1910)*, as well as the synopses of the censuses of the years 1890 and 1900. The results indicate, based on the analysis of the revenues of the railway stations, that the condition of Ponta de Trilhos and railway junction changed the centrality of most cities that made up the railway network.

Keywords: Railway; Urban network; Centrality; Northeast; Great western.

LOS FERROCARRILES DEL NORDESTE: UN ANÁLISIS DE LA RED FERROVIARIA URBANA FORMADA POR LA *THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED* (1881-1948)

RESUMEN

Los ferrocarriles iniciaron muchas transformaciones en el espacio intraurbano, ya que, además de la vía férrea, se necesitaban otros equipamientos para su funcionamiento y logística. Los cambios también ocurrieron en el espacio interurbano, ya que el ferrocarril modificó la centralidad de las ciudades, reestructurando la red urbano-regional. Este artículo tiene como objetivo analizar la red ferroviaria urbana formada por *The Great western of Brazil Railway Company Limited*, que gestionaba los ferrocarriles del Nordeste brasileño en la primera mitad del siglo XX. El análisis se basa en los ingresos de las estaciones de los ferrocarriles que componen la referida red, la condición del sendero de Punta de Rieles y los empalmes de algunas ciudades en las líneas ferroviarias. La investigación tiene un abordaje en la Geografía Histórica Urbana, según la demarcación temporal (1881-1948) y la conducción del análisis con énfasis en las siguientes fuentes documentales: *Anuario Estadístico de Brasil (1908-1912, v. I, Territorio y Población)*, *Colección de las leyes del Imperio y República de los Estados Unidos de Brasil (1902)*, *Cartografía Histórica (1904)*, *Informes del Ministerio de Industria, Transporte y Obras Públicas (1902, 1907, 1910 y 1915)*, *Informes del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (1899, 1901, 1902, 1908, 1909 -v. II y III- y 1910)*, así como las *sinopsis de los censos de los años 1890 y 1900*. Los resultados indican, con base en el análisis de los ingresos recaudados por las estaciones ferroviarias, que la condición del sendero de Punta de Rieles y los cruces del ferrocarril cambiaran la centralidad de la mayoría de las ciudades que componían la red ferroviaria.

Palabras clave: Ferrocarriles; Red urbana; Centralidad; Noreste; *Great Western*.

INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade do século XIX, as cidades foram marcadas por intensas mudanças, em decorrência da revolução dos transportes – sobretudo a ferrovia – e dos avanços das técnicas de comunicação. Estas impactaram diretamente na relação espaço-tempo, no processo de urbanização, na vida urbana e na centralidade das cidades na rede urbana, ou seja, alterando o alcance espacial da influência que elas exerciam até aquele momento.

A rede ferroviária é uma rede geográfica, entendida como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (CORRÊA, 2010, p. 107), que, ao mesmo tempo, forma uma rede urbana, uma vez que várias vilas e cidades são interconectadas por vias férreas. Entendemos que a estação ferroviária em si é um nó da rede geográfica formada pelos trilhos, como também, à medida que essas estações ferroviárias estão situadas em vilas e cidades, interconectadas por fluxos de pessoas, mercadorias e mensagens, torna-se de igual modo uma rede urbana, na qual cidades passam a ter distintas funções e centralidade diferentes, a depender da quantidade de fluxos que consegue atrair. A importância da estação ferroviária nessa rede urbana é tão maior quanto for a influência da cidade onde está situada. Essa influência advém de sua importância econômica e populacional, da capacidade de atrair os mais variados fluxos, a partir de sua influência no entorno.

As redes geográficas que antecederam as linhas férreas eram marcadas por um caráter periódico, espontâneo e informal em que os fluxos de mercadorias, pessoas e mensagens são lentos e de alcance espacial restrito, ainda que em alguns momentos ultrapassem os limites administrativos de algumas Províncias e/ou Estado². Com a implantação de uma nova rede geográfica, a ferroviária, modifica-se a hierarquia das cidades por elas englobadas. Santos (2008) corrobora com o entendimento acima esboçado, ao destacar que:

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

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

O objetivo deste artigo é analisar a rede urbana ferroviária formada pela *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, a partir das receitas arrecadas nas estações ferroviárias, da condição Ponta de Trilhos e entroncamentos das linhas férreas.

² 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.

O recorte espacial da pesquisa abrange a área de atuação da rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, concessionária das estradas de ferro no Nordeste brasileiro, e que administrou as ferrovias dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba Pernambuco e Alagoas. Já o recorte temporal de análise, está compreendido entre os anos de 1881 até 1948, período inicial das atividades da empresa inglesa no Nordeste do Brasil, na província de Pernambuco, até a dissolução do contrato de concessão obtido pela empresa, fato ocorrido no ano de 1948.

O artigo divide-se em: Introdução; Metodologia; Discussão e Resultados, que conta com três seções: “As ferrovias no Nordeste”; “A rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*” e a “A rede urbana ferroviária formada pela *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*”, e, por fim, as Considerações finais.

METODOLOGIA

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 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. Sobre as fontes documentais primárias consultadas para empreender a análise do objeto de pesquisa proposto, destaco: o Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912, v. I, Território e População), Coleção das leis do Império e da República dos Estados Unidos do Brasil (1902), Cartografia história da *The Great Western of Brazil Railway Company Ltd.* (1904), Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1902, 1907, 1910 e 1915), Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas (1899, 1901, 1902, 1908, 1909 – v. II e III–, e 1910), bem como as Sinopses dos recenseamentos, dos anos de 1890 e 1900.

As fontes primárias supracitadas foram consultadas de forma eletrônica na Biblioteca Nacional, no *Center for Research Libraries* (CRL)³, na 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, encontrou-se documentos

³ 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.

substanciais para a pesquisa, com longas séries históricas, embora por vezes fragmentadas, porém, fundamentais para recompor a historiografia das ferrovias do Nordeste e da rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, objeto de estudo desta pesquisa.

O artigo conta, ainda, com a elaboração cartográfica produzida com técnicas modernas (Figura 2), que teve como base da sua produção as fontes documentais consultadas, bem como utilizou-se a cartografia histórica *The Great Western of Brazil Railway Company Ltd* (1904) – (Figura 1), disponibilizada no acervo digital da Biblioteca Nacional. Ambas são de grande valor para a discussão aqui empreendida. Entende-se que “todo trabalho geográfico supõe o estabelecimento de mapas; a representação cartográfica continua a ser o melhor meio de esquematizar e dar a realidade uma representação a um tempo exata e eloquente.” (MONBEIG, 2004, p. 280). A Cartografia Histórica é definida como “mapas e representações cartográficas elaboradas em épocas pretéritas, segundo técnicas e métodos também relativos à época de construção do documento [...]” (MENEZES, 2009, p. 252), ou ainda, construções cartográficas, reconstituídas através de diferentes tipos de documentos como livros, relatos, relatórios e outros, a partir de técnicas modernas de elaboração. (MENEZES, 2009).

Para Menezes (2009, p. 249), “os mapas históricos são excelentes arquivos temporais, [...] fornecendo subsídios para o posicionamento correto do espaço no tempo e permitindo assim, a recuperação de informações de um período de tempo anterior [...]”, se constituindo, portanto, em valiosa ferramenta através da qual é possível se visualizar uma estrutura espacial pretérita.

