

# Ferrovias e Centralidade em Cidades Médias do Nordeste Brasileiro: Estruturação e a Constituição do Centro da Cidade de Caruaru-PE

## Railway and Centrality in Intermediate Cities of Northeastern Brazil: The Structuring and the Formation of the City Center in Caruaru-PE

Doralice Sátyro Maia<sup>i</sup>  
Universidade Federal da Paraíba  
João Pessoa, Brasil

**Resumo:** A ferrovia é um incremento técnico que provoca alterações na escala intraurbana e na rede urbana. A estação ferroviária, por sua vez, é uma edificação que marca a morfologia e a dinâmica urbana. A linha férrea, instalada em área fora da cidade, com o impulso da urbanização, torna-se uma margem, um limite ou uma barreira para a expansão urbana. Tais pressupostos constituem a base desta pesquisa, que tem por objeto cidades médias brasileiras, particularmente aquelas denominadas Bocas de Sertão. Elege-se para esta exposição a cidade de Caruaru-PE, localizada no Nordeste brasileiro e que, no final do século XIX, recebe a ferrovia. Diante disso, nas décadas 1940-1960, verifica-se em tal cidade um maior dinamismo econômico, favorecendo a conformação da sua área central. Assim, utilizando a pesquisa documental como principal procedimento metodológico, objetiva-se analisar as repercussões da ferrovia na estruturação da cidade eleita e, principalmente, esquadrihar a importância para a constituição da área central.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Centro; Centralidade; Cidades Médias; Caruaru-PE.

**Abstract:** The railway is a technical enhancement that induces changes in the intra-urban scale and the urban network. The railway station, in turn, is a building that shapes urban morphology and dynamics. The railway line, initially installed outside the city, becomes a margin, a limit, or a barrier to urban expansion. These premises form the basis of this research, which focuses on intermediate Brazilian cities, particularly those known as *Bocas de Sertão*. This study focuses on the city of Caruaru-PE, located in Northeast Brazil, which received the railway at the end of the 19th century. Consequently, in the decades from 1940 to 1960, the city experienced greater economic dynamism, favoring the configuration of its central area. Thus, employing documentary research as the main methodological procedure, this study aims to analyze the repercussions of the railway

---

<sup>i</sup> Doutora em Geografia Humana. Professora Titular. Departamento de Geociências, Centro de Ciências Exatas e da Natureza. Universidade Federal da Paraíba. doralicemaia@hotmail.com. <https://orcid.org/0000-0001-7705-3424>

on the structuring of the selected city and, primarily, to scrutinize its importance in the formation of the Central Area.

**Keywords:** Railway; Central Area; Centrality; Intermediate Cities; Caruaru-PE.

## Introdução

A temática de pesquisa deriva de estudos desenvolvidos pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), os quais permitiram conhecer diferentes cidades médias e seus processos de urbanização. Os estudos concretizados pelas equipes das diversas instituições<sup>1</sup> revelaram uma convergência nos processos históricos de algumas das cidades pesquisadas, que além de terem a origem associada à atividade agropastoril, em momento posterior receberam o elemento técnico, a ferrovia, que alterou a sua estrutura e impulsionou uma outra dinâmica urbana<sup>2</sup>.

A partir das características anteriormente anunciadas, em especial a origem associada à atividade agropastoril, para a nossa pesquisa elegemos em uma primeira etapa as cidades: Campina Grande – Paraíba; Uberlândia – Minas Gerais; São José do Rio Preto – São Paulo; Londrina – Paraná; e Passo Fundo – Rio Grande do Sul, no Brasil e, na Argentina, Tandil. Os resultados desta etapa estão disponibilizados no livro “Centro e Centralidade em Cidades Médias”, publicado em 2017 (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017). Em cada fase, ou para cada proposta de pesquisa, concretizamos os objetivos definidos: analisar as transformações na morfologia urbana e na dinâmica socioespacial, a partir da implementação da ferrovia nas cidades caracterizadas e denominadas “Bocas de Sertão”, bem como entender e desvelar a relação entre a implementação da ferrovia e o processo de produção e constituição do centro (área central) dessas cidades, no intervalo temporal do final do século XIX às décadas de 1950/60. Os resultados desta etapa, como já sinalizado, foi publicado em Maia, Silva e Whitacker (2017).

As pesquisas desenvolvidas confirmaram e continuam validando a hipótese inicial de que a implementação da ferrovia nas cidades, além de alterar a sua forma, imprime uma nova dinâmica socioespacial, muitas vezes conduzindo a um processo de estruturação e/ou de reestruturação urbana. Porém, ressalta-se que, apesar de haver uma sincronia no tocante ao ideário da Modernidade<sup>3</sup> e ao clamor pela implementação do aparato técnico, os resultados não foram os mesmos, e nem poderiam ser, por tratarmos de realidades diferentes no território brasileiro, além do que verificamos na Argentina, ao estudarmos a cidade de Tandil (MAIA, 2017a). Identificamos particularidades que reforçaram as características das cidades localizadas no interior do território brasileiro em diferentes regiões: impulso no adensamento populacional, expansão do tecido urbano, maior dinâmica econômica, implementações de equipamentos de uso coletivo – energia elétrica, água e telégrafo – e ainda fortalecimento do papel de centro regional exercido pelas cidades. As dissonâncias estão nas singularidades de cada cidade.

Com a aprovação do projeto de pesquisa “Urbanização brasileira: (re)estruturação e desigualdades socioespaciais” pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba – Fapesq-PB/CNPq<sup>4</sup>, pudemos dar continuidade aos estudos, ampliando o recorte espacial,

ou seja, incorporando outras realidades ainda não contempladas nos estudos anteriores. Dentre um quadro amplo de possibilidades, elegemos para esta exposição a cidade de Caruaru, em Pernambuco. A escolha deu-se em razão de a mesma estar localizada na região do Agreste, em uma unidade da federação ainda não trabalhada por nós, por ter sido também caracterizada como Boca de Sertão, portanto, com marcos históricos próximos, para não dizer similares, aos de Campina Grande, no Agreste paraibano, e de Feira de Santana, na Bahia<sup>5</sup>, todas localizadas no território identificado como zona semiárida do Nordeste brasileiro, além de serem reconhecidas por suas feiras, seja de gado, seja de gêneros variados<sup>6</sup>, que foram responsáveis, em grande medida, pela dinâmica destas urbes e por suas centralidades regionais.

Atualmente, Caruaru possui 378.052 habitantes (IBGE, 2022), ocupando, de acordo com o Estudo das Regiões de Influência das Cidades realizado em 2018 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020), a classificação de Capital Regional B, ou seja, o segundo nível hierárquico, abaixo da Metrópole Recife.

Assim, por fins metodológicos, este artigo está estruturado em três seções, além da introdução e das considerações finais. Na primeira, trazemos uma síntese da história da formação da cidade, procurando destacar os principais fatores que condicionaram tal surgimento e, especialmente, identificando a área onde se deu tal origem com os primeiros traçados morfológicos, estendendo o percurso temporal até duas décadas após a instalação da ferrovia. Em um segundo momento, dedicamo-nos a examinar a relação da ferrovia com a conformação da área central e, por fim, examinamos a situação da estação ferroviária na área que se consolida como o centro da cidade. A pesquisa utilizou fontes documentais diversas, incluindo os jornais locais e regionais, além da pesquisa bibliográfica. Certamente, o tipo de fonte é variável conforme o período analisado. Trata-se, pois, de uma pesquisa de cunho eminentemente qualitativo, documental, na perspectiva da geografia histórica.

## **Pouso de Tropeiros, Cidade-Feira e Ferrovia: Uma Síntese Histórica**

A origem de Caruaru está associada à ocupação do interior do território do Nordeste brasileiro impulsionada pela atividade criatória de gado bovino, como tantas outras cidades, a exemplo de Campina Grande e Feira de Santana, conforme mencionado. Em princípio, Caruaru constitui-se um povoado, a partir da construção de uma capela em uma sesmaria concedida à família Rodrigues de Sá para a criação de gado bovino. Por estar localizada em área de passagem do gado e de mascates, que conduziam as mercadorias entre o litoral e o sertão, dá-se início a um ponto de pouso, onde, posteriormente será erguida uma capela. A capela, dedicada à Nossa Senhora da Conceição, promove o início de um pequeno aglomerado de casas rústicas, como ocorreu com muitos outros povoados que assim surgiram no território brasileiro, como bem descreve Murilo Marx (1991): “A capela acolhe moradores em pequenas porções de sua gleba, torna-se instrumento de urbanização e cria uma nova paisagem” (MARX, 1991, p. 43). Assim, consolida-se o povoado e, em 1848, é elevado à categoria de vila, tornando-se sede do município, quando recebe a denominação de Caruaru. Poucos anos depois, em 1857, é elevada à

cidade. Como denominou Aroldo de Azevedo (1957), constitui-se enquanto cidade Boca de Sertão. A sua localização, em área de passagem de mercadores e de tropas de gado, favorece o surgimento de uma feira que vai ganhando grandes proporções (MAIA, 2023).

