

A FERROVIA E AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO URBANO DE CARUARU - PE

Dra. Paula Dieb Martins

Professora de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal da Paraíba
paula.dieb@academico.ufpb.br

Bárbara Lorena de Freitas França

Graduanda em Geografia – Universidade Federal da Paraíba
babi.ff@hotmail.com

RESUMO:

Esta pesquisa tem como objetivo identificar e analisar as transformações urbanas apoiadas pela implantação da ferrovia em uma cidade “Boca de Sertão”, ou seja, uma localidade do interior brasileiro que exercia centralidade em sua região desde o século XIX. O objeto de estudo foi Caruaru, cidade nordestina que recebeu as instalações da Ferrovia de Pernambuco em 1895. Para tanto, foi realizada pesquisa documental, de campo, bibliográfica e eletrônica a fim de confrontar e discutir as fontes para uma análise mais concreta. Constatou-se que a instalação da ferrovia se deu, sobretudo, pela necessidade de escoamento dos produtos agropecuários da hinterlândia para o litoral, permitindo a melhor circulação de mercadorias e expansão de mercados. Além disso, a tecnologia e a modernidade dela decorrentes trouxeram consigo mudanças não apenas no cotidiano e costumes dos caruaruenses, como também na morfologia urbana da cidade.

Palavras-chave: Ferrovia. Cidades boca de sertão. Caruaru.

GT – 07: Geografia histórica urbana

INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objetivo analisar as transformações no espaço e na sociedade relacionados à implementação da ferrovia em uma cidade denominada “boca de sertão”, ou seja, uma cidade formada a partir de vila que surgiu em localidade afastada da orla litorânea a

partir do século XVII no Brasil e que, no século XIX, passou a exercer relevante centralidade regional (MAIA, 2016).

O artigo em tela aborda a análise relativa à cidade de Caruaru e as transformações em seu núcleo urbano - tanto no que se refere ao seu plano e morfologia, como aos serviços nela instalados - que se deram em função da implantação da linha ferroviária. A definição do objeto de estudo justifica-se pela representatividade de tal localidade em seu território e sua centralidade regional exercida desde o século XIX.

Localizado na mesorregião do Agreste Pernambucano, o município de Caruaru teve sua formação iniciada ainda no período colonial com um povoado associado à uma fazenda de gado, a Fazenda Caruru. De acordo com Cardoso (1965), a sua localização, próxima ao Rio Ipojuca e em uma zona de transição entre o Litoral e o Sertão, foi um dos fatores responsáveis pelo seu desenvolvimento.

De uma maneira geral, a ferrovia foi um elemento que promoveu mudanças significativas por onde se instalou e Caruaru não foi uma exceção. Além do ideário de progresso, as linhas férreas contribuíram para a aceleração da produção do espaço e a distribuição dos papéis exercidos por cada lugar na rede urbana.

Harvey (2015), ao tratar da cidade de Paris, mencionou a importância da conexão do tecido urbano, onde as áreas e suas determinadas funções se integravam como um “todo funcional”, no qual a ferrovia se comportava como meio técnico para redefinição da estrutura de transporte e comunicação para abrir e unir novos caminhos para a circulação do capital, pessoas e informações.

Situada na faixa de transição do agreste para o sertão, entende-se que Caruaru está localizada em uma área geograficamente estratégica, uma vez que se configura como via de entrada para o sertão, onde a pecuária e a agricultura tiveram, outrora, a função de suprir as necessidades do litoral, fazendo do comércio entre essas localidades uma atividade intensa. Com o tempo, o aumento da demanda dos produtos do sertão, inclusive para envio ao exterior, fez da ferrovia uma opção possível para viabilizar a circulação de mercadorias a partir de meados do século XIX.

Gonzalez (2005), ao abordar a ferrovia como elemento estruturador da morfologia urbana de Barcelona, elencou três fatores fundamentais em que o sistema ferroviário estava baseado:

el primero, la total independencia de la tracción animal; el segundo, la reducción de tiempos y costes, a la vez que la posibilidad de aumentar el volumen de viajeros y mercancías transportados y, el tercero, la facultad de comunicar y acercar a las gentes y de vertebrar el territorio por el que discurría. (GONZALEZ, 2005, p. 2).

No caso de Caruaru, a influência da cidade se expandia para novos horizontes, adquirindo uma “nova morfologia rádio concêntrica”, anteriormente à instalação da ferrovia (NEVES, 2003, p. 66). Com a implementação de tal equipamento, as transformações espaciais e temporais que estavam em curso foram aceleradas, intensificando a centralidade exercida pelo município. Portanto, toma-se a ferrovia como objeto de análise, visto que a partir de sua inserção, é capaz de transformar as condições ao seu redor, isto é, “através do tempo mostra histórias sucessivas desenroladas no lugar e fora dele” (SANTOS, 2002, p. 48).

A fim de se atingir o objetivo elencado, a exposição deste artigo foi estruturada da seguinte maneira: inicialmente, foram apresentados os principais aspectos metodológicos acerca da pesquisa realizada e seus procedimentos; posteriormente, algumas considerações sobre a ferrovia e sua implantação no Estado de Pernambuco foram realizadas no intuito de subsidiar o desenvolvimento da análise, a qual foi apresentada em seguida e discorreu sobre a referida cidade e suas transformações apoiadas pela instalação de tal equipamento; por fim, foram elaboradas as considerações finais da pesquisa, ressaltando seus principais resultados.

CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

Para se atingir o objetivo da pesquisa foi necessário adotar caminhos metodológicos com base em referencial teórico para se levantar e analisar os processos histórico-geográficos e os elementos concretos no espaço. Assim, como procedimentos, foram adotadas: a pesquisa documental, que ocorreu por meio de consulta a fontes documentais em acervos e instituições localizadas, em sua maioria, no município estudado, e a pesquisa de campo, onde foram realizadas entrevistas informais com profissionais que, de certa forma, possuíam alguma aproximação com o objeto de estudo da pessoa.