DISCUSSÃO E RESULTADOS

As ferrovias no Nordeste

Até o surgimento das primeiras ferrovias, a circulação de pessoas e mercadorias nas províncias do Nordeste do Brasil era semelhante às condições das demais províncias do Império, ou seja, realizava-se utilizando os animais e as vias carroçáveis que interligavam as cidades, as atividades econômicas do litoral (cana-de-açúcar), as do sertão (pecuária, algodão e as culturas de subsistência) e os portos. As cargas eram transportas pelas tropas de mulas ou carros de bois. Sobre as condições das vias de comunicação e circulação na região Nordeste, Andrade (1977) relata:

Como os animais se autotransportavam não houve, nos primeiros séculos, preocupação com a construção de estradas que do interior demandassem o litoral, concentrando-se a maior parte da população regional à pequena distância da costa. Este tipo de ocupação costeira fez com que surgisse no litoral uma série de portos de maior ou menor importância, onde as naus ancoravam, à espera de produtos da terra,

o pau-brasil, inicialmente, e a cana-de-açúcar, o algodão, os couros e peles posteriormente. De cada porto partia um pequeno sistema de caminhos para as áreas por ele polarizadas. Caminhos transitados quase sempre apenas no estio e nos quais não havia qualquer serviço público de conservação. Cada proprietário ou exportador de mercadorias da terra tratava de manter o mínimo de conservação das áreas que utilizava, sem obedecer a nenhum plano. (ANDRADE, 1977, p. 138-139).

Por esses caminhos, ocorria a circulação de mercadorias, o transporte das boiadas para as feiras e em direção ao litoral para abastecer aquele mercado consumidor de bovinos, tanto usado como força motriz nos engenhos de cana-de-açúcar quanto para abastecimento de carne nos engenhos e cidades no litoral nordestino. Porém, até a chegada da ferrovia na segunda metade do século XIX, esses caminhos ainda eram muito precários e dependentes das condições naturais, de forma que, diante de tais condições, o transporte ferroviário mudará a dinâmica das cidades e vilas que foram contempladas pelas estradas de ferro em seus territórios. Para Coelho (1992, p. 80), a nova rede de transportes resultou na integração das cidades, “implicando a ampliação da polarização de vários centros, no revigoramento de núcleos situados ao longo das ferrovias [...]”

Sobre a modernização do sistema de transportes, a partir da inserção das ferrovias no território regional e o rebate direto na reestruturação da rede urbana nordestina, a autora conclui:

As cidades de Recife e Salvador – principais focos de difusão das ferrovias – tiveram ampliadas as suas áreas de influência, uma vez que, ligando-se ao interior diretamente ou através das demais capitais de províncias, captavam os fluxos de vastas hinterlândias. No Estado do Ceará, a expansão de ferrovias condicionada pelo surto algodoeiro ampliou a área polarizada por Fortaleza, que passou, a partir da segunda metade do século XIX, a assumir o comando dos fluxos econômicos da hinterlândia cearense, antes sob o domínio de Aracati. Por outro lado, cidades situadas no Sertão, como Quixeramobim (CE), ou no contato entre o Agreste e o Sertão, como Campina Grande (PB), Caruaru, Garanhuns e Arcoverde (PE), ou ainda mais próximas do litoral, como Sobral (CE) e Mossoró (RN), desenvolveram-se graças à posição de pontas de trilhos, ponto de partida ou parada de ferrovias. Já as antigas cidades-portos, como Mamanguape (PB), Goiana (PE), Porto Calvo (AL), Valença (BA) e Rio Formoso (PE), não sendo beneficiadas pelas ferrovias, tiveram suas funções comerciais prejudicadas pelo desvio dos fluxos de mercadorias para outros centros portuários de escoamento. (COELHO, 1992, p.80).

No Nordeste, as ferrovias expandem-se na segunda metade do século XIX, a partir de investimentos externos, sobretudo, de capital inglês (Quadro 1). São várias companhias inglesas responsáveis pela construção e administração das estradas de ferro, no Nordeste; poucas foram construídas com capitais públicos ou capitais particulares.

Quadro 1 – Principais estradas de ferro no Nordeste até 1889

Estrada de Ferro	Companhia	Origem do capital	Estado	Ano de inauguração	Principais mercadorias transportadas
E. F. Recife ao São Francisco	<i>Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.</i>	Reino Unido/capital privado	Pernambuco	1858	Passageiros, Cana-de-açúcar, Açúcar e Madeira
E.F. Bahia ao São Francisco	<i>Bahia and San Francisco Railway</i>	Reino Unido/Capital privado	Bahia	1860	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
E. F. Central da Bahia	<i>Brazilian Imperial Central Bahia Railway</i>	Reino Unido/Capital privado	Bahia	1881	Passageiros, Cereais, Animais e Madeira
E.F. Sul de Pernambuco	Via Férrea sul de Pernambuco	Governo do Estado	Pernambuco	1882	Passageiros, Água e Alimentos
E. F. de Baturité	Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité	Capital Privado local	Ceará	1873	Passageiros, Água e Alimentos
E.F. de Sobral	Ferrovias de Sobral	Governo do Estado	Ceará	1881	Passageiros, Água e Alimentos
E. F. Recife ao Limoeiro	<i>The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.</i>	Reino Unido/Capital privado	Pernambuco	1881	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Algodão, Tecidos e Madeira
E.F. Central de Alagoas	<i>The Alagoas Railways Co. Ltd.</i>	Reino Unido/Capital privado	Alagoas	1884	Passageiros, Cana-de-Açúcar, Açúcar, Cereais e Algodão
E.F. Conde d’Eu	<i>The Conde d’Eu Railway Co. Ltd.</i>	Reino Unido/ Capital privado	Paraíba	1883	Passageiros, Água, Cereais, Sal, Animais e Açúcar
E.F. Natal a Nova Cruz	<i>Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Co. Ltd</i>	Reino Unido/ Capital privado	Rio Grande do Norte	1881	Passageiros, Água e Alimentos
E.F. Central de Pernambuco	<i>Central de Pernambuco</i>	Governo do Estado	Pernambuco	1885	Passageiros, Água e Alimentos

Fontes: Elaboração própria com base na Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. 24-49); FREIRE (2017, p. 161); PINTO (1949, p.111-121) e SIQUEIRA (2002, p. 173).

A interiorização das ferrovias no sentido litoral-sertão se inicia por volta de 1870, buscando interligar os portos – meio pelo qual ocorre a maior parte do escoamento dos produtos agrícolas exportáveis – às áreas produtoras, do algodão, dos produtos da pecuária, como peles e couros.

O objetivo central das ferrovias era atingir as áreas produtoras e ligá-las aos portos exportadores de matérias-primas, validando a divisão internacional do trabalho vigente, uma vez que a Europa, a pleno vapor na Revolução Industrial, necessitava de matérias-primas agrícolas que atendessem a suas demandas, sobretudo o algodão.

