

# A IMPORTÂNCIA DAS FERROVIAS PARA A ARTICULAÇÃO DO RURAL COM O URBANO EM PERNAMBUCO

André Luiz Rocha Cardoso  
Universidade Federal Rural de Pernambuco  
andrecardoso.hist@gmail.com

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque  
Universidade Federal Rural de Pernambuco  
mariana.zerbone@ufrpe.br

## RESUMO

A implantação das estradas de ferro em Pernambuco a partir da década de 1850 culminou ora na consolidação de antigas rotas, ora na criação de novas, permitindo a movimentação de bens econômicos, principalmente no sentido interior-litoral, e o deslocamento de pessoas de forma mais rápida e mais segura. Com isso houve a transformação de áreas antes rurais que se tornaram urbanas, ou outras que perderam parte de sua importância, bem como o adensamento de urbanização principalmente no entorno de pontos estratégicos para as ferrovias. Este trabalho, desenvolvido por meio de revisão bibliográfica, tem por objetivo fazer algumas reflexões acerca da importância exercida pelo modal ferroviário na articulação entre os meios urbano e rural em Pernambuco a partir da segunda metade do século XIX, quando se definiram os principais troncos ferroviários do estado.

**Palavras chave:** Ferrovia; Rural; Urbano; Pernambuco

## INTRODUÇÃO

O presente artigo traz uma análise da forma como se caracterizou a inegável relevância das ferrovias na ligação entre o rural e o urbano em Pernambuco. Partindo principalmente de revisão bibliográfica enquanto metodologia, além da consulta a outras fontes não menos importantes, como a análise e comparação de imagens, e pesquisa de campo, foi possível identificar essa articulação proporcionada pelas estradas de ferro, desde o início de sua implantação na década de 1850 em Pernambuco.

Logo, o objetivo deste trabalho foi compreender, a partir dos fatores que motivaram a construção destas principais ferrovias no Estado, como o transporte de cargas e passageiros sobre trilhos puderam influenciar no florescimento de novas áreas urbanas, bem como no crescimento de outras já existentes, estreitando a relação entre os dois meios, rural e urbano, tomando por justificativa destacar a importância dos sistemas de transportes na transformação dos lugares, em especial o transporte ferroviário.

## **A FERROVIA ENTRE O RURAL E O URBANO**

Quando se fala em rural e urbano, na maioria dos casos se imaginam meios totalmente diferentes, bem distantes. A verdade é que ambos possuem certas particularidades que permitem que sejam distinguidos (dependendo da forma e dos critérios utilizados para defini-los), no entanto possuem forte relação, a qual se modificou ao longo do tempo e que os deixou mais próximos um do outro do que aparentam. À medida que o homem adotou novas formas de organização social e econômica, novas tecnologias foram sendo introduzidas no lidar com o espaço e com o tempo. Como consequência houve uma mudança no grau de importância dado a cada um desses meios; o urbano passou a ter mais destaque que o rural, inclusive na definição pelo próprio IBGE do que é rural (segundo este órgão, seria basicamente o que não é urbano). Sem contar que ao longo da história o rural teve maior destaque que o urbano (ALBUQUERQUE; MACHADO, 2014). Considerando as tecnologias implantadas pelo homem, convém destacarmos as mudanças experimentadas na questão do deslocamento com a introdução das ferrovias, fato que contribuiu bastante para a aproximação entre o meio rural e o urbano.

A segunda metade do século XIX marcou o início do processo de industrialização no Brasil, processo relativamente lento, e foi justamente a implantação de estradas de ferro um de seus principais expoentes. Além dos fatores econômicos que motivaram a construção de ferrovias, estão também os fatores políticos e sociais. Segundo Lima (2009), o transporte sobre trilhos ainda era uma recente inovação na Europa e já era vista pelo recém-criado Império brasileiro como solução para a tão pretendida integração nacional que se realizaria por meio dos caminhos de ferro na consolidação não só de rotas de comércio e comunicação, mas também meios de difundir valores da civilização oriundos da Corte aos pontos mais extremos do país, algo que não se realizou como esperado, mas que teve seus resultados. O Brasil, inclusive, já na década de 1830 tentou lançar um plano nacional de ferrovias, que acabou não indo a frente e só na década de 1850, a partir da política de atração de capital estrangeiro é que se iniciou a era ferroviária no país (MELO, 2008, p. 44).