Desse modo, foi realizada a visita ao Memorial da Cidade de Caruaru, antigo Mercado de Farinha, onde foi possível a aproximação com a realidade e identificação de registros fotográficos da cidade. Posteriormente, efetuou-se a visita à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Caruaru que, também, possibilitou o acesso a fotografias antigas que

apresentavam as mudanças urbanas ocorridas e as instalações de equipamentos que promoveram a expansão da urbe.

Em seguida, no Museu do Barro, foi realizada uma breve conversa com um dos participantes do projeto “Estação Criativa”, cujo objetivo era difundir a memória da ferrovia em Caruaru por meio de um espaço interativo com objetos ferroviários, permitindo a análise da importância do seu patrimônio cultural. Além disso, foi concedida uma entrevista informal pelo Professor Euzébio José Ferreira no intuito de aprofundar a interpretação de processos históricos consoantes à implantação da ferrovia.

Além das referidas investigações, foi realizada pesquisa documental no Jornal Vanguarda, no qual consta o exemplar especial do ano de 1985, intitulado “Caruaru, há um século, viu o trem chegar”, que relatou tanto a chegada do progresso com a implantação da ferrovia na cidade como a sua posterior desativação.

Por fim, foi consultado o acervo de documentos históricos do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb) da Universidade Federal da Paraíba, assim como acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional Digital, de onde foram coletados os recortes de jornais digitalizados e disponibilizados para consulta através do sítio eletrônico da referida instituição.

Com isso, foi possível obter um conjunto de informações e dados que permitiram, à luz do referencial teórico levantado em pesquisa bibliográfica - realizada em livros, teses e dissertações -, a identificação e o desenvolvimento das análises das transformações urbanas ocorridas em Caruaru relacionadas à implantação da ferrovia na cidade.

UM BREVE PANORAMA DO INÍCIO DAS FERROVIAS

Através de um breve olhar sobre o cenário europeu, sobretudo o da Inglaterra pós-revolução industrial, observou-se profundas mudanças no espaço e nos costumes e hábitos da sociedade, devido à implantação de novas tecnologias, como as ferrovias. Consoante a este processo, o sistema capitalista impulsionou e concretizou relevantes alterações nas antigas relações de produção, de troca e de trabalho, promovidas pela necessidade de acumulação do capital e do progresso e pela intenção de mitigar as relações e hábitos obsoletos, até mesmo, as formas espaciais coloniais (FINGER, 2013).

Como pioneira, a Inglaterra deteve um grande monopólio da tecnologia da modernidade e constituiu-se como principal agente na produção industrial, como explicou

Finger (2013). Detentora de rotas de comércio em escala global, tal potência importou de outros países matéria-prima, a fim de processá-la na indústria, em quantidade abundante, por baixo custo e curto prazo, e em seguida comercializar as mercadorias produzidas para os mesmos países exportadores de matéria-prima.

Nesse contexto, a ferrovia configurou-se como uma técnica para permitir a articulação do território e, logo, a aceleração na circulação dos insumos necessários para o processo de industrialização. Dessa forma, passou então a ser um símbolo de modernidade. Não obstante, surgiram as companhias que passaram a exportar as ferrovias como produto, o qual “incluía desde a constituição da companhia e incorporação do capital, elaboração dos projetos, execução e até a própria operação das linhas e administração das finanças da empresa” (FINGER, 2013, p. 30). Tal interesse dos ingleses pela exportação, como afirmou Cavalcanti (2015), estava relacionado à promoção tanto da expansão de investimentos de capital, como da ampliação da comercialização dos seus produtos industrializadas em novos mercados.

Com isso, a partir de 1850, iniciou-se a elaboração da legislação para possibilitar a atuação das companhias inglesas na construção dos caminhos de ferros no Brasil, por meio de garantias e vantagens. Como esclareceu a Cavalcanti (2015), em 1852, foi estabelecida a Lei nº 641, na qual estavam inseridas as vantagens como isenções e garantias de juros (5% de juros garantidos) para as empresas interessadas em implantar ferrovias no país, predominando, inicialmente, o capital inglês. Posteriormente, outras tecnificações foram também trazidas por britânicos, como a eletricidade e o abastecimento de água. Nesse processo, Cavalcanti (2015) acrescentou a importante influência dos britânicos:

no Recife, em meados do século XIX, já existia uma influente comunidade britânica que atuava em casas de importação, comprava açúcar e algodão para exportação, investia em atividades urbanas através da concessão de serviços públicos como abastecimento d'água e iluminação, trabalhava na modernização do fabrico do açúcar, introduzindo novos equipamentos, prestando serviço de prensar e enfardar o algodão etc. (CAVALCANTI, 2015, p. 56).

A preocupação em integrar o território brasileiro, deu-se a partir da expansão da produção de café para o interior, explicou Finger (2013), momento em que se viu a necessidade de escoamento de mercadorias para os portos no litoral. Assim, de 1852 até 1873, mesmo com a implementação de outras leis, além da Lei nº 641, havia somente seis linhas em plena operação em todo o país, sendo duas na região Nordeste e as outras quatro no Sudeste.

É relevante lembrar que a maior parte do investimento envolvido na implantação dessas linhas era de capital privado estrangeiro. Contudo, nota-se também, segundo Martins

(1979), a contribuição dos próprios fazendeiros de café que, interessados em promover melhor circulação para suas mercadorias e aumentar seu lucro, investiram na construção de linhas férreas.