No final do século de XIX, a crise inflacionária que acomete o Brasil e o aumento da dívida externa impede o governo de arcar com seus compromissos com as empresas inglesas concessionárias de parte das estradas de ferro do Nordeste, causando, assim, moratória do pagamento dos juros, e, com isso a quebra de contrato das concessões e o resgate através da compra pelo governo das estradas de ferro e posterior arrendamento. Desse modo, o governo tratou de “resgatar essas ferrovias, – entre as quais figuravam a de Natal a Nova Cruz, a do Conde d’Eu, a do São Francisco e a de Alagoas, – para a fim de arrendá-las a empresas particulares, mediante concorrência pública [...]” (PINTO, 1949, p. 125).

Nesse sentido, a maior parte das linhas férreas construídas no Nordeste, foi incorporada pela *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, em 1901. A concessionária passou a constituir uma rede única na região. Atuou até 1948, interligando por vias férreas uma rede de vilas e cidades de importância econômica e populacional nos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, conforme veremos adiante.

A rede ferroviária The Great Western of Brazil Railway Company Limited

No início do século XX, havia três grandes empresas operando no transporte ferroviário no Nordeste, abrangendo quase a totalidade das estradas de ferro da região:

Great Western (Reino Unido), que administrava ferrovias em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte; a *Compagnie des Chemin de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* (França), que administrava ferrovias na Bahia e em Sergipe; e a Viação Férrea Cearense, controlada pela União por meio da Inspeção Federal de Obras contra as Secas, que administrava ferrovias no Ceará e no Piauí e foi arrendada à empresa britânica *South American Construction* entre 1898 e 1914. (SIQUEIRA, 2002, p. 174).

Dentre as três Companhias, a *Great Western of Brazil Railway* concentrava a maior parte da extensão das linhas férreas do Nordeste, com pouco mais de mil quilômetros. (PINTO, 1949). Vasconcelos Neto (2018a, p. 400) afirma que “cronologicamente, a primeira rede regional a ser formada pelo governo federal foi a da GW [*Great Western*], em 1901.” O contrato de arrendamento das estradas de ferro do Nordeste à *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* foi assinado em 1901, com vigência até 1960. De acordo com o Decreto nº 4.111, de 31 de julho de 1901, ficava aprovado o “arrendamento das Estradas Recife ao S. Francisco, Sul de Pernambuco e também das Estradas Conde d’Eu, Natal a Nova Cruz, Central das Alagôas e Paulo Afonso.” (COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DO BRASIL DE 1901, 1902, p. 1053). (Figura 1).

Figura 1– Rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* – 1904



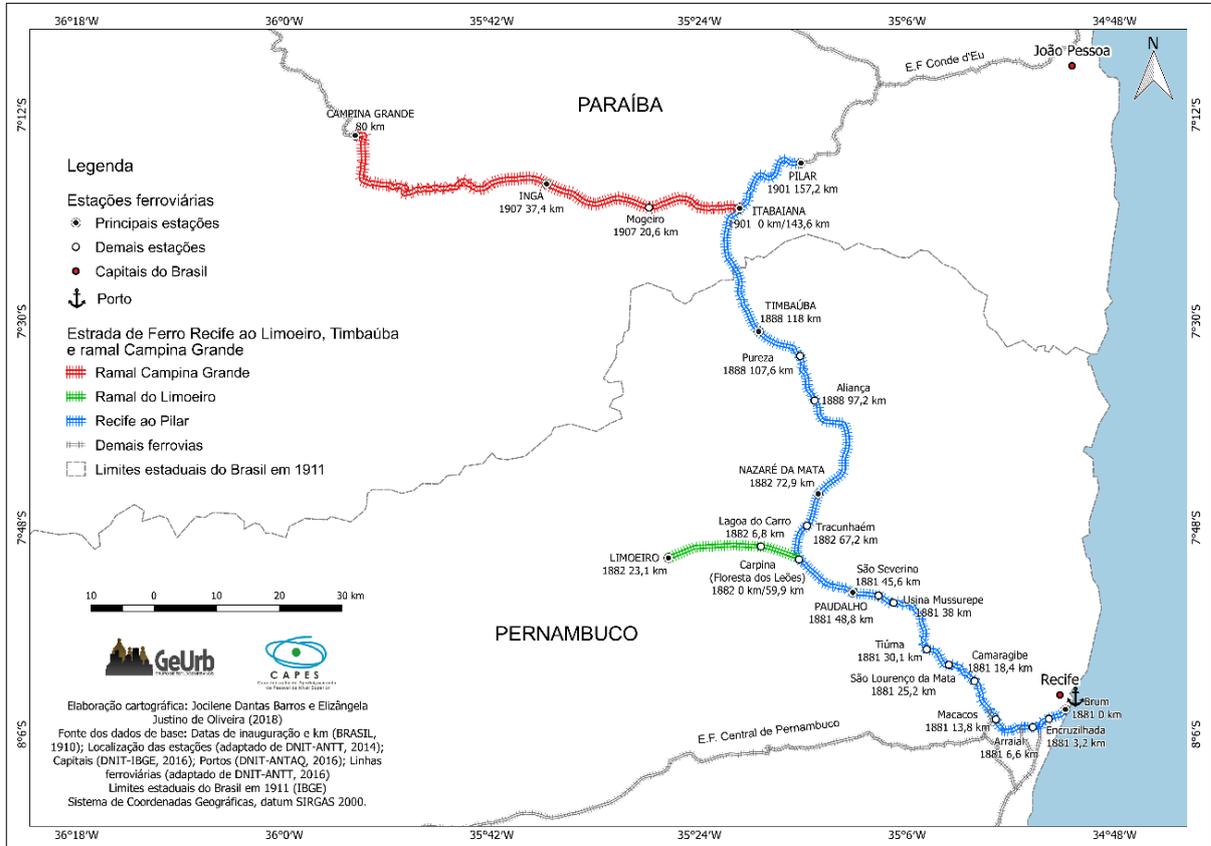
Fonte: Biblioteca Nacional. Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1434402/cart1434402.html. Acesso em: 02 jan. 2024.

A Companhia *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* principiou suas atividades no Brasil em 1879, quando começou a construção da estrada de ferro, que teria o objetivo inicial de ligar Recife à vila de Limoeiro e à Nazaré da Mata. A partir desse último ponto, em 1886, se inicia o prolongamento da estrada em direção à Paraíba e, em 1901, a

ferrovia alcança as cidades de Itabaiana e Pilar, na Paraíba, totalizando entorno de 180 km (Figura 2).

Figura 2 – Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e data de inauguração das estações ferroviárias – 1907



Fonte: elaboração da autora. Execução: Jocilene Dantas.

Em 1901, é assinado o contrato de arrendamento das estradas de ferro pela Companhia *Great Western*, com vigência até 1960⁴. Assim, ela deixa de ser uma única ferrovia e passa a ser uma rede que engloba várias estradas de ferro do Nordeste brasileiro (Figura 1), conforme explica Siqueira:

A *Great Western* iniciou suas atividades em 1881 com a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, em Pernambuco, que ligava Recife a uma região produtora de açúcar, algodão e cereais e de criação de animais. A partir de 1901, a *Great Western* ampliou o número de vias férreas sob a sua administração para nove e passou a atuar em quatro estados da região (Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte). (SIQUEIRA 2002, p. 171).