Aliadas à exportação dos produtos brasileiros, a orientação dessas primeiras linhas, quase que num padrão, embora procedessem de diversas construtoras, deu-se no sentido litoral – interior. Em boa parte dos casos seguiram cursos de rios ou de antigas estradas que já haviam se consolidado. Eram ferrovias de exportação. Serviam essas linhas principalmente ao transporte das mercadorias vindas dos locais mais remotos para os portos. Em Pernambuco não foi diferente. Após a primeira experiência ferroviária no país, com a inauguração ainda recente da Estrada de Ferro Petrópolis no Rio de Janeiro em 1854, no ano seguinte iniciavam-se as obras da *Recife and São Francisco Railway Company* e em 1858 era inaugurado o seu primeiro trecho, partindo do Recife até a Vila do Cabo, atual cidade do Cabo de Santo Agostinho, sendo esta a segunda estrada de ferro do Brasil (EISENBERG, 1977, p. 72). No ano de 1862 essa ferrovia alcançava a povoação de Una, atual Palmares, seu extremo, não atingindo o objetivo original que seria o de ligar o Recife à Cachoeira de Paulo Afonso no Rio São Francisco.

A partir da década de 1870, novas linhas foram construídas em Pernambuco. A Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro teve seu primeiro trecho inaugurado em 1881, tendo começado a ser construída em 1879 pela *Great Western of Brazil Railway*, também de origem britânica. E, já nos anos 1880, a Estrada de Ferro do Recife a Caruaru, com seu primeiro trecho inaugurado em 1885, entre Recife e Jaboatão. Na Mata Sul, a partir de Palmares foi executada a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, servindo como prolongamento da *Recife and São Francisco*, que teve seu extremo na cidade de Garanhuns, em 1887. Juntamente com a Recife and São Francisco, estas linhas vieram a se tornar os principais troncos ferroviários do estado. Transportando cargas e passageiros foram sendo prolongadas a partir do Recife, nos sentidos Oeste, Noroeste e Sudoeste, contando com outras ferrovias como seus ramais e se interligando a malhas de ferrovias particulares, como é o caso das ferrovias de Usina.

Na virada do século XIX para o XX, Pernambuco possuía já seus três eixos ferroviários definidos: Linha Sul, formada pela junção da *Recife and São Francisco Railway* e Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, que cortando a Zona da Mata Sul, seguia para Alagoas por meio de uma conexão concluída em 1894 com a Estrada de Ferro Central de Alagoas. Linha Norte, a antiga Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, que cortando a Mata Norte seguia para a Paraíba por meio de prolongamento executado a partir do ramal de Timbaúba (o trecho entre Carpina e Limoeiro ficou como ramal, após a conexão do ramal de Timbaúba com a Estrada de Ferro Conde D'Eu vinda da Paraíba) e, por fim a Linha Centro que já se encontrava no Agreste, na localidade de Antônio Olinto, atual Tacaimbó, de onde continuaria a ser prolongada sucessivas e interruptas vezes até alcançar seu destino final, Salgueiro, já no fim da década de 1950, época na qual o transporte ferroviário já passava por certa desvalorização no cenário nacional.

Daí já podemos ter uma noção do modo como se deu a implantação destas principais ferrovias de Pernambuco. A medida que foram surgindo, ora consolidaram novas rotas, ora permitiram que velhas rotas de estradas utilizadas por tropeiros e carroças fossem valorizadas e em muitos casos também perdessem sua importância. Como cita Pinto (1949) essas linhas seguiram o curso de velhas estradas, ou de rios, de modo que alguns centros urbanos se beneficiaram dos trilhos, e outros perderam sua importância anterior. Novas vilas surgiram e outras entraram na ruína. Muitas cidades transformaram-se em centros de concentração de embarque de cargas para o litoral, bem como centros de recebimento de cargas para diversas localidades do interior, um fator também determinante na transformação das áreas urbanas dessas cidades que experimentaram certo crescimento. Apesar de o principal fluxo ser realizado no sentido interior litoral

Por outro lado, a implantação das estradas de ferro elevou a importância das cidades que possuíam estações, haja vista que elas passaram a ser o ponto de contato com o meio de transporte que levava e trazia os bens produzidos no interior da região e aqueles que eram exportados para os mercados internacionais. Essas cidades aglutinavam a produção de várias localidades sendo as mercadorias estocadas na estação e posteriormente embarcadas para o litoral para o consumo doméstico ou para serem exportadas. (SIQUEIRA, 2013, p 163)

Com a implantação desses caminhos de ferro, distâncias foram amenizadas e ganhava-se tempo nos deslocamentos para pontos mais remotos do interior. Isso, sem dúvida, foi um dos fatores vindos com a ferrovia que contribuíram para aproximar áreas rurais e urbanas no Estado. Principalmente na zona da mata, onde a economia da maior parte dos municípios era regida pelo açúcar, diversas usinas se instalaram ao longo dos trilhos, bem como construíram ferrovias particulares se interligando às principais, contribuindo para a formação de novas vilas (MELO, 2008).

