



Tipologias do efeito histórico-urbanístico da estação ferroviária no crescimento e na estrutura urbana de algumas cidades médias brasileiras

Situaciones-tipo del efecto histórico-urbanístico de la estación de ferrocarril en el crecimiento y la estructura urbana de algunas ciudades medianas brasileñas

Typologies of the historical-urbanistic effect of the railway station on the growth and urban structure of some medium-sized Brazilian cities

Doralice Sátyro Maia

Universidade Federal da Paraíba

dsm@academico.ufpb.br

Luis Santos y Ganges

Universidad de Valladolid

luis.santos.ganges@uva.es

Resumo: As repercussões da instalação da ferrovia nas cidades são diversas. Este trabalho apresenta resultados de estudos sobre os efeitos históricos espacializados das estações na estrutura urbana de quatro cidades médias em diferentes estados brasileiros. O objetivo é apresentar algumas situações ou tipologias de casos. Utiliza-se como instrumento metodológico a pesquisa bibliográfica e documental. Na maioria dos casos pesquisados, a cidade tendeu a se expandir relativamente mais em direção à estação do que a outros locais, ampliando a centralidade, mas não em todos os casos. Os trilhos configuravam-se como um limite à expansão urbana, revelando-se, posteriormente – quando a expansão urbana cruzava a linha férrea – como uma barreira e um elemento diferenciador: do lado da cidade ou do outro lado. A estação era de considerável importância urbana onde havia oficinas de repa-

ro, pois essas instalações técnicas atraíam uma grande população trabalhadora. As transferências subsequentes de estações para variantes periféricas proporcionaram um novo foco urbano, mas com um efeito muito menor.

Palavras-chave: Estação ferroviária. Cidades médias. Crescimento urbano. Centralidade urbana.

Resumen: Las repercusiones de la instalación del ferrocarril en las ciudades son diversas. Este trabajo presenta los resultados de estudios sobre los efectos históricos espacializados de las estaciones en la estructura urbana de cuatro ciudades intermedias de diferentes estados brasileños. El objetivo es presentar algunas situaciones o tipologías de casos. Como herramienta metodológica se utiliza la investigación bibliográfica y documental. En la mayoría de los casos investigados, la ciudad tendió a expandirse relativamente más en dirección a la estación que en otros lugares, ampliando la centralidad, aunque no en todos los casos. Las vías férreas eran un límite a la expansión urbana, revelándose posteriormente – cuando la expansión urbana cruzaba la línea férrea – como una barrera y un elemento diferenciador: del lado de la ciudad o del otro lado. La estación tenía una importancia urbana considerable donde existían talleres de reparación, pues estas instalaciones técnicas atraían a una gran población trabajadora. Los posteriores traslados de las estaciones a variantes periféricas proporcionaron un nuevo foco urbano, pero con un efecto mucho menor.

Palabras clave: Estación de ferrocarril. Ciudades intermedias. Crecimiento urbano. Centralidad urbana.

Abstract: The repercussions of the railway installation in cities are diverse. This work presents the results of studies on the spatialized historical effects of the stations on the urban structure of four intermediary cities in different Brazilian states. The aim is to present some situations or case typologies. Bibliographical and documentary research were adopted as a methodological tool. In most cases researched, the city tended to expand relatively more towards the station than towards other locations, increasing centrality, but not in all cases. The tracks acted as a limit to urban expansion, later

revealing, when urban expansion crossed the railway line, as a barrier and a differentiating element: on the side of the city or on the other side. The station was of considerable urban importance, where there were repair shops, as these technical facilities attracted a large working population. Subsequent transfers of stations to peripheral variants provided a new urban focus, but with much less effect.

Keywords: Railway station. Intermediary cities. Urban growth. Urban centrality.