Com o arrendamento, em 1901, a referida ferrovia deixa de ser apenas uma linha férrea de 180 km e torna-se uma rede ferroviária, composta pela E. F. Recife a Limoeiro, a E. F. Recife ao São Francisco e a E. F. Sul de Pernambuco, totalizando uma extensão de 498,9 km, conforme

⁴ Embora a vigência do contrato fosse até 1960, a rescisão do contrato de arrendamento ocorreu em 1948.

mostra o contrato de arrendamento 4.111 de 31 de julho de 1901. (COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DO BRASIL DE 1901, 1902).

Em agosto de 1901 ocorreram novas incorporações: a E. F. Conde d'Eu, naquele ano; em janeiro de 1902, a E. F. Natal-Nova Cruz; em 1903, a E. F. Central de Alagoas; a E. F. de Paulo Afonso; e, por fim, completando o período, em outubro de 1904, é incorporada, também, a E. F. Central de Pernambuco, passando a somar nessa data 1.280,164 km. (PINTO, 1949). (Figura 1). O período de maior crescimento da *Great Western* foi entre os anos de 1901 a 1905.

No que se refere à organização espacial e estrutural da *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, a Companhia é dividida em três linhas tronco: a Rede Norte, a Rede Central, a Rede Sul e a E. F. Paulo Afonso (Quadro 2).

Conforme pode-se constatar, no Quadro 2, que a linha tronco Norte era composta pelas E. F. Natal-Nova Cruz, que, posteriormente, liga-se à Independência (atual Guarabira), na Paraíba; a E. F. Conde d'Eu e seus respectivos ramais (Pilar à capital Parahyba, e desta para Cabedelo, de Pilar também partia a continuação da Conde d'Eu até Independência); por fim, a E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramais (popularmente chamada de *Great Western*), que se estendia do Recife à Pilar, e seus dois ramais, o de Limoeiro e o de Campina Grande. A linha tronco central é formada por uma única ferrovia: a E. F. Central de Pernambuco. Já a linha Sul, compreendia quatro estradas: a E. F. Recife ao São Francisco (e os ramais de Ribeirão a Cortez, Ribeirão a Barreiros), a E. F. Sul de Pernambuco (e o ramal Glycerio a Garanhuns), a E. F. Central de Alagoas e o ramal Lourenço de Albuquerque a Palmeira dos Índios⁵.

⁵ Antes do Ramal Lourenço de Albuquerque chegar em Palmeira dos Índios, em 1933, ele foi Ponta de trilhos em Viçosa (anteriormente denominada Assembleia) por vinte anos (1891-1911). (PINTO, 1949).

Quadro 2 – Organização da rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited (1905-1945)*

REDES	NOME DA FERROVIA	LINHAS TRONCO E RAMAIS	ESTADOS
REDE NORTE (626 km)	E. F. Natal à Independência (Guarabira) – (171 km)	Sem ramais	Rio Grande do Norte e Paraíba
	E. F. Conde d'Eu	Linha principal Parahyba a Pilar (76 km)	Paraíba
		Ramal Pilar a Independência (47 km)	Paraíba
		Prolongamento Parahyba a Cabedelo (18 km)	Paraíba
		Ramal Mulungú/Alagoa Grande (24 km)	Paraíba
	Ramal Itamataí/Bananeiras (35 km)	Paraíba	
E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (<i>Great Western</i>)	Linha tronco Recife à Pilar (157 km)	Pernambuco e Paraíba	
	Ramal Carpina/Bom Jardim (53 km)	Pernambuco	
	Ramal Itabayana/Campina Grande (80 km)	Paraíba	
REDE CENTRAL (329 km)	E. F. Central de Pernambuco (329 km)	Sem ramais	Pernambuco
REDE SUL (497 km)	E. F. Recife ao São Francisco	Linha principal do Recife à Palmares (124 km)	Pernambuco
		Ramal Ribeirão/Barreiros (55 km)	Pernambuco
		Ramal Ribeirão/Cortês (28 km)	Pernambuco
	E.F. Sul de Pernambuco	Linha principal de Palmares à União (União dos Palmares) – (138 km)	Pernambuco e Alagoas
		Ramal Glicério/Garanhuns (56 km)	Pernambuco
	E.F. Central de Alagoas	Linha tronco Jaraguá à União (União dos Palmares) – (88 km).	Alagoas
		Ramal Lourenço de Albuquerque/Palmeira dos Índios (138 km)	Alagoas
ESTRADE DE FERRO DE PAULO AFONSO	115 km	Sem ramais	Alagoas e Pernambuco

Fontes: elaboração da autora com base em BRASIL (1901, p. 373); BRASIL (1909, v. II, p. 119 e 153); Cartografia *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* (1904) e Pinto (1949, apensos X).

Segundo os dados do Relatório do Ministério de Viação, Indústria e Obras Públicas de 1910, apresentado pelo Ministro Francisco Sá (1910, p. 120), dentre as linhas que formavam a rede *Great Western*, a que possuía a maior extensão era a Linha Norte, com 596,6 km; a Linha Sul possuía 497,3 km; a Linha Central 228,3 km e a Estrada de Ferro de Paulo Afonso, tinha uma extensão de 115,8 km, totalizando 1.438,222 km.

As principais mercadorias transportadas pela rede ferroviária eram o açúcar e o algodão. Segundo o relatório do Ministério Viação e Obras Públicas do ano de 1909, apresentado pelo Ministro Calman du Pin e Almeida (1910, p. 109): “a canna de assucar e o algodão são as principaes culturas do Estado de Pernambuco, assim como dos demais Estados que limitam essa circumscrição.” Sobre os fluxos da *Great Western*, Siqueira (2002, p. 190) afirma que “o fluxo de carga de maior importância era no sentido interior-capital, constituído por produtos de exportação, e chegava a responder por mais de 80% da carga total nas principais estradas de ferro administradas pela Companhia.”

A rescisão do arrendamento da *Great Western* e a conseguinte encampação ocorre a partir de um acordo firmado entre o governo brasileiro com o Reino Unido em 1948, e é efetivado no ano seguinte, em 1949. A partir de então, a rede passou a ser administrada pelo governo brasileiro e passa a se chamar Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), subordinada diretamente ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). (VASCONCELOS NETO, 2018a).

A rede urbana ferroviária formada pela The Great Western of Brazil Railway Company Limited

É importante destacar que entendemos a rede ferroviária enquanto rede geográfica e, ao mesmo tempo, rede urbana, uma vez que várias vilas e cidades são interconectadas por vias férreas. Corrêa (2010), ao exemplificar o que poderia ser considerado uma rede geográfica, inclui a rede ferroviária:

Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e de desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda. Pode ser ainda constituído pelas agências de um banco e os fluxos de informações que circulam entre elas, pela sede da igreja católica, as dioceses e paróquias, ou ainda **pela rede ferroviária de uma dada região**. Há, em realidade, inúmeras e variadas redes que recobrem, de modo visível ou não, a superfície terrestre. (CORRÊA, 2010, p. 107, grifo nosso).

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 espaço-tempo, a frequência marcada pelo tempo, 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 espacial das pessoas, do fluxo de informações e mensagens, a ferrovia representou grande mudança para as cidades, com repercussão direta na reestruturação da rede urbana regional e nacional, nos termos definidos por Corrêa (2010).

Segundo Geiger (1963, p. 89), “a 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 reposicionavam hierarquicamente a partir da implantação estação ferroviária, 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, alterando a extensão de suas áreas de influência, consolidando a centralidade de algumas cidades e a decadência de outras. Portanto, isso reestruturou a rede urbana regional.