## **PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO**

Outro aspecto que caracterizou principalmente a orientação do traçado dessas linhas, no qual reside parte da sua importância na ligação entre o rural e o urbano em Pernambuco está a de interligar centros urbanos já consolidados ou de interligar zonas produtoras às proximidades do Porto do Recife. As leis de concessões ferroviárias, criadas com a finalidade de atrair exploradores bem como o capital estrangeiro para a abertura de ferrovias no país, previa geralmente essa interligação. Analisando Pernambuco temos a *Recife and São Francisco Railway* que embora não tenha alcançado seu fim, estampado em seu nome, atingir o “Velho Chico” (PINTO, 1949, p 67 – 68), foi construída para interligar centros produtores de açúcar da atual Zona da Mata Sul de Pernambuco, onde estavam diversos engenhos que se localizavam no eixo da Estrada-tronco

Sudoeste projetada pelo engenheiro francês Vauthier e que veio a servir como orientadora do traçado da referida estrada de ferro. (PINTO, 1949, 69). Ainda sobre a “*Recife and São Francisco*:

O trajeto percorrido pela primeira ferrovia do Nordeste se, de um lado, arruinou povoações, vilas ou cidades das zonas circunvizinhas aos antigos caminhos do litoral, por outro lado trouxe a prosperidade e progresso para as que iam sendo por ela alcançadas. O “fazedor de desertos” é também, por um flagrante contraste, o criador ou fundador de cidades (PINTO, 1949, p 70).

A observação de Estevão Pinto, acaba por se aplicar também às demais linhas de Pernambuco, principalmente as que cortam a zona da mata. Ele se refere às antigas rotas que levavam a produção de engenhos para rios e assim para o litoral. No caso da Mata Sul, os rios eram utilizados para escoar parte dessa produção, sendo integrados às precárias estradas até chegar principalmente ao porto de Rio Formoso, o Porto natural de Tamandaré, que a essa época era o melhor da região com profundidades consideráveis para receber embarcações de médio porte (PEREIRA, 1877, p 19).

Quanto à Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, sua construção deveu-se principalmente ao estabelecimento de uma ligação ferroviária entre esse importante centro urbano produtor algodoeiro do Agreste, Limoeiro, com Recife, ligação esta pretendida desde inícios da segunda metade do século XIX, cortando outras localidades, passando também, a exemplo da *Recife and São Francisco*, por importante zona produtora de açúcar. Limoeiro já se destacava como uma das mais importantes vilas do agreste que além da produção algodoeira, destacava-se pela produção de outros bens como trançados e pelo seu comércio, com destaque para as feiras de gado (PINTO, 1949, p 77). A Estrada de Ferro Central de Pernambuco, antes Estrada de Ferro Recife a Caruaru, também previa essa interligação entre a capital e importantes centros produtores e comerciais do agreste e do Sertão. Caruaru e Vitória, por exemplo, por sua vez destacavam-se a essa época, principalmente a primeira, onde ocorriam importantes feiras. Segundo Pinto (1949) a região cortada por esta ferrovia entre Recife e Caruaru abrangia Vitória que possuía em 1894 setenta engenhos de açúcar. Caruaru, por sua vez, enviava para a capital itens de couro, bem como o próprio couro, além de grande quantidade de couro, sem falar na sua feira de gado, uma das maiores da região.

Nota-se que de início essas linhas seguiram rotas já de certa forma existentes, mas que pela precariedade da maioria das estradas de terra, bem como por motivos de distâncias e das limitações oferecidas pelo transporte no lombo de animais e a baixa navegabilidade de rios adentrando o interior do estado, além de outros fatores, sua implantação permitiu de fato a integração entre áreas rurais e urbanas, bem como a criação de novas áreas urbanas ou expansão de já existentes. Povoações e cidades de referência para a ferrovia em boa parte dos casos se serviram disto para alcançar considerável crescimento, tendo como exemplos as cidades onde haviam saídas de ramais, como é o caso de Carpina, de onde partia o ramal para Limoeiro, posteriormente prolongado até