Finger (2013) explicou que de 1873 a 1889, houve uma revisão de estratégias visando maiores vantagens para o capital privado nacional, conseguindo resultados positivos na construção das ferroviárias, a exemplo do Decreto nº 2.450 de 1873, que previa o pagamento fixo por quilômetro construído, e o Decreto nº 5.561 de 1874, o qual concedia 90 anos de uso, isenção de direitos de importação dos equipamentos para construção e funcionamento da linha.

Já de 1889 a 1919, com o fim da I Guerra Mundial e a criação do Plano Nacional de Aviação, muitas das companhias estrangeiras decretaram falência, o que resultou na transferência de responsabilidade de algumas linhas ferroviárias para o Governo. Nos anos seguintes, até 1957, de acordo com Finger (2013), houve o sucateamento e estatização das linhas com uma árdua tentativa de sua unificação através da criação da Rede Ferroviária Federal.

A partir de 1920, os automóveis começaram a ser utilizados nos Estados Unidos, apresentando uma maior facilidade de administração das estradas de rodagem em comparação com as ferrovias, o que influenciou o governo brasileiro a investir também em tais infraestruturas. Em 1937, o governo brasileiro criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), órgão responsável por elaborar em 1944, o Plano Rodoviário Nacional, o qual confirmou a priorização dos investimentos no setor de transporte rodoviário nos governos posteriores.

A EXPANSÃO DOS TRILHOS EM PERNAMBUCO

Como mencionado anteriormente, a implantação das ferrovias no Brasil ocorreu, sobretudo, para atender interesses externos, ou seja, a exportação dos produtos. Nesse cenário, em particular, o açúcar e, posteriormente, o algodão, promoveram grande acumulação de capital e permitiram a modernização de cidades, além do surgimento de núcleos urbanos no interior território nacional.

Desse modo, as instalações das ferrovias em Pernambuco, a partir da década de 1850, não fugiu da lógica da articulação das áreas produtoras até o porto de Recife. Dada a concessão aos irmãos e engenheiros Edward e Alfred Mornay, por meio do Decreto nº 1246 de 13 de

outubro de 1853, a construção da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco pela *Recife and San Francisco Railway Company* seguiu rumo ao sul (BORGES, 2014).

De acordo com Cavalcanti (2015), o seu primeiro trecho foi inaugurado em 1858, “partindo do Forte das Cinco Pontas, no Recife e passando pelas estações de Boa Viagem, Prazeres e Ilha, até chegar ao Cabo, em um trajeto de 31,5 Km” (CAVALCANTI, 2015, p. 60). Não obstante, alguns problemas como a ausência de mão de obra qualificada e, principalmente, a epidemia de cólera interromperam o projeto, o qual foi retomado em 1860, chegando à Escada e, em 1862, à Uma. Depois prosseguiu até Palmares e aí foi interrompido por vinte anos. Após esse longo período, foi retomado, chegando até Garanhuns, ainda na Província de Pernambuco, e até Alagoas, sem, contudo, atingir o seu objetivo final: o rio São Francisco (FREIRE, 2017).

Desse modo, abandonou-se a ideia de se chegar ao rio São Francisco e passou-se a priorizar as localidades que estavam se destacando com a produção algodoeira. Assim, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. De acordo com Freire (2017), o seu primeiro trecho interligou a cidade do Recife à Tapera, no ano de 1885, seguindo no sentido de Russinhas (1887), Gravatá (1894) e, em 1895, chegou a Caruaru e São Caetano. Mais tarde, em 1912, foi a vez de Arcoverde, onde as obras estagnaram até 1930. Tal empreendimento foi executado pela *Great Western of Brazil* (FREIRE, 2017).

Cavalcanti (2015, p. 50) esclareceu que os produtos exportáveis serviram para abrir caminhos adentro para facilitar o acesso das áreas interioranas até o litoral pernambucano, resultando nas rotas “flúvio-marítimas do açúcar; rotas terrestres do açúcar e as rotas terrestres do gado e do algodão”. As rotas do gado e do algodão foram uma alternativa para a insuficiência da locomoção pelos rios desta região e passaram a ganhar notoriedade quando o algodão, sobretudo, se destacou no comércio externo. Tal fato impulsionou a abertura de novos caminhos no final do século XVIII e início do século XIX, como a rota ao longo do leito do Vale Ipojuca, entre o Sertão e o Agreste (CAVALCANTI, 2015).

O SÍMBOLO DO PROGRESSO ATINGE CARUARU

A formação da cidade de Caruaru, como tantas outras no território brasileiro no final do século XVIII e início do século XIX, resultou do sistema sesmarial. A área onde se originou o povoado que, posteriormente, formou a cidade, corresponde a uma porção de terras de uma sesmaria, situada nas margens do rio Ipojuca, concedida pelo então governador Aires de Souza

de Castro à família Rodrigues de Sá para instalação de uma fazenda de gado. Esta, ao longo do tempo, se tornou local de suporte aos viajantes que atravessavam o vale do referido rio como caminho para levar o gado e outros insumos do sertão até o litoral (BORGES, 2014).

O longo percurso ao litoral viabilizou a criação de diferentes pontos de apoio onde os viajantes que transportavam o gado, o algodão, o couro, o fumo, entre outros produtos, podiam descansar antes de voltar à estrada. Naqueles pontos, formaram-se pequenos núcleos de povoamento que, posteriormente, deram origem às cidades, a exemplo de Caruaru. Nesta, os frequentadores da fazenda passaram a comparecer nas missas na Capela da Fazenda Caruru, denominada Nossa Senhora da Conceição, construída no final do século XVIII, levando suas mercadorias a fim de comercializá-las na área livre em frente a ela após as celebrações, o que resultou na formação de uma feira livre, conhecida como Feira de Caruaru.