Além das estações ferroviárias, que, por si só, podem se constituir uma centralidade, ou os pátios ferroviários, por agregarem uma variedade de estruturas de funcionamento de várias linhas férreas também se constituem um nó dessa rede geográfica, há outras estruturas ou organização desses espaços que conferem maior centralidade a determinadas cidades ferroviárias⁶, redefinindo a hierarquia destas na rede urbana, tais como: 1 – a condição de Ponta de Trilhos⁷; 2 – as receitas arrecadadas pelas estações, que indicam a densidade de fluxos ali existentes e 3 – os entroncamentos ou bifurcações das estradas de ferro, que “concentram diversos processos voltados à operação, à logística e ao trabalho ferroviário” (FREIRE, 2017, p. 53);

Algumas cidades do Nordeste brasileiro foram importantes Ponta de Trilhos, tais como: Campina Grande-PB (1907-1948), Sobral-CE (1882-1893), Alagoinhas-BA (1863-1880), Assembleia-AL (1891-1911), Quebrangulo-AL (1912-1930), União dos Palmares-AL (1884-1894), Arcoverde-PE (1912-1930) e Palmares-PE, que “foi o término da Recife ao São Francisco, onde os trens chegaram em 1862, só prosseguindo vinte anos depois [em 1882, com a inauguração da estação de Catende]” (BENÉVOLO, 1953, p. 385), o que pode explicar a importância que essas cidades possuíram na ocupação do interior das Províncias/Estados nessa região do país. Segundo Benévolo (1953, p. 386), o caso mais notável dentre as Pontas de Trilhos é a cidade de Campina Grande, “a mais importante cidade do interior entre o Amazonas e o Rio de Janeiro, figurando entre os quatro maiores centros comerciais do algodão em todo o mundo”.

Ao observarmos a Tabela 1, referentes as receitas arrecadadas por estações da E. F. Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande (Rede Norte), podemos observar claramente a importância que Campina Grande e outras cidades como: Limoeiro-PE, Timbaúba-PE, Nazaré

⁶ Segundo Maia, Silva e Whitacker (2017, p. 16), “cidades ferroviárias são todas as que receberam a ferrovia e tiveram uma estação ferroviária instalada.”

⁷ No processo de expansão ferroviária, houve locais onde a ferrovia estacionava, demorando alguns anos para prosseguir, esses locais/cidades são chamados Ponta de trilhos. A cidade Ponta de Trilhos tornava-se temporariamente um foco de armazenagem e trocas comerciais, envolvendo meios distintos de transporte, a ferrovia, de um lado, e a rodovia e caminhos, de outro. O prosseguimento da ferrovia levou, via de regra, à diminuição da atividade comercial das cidades pontas de trilhos que, em muitos casos, decaíram. Em Alagoas, a cidade de Palmeira dos Índios foi um exemplo. (CORRÊA, 2004, p. 320).

da Mata-PE e Pilar-PB na formação da rede urbana ferroviária. Essas cidades também eram importantes centros populacionais, conforme podemos constatar na sinopse do recenseamento referente aos anos de 1890 e 1900. No censo de 1890, Nazaré da Mata aparece como a 2^a cidade mais populosa do Estado de Pernambuco, com 63.746 hab., inferior apenas à população da capital Recife, com 111.556 habitantes naquele ano. No censo de 1900, Timbaúba aparece como a 3^a cidade mais populosa do Estado, com 45.356 hab., Recife ocupa a 1^a posição (113.106 hab.) e Nazaré da Mata a 2^a, com 57.995 hab.

A partir dos dados apresentados na Tabela 1, é possível identificar as receitas mais relevantes em ordem decrescente dessa linha férrea percorre a Zona da Mata e Agreste de dois estados do Nordeste, o de Pernambuco e o da Paraíba: 1^a estação do Brum, 2^a Campina Grande, 3^a Limoeiro, 4^a Timbaúba, 5^a Pilar, 6^a Nazaré da Mata (Antiga Nazaré). A alta receita arrecadada na estação do Brum pode ser justificada por ser área portuária, sendo porta de entrada e saída de mercadorias e pessoas, endossando o acúmulo de receitas, o mesmo ocorre com as receitas da estação de Cinco Pontas, ponto de partida da E. F. Recife ao São Francisco; e a estação central do Recife, que é a primeira estação da E. F. Central de Pernambuco; e a de Jaraguá/Maceió, de onde parte a E. F. Central de Alagoas. Isto se deve à intensidade dos fluxos de pessoas, exportações e importações nessas estações. Dessa forma, elas sempre se sobressaem em importância quando comparadas às demais da linha férrea.

A importância de Campina Grande se deve ao fato de ter sido Ponta de Trilhos por 50 anos (1907-1948) e importante entreposto comercial entre o sertão e o litoral. Assim, a cidade captava toda a produção algodoeira e agrícola da região que, a partir do ramal ferroviário, passou a ter uma ligação direta com o porto do Recife, para onde escoava a maior parte da produção, tendo em vista a decadência do porto da capital Cidade da Parahyba.

Tabela 1 – Receitas por estação da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Carpina Grande (1901, 1906 e 1913)

Estações	Receitas (em contos de réis)			Data de inauguração
	1901	1906	1913	
Corpo Santo	-	-	4:755\$490	-
Brum	323:734\$475	415:779\$150	669:537\$640	10/1881
Encruzilhada	20:761\$525	27:319\$110	53:479\$410	10/1881
Arrayal	12:393\$390	12:784\$770	18:782\$030	10/1881
Macacos	1:629\$889	3:150\$130	98:174\$630	-
Camaragibe	11:237\$620	14:752\$620	15:672\$420	12/1908
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
Páu d'Alho	80:154\$800	69:367\$950	83:671\$830	10/1881
Floresta dos Leões [Carpina]	60:240\$110	51:431\$950	62:385\$380	10/1881
Lagôa 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 [Nazaré da Mata]	196:472\$500	146:642\$870	141:116\$740	9/1882
Junco (Parada)	-	4:355\$900	-	9/1882
Lagôa Secca [Upatininga]	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
Itabayana	24:731\$815	70:359\$040	76:739\$520	1/1901
Lauro Muller (Parada)			8:569\$320	10/1907
Mogeirol			9:760\$360	10/1907
Ingá			30:413\$440	10/1907
Galante			9:294\$040	10/1907
Carpina Grande			352:743\$490	10/1907
Pilar	4:608\$610	58:912\$020	151:463\$220	12/1883
Tigipió	-	-	42:581\$300	3/1885
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).

Já no ramal Carpina/Bom Jardim, Limoeiro foi ponta de trilho por 48 anos (1882-1930), quando o ramal segue até Lagoa Comprida (1930), alcançando Bom Jardim somente em 1937, fato que demonstra sua relevância nas receitas. Na segunda metade do século XIX, já era intenção do governo da Província de Pernambuco ligar o Recife à vila de Limoeiro, tendo em vista a importância que esta última adquirira (PINTO, 1949). Segundo Pinto (1949, p.77), Limoeiro era “uma das vilas mais importantes do Agreste pernambucano” e “famosa pelas suas feiras de gado e pelo algodão, pelos seus cereais, pelas suas plantações de carrapateiras, pelos seus legumes, pelos seus queijos e pela sua indústria de trançado (chapéus de palha de carnaúba, urupemas, cordas de caroá).” Desse modo, o ramal Carpina/Bom Jardim, que ligava, por

ferrovia, Limoeiro ao Recife, captava a produção do Agreste de Pernambuco e da Paraíba, como também parte dos produtos do sertão paraibano.