Bom Jardim já na década de 1930; Ribeirão, na Mata Sul, de onde partiam ramais para Cortês e Barreiros. Por outro lado, seguindo também esta mesma lógica de “ponto de referência ferroviária” estão as cidades pontas de linha<sup>1</sup>, onde por alguns ou vários anos as linhas tiveram seus terminais. Disto temos como exemplo a cidade de Palmares que antes da chegada da Recife and São Francisco Railway era apenas uma povoação pertencente a Água Preta, sob a denominação de Una, localizada na confluência dos rios Una e Pirangi. Ficando como ponto final da ferrovia a partir de 1862, durante vinte anos, quando em 1882 a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco teve seu primeiro trecho aberto partindo de Palmares até Catende (sendo posteriormente prolongado atingindo seu extremo em Garanhuns no ano de 1887). Concentraram-se em Palmares serviços de oficinas para reparos no material rodante (locomotivas, carros e vagões) bem como embarque e desembarque de cargas e passageiros. Isso proporcionou à pequena povoação de Una um crescimento vultuoso que permitiu sua separação de Água Preta, cidade à qual passou em tamanho e em economia (PINTO, 1949, p 70).

## **DESLOCAMENTO DE PASSAGEIROS E CONSOLIDAÇÃO DOS TRENS DE SUBÚRBIO**

Quando analisamos as fontes que tratam da implantação de estradas de ferro em Pernambuco no século XIX, elas nos mostram claramente o interesse principal no deslocamento de bens como fator motivador da implantação das mesmas, estando o transporte de passageiros num plano secundário. Contudo, o tráfego de passageiros sempre esteve presente e foi determinante no surgimento de novos centros urbanos, bem como no adensamento de centros já existentes. Segundo Melo (2008), quando fala da expansão no mercado industrial no século XIX, as estradas de ferro tiveram grande contribuição na expansão deste e à medida que foram cortando áreas periféricas das cidades capitais e terminais ferroviários, criaram novas áreas industriais e urbanas. “Os trabalhadores podiam viver em Recife e trabalhar no Cabo, graças aos trens” (MELO, 2008, p 87), a partir da *Recife and São Francisco Railway*, comenta o Professor Josemir Camilo Melo como exemplo. Os municípios que compõem a atual Região Metropolitana do Recife e que são cortados por trilhos, desde cedo já demonstraram considerável demanda de passageiros a serem transportados. Logo, isso decorreu na consolidação dos chamados trens de subúrbio, que faziam viagens de menor percurso, ligando Recife a essas cidades do entorno. Os percursos que se fixaram foram justamente Recife – Jaboatão, Recife – São Lourenço e Recife – Cabo.

Embora não se tenha determinado neste trabalho em quais momentos que começaram a serem realizadas viagens regulares para esses destinos periféricos ao Recife, além dos trens de longo

---

<sup>1</sup> Ponta de linha é um termo utilizado para designar pontos finais de estradas de ferro.

percurso<sup>2</sup>, é possível que já no primeiro quarto do século XX este serviço já fosse realizado em alguma ou em todas as três linhas tronco. No decorrer do tempo, e como consequência da crescente urbanização da área metropolitana do Recife, o sistema foi se solidificando e passando por melhorias necessárias, com destaque para a duplicação do trecho entre a Estação Central do Recife e a Estação de Coqueiral, onde havia a bifurcação para os trens que seguiam pela Linha Centro ou que iam para a Linha Norte. Jaboatão, um dos destinos desses trens foi testemunha disso; tendo sido bastante beneficiada pela Estrada de Ferro Recife a Caruaru, posterior Linha Centro, Jaboatão experimentou considerável crescimento a partir de 1885, quando inaugurou-se sua estação ferroviária (MELO, 2008 ;DAVIDSON, 2012). Segundo James Davidson,

Antes, quem precisasse ir ao Recife tinha que ir a cavalo ou embarcar em uma carruagem que partia apenas uma vez nos dias úteis. O advento da ferrovia veio facilitar a vida dos jaboatonenses e dinamizou o fluxo entre o Recife e Jaboatão. (DAVIDSON, 2012, p 24)