Introdução

Esta pesquisa – situada no campo da Geografia Histórica Urbana e fundamentada em bases teóricas que abordam a relação ferrovia-cidade, somada a uma visão essencialmente interpretativa – visa apresentar a estrutura urbana de algumas cidades médias brasileiras em relação às suas ferrovias. Trata-se de uma investigação eminentemente qualitativa, baseada em procedimentos metodológicos da pesquisa histórica e inspirada no método regressivo-progressivo. Assim, além da pesquisa documental e bibliográfica, também foi utilizada a observação com descrição auxiliada por elaboração de croquis e do registro fotográfico. As informações baseadas em planimetria oferecidas aqui são limitadas e discutíveis, no entanto, o objetivo deste trabalho não é construir monografias precisas, mas mostrar a diversidade dos fenômenos urbanos detectados, que podem ser revelados a partir das abordagens teóricas de forma interpretativa.

Para este estudo, foram selecionadas quatro cidades que se destacam por seu papel de intermediação entre as capitais e o interior do território brasileiro, razão pela qual são consideradas centralidades regionais e, no período estudado, cidades “Bocas do Sertão”. Essa escolha se justifica pela importância dessas cidades na rede urbana, cujo papel regional foi potencializado pela inserção do transporte ferroviário e por seus comportamentos diferenciados, ilustrando as diversas possibilidades ocorridas entre as cidades brasileiras (MAIA, 2016; 2017a; 2017b). As cidades são: Sorocaba (SP), Uberlândia (MG), Campina Grande (PB) e Crato (CE).

Para atingir o propósito anunciado, é necessária uma fundamentação teórica sobre as ferrovias que atingem as cidades. Em outras palavras, é preciso conhecer as linhas ferroviárias e, acima de tudo, os complexos funcionais representados pelas estações. Dessa forma, o texto está organizado em duas partes, além desta introdução e das considerações finais: uma seção teórica, que estabelece as bases e hipóteses, e outra aplicada, que analisa e interpreta os estudos de caso.

Considerações gerais e bases teóricas da relação ferrovia-cidade

A relação histórico-urbana entre estações e cidades tem sido estudada com relativo sucesso em vários casos específicos, embora não tanto em cidades de médio e pequeno porte e, menos ainda, na América Latina. Aqui, analisamos essa relação em algumas cidades médias brasileiras, com base em mapas e cartogramas urbanos.

Para estudar o efeito urbanístico histórico da estação no crescimento e na estrutura urbana, são necessárias algumas notas gerais sobre os momentos de mudança da ferrovia na era do vapor, uma vez que estes estão intimamente relacionados à sua importância para a análise urbana.

O sistema ferroviário no período que antecede os automóveis não era o mesmo de quando estes passam a ser um meio de transporte dominante. Até as primeiras décadas do século XX, a ferrovia não era apenas o meio de transporte universal, mas também o ícone da modernidade e do progresso, representado pelo edifício da estação principal. Entretanto, a era da tração a vapor experimentou um declínio gradual entre as décadas de 1930 e 1960, mais acelerado na década de 1970. Sua substituição por tração a diesel ou elétrica foi um grande esforço em uma época de crise, quando o transporte rodoviário estava se tornando o novo meio de transporte universal. Com o surgimento e a difusão progressiva de caminhões e outros automóveis, a ferrovia perdeu importância como modalidade de transporte e no imaginário coletivo: a estação deixou de ser uma referência urbana importante e a ferrovia passou a ser vista como um problema, devido ao seu efeito de barreira nas ruas da cidade. Essa mudança ocorreu de forma lenta e só se tornou evidente após a Segunda Guerra Mundial, especialmente com a política de difusão da indústria automobilística nos Estados Unidos e na Europa. No entanto, os compromissos com a construção de ferrovias levaram ao pico histórico da extensão das redes ferroviárias no início da década de 1960, justamente quando sua eficácia começava a ser questionada em termos políticos e econômicos. Ao mesmo tempo em que eram construídas as últimas vias férreas, a estação perdia a sua qualidade enquanto foco urbano de referência.

Havia várias categorias de ferrovia: uma linha ferroviária voltada ao transporte de passageiros e carga – marco importante para o progresso socioeconômico e urbano – não tinha o mesmo *status* que outra dedicada apenas a trens de carga, principalmente a granel. Além disso, entre um caso e outro, havia ferrovias de serviços gerais, especializadas em transporte de carga, importantes para as empresas de mineração e agrícolas, mas cuja relevância social em termos de conexões de passageiros era menor.