No que se refere à estação de Timbaúba, ela foi ponta de trilho por 12 anos (1888-1900). Essa estação teve muita importância para escoamento da produção paraibana para o porto do Recife, uma vez que estava situada nos limites dos Estados de Pernambuco e da Paraíba, captando e centralizando, portanto, a produção das regiões circunvizinhas que eram enviadas ao porto da capital pernambucana. A sinopse do recenseamento de 1890 e 1900 evidencia a relevância dessa ponta de trilho. Em 1890, Timbaúba contava com 28.250 habitantes. Em 1900, saltou para 45.356, sendo a terceira cidade mais importante do Estado de Pernambuco. O fato de Timbaúba ainda aparecer como a 4^a receita mais importante em 1913 pode demonstrar a consolidação da sua relevância, tornando-se uma rugosidade quanto ao escoamento e fluxos de mercadorias da Zona da Mata e Agreste pernambucano.

Podemos observar também certa relevância na estação de Itabaiana e Carpina (Floresta dos Leões), que aparecem com receitas significativas, e eram entroncamento do ramal de Campina Grande e do ramal de Limoeiro, respectivamente.

Já a Linha Central, com extensão 350,4 km (em 1945), constituída pela E. F. Central de Pernambuco, partia da Estação Central, situada no Recife, seguia pela Zona da Mata, cortava o Agreste pernambucano, alcançando o sertão do Estado, em maio de 1912, quando atingiu a cidade de Arcoverde. (PINTO, 1949). Ela foi a primeira que alcançava o Sertão dos Estados analisados. Segundo Siqueira (2002, p. 190), a E. F. Central de Pernambuco passava “por áreas produtoras de cana-de-açúcar, algodão, milho, farinha de mandioca, madeira, carvão vegetal, peles, além de atender importantes centros criadores de animais, entre outras mercadorias.” (SIQUEIRA, 2002, p. 190). Essa ferrovia ligava cidades importantes Zona da Mata e do Agreste pernambucano, como: Jaboatão, Moreno, Vitória de Santo Antão (ex-Vitória), Pombos (ex-Francisco Glicério), Gravatá, Bezerros, Caruaru, Tocaimbó (ex-Antônio Olinto), Belo Jardim e Pesqueira. (Tabela 2).

Tabela 2 – **Receitas por Estação da E. F. Central de Pernambuco (1898, 1900, 1901, 1906 e 1913)**

Estações	Receitas (em contos de réis)					Data de inauguração
	1898	1900	1901	1906	1913	
Central	274:713\$290	548:551\$921	478:776\$183	522:076\$990	822:862\$910	1881
Afogados	-	2:557\$920	5:868\$450	9:271\$690	29:381\$700	-
Areias	9:912\$130	17:291\$148	16:577\$861	19:652\$700	81:295\$540	1891
Tigipió	21:990\$650	33:476\$863	31:851\$460	38:646\$350	70:323\$950	1885
Jaboatão	49:231\$590	78:739\$084	75:168\$295	79:993\$470	162:986\$720	1885
Morênos	8:330\$810	19:199\$545	21:123\$730	15:780\$450	38:240\$640	1885
Tapéra	18:681\$300	35:276\$276	42:611\$145	22:523\$200	28:092\$100	1885
Victoria	85:309\$400	141:128\$723	134:969\$64	105:245\$020	143:169\$180	1886
Francisco Glycerio	14:100\$700	29:755\$700	27:641\$730	19:992\$400	21:798\$800	1886
Russinha	4:188\$000	5:941\$640	9:040\$655	11:535\$700	5:551\$200	1887
Gravatã	18:835\$170	35:173\$696	33:348\$953	60:405\$800	68:152\$850	1894
Bezerros	23:457\$810	62:911\$896	58:289\$116	88:499\$760	92:083\$800	1895
Gonçalves Ferreira	11:567\$440	19:717\$680	15:610\$500	7:809\$700	9:793\$200	1895
Caruaru	59:211\$220	122:140\$342	110:1689\$377	130:999\$120	139:897\$750	1895
S. Caetano	12:353\$000	26:764\$854	24:038\$492	15:892\$450	47:744\$400	1895
Antonio Olyntho	43:788\$270	166:724\$569	132:829\$301	69:241\$250	68:246\$100	1896
Bello Jardim				144:381\$900	53:800\$400	1906
Sanharó				35:106\$220	10:115\$200	1906
Pesqueira					147:921\$140	1907
Ipanema					4:156\$900	1910
Mimoso					21:603\$60	1911
Rio Branco (Arcoverde)					177:343\$600	1912

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, 1899 (p.332); 1901(p.307); 1902 (p.258); 1907 (p. 341); 1915 (p. 173).

Ademais, a condição de cidade Ponta de Trilho tornava as cidades foco de armazenagem, trocas comerciais, fluxos intensos de mercadorias e pessoas, e isso ocorria porque na maioria das vezes a estação Ponta de Trilho era entroncamento de meios distintos de transportes, como rodovias e caminhos. Podemos observar na Tabela 2, a partir do volume das receitas das estações ferroviárias, a importância da estação de Antônio Olinto, que foi Ponta de Trilhos por 10 anos (1896-1906). A estação foi inaugurada em dezembro de 1896 e somente em fevereiro de 1906 a linha segue com a inauguração da estação de Belo Jardim. (PINTO, 1949). Observem que a referida estação perde parte de suas receitas a partir do ano de 1906, quando é inaugurada a de Belo Jardim. O mesmo ocorre com a estação de Arcoverde, que foi ponta de trilho por 18 anos (1912-1930), e a única a atingir o sertão, portanto, captando toda a produção do Sertão pernambucano.

A E. F. Recife a São Francisco⁸, a primeira ferrovia do Nordeste, tem como ponto a estação de Cinco Pontas (também no Recife) até Palmares-PE, totalizando 124,7 km, e, assim como a E. F. Central de Pernambuco, toda ela estava situada em território pernambucano.

Nas Receitas das estações da E. F. Recife a São Francisco (1906 e 1913⁹), observamos que as receitas da estação de Cinco Pontas, ocupa a 1ª posição, por razões já mencionadas, a 2ª receita que mais se destaca é a da estação de Palmares-PE. Lembremos que Palmares foi ponta de trilho por 20 anos (1862-1882), além de ponto terminal da linha Recife a São Francisco e início da E. F. Sul de Pernambuco, e sua importância permaneceu após o avanço do percurso, conforme podemos verificar nas receitas de 1906 e 1913. A 3ª posição é ocupada pela estação de Ribeirão que é entroncamento dos ramais Ribeirão/Cortês e Ribeirão/Barreiros, centralizando, portanto, uma variedade de fluxos de pessoas e mercadorias. Essa ferrovia atendia importantes centro açucareiros e populacionais da Zona da Mata pernambucana, como Ribeirão, Barreiros, Catende, Escada, Palmares e Ipojuca. (IBGE, 1958, p. 245, 434 e 438).