Com o impulso dos meios de transporte, com certo destaque para o modal ferroviário, incluindo aí também o sistema de bondes que contribuiu para a integração entre distritos que se transformaram em bairros no Recife (PEDROSA, 2014), áreas antes rurais foram sendo ocupadas, de modo que se integraram ou se transformaram em urbanas. Na década de 1970, então, é criada a Região Metropolitana do Recife. A criação dessas regiões, não só em Pernambuco, foi um fator de extrema importância no que diz respeito a elaboração de um planejamento integrado entre a ocupação do solo e os transportes (CÔRTEZ, 2004, p 53) e já neste momento iniciam-se os estudos para uma modernização do sistema de trens de subúrbio, de modo a acolher a crescente demanda com maior conforto aos usuários. O sistema de trens urbano do Recife, então, passaria por sua principal transformação ao longo da história, com a implantação do Metrô do Recife. Segundo Eduardo Côrtes, para a implantação desse novo sistema de trens metropolitanos se utilizariam os traçados das antigas linhas de trem, de modo a interligar as nucleações centro, oeste e sul da Região Metropolitana do Recife (CÔRTEZ, 2004, p 56). Ainda de acordo com Eduardo Côrtes, “a ideia básica se centrava no desejo de que o metrô fosse o indutor da urbanização” (CÔRTEZ, 2004, p 56). O projeto então foi desenvolvido, tendo sido o primeiro trecho do Metrô do Recife inaugurado em Março de 1985. Completados 30 anos em 2015 de sua inauguração, o sistema é hoje composto pelas linhas Centro, com os destinos Camaragibe e Jaboatão e pela Linha Sul, com destino a Cajueiro Seco, integrada ao sistema de VLT<sup>3</sup> que com duas linhas faz os percursos entre Cajueiro Seco - Cabo e Cajueiro Seco – Curado. Ao longo destas linhas, é perceptível a crescente

---

<sup>2</sup> Os trens de longo percurso, como sugere o próprio nome, são trens de passageiros que se caracterizam por percursos mais extensos e, geralmente, percorriam toda a extensão das linhas. Partindo de Recife, até a década de 1980, houve vários trens de longo percurso dentre os quais podemos destacar o Recife – Salgueiro, Recife – Maceió e o Expresso Asa Branca que até pelo menos o fim da década de 1970 fazia o percurso Recife – Fortaleza.

<sup>3</sup> Veículo Leve sobre Trilho

urbanização, promovida principalmente ao longo das últimas décadas. No entanto, áreas rurais ainda fazem o contraste, à medida que se afasta da área central do Recife.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi apresentado percebe-se o importante papel na integração entre rural e urbano promovida pelo transporte ferroviário em Pernambuco, de modo que a implantação de estradas de ferro contribuiu para a formação de cidades e integração destas com a capital pernambucana, fortalecendo a economia de centros urbanos do interior do estado, realçando a importância de alguns e pondo em decadência outros. Inclusive a própria cidade do Recife teve o transporte ferroviário como um dos fatores que contribuíram para a sua consolidação enquanto uma das principais economias do Nordeste.

Naturalmente, a implantação das estradas de ferro por si só não determina o todo da formação das áreas rurais e urbanas de Pernambuco como as temos hoje, mas exerceram uma função de destaque nisto a partir da segunda metade do século XIX, tornando evidente que a questão dos transportes é um importante fator a se considerar quando no estudo da formação dos espaços e de suas transformações ao longo do tempo.

## REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de Albuquerque; MACHADO, Maria Rita Ivo de Melo. **O Rural e o Urbano na Região Metropolitana do Recife**. Recife: Editora Universitária da UFRPE, 2014.
- CÔRTEZ, Eduardo. **Da Great Western ao Metrô do Recife**. Recife: Persona, 2004.
- DAVIDSON, James. **Memórias Destruídas**. Jaboatão dos Guararapes: Editora do autor, 2012.
- EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança – A Indústria Açucareira em Pernambuco (1840 – 1910)**. Campinas: Paz e Terra, 1977.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura (1850 – 1930)**. Belo Horizonte: Argumentum Editora, 2009.
- MELO, Josemir Camilo. **Ferrovias Inglesas e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900)**. Campina Grande: Editora da Universidade Federal de Campina Grande, 2008.
- OBRAS do Nordeste**. Produção: Agência Nacional. Casa Civil – Presidência da República (Arquivo Nacional), 1959. 2 min. Disponível em: <<https://www.facebook.com/emmanuel.lucas/videos/557304717752158/>> Acesso em: 25 de Janeiro de 2016.
- PEREIRA, Felipe Francisco. **Roteiro da Costa do Norte do Brasil desde Maceió até o Pará**. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1877 – pág. 19
- PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.
- SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e Estagnação do Transporte Ferroviário no Nordeste Brasileiro no período 1858 – 1940**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.