O efeito de atração do edifício de passageiros da estação sobre a centralidade urbana estava ligado à sua qualidade de transporte de pessoas e de conexão com as capitais, algo que afetava principalmente os grupos dominantes e as “classes médias”. Se a função da estação era apenas transportar mercadorias, seu papel urbano se restringia ao efeito de um ponto nodal para estradas e à atração de armazéns e indústrias.

A partir dessas considerações iniciais, percebe-se que este artigo versa sobre o papel desempenhado pela estação na estrutura urbana e seu significado socioespacial, especialmente na centralidade urbana. Assim, embora a estação fosse muitas vezes um nó na rede viária da cidade, nem sempre era um foco de atração para a centralidade, por estar muito distante do dinamismo urbano ou por ser especializada em transporte comercial.

Para analisar adequadamente o papel urbanístico da estação, é fundamental distinguir os diferentes papéis urbanísticos da ferrovia, evidenciando suas partes e seus possíveis efeitos diferenciais (BENÉVOLO, 1953; KELLET, 1969; MARX, 1980; SANTOS Y GANGES, 2007). Ao abordar a influência urbano-histórica da ferrovia desde os tempos da tração a vapor nas cidades, é necessário distinguir ao menos quatro partes, cada qual com um papel urbanístico distinto: o edifício de passageiros da estação (ou edifício principal, geralmente chamado de “estação” nas fontes); as instalações mercantis da estação, com seus armazéns; as linhas férreas (e, no caso, os ramais industriais); e as instalações técnicas do trabalho ferroviário (postos, depósitos e oficinas) (SANTOS Y GANGES, 2023). Assim, temos:

1. O prédio de passageiros da estação, que historicamente atuou como ponto focal para o crescimento da centralidade urbana (KELLET, 1969, pp. 15-17 e 287-291). Contudo, esse efeito nem sempre se concretizou,

pois havia estações localizadas a grandes distâncias do centro da cidade e do tecido urbano consolidado. Em outros casos, instalações industriais desenvolveram-se rapidamente ao redor da estação e das linhas férreas, repelindo a centralidade e atraindo moradias para trabalhadores, além de estimular a construção de “vilas operárias” para os ferroviários.

2. As instalações mercantis da estação, que geralmente contavam com trilhos, plataformas, galpões e armazéns e estavam intimamente ligadas ao transporte de matérias-primas e produtos industriais. Como pontos de separação das mercadorias, eram locais de atividade, de movimento de vagões e trens, de barulho e fumaça, ou seja, espaços de trabalho e trabalhadores e, portanto, locais que repeliam a centralidade urbana.

3. As linhas férreas, que eram elementos lineares de grande impacto no espaço urbano. As ferrovias interrompiam a continuidade de estradas secundárias e interceptavam estradas principais e rodovias por meio de passagens de nível. Em termos urbanísticos, os trilhos eram uma referência para o futuro encerramento do espaço urbano, um limite a ser alcançado. O outro lado da ferrovia, por ser menos acessível, configurava-se como um espaço de menor valor imobiliário futuro. Assim, os trilhos eram um argumento para a segregação socioespacial: a ocupação do outro lado geralmente respondia a um espaço industrial e habitat de trabalhadores (MAIA & SANTOS Y GANGES, 2024). As passagens de nível tornaram-se cada vez mais graves como barreiras ao tráfego à medida que o número de carros continuava a crescer (SANTOS Y GANGES, 2020). Além disso, foram construídas instalações industriais ao longo das linhas férreas, com um ramal industrial ou um ramal privado, o que contribuiu significativamente para a formação do espaço produtivo e do habitat dos trabalhadores.

4. As instalações técnicas da ferrovia, muito importantes para a operação do sistema e com diversas implicações, dependendo do emprego gerado (LALANA SOTO, 2021). Havia oficinas de material fixo (material de via, pontes e outras estruturas), depósitos de locomotivas dedicados à manutenção diária e, em locais muito específicos e singulares, oficinas gerais de material rodante, tanto de material motor (locomotivas) quanto de material rebocado (carros e vagões), dedicadas a grandes reparos. Essas instalações geravam muitos empregos especializados (principalmente nas oficinas gerais ou principais da empresa) e deter-

minavam a condição urbana de seus arredores como um habitat dos trabalhadores.