Destaca-se aqui a importância da feira para a dinâmica econômica da então vila e depois cidade. E, como tantas outras do interior do território brasileiro, o abastecimento era feito através dos tropeiros, ou seja, por tração animal. Além das mercadorias para o provimento da população, eram encaminhados também cartas e documentos. Por conseguinte, a localidade vai ganhando dinamismo econômico que se expressará na formação da feira livre. É sabido que a feira de Caruaru, desde o início do século XX, se mostra enquanto um grande acontecimento e que chamou a atenção de viajantes e estudiosos (Figura 1).



Figura 1 – Caruaru: A feira em 1920.

Fonte: Cartão-postal: Série Memórias de Caruaru (1900) # 01 – Pádua Postais.  
In: Almeida, 2018, p. 81.

Um outro componente importante no processo de urbanização da cidade aqui tratada é, conforme já anunciado, a ferrovia. Este equipamento é instalado e inaugurado em Caruaru ainda no século XIX, mais precisamente em 1895, com a *Great Western of Brazil*.

A *Great Western of Brazil* foi aberta em 1885, partindo de Recife até Jaboatão, sendo prolongada no sentido oeste pelo território pernambucano e prolongando-se pela Paraíba. Inicialmente, o propósito de instalar uma ferrovia em Pernambuco era o de interligar a cidade de Recife ao Rio São Francisco, um dos principais canais de entrada no interior do território nordestino e de condução do gado bovino. Este projeto é posteriormente abandonado, priorizando-se a comercialização da produção algodoeira<sup>7</sup>. Assim é que a

ferrovia parte de Recife, segue por Russinhas, Gravatá, chegando em Caruaru em 1895. Neste período, ou seja, final do século XIX, Caruaru já se destacava enquanto polo regional, devido particularmente à sua feira semanal. Ao receber a ferrovia, a cidade passa a adquirir uma maior quantidade da produção algodoeira com destino ao porto de Recife.

A linha férrea e a sua estação serão implantadas em uma área afastada da cidade consolidada, fato bastante comum, tendo em vista as suas implicações no tecido urbano. Com efeito, a ferrovia ao mesmo tempo que possibilita a conexão entre os lugares, também imprime uma linha limítrofe, ou mesmo uma barreira à expansão do tecido urbano. Villaça (2001) ressalta a importância das “vias regionais de transporte” para “o crescimento físico das cidades”. O autor chama a atenção para a diferença entre a expansão provocada pelas ferrovias e a que se dá com as rodovias, pois, as “ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações”, enquanto as “rodovias, – particularmente as expressas – provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias”. (VILLAÇA, 2001, p. 70). Tal distinção, segundo o autor, deve-se “às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto” (Ibid).

O destaque feito por Villaça (2001), muito embora possa parecer simples, tem relevância, especialmente para o nosso objeto de análise. Assim, reitera-se a sua assertiva, evidenciando-se de forma mais concreta a expansão da cidade na área onde se instalam as estações ferroviárias, ou a capacidade de constituir, a princípio, um núcleo de expansão rarefeito, mas que funcionará como uma força de atração do crescimento da cidade em sua direção. Além disso, há que se registrar as implicações da implementação da linha férrea nas cidades, para além da estação ferroviária. Com efeito, uma ferrovia ao ser fixada no espaço não passa despercebida, ela se faz impressa muito concretamente. Também não é por acaso que, na maioria dos casos, a ferrovia é instalada em área exterior à área urbana, ou, como bem escreve Santos y Ganges, tangente à cidade (SANTOS Y GANGES, 2011).

Em Caruaru, reforçamos, assim como se deu na maioria das cidades anteriormente estudadas, a exemplo de Campina Grande, Uberlândia e São José do Rio Preto, a linha férrea passará em área externa à cidade e a estação será construída em terreno ainda não urbanizado. Tal localização condiz com o apontado por Santos y Ganges (2011), como sendo a opção mais comum, já que dispensava desapropriações e não impactava de imediato na estrutura urbana (Figura 2). Após a instalação da via férrea, observa-se que a mesma se constitui – por um determinado período –, uma linha limítrofe da cidade, ao mesmo tempo que atrairá a sua expansão nesta direção.

Através da Figura 2, podemos observar que a estação se localiza ao norte do núcleo principal da cidade, onde estava situada a igreja matriz, a praça principal e as principais ruas com estabelecimentos comerciais, a exemplo da Rua do Comércio (atual Rua 15 de Novembro). Nas imediações da estação são instaladas, muito prontamente, indústrias, como a Saboeria Serrana e, em 1918, a indústria Boxwell “que se tornou a maior usina de beneficiamento de algodão do estado” (ACIC, 2010, p. 35). Há que se observar que, mesmo estando mais distante do núcleo principal, a estação não estava tão longe da área urbana consolidada, o que favorecerá a expansão na sua direção. Além disso, o seu en-

torno se constituirá enquanto uma área atrativa para as fábricas e armazéns, uma das consequências da implementação da ferrovia nas cidades. Como esclarece Capel (2011, p. 43): “El ferrocarril contribuyó de forma decisiva a la estructuración y al funcionamiento de las áreas industriales, a través de numerosos ramales que permitían acceder directamente a las fábricas.” Tal assertiva, como afirma o autor, foi temática de vários estudos<sup>8</sup> e, como bem se sabe, a proximidade das indústrias às ferrovias, particularmente às estações ferroviárias, deve-se à maior facilidade para escoamento das mercadorias, provimento das matérias-primas e acesso à mão de obra:

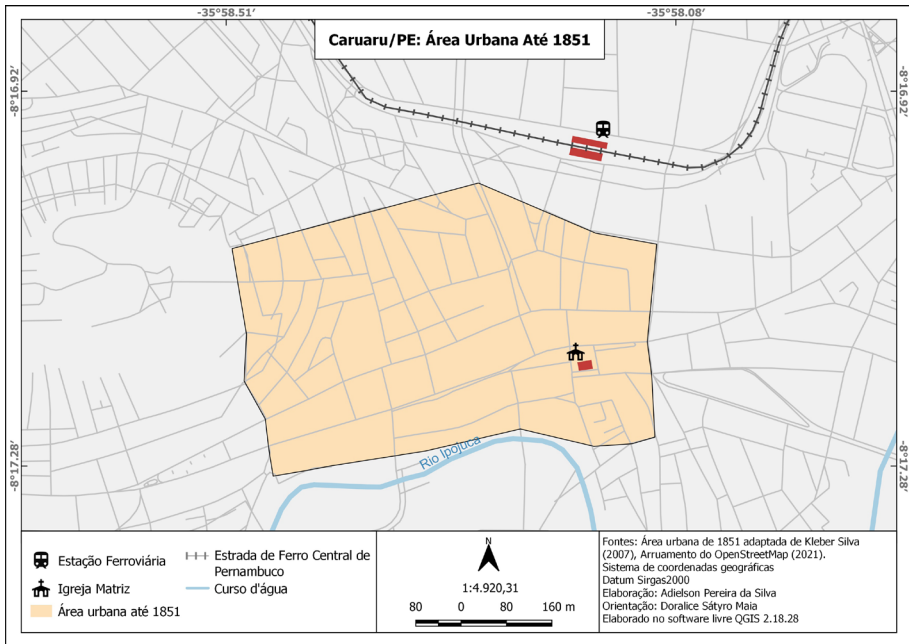


Figura 2 – Caruaru. Linha Férrea, Estação Ferroviária e Perímetro Urbano de 1851.

Fontes: Perímetro Urbano de 1851 adaptado de Silva (2007);

OpenStreetMap (2011), Datum Singas 2000.