Nela, eram comercializados desde frutas e cereais, até gado e artesanato e utensílios diversos e, dada a localização estratégica da região – entre o litoral e o sertão –, passou a se expandir e atrair um público de compradores e comerciantes cada vez maior. Assim, a centralidade e importância adquirida pela Feira de Caruaru provocou o estabelecimento de uma ocupação na área de entorno da igreja. Ali, foram definidas ruas – dentre elas a Rua do Comércio – e construídas residências, conformando um pequeno vilarejo.

No século XIX, o povoado foi elevado à categoria de vila e, em seguida, ainda no mesmo século, à categoria de cidade – umas das primeiras do Agreste do Estado de Pernambuco, configurando-se como uma Boca de Sertão com estreita relação não apenas com a atividade pecuária, mas também com importante comercialização de produtos em geral, e, em especial, do produto então bastante valorizado: o gado bovino. Para entender o desenvolvimento da formação socioespacial da cidade, Valença (2018) colocou marcos importantes para interpretação:

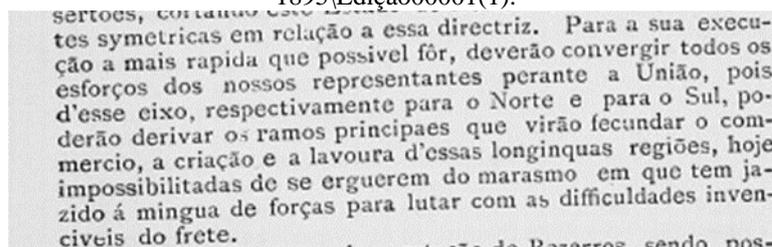
[...] do final do século XVII, com a fazenda que deu origem ao lugar, a 1818, com o surgimento da feira; da feira até a elevação à categoria de vila, em 1848; da vila até a elevação da cidade, em 1857; e da cidade até o início do século XXI, período que trouxe mais notoriedade a cidade e junto com o Ciclo de Algodão, fez Caruaru ampliar suas escalas de interação (VALENÇA, 2018, p. 28).

Neves (2003) relatou que em 1802, às margens do rio existiam 60 casas, seguindo o caminho do gado. Enquanto em 1852, Mello (1979) apontou que Caruaru possuía 98 edifícios, sendo 3 casas de pedra e cal e 90 casas de taipa, além de 5 lojas.

Com o tempo, o aumento da demanda, quantidade e frequência de comercialização de produtos entre Sertão e Litoral, com destino inclusive para o exterior, fez da implantação da

ferrovia uma possível solução para viabilizar as trocas e a circulação de mercadorias a partir de meados do século XIX. O avanço dos trilhos para o interior do território era visto como um meio para romper todas as barreiras espaciais e temporais encontradas no caminho que castigavam as populações das terras distantes impossibilitadas de expandir sua economia. Um trecho do Relatório dos Presidentes do Estado de Pernambuco (Fig. 1) ratifica a necessidade da conexão territorial para o desenvolvimento econômico:

Figura 1 - Recorte do Relatórios dos Presidentes do Estado de Pernambuco – 1890 a 1930 - (Ano 1895\Edição00001(1).



sertões, contanto que as linhas fôr-
tes symétricas em relação a essa directriz. Para a sua execu-
ção a mais rapida que possível fôr, deverão convergir todos os
esforços dos nossos representantes perante a União, pois
d'esse eixo, respectivamente para o Norte e para o Sul, po-
derão derivar os ramos principaes que virão fecundar o com-
mercio, a criação e a lavoura d'essas longinquas regiões, hoje
impossibilitadas de se erguerem do marasmo em que tem ja-
zido á mingua de forças para lutar com as dificuldades inven-
civeis do frete.

Disponível em: memoria.bn.br. Acesso: 10 de. 2020.

De acordo com Neves (2003), a influência de Caruaru se expandiu para novos horizontes, adquirindo uma nova morfologia. Com a chegada das ferrovias, as transformações espaciais e temporais se aceleraram ainda mais.

As indústrias algodoeiras foram implantadas no sertão e agreste nordestino entre 1750 e 1940 (PRADO JR, 1971) na procura incessante de novos mercados do “ouro branco”. Caruaru foi um dos destinos estabelecidos pelas importantes indústrias, como a Boxwell & Companhia, a sede da Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA) e a fábrica de fibra do Caroá José de Vasconcellos & Cia.

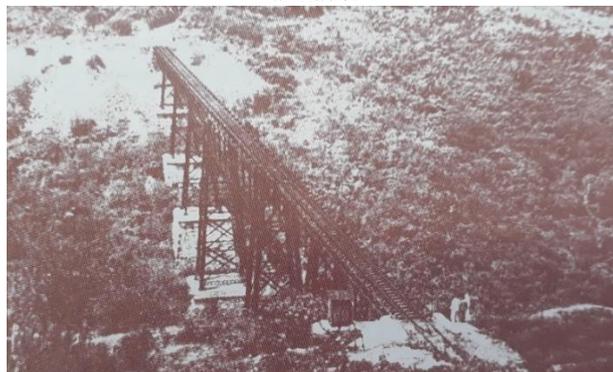
Registra-se que uma dessas empresas foi fundada em Caruaru antes da ferrovia, o que se deduz que ela funcionou como importante agente interessado no projeto da sua instalação, já que seria diretamente favorecida com o escoamento das suas mercadorias. É o que se pode extrair da notícia publicada no jornal Vanguarda (1985):

A Boxwell, é bom que se diga, é anterior a linha férrea. Mas, quando aqui se instalou, já o fez com a certeza de que a estrada de ferro era um projeto que se tornaria realidade. E, não por acaso, escolheu as margens da estação ferroviária para instalar suas máquinas de processar algodão. Nos tempos áureos a empresa se dava ao luxo de ter uma linhazinha, fazendo atalho para dentro dos seus galpões. (Jornal Vanguarda 2-8 de dezembro de 1985).