Análise de quatro casos significativos

Com base na explanação e na fundamentação teórica desenvolvidas na seção anterior, verificaremos como a ferrovia condicionou o crescimento urbano e a estrutura de quatro cidades médias brasileiras de diferentes tamanhos e evoluções distintas: Sorocaba (SP), Uberlândia (MG), Campina Grande (PB) e Crato (CE). Em 1960, Crato registrava uma população urbana de 29.308 habitantes; Uberlândia, 71.171; Sorocaba, 119.477; e Campina Grande, 126.274. A ferrovia chegou a essas localidades em momentos históricos muito diferentes: instalou-se em Sorocaba em 1875; em Uberlândia, em 1895; em Campina Grande, em 1907; e no Crato em 1926.

Sorocaba (SP): o peso de uma estação completa com oficinas e uma estrada de ferro como clara barreira física e social

A origem da cidade de Sorocaba remonta ao século XVII. Sua principal atividade econômica era a feira de gado, com destaque para o comércio de mulas, no caminho que ligava a província de São Paulo à de São Pedro (atual Rio Grande do Sul) (MAIA, 2016). O tropeirismo marcou o traçado de suas ruas e quarteirões de maneira levemente distinta do padrão colonial brasileiro, com as ruas principais próximas à igreja matriz (STRAFORINI, 2001, p.116). A ferrovia chegou a Sorocaba em 1875 através da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro, uma das primeiras empresas ferroviárias de São Paulo, situada a pouco mais de 100 km da capital e criada, como outras, para o “transporte do algodão e do café”, impulsionando, por conseguinte, a indústria têxtil da região (PRESTES, 2001, p.157).

A estação de Sorocaba foi o ponto final do projeto original, que previa sua continuação. O traçado da linha Leste-Oeste e a localização da estação sofreram alterações desde o primeiro projeto, na busca de um local mais afastado da cidade, cruzando o rio Sorocaba para se sobrepor ao riacho Supiriri, de modo a não afetar o espaço da cidade existente. Tratava-se, portanto, de um traçado quase tangente ou muito próximo à cidade pré-existente (CELLI, 2012, plantas 18 a 30).