El desarrollo del ferrocarril a partir de la segunda mitad del siglo XIX atrajo a muchas industrias a las proximidades de sus terminales. [...] Junto a ellas, proliferaron almacenes y depósitos de mercancías, al tiempo que unes sus alrededores se formaban barrios proletarios.” (ZÁRATE MARTIN, 1991, p. 130)

Desde a implantação da ferrovia, em 1895, até as primeiras décadas do século XX, fatores econômicos e políticos proporcionam maior incremento na dinâmica urbana, e, por conseguinte, na estruturação de Caruaru (Figuras 3A e 3B). Dentre estes fatores, cita-

-se: a ferrovia, a economia algodoeira associada a outras fibras como o caroá, a feira de gêneros alimentícios e a feira de gado. Os escritos literários de José Condé (1960), em especial *Terra de Caruaru*, trazem relatos que retratam este período, em que recordando “e aguçando sua imaginação, Condé lança mão de inúmeras tramas para mostrar uma cidade entre a tradição e a modernidade”, conforme explica José Veridiano dos Santos. (SANTOS, 2006, p. 76). Eis um registro da memória de Condé (1960):

Situada num planalto da Borborema e contornando o monte Bom Jesus, a cidade crescia naqueles anos da década de vinte. Da caatinga – brotando, nativo entre mandacarus, xiquexiques, e palmatórias – vinha a seiva que lhe dava vigor ao corpo: o algodão. Fortunas começaram a surgir da noite para o dia: ergueram-se palacetes na Rua da Matriz, surgiram novas ruas; os primeiros automóveis e caminhões começaram a varar as estradas poeirentas abertas nos carrascais. Os caminhos que vinham das plantações para o burgo, desembocavam diretamente nos escritórios dos intermediários ou nos armazéns de beneficiamento, onde maquinarias estavam sendo instaladas em ritmo acelerado. (CONDÉ, 1960, p. 25)

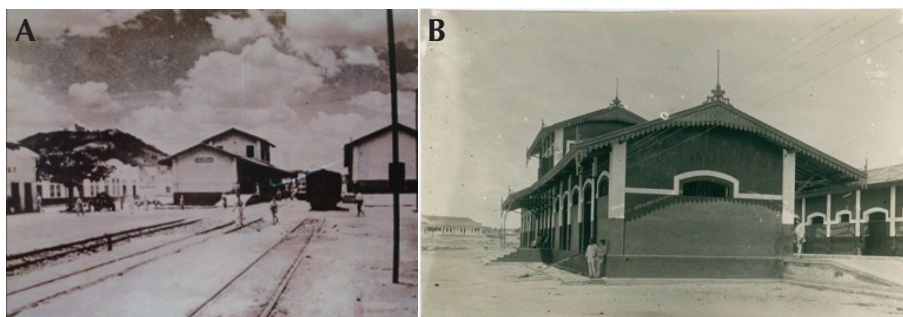


Figura 3 – A – Estação Ferroviária de Caruaru, Primeira edificação; s.d, s.autor.  
 Fonte: <http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTAÇÃO%20FERROVIÁRIA>.  
 Acesso em 15 de novembro de 2022; B – Estação Ferroviária de Caruaru.  
 Edifício após a primeira reforma.Fonte: Associação Comercial de Caruaru, 2010, p. 38.

Assim como ocorreu nas cidades do semiárido nordestino, o apogeu da economia algodoeira favoreceu a economia local, dinamizando as feiras e o comércio de maneira mais ampla e a implementação de equipamentos técnicos modernos, como a ferrovia que, por sua vez, impulsiona o surgimento de outros, a exemplo do telégrafo, da iluminação pública, abastecimento e tratamento d’água, da pavimentação das ruas, do ajardinamento das praças, do padrão construtivo das residências, dentre outros.

Uma das vias que irá receber as habitações mais luxuosas, como alguns denominam, verdadeiros palacetes, é a Rua da Matriz (posteriormente denominada Rua Rio Branco). Na década de 1920, vão sendo construídos estes “palacetes”, como descreve

Condé, na mesma obra anteriormente mencionada, em que mescla suas memórias com o enredo literário:

Era uma enorme casa em centro de jardim (sobre o muro floriam jasmineiros-do-cabo, que, ao anoitecer, perfumavam toda a rua) com muitas salas, inclusive uma de música, vários quartos, o santuário com figuras de santos pintadas a óleo na parede. Um artista viera do Recife para fixar, nas barras dos inúmeros cômodos, cenas e paisagens inspiradas nos motivos da região. (CONDÉ, 1960, p. 26)

Dentre os elementos que simbolizam a modernidade, implementados na cidade, destaca-se o cinema. Apesar da existência de algumas salas de cinema entre 1902 e 1920, “o primeiro cinema com registros fotográficos de Caruaru, foi o Cine Theatro Rio Branco”, construído em 1922. Posteriormente, em 1925, é reformado, passando a ter “camarotes de luxo, galerias para músicos e cortinas de veludo”. Em 1930, recebe uma outra reforma, recebendo a denominação de Cine Theatro Avenida. Como explica Santos (2006), o “cinema foi uma dessas práticas que se inseriam nas transformações que se processavam na cidade”. Na primeira metade do século XX, segundo o autor, as “exibições de fitas em sessões exibidas quase diariamente”, constituía uma nova forma de lazer na cidade, atraindo diversos grupos sociais (SANTOS, 2006, p. 18) (Figuras 4A e 4B).



Figura 4 – A – Cine Theatro Rio Branco, Rua da Matriz, Caruaru. Início da década de 1930. Fonte: <https://medium.com/a-ponte/um-breve-histórico-dos-cinemas-de-caruaru-2b369a42ba48>. B – Praça do Rosário, inaugurada em 1929, s/d. Fonte: <https://g1.globo.com/pe/caruaru-regiao/noticia/2016/05/passado-e-presente-de-caruaru-em-fotos-g1-mostra-mudancas-da-cidade.html>

Caruaru apresenta, pois, no final da primeira metade do século XX um crescimento impulsionado pela economia algodoeira e pecuária, mas também pelo incremento dado às atividades comerciais que, desde seus primórdios, a caracterizaram. Por conseguinte, mudanças significativas vão se dar, seja no provimento de novos equipamentos urbanos, seja na construção de edificações “modernas”, seja ainda na vida cultural que unirá as tradicionais cantorias, reuniões e conversas nos dias de feira, aos encontros nos cinemas, bares e praças ajardinadas.



## A Conformação e Consolidação do Centro da Cidade

A segunda metade do século XX é identificada como um período em que se dá a inversão na sociedade brasileira, de rural para urbana. O aumento da população urbana dá-se em ritmo mais acelerado, mais notoriamente nas grandes cidades, mas também naquelas que já apresentavam uma concentração populacional considerável, como é o caso de Caruaru. Tal incremento promoverá a expansão da cidade, um maior dinamismo econômico o que, por sua vez, estimula o processo de centralização, constituindo uma área central, como bem atesta Cardoso (1965).

Ao falarmos da conformação de uma área central em uma cidade, estamos nos reportando ao que mais comumente se denomina de centro, que no vocabulário coloquial, segundo o *Dicionário Caldas Aulete Online*, podemos entender como “Lugar para o qual muitas pessoas convergem, para onde costumam se dirigir e onde se dá grande parte de determinadas atividades, e que não é necessariamente um centro geográfico”. Este parece fazer alusão ao sentido que o centro das cidades, qual seja, a uma área que reúne pessoas, mas cuja definição nos parece insuficiente. Porém, neste mesmo dicionário, há um outro significado que se aproxima mais do que estamos entendendo por centro da cidade: “localidade, região etc. de grande importância em relação às áreas vizinhas, onde se concentram atividades econômicas, administrativas e/ou políticas etc.”, corresponde “a parte da cidade onde há grande concentração de atividades comerciais e financeiras” (DICIONÁRIO CALDAS AULETE ONLINE).<sup>9</sup>

Se pensarmos em termos mais genéricos, considerando a cidade em diversos tempos históricos, é possível identificar um “centro”, ou uma área que se conformaria como a mais importante, onde estariam as principais edificações, como a igreja, a praça, a sede administrativa e também o mercado ou a feira. Contudo, o que nos interessa é a constituição de uma área central, a partir do que se denomina processo de centralização (CORREA, 1989), que caracteriza a cidade pós-industrial, ou ainda, aquela que condiz com o momento em que há uma ampliação da área urbana, quando o trabalho não coincide com a vida doméstica, processo que marca especialmente as cidades que passam pelo processo de industrialização, mas que se reproduz no processo de urbanização nos países de industrialização tardia, ou, como eram denominados, países subdesenvolvidos. Milton Santos (1989) afirma que as “suas características mais marcantes são a de constituir o nódulo principal da rede de vias urbanas [...] e de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comerciais” (SANTOS, 1989, p. 193).