As instalações dos trilhos de ferro, juntamente com o ápice do ouro branco, trouxeram esperança para o crescimento econômico e modernização da cidade. As obras da Estrada de Ferro Central de Pernambuco tiveram início em 1881. A grande dificuldade para a linha férrea chegar até Caruaru era o planalto da Borborema. Para tanto, foram construídos túneis e pontes.

Cavalcanti (2015, p. 89), explica que se passaram “cinco anos para conseguir ultrapassar os desafios impostos pelo íngreme relevo da Serra das Russas, até chegar a Gravatá, no planalto da Borborema em 1891” (Fig. 2 e 3).

Figura 2: Viaduto da Grota Funda, antiga Estrada de Ferro de Pernambuco, que foi reconstruída em concreto armado.



Fonte: Jornal Vanguarda (2 a 8 de dezembro de 1985).

Figura 3: Viaduto número quatro da Serra das Russas, já construído em concreto.



Fonte: Jornal Vanguarda (2 a 8 de dezembro de 1985).

Desde Gravatá, o relevo torna-se mais suave, “seguindo o vale do rio Ipojuca por mais de 100 quilômetros”. A respeito do traçado desta via, escreve Freire (2017):

O traçado dessa estrada de ferro expressava os interesses da força política e econômica da Província, na medida em que atravessava seu centro geográfico garantindo o escoamento da produção do algodão e uma maior conexão e fluidez ao território. Essas obras-de-arte são documentos relevantes da tecnologia ferroviária, testemunhos da qualidade e eficiência da engenharia e da arquitetura ferroviária. O traçado desse trecho ferroviário é um testemunho da paisagem industrial produzida na segunda metade do século XIX na região. (FREIRE, 2017, p. 164).

Como ressaltado, no século XIX, Caruaru já exercia uma centralidade regional, marcada particularmente pela sua feira semanal. Assim, com o prolongamento da ferrovia até esta cidade, tal centralidade foi reforçada, reafirmando a sua condição de polo regional. Nesse sentido, Valença (2018, p. 36) afirmou que “A estrada de ferro, inaugurada em 1895, permitiu

o escoamento da produção algodoeira e a jovem cidade pode acompanhar os novos tempos, reforçando sua centralidade enquanto centro regional do Agreste pernambucano”.

No evento da sua inauguração, a estação ferroviária recebeu uma multidão ansiosa pela chegada do trem e dos “novos tempos” que viriam permitir a facilidade do intercâmbio com a Capital da Província e o “desenvolvimento da cidade e região” como constatou Pinto (1949): “Com o lançamento da “Estrada de Ferro Central de Pernambuco”, a situação, ao que parece, melhorou bastante, pois, já em 1894, de todo o algodão entrado no Recife mais de 10% tinha sido conduzido pela mencionada ferrovia” (PINTO, 1949, p. 109-110 apud BORGES, 2014, p. 79-80).

O fator motivador principal da sua instalação foi o escoamento de mercadorias para o porto de Recife e, mais destacadamente, o algodão. De acordo com Cardoso (1965), a implantação da ferrovia possibilitou também o envio de outros artigos para a capital tais como o feijão, o couro, o queijo, entre outros, promovendo assim a diversificação de produtos comercializados.

Observamos, pois, que muito embora a ferrovia se constitua um elemento técnico inovador, que possibilitava a ligação entre cidades em um tempo mais rápido, alterando substancialmente a relação espaço-tempo, ela por si só não representava um impulso à centralidade urbana, pois enquanto uma rede técnica, dependia dos nós que ligava, ou seja, quais cidades aquela via férrea estava conectando.

Contudo, como afirmou Cardoso (1965), em função da instalação tanto da Rede Ferroviária do Nordeste como, décadas depois, da Rodovia Central de Pernambuco, Caruaru, com sua localização estratégica, tornou-se cada vez mais influente no processo de articulação da capital Recife com o sertão do estado de Pernambuco.

Ao mesmo tempo que desempenhou papel importante na interiorização da influência da capital no interior do território pernambucano, Caruaru também sofreu importantes transformações em seu espaço intraurbano a partir da instalação da ferrovia, as quais abrangem não apenas a expansão do tecido urbano, mas a implantação de serviços urbanos e mudanças no cotidiano da população.

Dessa forma, como ratificou Cavalcanti (2015), a estrada de ferro foi uma inovação técnica que promoveu alterações radicais na formação espacial, além de interferir no cotidiano dos cidadãos. Ao discutir as reflexões advindas da implementação da ferrovia nas cidades bocas

de sertão Campina Grande (PB) e Feira de Santana (BA), Maia (2017, p. 6) comentou: “No momento em que surgem os trens e a ferrovia, o maquinário e a sua grandiosidade causam espanto e admiração, representando uma “nova era”, ou um novo estágio de desenvolvimento da sociedade, em outras palavras o progresso”.

O Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru foi implantado em uma área que, no final do século XIX, se caracterizava como periférica, localizada a cerca de 400m de distância em relação ao marco zero da cidade. O caminho dos trilhos não cruzava o tecido urbano à época de sua instalação, aproximando-se do mesmo apenas no trecho próximo ao prédio da Estação.

Ao ser implantada próxima ao tecido urbano existente, a ferrovia constituiu-se como um elemento que favoreceu a expansão urbana, tanto pela necessidade da abertura de novas vias, como pela indispensável edificação de armazéns, oficinas, residências para trabalhadores, ou seja, edificações diretamente associadas ao funcionamento da linha férrea e ao escoamento da produção. Além disso, sua instalação fomentou a construção de hotéis e novos estabelecimentos comerciais derivados do maior fluxo de pessoas - em especial, comerciantes - e mercadorias na área.