Na E. F. Sul de Pernambuco, as estações ferroviárias Palmares (1862) e Garanhuns (1887) apresentam as receitas mais expressivas nos anos de 1901¹⁰, 1906 e 1913. Garanhuns teve grande influência como absorvedora da produção do Agreste e Sertão pernambucano, bem como do Norte de Alagoas para Recife. Pouco tempo depois da inauguração do ramal Glicério/Garanhuns, em 1887; Garanhuns contava com 32.788 habitantes (Recenseamento de 1890), população superior à dos núcleos urbanos relevantes do Agreste pernambucano naquele censo, como Bezerros (17.484 hab.), Caruaru (21.852 hab.), Gravatá (22.976 hab.) e Pesqueira (12.621 hab.). A função de Garanhuns na rede urbana é muito similar as de Limoeiro e Caruaru.

Já Palmares, conforme já mencionamos, foi ponta de trilho (1862-1882), importante entroncamento, uma vez que era o final de linha da E. F. Recife ao São Francisco e início da E. F. Sul de Pernambuco, além de importante centro populacional e açucareiro da Zona da Mata

⁸ Para não excedermos os limites de páginas do artigo, os dados das receitas referentes a E. F. Recife a São Francisco; E. F. Sul de Pernambuco e a E. F. Central de Alagoas poderão ser acessados direto nos *links* das fontes documentais.

⁹ Ver receitas por estação da E. F. Recife ao São Francisco (1901, 1906 e 1913), em Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas e do Ministério da Viação e Obras Públicas: BRASIL (1901, p. 168), disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/873730/7516>, BRASIL (1907, p. 322 e 330-receitas do ramal Ribeirão a Cortês), disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?terms=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&item_id=2568#?h=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&c=0&m=14&s=0&cv=399&r=0&xywh=-252%2C518%2C1909%2C1347; BRASIL (1915, p. 188), disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/5486>.

¹⁰ Ver receitas por estação da E. F. Sul de Pernambuco (1906 e 1913), em Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas: BRASIL (1907, V. I, p. 352), BRASIL (1913, p. 196), disponíveis em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?terms=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&item_id=2568#?h=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&c=0&m=14&s=0&cv=429&r=0&xywh=51%2C192%2C1908%2C1346 e <http://memoria.bn.br/docreader/459194/5494>.

pernambucana. Palmares já contava com 25.228 habitantes em 1890. Em 1912, aparece com 39.002 hab. (BRASIL, 1898; BRASIL, 1916).

A E. F Central de Alagoas, inaugurada em 1884, seguia as zonas açucareiras entre os vales dos rios Mundaú e Paraíba do Meio, em direção à Maceió, acentuando, assim, a sua hegemonia na rede urbana alagoana. (CORRÊA, 1992; PINTO, 1949).

Corrêa (1992) afirma que o advento da ferrovia alterou profundamente a vida urbana alagoana, bem como a rede urbana, uma vez que “a ferrovia à medida que avançava ou estacionada, foi permitindo o aparecimento de importantes [...] cidades ‘ponta de trilhos’, as quais passariam em pouco tempo de simples aglomerados rurais a importantes centros de relações.” (CORRÊA, 1992, p. 102).

Ao observarmos as receitas das estações ferroviárias da referida linha férrea, nota-se que dentre as mais relevantes nos anos de 1906¹¹ e 1913, além das de Jaraguá/Maceió, destacam-se as de União dos Palmares (1884) e Viçosa (1891). União dos Palmares foi ponta de trilhos (1884-1894), quando em 1894 se liga à E. F. Sul de Pernambuco. Embora União dos Palmares tenha perdido parte de sua área de influência para o Recife, suas receitas ainda eram bastante significativas nos anos de 1906 e 1913. Viçosa (1891), que fazia parte do ramal Lourenço de Albuquerque/Palmeira dos Índios (1933), foi ponta final da ferrovia por vinte anos (1891-1911), quando em 1911, a linha segue alcançando Anel. (PINTO, 1949; CORRÊA, 1992). Sobre a condição de ponta de trilhos de Viçosa, Corrêa (1992) afirma:

Situada, pois, no limite da área canavieira, Viçosa conheceria grande desenvolvimento. Tomou-se foco de atração para o algodão e também para o gado, o que fez crescer sua importância a sua feira semanal. Este fastígio teria a duração da permanência do ponto final da ferrovia (1891-1911); esta, prosseguindo vale acima, causou uma diminuição do ritmo de expansão da cidade e uma certa estagnação. (CORRÊA, 1992, p. 104).

De fato, podemos observar uma queda nas receitas da estação de Viçosa no ano de 1913 (130.443\$630), em comparação com o ano de 1906 (135:285\$550). É importante ressaltar, ainda, que ambas as cidades já no censo populacional de 1900 apresentavam grande relevância populacional no Estado de Alagoas. União dos Palmares era a maior cidade do Estado, com 47.085 hab., enquanto Viçosa, contabilizava 39.640 habitantes ocupando a terceira posição em quantitativo populacional. Inclusive, ambas com população superior a capital, Maceió, que aparece com 36.427 hab. (BRASIL, 1905).

¹¹ Ver receitas por estação da E. F. Central de Alagoas (1906 e 1913), em Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas: BRASIL (1907, p. 362), disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?terms=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&item_id=2568#?h=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&c=0&m=14&s=0&cv=439&r=0&xywh=667%2C1023%2C760%2C536; BRASIL (1915, p. 204), disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/459194/5502>.

Sobre Palmeira dos Índios, outra importante cidade Ponta de trilhos (1912-1933) do ramal Lourenço de Albuquerque, o qual compunha a E. F. Central de Alagoas, Corrêa (1992), ressalta:

[...]. O desenvolvimento desta cidade data de 1933, pois, possuindo uma posição excelente, como "ponta de trilho" passou a ter sob sua influência uma extensa área. A sua posição permitia-lhe ligações com o Agreste alagoano, com o Sertão, e mesmo, com o Agreste pernambucano. Palmeira dos índios expandiu a sua influência até mesmo a leste, capturando a função comercial que dera movimento a Quebrangulo. Para o norte, contudo, a sua expansão iria de encontro com a influência de Garanhuns, que desde fins do século passado [1887] era ponto final de uma linha pernambucana. [...]. As modificações ocorridas na vida da região ao sul de Palmeira dos índios contribuíram, também, para beneficiá-la. A passagem do livre pastoreio para uma agricultura de pequenos estabelecimentos e o desenvolvimento de fumiicultura em Arapiraca, possibilitaram uma notável expansão do comércio e dos serviços de Palmeira dos índios. (CORRÊA, 1992, p. 104).

Ainda segundo autor (1992), ao contrário do que ocorreu com Viçosa, o prosseguimento da ferrovia em direção a Arapiraca (1947) não arrefeceu a função de “porta de Sertão” de Palmeira dos Índios. Portanto, como pudemos observar ao longo desta seção do artigo, a implantação das ferrovias redefiniu a centralidade de algumas cidades, consolidaram a centralidade de outras, assim ocasionando a reestruturação da rede urbana-regional e área de abrangência da rede ferroviária da *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o longo período de atuação da empresa inglesa *Great Western* no Nordeste do Brasil, de mais de meio século, desde a sua primeira estrada de ferro (1881) até os anos de arrendamento e de formação da rede (1901-1948), ela se estabeleceu e expandiu seus tentáculos em direção ao interior do território, interligou portos, povoados, vilas, cidades Bocas de Sertão (Campina Grande e Caruaru) e as capitais litorâneas, como: Natal, João Pessoa (ex-Cidade da Parahyba), Recife e Maceió.