A nossa intenção aqui não é propriamente debater e aprofundar os conceitos de centro e centralidade nas cidades brasileiras, mas sim de contornar o que compreendemos por centro para expormos as análises feitas na cidade em foco, qual seja, Caruaru-PE, sem perder de vista as outras, cujos resultados foram divulgados, como já ressaltado, principalmente em Maia (2017a, 2017b, 2013). Desse modo, para tratar da centralidade intraurbana, faz-se necessário, como nos lembra Maria Encarnação Sposito, dentre outros fatores, “considerar o crescimento territorial da cidade, ou seja, os ritmos e as formas da extensão do tecido urbano, que ampliam, mais ou menos, as distâncias em relação ao centro principal” (SPOSITO, 2013, p. 48). Estamos tratando de cidades médias ou

intermediárias, que representam centralidades importantes nas suas respectivas redes urbanas, como também na escala regional, isto é, “cidades que desempenham papéis importantes de intermediação na rede urbana, sendo, portanto, tributárias das metrópoles e polarizadoras das cidades pequenas que estão em sua área de influência direta” (Ibid, p. 51 -52). Ademais, o nosso interesse é capturar os processos de constituição das áreas que passam a ser reconhecidas como centro, em outras palavras, compreender a conformação do centro da cidade eleita<sup>10</sup>.

Com esse propósito, tomamos como referência o estudo clássico de Milton Santos (1959) sobre o centro da cidade de Salvador, em que escreve: “Não se trata de delimitar rigorosamente o perímetro de estudo: isto, de resto, seria impossível, em virtude das variantes regionais, difíceis de enfiar em um esquema rígido” (SANTOS, 1959, p.17).

Em nossos escritos anteriores aqui referenciados, registramos que, em muitas das cidades médias, atualmente verificamos uma expressiva confluência das avenidas e ruas principais para o que atualmente se denomina centro da cidade. Nesta área encontramos muitos dos edifícios simbólicos, como a catedral ou igreja matriz e a sede da prefeitura, os principais estabelecimentos comerciais e de serviços: o mercado público, os correios, os hotéis, os bancos, as lojas de roupas e calçados, como também a praça principal, ainda representando um local de reunião. Certamente, muitas das cidades se expandiram e passaram por um “acelerado processo de reestruturação, alicerçado pela instalação de novos espaços comerciais e de serviços, com destaque para hipermercados e shopping center”, constituindo novas centralidades (SPOSITO, 2013, p. 52). Dinâmica esta que foge do nosso recorte temporal.

Passamos então ao nosso campo de análise. Iniciemos com a caracterização da cidade de Caruaru em período posterior a 1940, quando no Brasil, com a política de crescimento econômico e industrialização, a divisão do trabalho é alterada, impulsionando um maior aumento da população urbana, intensificada nas décadas seguintes (SANTOS; SILVEIRA, 2001). De acordo com Cardoso (1965), a população de Caruaru, em 1940, era de 24.600 habitantes; em 1950, correspondia a 43.500 e, em 1960, passa a contabilizar 65.031 habitantes. Os dados confirmam o acelerado crescimento populacional, acompanhando a dinâmica demográfica brasileira. Vale lembrar que Caruaru ocupava o segundo nível na hierarquia urbana do estado de Pernambuco, abaixo apenas da capital Recife, considerando que Olinda, para a autora, constituía um “verdadeiro subúrbio residencial da capital, não devendo, portanto, ser considerada em separado” (CARDOSO, 1965, p. 51).

Na década de 1950, a cidade apresentava uma dinâmica econômica que se destacava na economia regional, conferindo-lhe elementos urbanos significativos. De acordo com o IBGE (1958), Caruaru possuía “todos os melhoramentos urbanos: água, luz, calçamento e telefone” e um percentual significativo de logradouros pavimentados, sendo 30% com calçamento. No que diz respeito aos serviços, neste momento existiam 15 hotéis, 10 pensões, 300 estabelecimentos comerciais de varejo e 34 de atacado, 4 agências bancárias (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Banco Auxiliar do Comércio e Banco Nacional de Pernambuco), além das Cooperativas, a de Crédito Rural e a Agropecuária (IBGE, 1958, p. 91-92). Se tomarmos como referência a cidade de Campina Grande, no mesmo período, verificamos que esta última possuía um maior dinamismo

econômico, inclusive maior do que o da própria capital do estado João Pessoa, conforme IBGE (1960), fato não comum na hierarquia urbana brasileira. Contudo, os dados apresentados mostram que Caruaru tinha uma dinâmica urbana que se destacava no território pernambucano e mesmo nordestino.

No volume da Enciclopédia dos Municípios de Pernambuco (IBGE, 1958), encontra-se uma descrição da feira, acontecimento que marcava a vida na cidade, assim como outras cidades do Nordeste brasileiro, conforme expusemos em outros momentos. Eis a descrição:

Tal a maioria das cidades do Nordeste, Caruaru tem suas feiras semanais, com seu aspecto de um vivo colorido. Às terças-feiras realiza-se a feira de gado, no bairro do Cedro. Nesses dias aflui ao local gente de várias partes do Estado e de todo o Brasil. A venda de gado atinge a média de duas mil cabeças por feira. Esse gado na maioria, é excedente da feira de Arcoverde. Noutro local, está o mercado da farinha, onde o caboclo vende o produto fresco, ainda “quente”, como se diz. Quartas-feiras e sábados são destinados às feiras de mercadorias e objetos em geral, quando se vende de tudo. É mais importante a de sábado, pois, além de sua vantagem comercial, tem o caráter de festa popular. É o comércio do caboclo, a festa do matuto, que aí vende seus produtos agrícolas e compra roupas, calçados (geralmente alpercatas), e tudo o mais de que necessita no campo. Em toldos improvisam-se restaurantes, onde são servidos pratos típicos: sarapatel, buchada, mão-de-vaca, carne-de-sol, etc. O povo se diverte e faz negócio (IBGE, 1958, p. 92).

O relato ainda registra a extensão da feira que se prolongava por cerca de 2 quilômetros, ocupando a frente da Igreja Nossa Senhora da Conceição onde se reuniam os repentistas, estendendo-se pelas ruas Sete de Setembro, da Conceição, Tobias Barreto e a Praça Guararapes. Segundo Cardoso (1965), as informações e dados gerais da economia explicam o impulso da centralidade regional de Caruaru.

Teresa Cardoso (1965) analisa a área de influência de Caruaru, destacando o seu papel enquanto centro regional, que não se restringe à feira de gêneros e à feira de gado, mas se mostra na diversidade dos estabelecimentos comerciais e os de serviços, incluindo saúde e educação. Essa centralidade regional é impulsionada pela rede de transporte rodoviário, que a conecta com os outros centros do Agreste Pernambucano, e através das rodovias federais estabelecem a ligação com o estado da Paraíba (BR-232 e BR-104), além de ser ponto de entroncamento com a Rodovia Central de Pernambuco. (CARDOSO, 1965). A autora também destaca o papel desempenhado pela ferrovia, apesar de naquele momento representar papel secundário.

Além disso, Teresa Cardoso (1965) não se limita a tratar da centralidade na rede urbana, ela ainda apresenta a “organização interna da capital regional”. Ressalta as repercussões da centralidade regional para o crescimento da cidade. Escreve: “uma expansão da cidade dentro da região faz com que a mesma amplie seu espaço, especialize suas funções e diversifique sua estrutura, uma vez que atrairá numerosos habitantes de áreas circunvizinhas, e seus serviços serão requisitados por uma maior clientela”, provocando, conseqüentemente o “aparecimento de um ‘centro’ no qual se reflete com maior intensidade o fenômeno urbano, dado o seu maior dinamismo” (CARDOSO, 1965, p. 605). A

autora ainda destaca a intensidade das alterações nesta área nas duas últimas décadas, portanto, a partir dos anos 1940, com o aumento do número de agências bancárias e de estabelecimentos comerciais. E assim, circunscreve e descreve o Centro de Caruaru: “Este ‘centro’ compreende a área situada entre o morro Bom Jesus, os rios Ipojuca e Salgado, continuando-se do outro lado da linha férrea ainda pelo rio Salgado, ruas Prof. José Leão, São Paulo e Visconde de Porto Seguro” (Ibid., p. 65, grifo da autora). Os estabelecimentos comerciais concentravam-se nas “ruas Sete de Setembro, praça Coronel João Guilherme, Quinze de Novembro, Duque de Caxias, Martins Junior, rua da Conceição, Tobias Barreto, Guararapes, José de Alencar, praça Juvêncio Mariz.” Sendo as três primeiras as principais, onde estavam “as melhores lojas da cidade, amplas e bem montadas, principalmente aquelas de tecidos da Praça João Guilherme. Já nas ruas Tobias Barreto e da Conceição apesar de serem elas também ruas comerciais, suas lojas são pequenas e suas instalações sem requintes” (CARDOSO, 1965, p. 65). Confirma ainda que todas as agências bancárias estão localizadas “neste centro”, assim como as três principais igrejas e estabelecimentos de ensino superior e médio. E conclui: “Aliás, é característica essa transformação da estrutura da área central das cidades, justamente entorno da área onde se deu a fundação da mesma”. Tal assertiva comprova o que escrevemos quando analisamos a constituição dos centros das cidades, a exemplo de Campina Grande, Uberlândia e São José do Rio Preto: “as cidades aqui analisadas mostram uma consonância no processo de centralização e conformação da sua Área Central, embora se observem algumas distonias temporais no que se refere à maior ou menor intensidade desse processo” (MAIA, 2017b, p. 141-142).