Ao mesmo tempo, a linha férrea também representou uma “barreira” física para a expansão da cidade, ou mesmo em alguns casos um limite por determinada temporalidade. Em muitas cidades do interior do território brasileiro, observou-se que a ferrovia representou um limite físico à expansão urbana até meados do século XX, muito embora tenha sido muito comum a formação de áreas periféricas, assentamentos precários ou bairros operários em seu entorno, constituindo-se, pois, em áreas habitadas pela população de menor renda.

Em outros casos, a proximidade com a estação ferroviária, mesmo que exigisse ultrapassar os trilhos, propiciou a instalação de fábricas, armazéns e, também, curtumes, particularmente nas cidades localizadas em áreas onde a atividade pecuária era predominante.

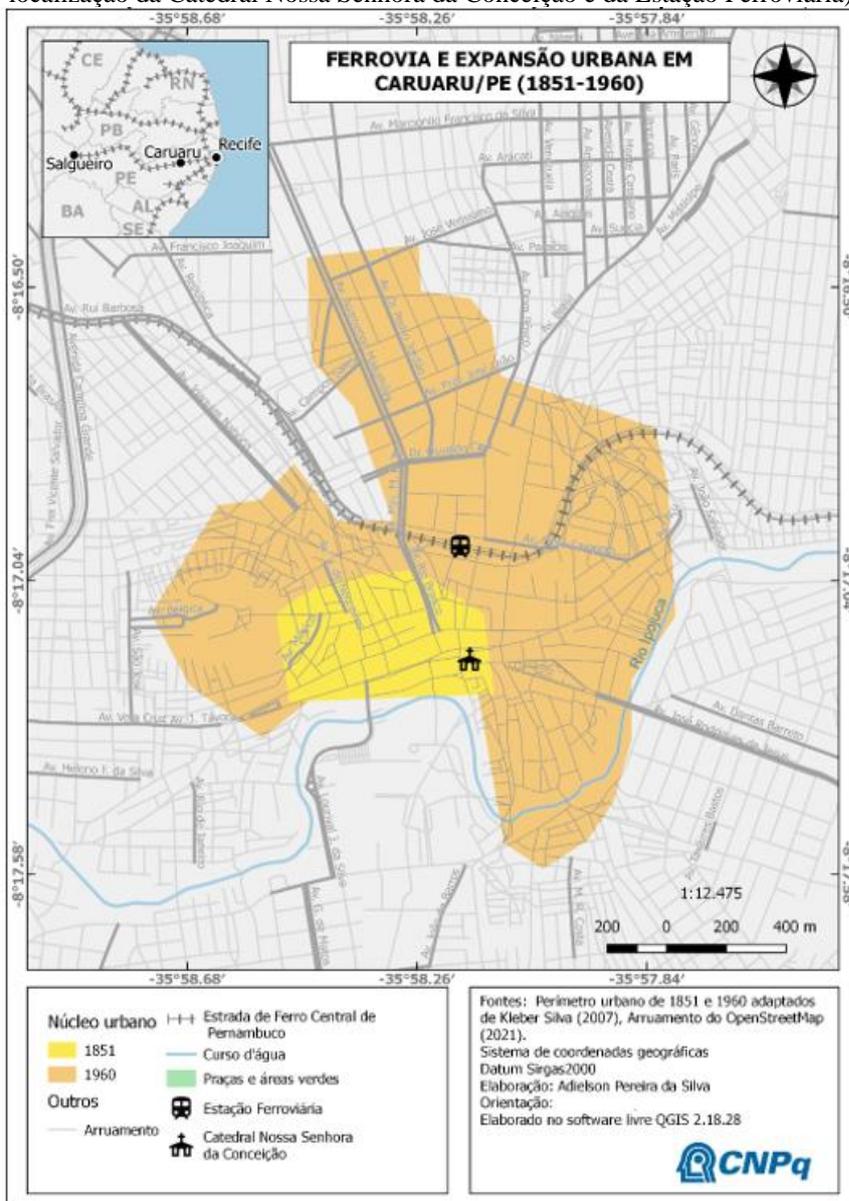
Nos estudos realizados por Alcaide González, há o registro para o fato das ferrovias terem redirecionado a expansão da cidade. O autor cita ainda a necessidade de instalação de um conjunto de equipamentos associados às estações ferroviárias, tais como:

“tendidos ferroviários, playas de vías, estaciones de viajeros y mercancías, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte” (GONZÁLEZ, 2005, p. 2).

Como mencionado anteriormente, em Caruaru, a estação ferroviária e os trilhos foram implementados em uma área afastada do tecido urbano (Fig. 4), ou seja, condizente com a forma

mais comum de implantação, uma vez que favorecia a realização das obras sem necessidade de desapropriações, entre outras ações.

Figura 4 – Mapa com delimitação da expansão urbana de Caruaru em 1851 e em 1960 (com destaque para localização da Catedral Nossa Senhora da Conceição e da Estação Ferroviária).



Fonte: Silva (2021).

Apesar disso, de acordo com Bezerra (1980), a rotina e o cotidiano de Caruaru foram alterados com a implantação da ferrovia. Mesmo se situando em uma área periférica na época, a estação ferroviária exerceu durante alguns anos centralidade na área, atraindo pessoas de todas as classes sociais que frequentavam o espaço para aguardar viajantes ou os trens e, também, para realizar atividades de lazer e contemplação.