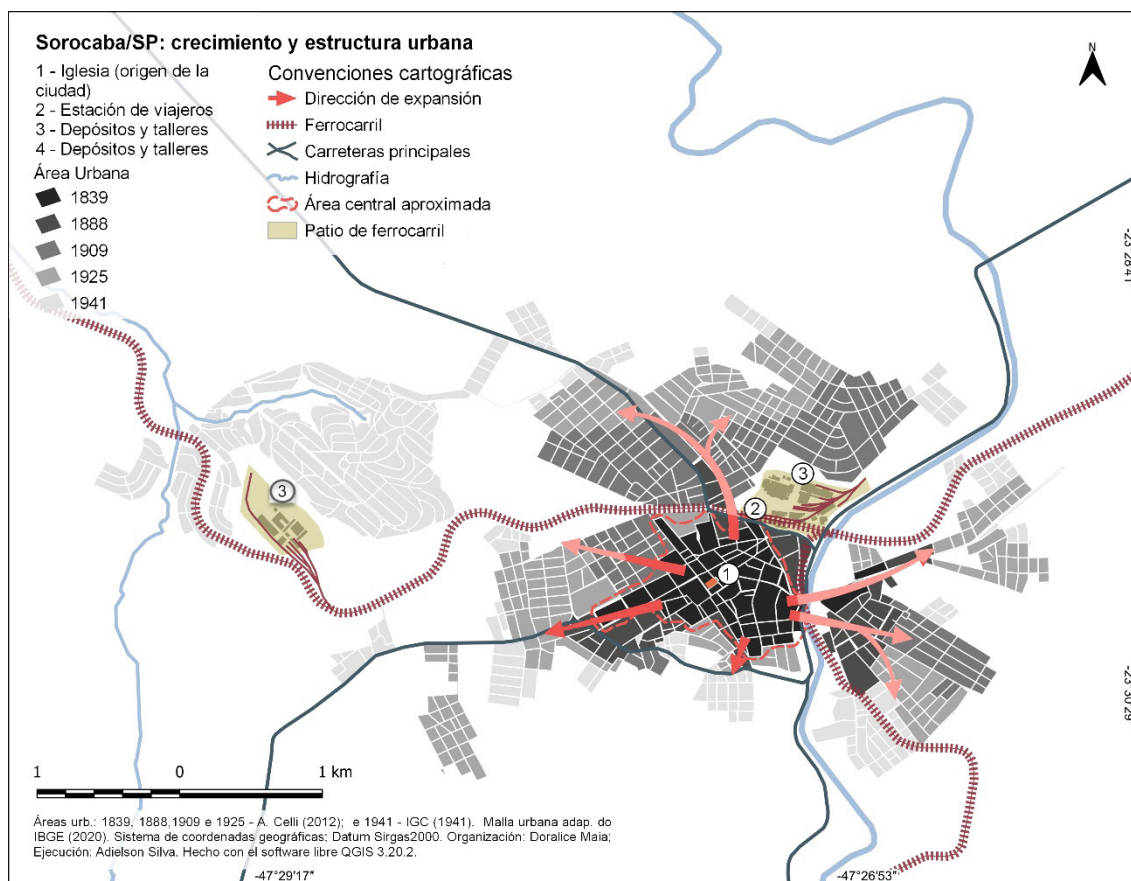


Figura 1: Sorocaba (SP) - Ferrovia e expansão urbana (1875-1941)

Fonte: Celli, 2021; IGC, 1941, elaboração dos autores.

A linha se expandiu em direção ao oeste do estado de São Paulo, chegando a Presidente Epitácio em 1922 e transformando Sorocaba em uma grande estação de passagem. Em 1929, em Sorocaba inaugurou-se o novo prédio da estação e, entre 1926 e 1930, foram “construídas as novas grandes oficinas” para atender ao destacado crescimento do número de veículos, com capacidade de consertar até “trezentas locomotivas por ano” (SOUKEF Jr., 2001, p.49; LEITE, 2017, p.68-72). A estação de Sorocaba foi projetada como uma estação completa, fora da categoria que abrigava o escritório da companhia, o almoxarifado geral, amplas instalações comerciais, o depósito de locomotivas, as oficinas gerais de reparação e localizava-se perto da cidade pré-existente.

Três fatores relevantes impulsionaram o crescimento urbano relacionados à ferrovia. Primeiro, a linha férrea atraía fábricas na periferia norte, tanto de um lado quanto de outro. Segundo as oficinas e o depósito sempre foram um centro importante para o emprego de mão

de obra qualificada, induzindo a formação de bairros operários no seu entorno, especialmente ao norte, do outro lado da ferrovia. Em terceiro lugar, o edifício de passageiros, ao sul da linha geral, no lado da cidade consolidada, atuou como um polo de atividade e um foco de atração e conformação da centralidade urbana, embora apresentasse problemas em seu projeto e traçado.

Segundo a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE, 1958, p.309), em 1953, o município de Sorocaba era o terceiro maior produtor industrial do Estado de São Paulo, com um peso extraordinário do setor têxtil, em torno de 74%. A cidade cresceu significativamente com o impulso industrial e atravessou o rio a leste e a ferrovia ao norte, “de forma embrionária, tendo na construção da fábrica têxtil uma nova centralidade polarizadora e difusora da urbanidade” (PRESTES, 1999, p.164-165). Entretanto, a polarização do crescimento urbano não deve ser confundida com a extensão da centralidade urbana: inicialmente, o centro se estendeu em direção à estação e depois ao oeste e ao sul, enquanto o restante do crescimento da área urbana teve outros perfis socioespaciais.