Ao reunirmos os estudos feitos no conjunto das cidades Bocas de Sertão, constatamos um outro elemento importante para o entendimento de como se deram os processos de centralização e constituição dos seus centros principais. Trata-se da maior ou menor intensidade de alterações urbanísticas na área que até os anos 1930-1940 guardava fortemente os elementos morfológicos e estruturais do núcleo original, como verificamos no conjunto das cidades anteriormente estudadas. Campina Grande é a que possui em sua história uma reforma urbanística (1935-1945), que substituiu integralmente as edificações e abre uma nova avenida defronte à antiga igreja matriz, modificando completamente a sua morfologia, dinâmica urbana, o seu uso e expulsando muitos dos que ali viviam. As outras três – Uberlândia, São José do Rio Preto e Passo Fundo – embora não tenham passado exatamente pelo que se denomina reforma urbanística, possuíram planos urbanos que também redefiniram a sua forma e os seus principais elementos urbanos (MAIA, 2017b). Já Caruaru, nas referências bibliográficas, nos documentos consultados e mesmo nos jornais, não há registro de um projeto urbanístico até os anos 1960<sup>11</sup>. Nesse sentido, entendemos que as modificações na sua morfologia foram se dando pontualmente, ou esparsamente, mesmo que tenham ocorrido em ritmo mais acelerado, a partir de 1950.

O momento no qual Cardoso (1965) realiza a sua pesquisa em Caruaru, coincide com o período em que está se dando a consolidação da área central, pois a própria pesquisadora atesta observar este movimento. Escreve a autora:

Ruas antes inteiramente residenciais, como por exemplo, a avenida Rio Branco, hoje não mais o são, pois as casas de família cedem lugar às lojas comerciais. 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, grifo da autora)

Nesse período, a feira se espalhava pelas ruas Sete de Setembro, da Conceição, Tobias Barreto e Praça Guararapes. Nos dias de feira, a dinâmica da cidade era completamente alterada, dado o grande fluxo de pessoas, transportes com mercadorias e passageiros provenientes dos municípios próximos e de estados vizinhos, como a Paraíba.

As imagens das décadas de 1950 e 1960, extraídas do acervo fotográfico do IBGE e de outras fontes, revelam uma concentração de pessoas, de automóveis e de estabelecimentos comerciais em algumas das ruas destacadas no estudo de Cardoso (1965), a exemplo da Rua 15 de Novembro, onde até hoje concentram-se lojas de roupas, sapatos e utensílios domésticos (Figura 5). Os estabelecimentos comerciais eram predominantemente de capital local, característica que vai paulatinamente sendo alterada com a chegada de outros capitais, especialmente regionais, quando são instaladas filiais de lojas com sede em Recife e outras capitais.



Figura 5 – Rua 15 de Novembro em dia de feira, 1955.

Fonte: IBGE, Série Acervo dos trabalhos geográficos de campo.  
<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=411280>. Autor: Egler, W. A.; Jablonsky, T., 1955.

A Rua 15 de Novembro, anteriormente denominada Rua do Comércio, abrigou, além dos estabelecimentos comerciais fixos, a feira semanal (Figura 5). Um dos estabelecimentos comerciais de capital local foi a loja A Graciosa, loja de variedades, que funcionou entre 1932 e 2000. Segundo o proprietário do estabelecimento, os “negócios começaram a se expandir e chegaram à Rua Duque de Caxias, Rua São Sebastião, antiga Rua Afonso Pena (hoje conhecida por Vigário Freire), até mesmo no setor dos Guararapes”.<sup>12</sup>

Conforme relatado, a dinâmica econômica de Caruaru desde os seus primórdios foi marcada pela feira de abrangência regional. Com a sua integração no território nacional, através dos transportes ferroviários e rodoviários, a sua centralidade se consolida, atraindo os produtores rurais para comercializarem os seus produtos, assim como serviços e comércios diversificados. Dessa forma, vai se dando o crescimento da sua malha urbana, ultrapassando os antigos limites do Morro do Bom Jesus e o Rio Ipojuca, quando vão se formando novos bairros: Salgado, Maurício de Nassau, Petrópolis e Vassoural (SILVA, 2007).

Ao tomarmos como referência as constatações feitas por Cardoso (1965) e a Enciclopédia dos Municípios (IBGE, 1958), verificamos que as ruas que mais se destacam pelo número de estabelecimentos comerciais são as ruas que se estendem a partir a igreja Nossa Senhora da Conceição, ou seja, ponto onde se origina a cidade e a sua feira, no sentido Leste-Oeste, como a 15 de Novembro, a Sete de Setembro e a Duque de Caxias. Além destas, são citadas outras ruas, que também partem da Igreja Nossa Senhora da Conceição, mas que se estendem desta na direção Sul, tais como a Guararapes e a Juvêncio Mariz. Assim, a área central vai se consolidando no entorno do núcleo primaz, confirmando o movimento comum no processo de urbanização e observado nas cidades anteriormente analisadas.

### **Área Central e Ferrovia: Entre Atração, Limite e Repulsão**

Apesar das consonâncias com os processos ocorridos nas outras cidades Bocas de Sertão tratadas, em Caruaru identificamos algumas singularidades, particularmente no que diz respeito à relação da área central com a estação ferroviária.

Para além dos valiosos registros feitos por Cardoso (1965) e pelo IBGE (1958), nos interessa analisar a relação desta área que se constitui enquanto centro com a ferrovia e com estação ferroviária, ou melhor, queremos responder às indagações que nos conduziu à investigação: Qual a relação da instalação da ferrovia com a constituição ou fortalecimento da área central das cidades intermediárias? Como se dava a conexão entre a estação ferroviária e o centro destas cidades? Interessante observar que, em Caruaru, a conformação do centro vai se dando a princípio em um perímetro entre a igreja matriz e a estação ferroviária, ou seja, na direção Norte, oposta ao meandro do Rio Ipojuca e paulatinamente vai havendo a mudança do uso do solo no sentido Sul.

Dentre as singularidades de Caruaru, a primeira a ser mencionada diz respeito à não existência de um distanciamento separando a linha férrea, a estação, das principais artérias residenciais, as quais nos anos 1950 e 1960 vão se tornando de uso comercial. Dentre estas, a que mais se destaca nas descrições já repetidamente citadas, é a Rua Rio Branco. Esta via tem o traçado Norte-Sul, e mesmo não se originando exatamente onde

se encontra a Igreja Matriz, se inicia em suas proximidades, desde a Rua Duque de Caxias, e se estende até as imediações da estação ferroviária. (Figura 6). Chama a nossa atenção por dois fatores: 1) seu traçado dá-se no sentido oposto ao das outras ruas comerciais que partem da Igreja Matriz na direção Sul; 2) seu padrão construtivo e morfológico, pois trata-se de uma rua que abriga residências de maior padrão construtivo, com uma maior largura e com canteiros dividindo as duas faixas, remetendo, guardadas as devidas proporções, ao estilo de um boulevard. (Figura 6). Na Rua Rio Branco (anteriormente denominada Rua da Matriz), encontram-se o Palácio do Bispo (antigo edifício da Prefeitura Municipal), a Igreja Nossa Senhora das Dores – posteriormente demolida para dar lugar à atual catedral – a Sorveteria Lira, o Bar e Sinuca do Barbosa Treme Treme e o Café Rio Branco, lugares tradicionais da cidade (Figura 7). Como bem caracterizou Cardoso (1965), nesta avenida havia casas ostensas, que foram deixando de ser residências, passando a sediar estabelecimentos comerciais.



Figura 6 – Vista aérea da cidade de Caruaru, PE. **1** – Pátio e Estação Ferroviária; **2** – Igreja Nossa Senhora da Conceição (Matriz); **3** – Rua Rio Branco (antiga Rua da Matriz).  
 Fonte: Acervo dos Municípios Brasileiros, Biblioteca do IBGE.

Como bem sabemos e conforme tratado por vários autores (CAPEL, 2011, SANTOS Y GANGES, 2011), de modo geral, a linha férrea segmenta a cidade, mas a estação, quando possui importância significativa para a companhia e para a cidade, considerando o período de ápice da sua funcionalidade, atrai a expansão da centralidade em sua direção, ou constitui um “polo de gravitação a partir das plataformas de embarque” (MARX, 1980, p.114), muitas vezes promovendo a abertura de avenidas mais largas para facilitar o acesso à principal porta da cidade. Fato este não comum nas cidades anteriormente analisadas, excetuando-se Uberlândia, onde a estação ferroviária constituiu-se em um “atrativo que direcionou o crescimento da cidade” (MAIA, 2017a, p. 76).