A posição periférica da Estação seria alterada décadas depois em função do avanço do tecido urbano em sua direção. Comparando-se a mancha urbana da cidade entre 1851 – período anterior à implantação da ferrovia – e 1960 – décadas após sua implementação -, é possível observar que, no último período, a expansão urbana de Caruaru ultrapassou a barreira da linha férrea, apresentando uma extensão quase que radial (Fig. 4).

Segundo Cardoso (1965), após a implantação da ferrovia, a expansão de Caruaru subordinou-se à linha férrea. A zona central - área de ocupação original e consolidada - até então com uso predominantemente residencial, alterou-se à medida que o tecido urbano se expandiu. Na década de 1960, avenidas como a Rio Branco passaram a ser ocupadas por estabelecimentos comerciais. Contudo, vale ressaltar a observação de Cardoso (1965, p. 607):

Em algumas artérias a antiga função permanece total ou parcialmente; assim, a avenida João Velho e a rua Treze de Maio refletem a ocupação por uma classe mais abastada, enquanto que as outras ruas deste "centro" aparecem habitadas pela classe média, apresentando também várias lojas. Refletem a importância deste trecho da cidade o calçamento das ruas (paralelepípedos) e a iluminação moderna de mercúrio (CARDOSO, 1965, p. 607).

Contudo, com a ascensão do transporte rodoviário, as vantagens resultantes da implantação da ferrovia em Caruaru foram substituídas pelo advento das rodovias, cujos benefícios em relação ao transporte sobre trilhos envolviam desde os custos e a manutenção, como a segurança de um transporte sem extravios. Deste modo, a passagem da Rodovia Central de Pernambuco, passando por Caruaru, deu início à uma nova etapa de desenvolvimento da cidade - tanto em relação às suas atividades econômicas quanto ao seu espaço urbano (CARDOSO, 1965).

Na década de 1960, de acordo com relato de Cardoso (1965), no entorno da área central de Caruaru, já havia vários bairros instalados, uns de forma planejada e outros de forma espontânea. A maioria deles teve sua implantação recente, sobretudo a partir da década de 1940, em função dos avanços da implantação das rodovias e, conseqüentemente, da circulação rodoviária, a qual possibilitou a expansão das relações da cidade com as regiões sul e sudeste do país. Anteriormente, Caruaru possuía relações quase que exclusivas apenas com a capital do Estado de Pernambuco - Recife. Cumpre ressaltar que os novos bairros de Caruaru não apresentavam diversificação funcional, sua ocupação voltava-se predominantemente para o uso residencial, diferenciando-se apenas pelos grupos sociais que os ocupavam.

No mesmo dia da chegada da linha férrea, a luz elétrica foi outro serviço foi inaugurado pelo poder público. As transformações trouxeram euforia pela aspiração à modernidade, a

cidade se despediu dos lampiões e das longas viagens no lombo do burro, como comentou o prefeito Anastácio Rodrigues. As mudanças não pararam por aí, pelo contrário, a ferrovia permitiu a aceleração das transformações que ocorriam no espaço. Como bem ressaltou Santos e Silveira (2001, p. 251):

nas regiões onde é implantado um sistema de ferrovias, e depois, de estradas de rodagem, as indústrias ligadas ao consumo tendem a florescer, sobretudo onde a vida agrícola não é um obstáculo à distribuição da riqueza, e paralelamente a população urbana cresce de maneira mais rápida.

Além disso, Pernambuco também foi receptor do capital inglês no ciclo do algodão e as ferrovias proporcionaram transformações nas cidades do agreste, assim como nelas passaram a se instalar serviços auxiliares à comercialização do referido produto - como o descaroçamento, a prensa e o enfardamento – dando origem, também, a pequenas indústrias têxteis, segundo Cavalcanti (2015).

Os relatórios de 1925 e 1926 mostraram algumas ações tomadas no mandato do Governador Sérgio Loreto através do Serviço Estadual do Algodão que tinha como propósito intensificar a cultura algodoeira com o melhoramento das técnicas de plantio e das sementes por meio de estudos que proporcionassem maior produtividade de acordo com cada região. Ademais, foram concedidos alguns sítios a famílias, entre elas estrangeiras, em prol da economia do algodão, como também foram compradas propriedades para investir na expansão das atividades algodoeiras.

É perceptível que, mesmo em anos distintos, a ferrovia concebeu grande influência na configuração espacial da cidade de Caruaru, atraindo firmas que buscavam a velocidade e eficiência dos caminhos de ferro.

Nota-se então que grande parte do século XX foi um período de profundas modificações, sobretudo nas cidades, onde as barreiras espaciais e temporais foram abruptamente assoladas. Foi naquele momento, como descreveu Berman (1986), que as máquinas ocuparam os espaços, deslumbrando os olhares de quem vivia a vida moderna. No entanto, o autor alertou para as interrogações e contradições repercutidas pelo movimento nos níveis pessoais, sociais e político.

As cidades foram palco dos ideais da Modernidade e, adicionalmente, do Higienismo, visto que o espaço urbano era insalubre e com grande fluxo de pessoas, lugar ideal para eclosão de epidemias. Nos Relatórios dos Presidentes do Estado de Pernambuco de 1896, observou-se

que a varíola, por exemplo, fez grande número de vítimas em todo o estado, mas principalmente nas vilas e cidades do interior, onde as normas do higienismo caminhavam a passos lentos.

Somente em anos consecutivos foram relatadas medidas mais eficazes, como a construção de hospitais de isolamento e postos nas zonas rurais, local de difícil erradicação. Contudo, outro fato identificado naqueles documentos como meio técnico na luta contra as doenças foi a ferrovia.

O serviço de canalização de água, por exemplo, foi acordado entre o Estado e a administração da Estada de Ferro Central de Pernambuco, a qual necessitava do mesmo serviço para abastecimento da locomotiva além da vantagem econômica, como mostra o texto de um dos relatórios consultados.