A rede incluía cidades ou vilas de bastante relevância econômica e populacional em âmbito regional, ainda em fins do século XIX, conforme mostramos com base nos recenseamentos de 1890 e 1900. Dados do Anuário Estatístico do Brasil (1907-1912), revelam que, em 1912, a população de algumas cidades – excluindo as capitais – atingidas pelas ferrovias era entre 10 e 70 mil habitantes dentre estas podemos citar as cidades pernambucanas: Nazaré da Mata (70.000 hab.), Timbaúba (50.000 hab.), Victória – atual Vitória de Santo Antão – (39.320 hab.), Bezerros (39.170 hab.), Palmares (39.002 hab.), Caruaru (38.999 hab.), Garanhuns (36.194 hab.), Pesqueira (35.372 hab.), Paudalho (32.713 hab.), Gravatá (30.000 hab.), Limoeiro (29.642 hab.); as cidades paraibanas destacamos: Independência – atual Guarabira – (34.004 hab.), Bananeiras (30.480 hab.), Itabaiana (19.430 hab.), Alagoa Grande

(19.236 hab.), Campina Grande (17.911 hab.), Pilar (13.000 hab.), já entre as cidades bastante populosas em Alagoas alcançadas pela ferrovia, elencamos: União – atual União dos Palmares (49.572 hab.), Viçosa (48.368 hab.), Atalaia (49.264 hab.), Murici (33.117 hab.). Tais cidades passaram a integrar-se às capitais e aos portos destas via ferrovia, impactando diretamente nos fluxos de mercadorias exportadas e importadas, de passageiros entre cidade-cidade e cidade-capital, bem como nos fluxos de informações e mensagens.

As cidades Boca de Sertão alcançadas por linhas férreas eram importantes entrepostos e empórios comerciais entre as zonas litorâneas e sertanejas, que passavam a ser interligadas por via ferroviária, outras foram Ponta de Trilhos por longos períodos, fator que impulsionou a centralidade regional de cidades como Campina Grande (1907-1957), Arcoverde (1912-1930), Palmares (1862-1872), entre outras.

Por fim, é importante destacar que nessa conjuntura havia cidades que, antes da chegada da ferrovia, já eram importantes entroncamentos por centralizarem diversas vias de comunicação, constituíam-se entrepostos e/ou empórios comerciais relevantes, com feiras do gado e/ou de cereais periódicas, no entanto, a chegada do trem assegurou a consolidação da centralidade dessas cidades na rede urbana ferroviária. Destaco ainda, a centralidade do Recife enquanto notável nó da rede urbana ferroviária, centralizando e dispersando variados fluxos através da densa rede ferroviária que, partindo daquela capital, interligava os Estados de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas. A ampla área de influência, exercida pela polarização do Recife se dava, também, devido às boas condições de aparelhamento do seu porto, que permitia atracar navios de grandes calados, fato que contribuiu fortemente para a manutenção no comando das relações comerciais no Nordeste, consolidando mais tarde a sua posição de metrópole regional.

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. Entre 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 microfimes 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, M. A. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Revista GEOUSP**, São Paulo, v. 7, p. 13-25, 2000.

ANDRADE, M. C. Transportes. In: ANDRADE, M. C. **Geografia econômica do Nordeste: o espaço e a economia nordestina**. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1977. p. 138-145.

BENÉVOLO, A. **Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, político e histórico**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Sinopse do recenseamento de 1890**. Rio de Janeiro: Oficina da estatística, 1898. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=225490&view=detalhes>. Acesso em: 22 jun. 2023.

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

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Severino dos Santos Vieira no ano de 1899**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&pagfis=5824>. Acesso em: 25 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeida Maia no ano de 1901**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&Pesq=afogados&pagfis=7336>. Acesso em: 25 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado 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://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&Pesq=afogados&pagfis=7336>. Acesso em: 25 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado 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://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext=Arrayal&item_id=2560#?h=Arrayal&c=4&m=9&s=0&cv=1&r=0&xywh=-912%2C-1%2C3247%2C2291. Acesso em: 06 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no ano de 1907**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. v. I. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=873730&Pesq=%22ferro%20central%20de%20pernambuco%22&pagfis=11967>. Acesso em: 25 set. 2022.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1910. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000376/estatisticaferro1908unia0/estatisticaferro1908unia0.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado 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://ddsnext.crl.edu/titles/144?terms=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&item_id=2568#?h=Estrada%20ferro%20recife%20s%C3%A3o%20francisco&c=4&m=17&s=0&cv=119&r=0&xywh=-82%2C-32%2C1892%2C1335. Acesso em: 22 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, no ano de 1909**. V. III. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/144?fulltext&item_id=2569#?c=4&m=18&s=0&cv=1&r=0&xywh=-924%2C0%2C3271%2C2308. Acesso em: 22 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Francisco Sá no ano de 1910**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/459194/2>. Acesso em: 22 nov. 2022.

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

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1º ano (1908-1912), v. I, Território e População. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1916. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v2.pdf. Acesso em: 25 nov. 2022.

BIBLIOTECA NACIONAL. The Great Western of Brazil Railway Company Ltd [**Cartográfico**]: Sketch map showing proposed alterations & extensions to the system of The Great Western of Brazil Railway Company Ltd. London [Londres, Inglaterra]: Waterlow & Sons, 1904. 1 mapa: col; 42,8 x 34 cm dobrado em 15,2 x 9,5 cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1434402/cart1434402.jpg. Acesso em: 01 jun. 2023.

COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 1901. **Decreto nº 4.111 de 31 de julho de 1901**. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, p. 1053. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/republica/colecao2.html>. Acesso em: 11 nov. 2022.

COELHO, M. S. A. O sistema urbano nordestino: estrutura através do tempo. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 54, n.1, p. 75-93, jan./mar., 1992.

CORRÊA, R. L. A vida urbana em alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Terra Livre - AGB**. Geografia, Espaço & Memória. São Paulo, p.93-116, n. 10, janeiro-julho 1992.

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

CORRÊA, R. L. **Trajетórias geográficas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

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

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio ferroviário**: a preservação para além das estações. 2017. Orientadora: Norma Lacerda. 281f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

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

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

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Atlas geográfico escolar**. 8. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. Apresentação – Centro e centralidade nas cidades médias: os caminhos de uma pesquisa. *In*: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER,

A. M. (Org.). **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, p. 9-23.

MENEZES, M. L. Cartografia histórica: um instrumento de análise geográfica. *In*: BICALHO, A. S. M.; GOMES, P. C. C. (Org.). **Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica**. Rio de Janeiro: Publit, 2009.

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

MONBEIG, P. O estudo geográfico das cidades. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, n. 1, v.2, 2004, p. 277-314.

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

ORELLA UNZUÉ, J. L. Geohistoria, **Revista Lurralde**, San Sebastián, n.18, 1995, p. 7-20.

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

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

SIQUEIRA, T. V. As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n.17, p. 169-220, 2002.

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