Figura 7 – Igreja Nossa Senhora das Dores, Palácio do Bispo, Rua Rio Branco  
Fonte: Acervo Fotográfico do IBGE, s/d. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445155>

Mesmo assim, uma estação de passageiros e também de mercadorias não é um elemento que passa despercebido na estrutura da cidade. Deste modo, chama a nossa atenção, na descrição feita por Cardoso (1965), a delimitação do que ela estabelece enquanto centro, uma vez que registra a sua extensão para além da via férrea, fato não comum nas conformações das áreas centrais.

No que diz respeito à estação ferroviária, embora não se tenha a precisão da data, calcula-se que ainda na década de 1940, tal estrutura passou por uma reforma, alterando completamente o seu estilo arquitetônico, ao apresentar a fachada e elementos internos em estilo art déco. De acordo com Aline Silva (2016), com esta reforma, a estação adquiriu “imponência na fachada e na volumetria, graças a elementos modernizadores, como uma escadaria monumental, em substituição à singela e primitiva escada, marquise central, janelas basculantes e plataforma de embarque e desembarque com laje em concreto armado” (SILVA, 2016, p. 8). A autora destaca a ampliação feita no segundo pavimento, tendo sido ampliada e modificada. Tais alterações são significativas, pois revelam um interesse em atribuir à estação um aspecto moderno e, na década de 1940, o estilo art déco na arquitetura brasileira era o que melhor representava o moderno passando a ser utilizada em larga escala em diferentes edificações, mas muito fortemente nas administrativas (CORREIA, 2008).

Observa-se, nas imagens seguintes (Figuras 8A e 8B), a estação ferroviária com a estrutura renovada, em estilo art déco. Destaca-se que, em 1950, a linha férrea deixa de ser a *Great Western of Brazil*, passando a constituir a Rede Ferroviária do Nordeste, cuja



vigência é de 1950 a 1975. Na imagem da Figura 5, visualiza-se as iniciais desta última companhia.

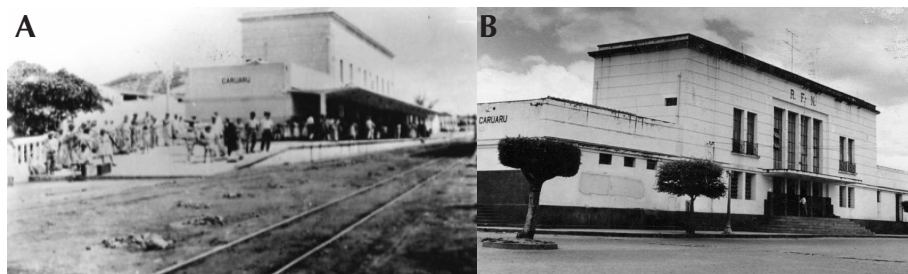


Figura 8 – A – Estação Ferroviária, anos 1950.

Fonte: Acervo Francisco Lira. [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_documentacao\\_arquitetura.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_documentacao_arquitetura.pdf). B – Estação Ferroviária – Caruaru, década 1960. Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp\\_pe/fotos/caruaru9601.jpg](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/fotos/caruaru9601.jpg)

Muito embora a estação ferroviária tenha representado um importante espaço de reunião das pessoas nos anos 1920 e 1930, e passado por uma reforma nos anos 1940/50, não se observa uma maior valorização do seu edifício através da abertura de uma via, como ocorreu em muitas cidades onde a estação de passageiros ganha monumentalidade, tornando-se verdadeira “catedral” da modernidade. As melhorias feitas em sua edificação entre os anos 1940 e 1950, como já dito, parecem ter melhorado os serviços aos passageiros, ou promovido “maior qualidade aos passageiros”, de acordo com Ramalho (1956) no jornal *O Vitoricense* da cidade de Vitória de Santo Antão, próxima a Caruaru. Ao referir-se à Rede Ferroviária do Nordeste, empresa que na época era responsável pelo transporte ferroviário da linha de Caruaru, ele escreve: “Empresa que não deixou de proporcionar à cidade de Caruaru a construção da moderna estação para uso dos seus habitantes, muito mais felizes do que nós”. E complementa: “Será enfim que sacudidos nas cestas dos papéis imprestáveis, estejam os compromissos anteriores? Não, se assim fora, Caruaru não estaria usufruindo de valioso melhoramento” (RAMALHO, 1956, p.1). Contudo, a estação ferroviária não se tornou um elemento de maior significado para a cidade, capaz de transformá-la em um monumento.

As impressões de Ramalho (1956) reforçam a observação feita por Cardoso (1965), aqui já registrada, de que entre as décadas de 1940 e 1960, dado o crescimento econômico, impulsionado principalmente pelo comércio, há um movimento no sentido da modernização da cidade e da consolidação da sua área central.

Observa-se outro fato bastante comum, a estação favorece a fixação de algumas indústrias nas suas proximidades, possuindo inclusive os ramais de ligação para o transporte das mercadorias de forma direta. Dentre os estabelecimentos industriais, cita-se a Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA); a Indústria e Comércio de Óleos Vegetais, Armando da Fonte & Cia. e a Central de Armazenamento de Grãos de Pernambuco/CAGEPE, que “possuía grandes armazéns instalados pelo governo para o armazenamento da produção de grãos. Estes galpões eram interligados com a rede ferro-

viária através de trilhos pelos quais vagões circulavam, efetuando a carga e descarga da produção da região” (MARQUES, 2012, s.p.). Entretanto, tais estabelecimentos não estavam todos em uma mesma área, a CAGEPE, por exemplo, localizava-se próxima à linha férrea, possuía ramais que possibilitavam o transporte das mercadorias de forma direta, porém em área mais distante, no sentido Oeste. Já a Boxwel, localizou-se nas proximidades da estação ferroviária, possuindo também “linhazinha, fazendo atalho para dentro dos seus galpões (A LINHA FÉRREA..., 1985, s.p). Acrescentamos que a instalação da Boxwel se dá do mesmo “lado” onde se conformava o centro da cidade, ou seja, dentro do perímetro traçado por alguns autores e não depois da linha.

A respeito da conformação e da delimitação da área central de Caruaru, alguns trabalhos, concordam com a assertiva de que esta teria permanecido por um período delimitada por quatro “barreiras”: o Rio Ipojuca ao sul, a ferrovia ao norte, o Morro Bom Jesus a oeste, e o afluente do Rio Ipojuca a leste (CARUARU, 1977). Com base nesta delimitação, Oliveira (2016) realiza seu estudo de “análise sintática do centro da cidade”, fundamentado na Teoria da Sintaxe Espacial e descreve este perímetro como o centro da cidade (OLIVEIRA, 2016, p. 62).

De acordo com o documento Caruaru (1977), a ocupação do solo e a expansão da cidade

[...] se desenvolveu obedecendo ao traçado imposto por estes elementos – sinuoso junto às margens do rio e ferrovia, circular em torno do morro. Como limites físicos, estes elementos controlaram, durante certo tempo, os processos de adensamento e expansão da cidade – e ainda os controlam – definindo espaços e separando funções. Somente após o adensamento da área entre o rio e a ferrovia, a expansão pela periferia se acelerou, criando áreas, em forma e função, diferentes da área central (CARUARU, 1977, p. 154).

Tal delimitação por um lado confirma a localização da área central e a importância dos elementos naturais e da ferrovia que de fato demarcam o tecido urbano (Figura 9). Por outro lado, nos permite dizer que a linha férrea não se constituiu uma barreira, mas um limite neste processo. Há uma diferença entre limite e barreira como nos esclarece Santos y Ganges (2021):

[...] durante las primeras décadas la línea férrea fue un «límite» urbano, un referente de la expansión urbana, un finisterre al que llegar. Pero cuando la ciudad saltó al otro lado (a principios del siglo XX en la mayor parte de las ciudades españolas), el límite se convirtió en «barrera», una línea de enclavamiento –o un borde de cierre– que solo permitía ser traspasada puntualmente en los pasos transversales, prácticamente todos ellos pasos a nivel, con tiempos de cierre a veces muy significativos (SANTOS Y GANGES, 2021, p. 1).

Podemos entender a linha férrea em Caruaru, nos anos 1950 e 1960, quando ainda se constituiu como um limite e não uma barreira, pois, apesar de se fazer necessária a criação das passagens de nível e os cuidados com a travessia, os trilhos não impediram

a expansão da cidade na sua direção, ou seja, não bloquearam como se fossem uma muralha, para usarmos a analogia utilizada por Capel (2011).