Adicionalmente, os documentos relataram a importância das vias férreas como elemento de comunicação no momento de epidemias, pelo fato de que os serviços de profilaxia mais eficazes se encontravam na capital. Não obstante, também foi identificado que os casos eram mais recorrentes nas zonas rurais, onde as distâncias e a dificuldade de transporte atrapalhavam as ações voltadas para a defesa sanitária.

Apesar desses avanços, vale ressaltar a afirmação de Maia (2012) que, ao tomar a Cidade da Parahyba como objeto de estudo, ressaltou que, apesar das normas higienistas e ideários modernistas se fazerem presentes oficialmente na gestão de ordenamento espacial, tais preceitos não se cumpriam de forma total na realidade, visto que equipamentos e serviços urbanos não atingiam as localidades mais distantes, onde se encontrava a população mais pobre.

É possível afirmar que o mesmo processo ocorreu em Caruaru, talvez de forma mais desigual, já que a cidade comportava menor capital do que a realidade urbana analisada pela autora. Assim, a promessa do progresso e da modernidade agregada com a vinda dos trilhos de ferro para Caruaru, como tantas outras cidades bocas de sertão, foi posta em prática de modo seletivo e estruturado para atender, acima de tudo, os interesses de uma economia exportadora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para Milton Santos “a técnica é tempo congelado e revela uma história”, e é através dos objetos no espaço que a técnica se concretiza materialmente, sendo possível empirizar e revelar as circunstâncias antes, durante e após da materialidade (SANTOS, 2002, p. 48 apud

MAIA, 2017, p. 2). Para tanto, tomou-se a ferrovia como objeto de estudo a fim de averiguar as transformações que sua implantação proporcionou ao município de Caruaru.

A pesquisa constatou que as justificativas para a inserção das vias férreas no interior do país foram distintas, como por exemplo, ajudar as áreas remotas castigadas pela seca ou promover a articulação entre áreas produtoras e áreas de comercialização, levar o progresso para o interior do território, entre outras. Porém, ficou evidente que a motivação primordial na instalação da rede ferroviária brasileira era a necessidade de ampliar a economia, buscando novos espaços rentáveis para a exportação de produtos.

No entanto, a partir da pesquisa realizada sobre a cidade de Caruaru, pode-se afirmar que a chegada dos trilhos promoveu, além da ampliação do mercado, importantes alterações na cidade, como: a) a instalação de serviços como a energia elétrica e a canalização d'água; b) a implantação de indústrias, sobretudo, do ramo algodoeiro; c) a expansão do tecido urbano, que passou a ter a ferrovia como elemento central e balizador; d) mudanças repercutidas na esfera social, política e econômica dos cidadãos, extasiados pela vida moderna.

Os jornais da época afirmaram se tratar do “prenúncio de um novo tempo para a cidade”. Contudo, se tratou de uma nova realidade limitada à parte dos cidadãos, uma vez que mesmo sendo um processo tão intenso e de grande alcance, a maioria da população pobre não usufruiu de todas as inovações mencionadas.

Porém, vale ressaltar que, como afirmou Cavalcanti (2015), para além das alterações ocorridas no tecido urbano, a rede ferroviária foi responsável por um processo mais amplo de surgimento de diferentes núcleos urbanos, de estruturação da rede urbana brasileira e ocupação do território, consolidando a centralização a partir dos ramais ferroviários.

REFERÊNCIAS

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BEZERRA, A. F. **Caminhantes de Caruaru**. Recife: FASA, 1980.

BORGES, B. A. B. **Patrimônio ferroviário e autenticidade**: avaliação do conjunto ferroviário de caruaru. 2014. 121 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

CARDOSO, M. F. T. C. Caruaru: a cidade e sua área de influência. **Revista Brasileira de Geografia**. n. 4. ano XXVII. Outubro-Dezembro de 1965. p. 582-614.

CAVALCANTI, M. A. **Os sistemas logísticos de transporte e a estruturação do território pernambucano: gênese e produção.** 2015. 252 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** 2013. 465 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio Ferroviário: a preservação para além das estações.** 2017. 281 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

GONZÁLEZ, R. A. El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900. **Scripta Nova: REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES**, p. 1-25, 5 ago. 2005.

HARVEY, D. **Paris, capital da modernidade.** São Paulo: Boitempo, 2015.

MAIA, D. S. Ordem, higiene e embelezamento na Cidade Alta e na Cidade Baixa: A modernização da cidade da Parahyba–Brasil. **Revista Convergência Crítica**, v. 1, 2012. p. 1-24.

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de Sertão: alterações na morfologia urbana e no território brasileiro. In: RIBEIRO, G. S.; CAMPOS, A. P. (Org.). **Histórias sobre o Brasil no oitocentos** [recurso eletrônico]. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2016, v. 1, p. 37-54.

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. Alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra Brasilis** (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, n. 8, 2017.

MARTINS, J. de S. **O cativo da Terra.** 9. ed. São Paulo: Editora Contexto, 1979.

MELLO, J. M. F. de. **Ensaio sobre a estatística Civil e Política da Província de Pernambuco** (reedição da publicação datada de 1852). Recife: Governo do Estado de Pernambuco/Conselho Estadual de Cultura, 1979.

NEVES, A. L. **Estudo morfológico de cidades do Agreste Pernambucano - séculos XVIII e XIX.** 2003. 122f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

PRADO JR., C. **História econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1971.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SANTOS, M. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, 2002.

VALENÇA, M. R. **Os novos papéis e funções da cidade média de Caruaru/PE: uma análise a partir da expansão do ensino superior.** 2018. 189 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.