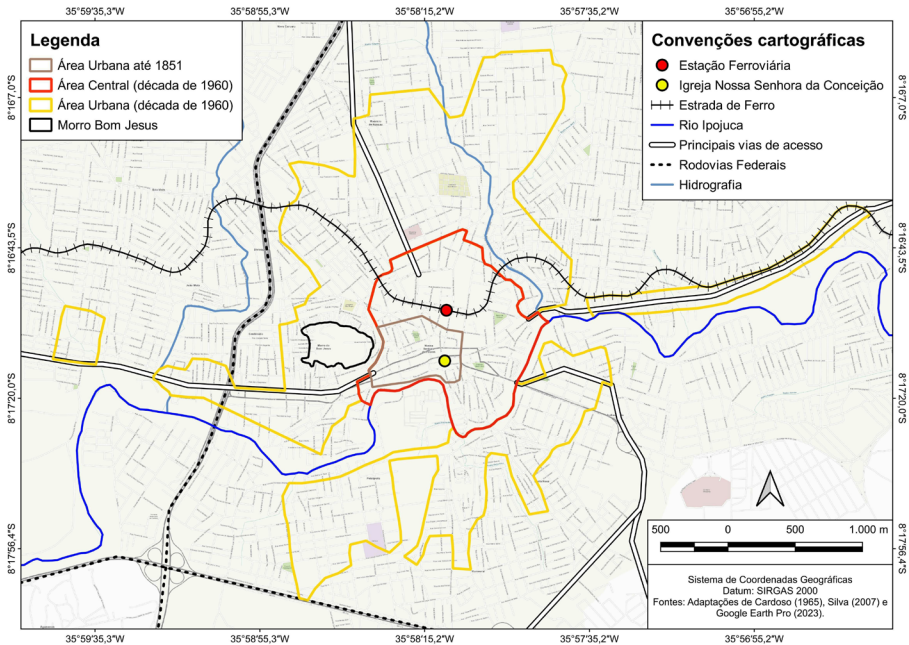


Figura 9 – Delimitação da Área Central e da Área Urbana de Caruaru, 1960. Elaborado por: Inocêncio Oliveira.<sup>13</sup>

Ademais, a estação ferroviária é uma “gran pieza urbana, la punta del iceberg de una extensa pieza funcional” (SANTOS Y GANGES, 2011, p. 154), que não está isolada, mas compõe todo um sistema de elementos técnicos e que requer outras edificações, formando um conjunto: armazéns, depósitos e oficinas, como se pode observar em algumas imagens de Caruaru (Figura 6). Porém, no período analisado, a ferrovia já não se constituía o principal meio de transporte, mesmo assim, a estação recebe uma nova estrutura correspondendo aos desígnios da modernidade. Desta forma, podemos afirmar que no processo de centralização e consolidação da área central de Caruaru, a estação ferroviária não se configura um elemento de atração, mas tampouco de repulsão.

## Considerações Finais

A temática ferrovia e a constituição dos centros das Cidades Bocas de Sertão, tem sido objeto das nossas pesquisas nos últimos anos, como apresentado anteriormente. Para esta exposição, elegemos a cidade de Caruaru, que também se constituiu enquanto Boca de Sertão, sendo integrada à rede ferroviária no final do século XIX.

Para o desenvolvimento das análises aqui expostas, selecionamos uma bibliografia que permitisse entender a história da cidade, utilizando alguns autores locais – literatos,

jornalistas, historiógrafos – além de trabalhos acadêmicos como dissertações e teses. Procuramos recuperar alguns documentos, porém, os arquivos locais no período da pesquisa de campo eram restritos, dificultando o acesso. A disponibilidade da hemeroteca da Biblioteca Nacional em *website*, permitiu encontrar jornais e os relatórios dos presidentes do estado de Pernambuco, contudo, não localizamos nenhum jornal local neste acervo. Este material foi de grande valia para que pudéssemos entender os meandros da urbanização de Caruaru, somados aos da ferrovia e do Rio Ipojuca que marca a sua estrutura urbana.

Assim, para tratarmos dos primeiros idos do povoado que se torna cidade ainda no século XIX e recebe a linha férrea ligando-a à capital Recife, baseamo-nos no material encontrado e selecionado. Neste percurso temporal, observamos algumas similaridades entre Caruaru e as outras cidades anteriormente estudadas, principalmente com Campina Grande, sendo eles: a consonância da localização (Agreste); o fator matriz que deu origem à sua formação – campo de pouso de tropeiros e mercadores de gado bovino –; o papel de destaque da feira de gado e da feira de gêneros diversos para a economia e para a própria dinâmica da cidade; e a importância da ferrovia para um primeiro impulso à expansão do tecido urbano e às mudanças que vão se dar desde a sua implementação.

No grupo de cidades brasileiras analisadas pela pesquisa – Campina Grande, Uberlândia, São José do Rio Preto e Passo Fundo – verificamos a importância da ferrovia nos seus respectivos processos de urbanização e modernização. A ferrovia, com efeito, constitui-se em um marco na história destas cidades e também de Caruaru. Destarte, a linha férrea e a estação ferroviária também são elementos significativos no seu processo de urbanização, fato já explanado por diversos autores, mas não no tocante às cidades eleitas em seu conjunto.

A respeito mais propriamente da relação entre a ferrovia e a conformação da área central, podemos sintetizar algumas evidências que acreditamos serem significativas: i) confirma-se a constatação feita pelos estudiosos da ferrovia e cidades, que a linha férrea se instala majoritariamente em uma área afastada, impulsionando o crescimento em sua direção, mas também constituindo-se um limite e/ou uma barreira; ii) a estação ferroviária atrai a instalação de indústrias em suas proximidades, tendo em vista facilitar o transporte das mercadorias; iii) a estação ferroviária, quando possui importância para a companhia e a depender do porte da cidade, ocupa uma edificação de destaque; iv) a ferrovia incrementa a economia urbana, que, por sua vez, promove o crescimento da cidade e, por conseguinte, contribui para o processo de centralização, conformando uma área central.

Assim, avaliamos que, em Caruaru, as quatro evidências acima descritas se confirmam, porém com algumas diferenças e singularidades que ora destacamos: a linha férrea, ao ser implementada, passa em uma área ainda não urbanizada, ficando, neste momento, a cidade “separada” da estação ferroviária e também da linha férrea; a estação ferroviária e a ferrovia impulsionam a expansão da cidade em sua direção, onde também serão instaladas indústrias nas suas proximidades e, posteriormente, os trilhos se constituem em um limite para esta expansão, mas não necessariamente uma barreira, nos termos defendidos por Santos y Ganges (2011). Certamente, com a instalação da ferrovia, associada ao incremento econômico (algodoeiro e pecuário), é notório o impulso que a cidade apresenta nos anos subsequentes, recebendo inclusive outros aparatos técnicos e modificando a sua estrutura. Ademais, estes incrementos somados às mudanças que vão se dando no Brasil, particularmente no processo de urbanização, favorece o intenso

crescimento a partir dos anos 1940, acompanhado do incremento econômico, e, portanto, favorecendo a conformação de uma área central, como observa Cardoso (1965).

Finalmente, sublinhamos a constatação feita ao observarmos a conformação da área central, a localização da estação ferroviária e a linha férrea: Apesar de indústrias terem se instalado nas proximidades da estação, algumas estando do mesmo lado da linha, estas se aproximam da área central e das principais vias da cidade. No momento em que se está constituindo o centro da cidade, este não se limita à ferrovia (CARDOSO, 1965), estendendo-se para depois da linha. Deste modo, podemos dizer que, no processo de centralização e consolidação da área central de Caruaru, a estação ferroviária não se configura um elemento de atração para tal centralidade, mas tampouco produz uma repulsão.

## Referencias Bibliográficas

A LINHA FÉRREA TRAÇA O RUMO DO PROGRESSO. *Jornal Vanguarda*, 2-8 dez. 1985. (Edição Especial 100 Anos de Ferrovia).

ALMEIDA, A. P. A. *Entre a reestruturação urbana e a reestruturação de uma cidade média: o papel das grandes superfícies comerciais em Caruaru/PE*. 2018. 378 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, FCT/ UNESP, 2018.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E EMPRESARIAL DE CARUARU (ACIC). *Terra de oportunidades: A contribuição da ACIC para o desenvolvimento de Caruaru e região*. Caruaru: Associação Comercial e Empresarial de Caruaru, 2010.

AZEVEDO, A. Vilas e cidades do Brasil Colonial (Ensaio de geografia urbana retrospectiva). In: ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). IX, I (1054-1955), *Anais*. São Paulo: AGB, 1957. p. 83-168.

BARBALHO, N. *Caruaru de vila a cidade: subsídio para a história do Agreste de Pernambuco*. Recife: CEHM, 1980.

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

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

CARDOSO, M. F. T. C. Caruaru: a cidade e sua área de influência. *Revista Brasileira de Geografia*, ano XXVII, n. 4, p. 587-614, 1965.

CONDÉ, J. F. *Terra de Caruaru*. Rio de Janeiro: Edições Bloch, 1960.

CORREA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

Doralice Sátyro Maia

CORREIA, T. B. Art déco e indústria Brasil, décadas de 1930 e 1940. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér., v. 16, n. 2, p. 47-104, 2008.

DICIONÁRIO CALDAS AULETE ONLINE. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/SsJfyGqyLKdZYJn8Rg49Xx/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: 25 mar. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2022*. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=26&tema=1> Acesso em: 29 jun. 2023.

\_\_\_\_\_. Coordenação de Geografia. *Regiões de influência das cidades*, Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

\_\_\_\_\_. *Enciclopédia dos municípios*. Vol. XVII. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

\_\_\_\_\_. *Enciclopédia dos municípios*. Vol. XVIII. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

MAIA, D. S. Ferrovia, estrutura e dinâmica de cidades feiras no interior do território brasileiro: Final do século XIX e início do século XX. *TST – Transporte, Serviços y Comunicaciones*, 50, p. 44-81, 2023.

\_\_\_\_\_. De Cidade Boca de Sertão a cidade Ponta de Trilho ou cidade ferroviária: a implementação da ferrovia e a reconfiguração do Núcleo Primaz. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; Whitacker, A. M. (Orgs.). *Centro e centralidade em cidades médias*. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica/ Editora Unesp, v. 1, p. 61-91, 2017a.

\_\_\_\_\_. A constituição do centro das cidades Bocas de Sertão: do processo de centralização e de constituição da Área Central. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; Whitacker, A. M. (Orgs.). *Centro e centralidade em cidades médias*. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica/ Editora Unesp, v. 1, p. 93-146, 2017b.

\_\_\_\_\_. De centro tradicional a centro modernizado: permanências e transformações (Campina Grande). In: FERNANDES, J. A.; SPOSITO, M. E. B. *A nova vida do velho centro nas cidades médias portuguesas e brasileiras*. Porto: Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento Territorial – CEGOT, 2013. p. 171-188.

\_\_\_\_\_; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. *Centro e Centralidade em Cidades Médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

MARQUES, J. B. *Caruaru, ontem e hoje: de fazenda a capital*. Recife: Edição do autor. 2012.

MARX, M. *Cidade brasileira*, São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.

\_\_\_\_\_. *Cidade no Brasil, terra de quem?* São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

OLIVEIRA, A. G. *Crescimento urbano versus urbanidade: estudos sintáticos da espacialidade de Caruaru-PE*. 2016. 157f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. CFCH, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

RAMALHO, P. Coisas da terra. *O Vitoriense*. Vitória de Santo Antão, ano 90, n. 5, 26 set. 1956.

SANTOS Y GANGES, L. Ferrocarriles, territorios y ciudades: un estado de la cuestión en España. *Revista Ábaco*, n. 12, p. 66-74, 2021.

\_\_\_\_\_. *Urbanismo y ferrocarril*. La construcción del espacio ferroviario em las ciudades medias españolas. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

SANTOS, J. V. S. *Falas da cidade: um estudo sobre as estratégias discursivas que constituíram historicamente a cidade de Caruaru-PE (1950-1970)*. 2006. 129 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, CFCH. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

SANTOS, M. *O centro da cidade de Salvador*. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia, 1959.

\_\_\_\_\_. *Manual de geografia urbana*. São Paulo: Hucitec, 1989.

\_\_\_\_\_; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade*. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2001.

SILVA, A. F. Comunicação, diversão e oração: os espaços do art déco e o patrimônio moderno de Caruaru-PE. *Anais Docomomo Brasil*, 2016. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/naoconsta3.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2023.

SILVA, K.C. *dinâmicas regionais de cidades de porte médio: Um estudo de caso sobre a concentração de serviços de saúde em Caruaru-PE*. 2007. 149f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007.

SPÓSITO, M.E.B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013. p.61-93.

VASCONCELOS NETO, A. M. *A política ferroviária brasileira*, Brasília: Senado Federal, 2018.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

ZÁRATE MARTIN, A. *El espacio interior de la ciudad*. Madrid: Ed. Síntesis. 1991.

## Agradecimentos

Agradecimentos à Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba – Fapesq e ao Conselho de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq e ao Instituto de Urbanística da Universidad de Valladolid – Espanha.

Recebido em: 15/12/2023. Aceito em: 01/02/2024.

## Notas

<sup>1</sup> Faz-se referência às equipes de trabalho que compõem a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias – ReCiMe – que integram o corpo docente de diversas instituições de ensino superior no Brasil e também no Chile, Argentina e Espanha. Para maiores informações consultar [www.recime.com.br](http://www.recime.com.br).

<sup>2</sup> Referimo-nos aos Projetos de pesquisa dos Editais “Casadinho”, financiados pelo CNPq e pela Capes: “Cidades médias: agentes econômicos e reestruturação urbana e regional”, coordenado por Denise Elias e Maria Encarnação B. Sposito (2007-2009) e por Doralice Sátyro Maia e Maria Encarnação B. Sposito (2009-2011); “Cidades médias: novos papéis, novas lógicas espaciais”, coordenado por Maria José Martinelli S. Calixto, William Ribeiro da Silva e Maria Encarnação B. Sposito

<sup>3</sup> Modernidade aqui entendida nos termos apresentados por Berman (1986), como sendo um movimento que se inicia no século XVIII com a Revolução Francesa e se estende até o final do século XIX.

<sup>4</sup> Projeto de Pesquisa “Urbanização contemporânea: reestruturação e desigualdades socioespaciais”. Edital 06/2018 – Programa de Apoio a Núcleos de Excelência – Pronex – FAPESQ-PB/CNPq, Número de outorga 013/19

<sup>5</sup> A cidade de Feira de Santana foi um dos nossos objetos espaciais da pesquisa “Cidades Bocas de Sertão e Pontas de Trilho: As impressões da ferrovia na morfologia urbana e na dinâmica socioespacial das cidades do interior do Brasil”. Projeto de Pós-Doutorado, realizado no Instituto de Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com a supervisão da Professora Fania Fridman, no período de 2013 a 2014. Bolsa Pós-Doutorado Sênior – PDS/ CNPq.

<sup>6</sup> A respeito da importância das feiras destas cidades, consultar Maia (2023).

<sup>7</sup> Inicialmente denominada Estrada de Ferro Sul de Pernambuco chegou a Una (Palmares) em 1862. A Lei 1953 ordena o seu prolongamento em direção ao São Francisco. “Depois de alcançar Garanhuns, subindo a serra do Parafuso, que era o acidente topográfico maior a ser vencido, rumaria para o oeste, para se aproximar do S. Francisco. Em 1885 os trilhos venceram o trecho mais difícil, 440 metros de altitude até chegar em Garanhuns. Em 1886, em relatório apresentado, o ministro Rodrigo Silva decide que o mais conveniente seria articular com a linha de Alagoas (EF Central de Alagoas). (VASCONCELOS NETO, 2018, p. 288).

<sup>8</sup> Dentre os mencionados pelo autor, citamos o artigo de Tatjer Mir (2010), que trata da expansão do espaço industrial de Barcelona no período de 1875 a 1895.

<sup>9</sup> <https://www.aulete.com.br/centro> [Acesso: 24 jan. 2023].

<sup>10</sup> Por esta razão, não faremos menção ao centro principal, pois compreendemos que estamos tratando do processo de estruturação de ambas as cidades, antes da inserção de novos capitais e dos surgimentos dos grandes empreendimentos como os shopping centers, hipermercados e grandes lojas de atacado.

<sup>11</sup> Na linha temporal, a referência mais próxima que encontramos foi do Plano Diretor de 1977. CARUARU. Plano-Diretor de organização do espaço físico-urbano de Caruaru: Diagnóstico e Prognóstico, 1977 (Volume I).

<sup>12</sup> <https://www.sindloja.com.br/artigo/comercio-de-caruaru-uma-historia-que-se-confunde-com-o-surgimento-da-cidade/> [Acesso: 25 jun. 2023].

<sup>13</sup> Todos os procedimentos cartográficos aqui desenvolvidos foram realizados com o auxílio do software livre QGIS (versão 3.28.7 Firenze, disponível em: <https://www.qgis.org>).