Além da linha geral da Sorocabana, com traçado leste-oeste e a sobreposição ao riacho Supiriri, havia outra linha sul-norte, a leste do centro: a pequena estrada de ferro Votorantim, quase paralela ao rio Sorocaba. Essas duas barreiras urbanas, zonal e meridiana, foram elementos lineares de dificuldade para a acessibilidade e condicionantes da segregação socioespacial, delimitando os bairros Além Linha (ao norte) e Além Ponte (a leste). Várias fábricas de grande porte foram instaladas do outro lado das ferrovias, em áreas que sustentavam esse perfil social, embora também houvesse algumas em locais periféricos do lado da cidade consolidada.

Em suma, observam-se três fatores-chave no crescimento e na estrutura urbana de Sorocaba em relação à ferrovia: por um lado, a força das oficinas e do depósito foi fundamental para o perfil socioespacial de seu entorno, com o bairro ferroviário “Além Linha” abrigando centenas de trabalhadores da companhia ferroviária; por outro, a importância da ferrovia levou à localização imediata ou próxima aos trilhos de várias instalações industriais, que também marcaram o perfil de seu entorno; e, em terceiro lugar, o edifício de passageiros era um local de atração

para a expansão do centro. Embora parcialmente contraditórios, esses três fatores eram muito evidentes em uma cidade dinâmica e industrial, que contava com menos de 15.000 habitantes quando a ferrovia chegou, passando a 39.586 habitantes em 1920 e 48.111 em 1940. Esse crescimento prosseguiu nas décadas seguintes: em 1950, a população da cidade era de 68.811; valores que aumentaram para 109.258 e 175.671, em 1960 e 1970, respectivamente.

Acompanhando a história ferroviária brasileira, após um histórico de crises ferroviárias, o serviço de passageiros foi abandonado em 1999, as instalações técnicas de manutenção foram fechadas em 2016 e, no mesmo ano, todo o complexo ferroviário foi tombado pelo governo do estado, embora atualmente esteja em situação abandono.

O caso de Sorocaba mostra a força do edifício de passageiros da estação enquanto foco atrativo de crescimento urbano, mas, acima de tudo, o caráter de barreira social da ferrovia, que separa a “cidade das vilas operárias”, e o enorme peso da existência de poderosas instalações técnicas ferroviárias.

Uberlândia (MG): a estação como argumento da extensão urbana planejada

A origem de Uberlândia provém da fundação de uma capela e de um núcleo posterior, de modo que, em 1888, foi fundada a Freguesia de São Pedro do Uberabinha, elevada à categoria de cidade em 1892, passando a se chamar Uberlândia apenas em 1929. Segundo Soares (1995), as ruas principais só foram pavimentadas em 1908, época em que as praças serviam principalmente de estacionamento para carros de boi e carroças, pois as casas comerciais estavam localizadas em frente a esses espaços.

Em 1895, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro colocou em funcionamento a estação ferroviária localizada no extremo norte da então Uberabinha, da linha de Catalão, no estado de Goiás. Em 1896, a estação terminal tornou-se uma estação de passagem, com os trilhos prosseguindo na direção de Araguari, em Minas Gerais. Embora completa, a estação era discreta, com um prédio de passageiros, instalações de carregamento, triângulo de reversão e depósito (MARINHO; DANTAS, 2018, p.219-220).

A centralidade intraurbana do referido núcleo passou a ser direcionada para a estação ferroviária, e a linha férrea converteu-se em um limite dessa extensão. Nas palavras de Soares (1995, p.100), “Esse referencial urbano, a estação ferroviária, norteou o crescimento de Uberlândia, durante muitos anos”. Porém, a distância era mais do que notável: cerca de 1,5 km. Então, em vez de estender a centralidade, decidiu-se criar uma “cidade nova”: uma expansão urbana formalizada pela projeção de uma malha baseada em cinco avenidas que “ligavam a cidade velha à ferrovia”: as três ocidentais terminavam na área da estação e as duas orientais podiam cruzar a via em passagens de nível. Gradualmente, essa expansão foi se transformando no centro da cidade, enquanto o núcleo histórico passou a ser uma “cidade velha”, menos valorizada (SOARES, 1995, p.103-119; DANTAS, 2001, p.50-52).

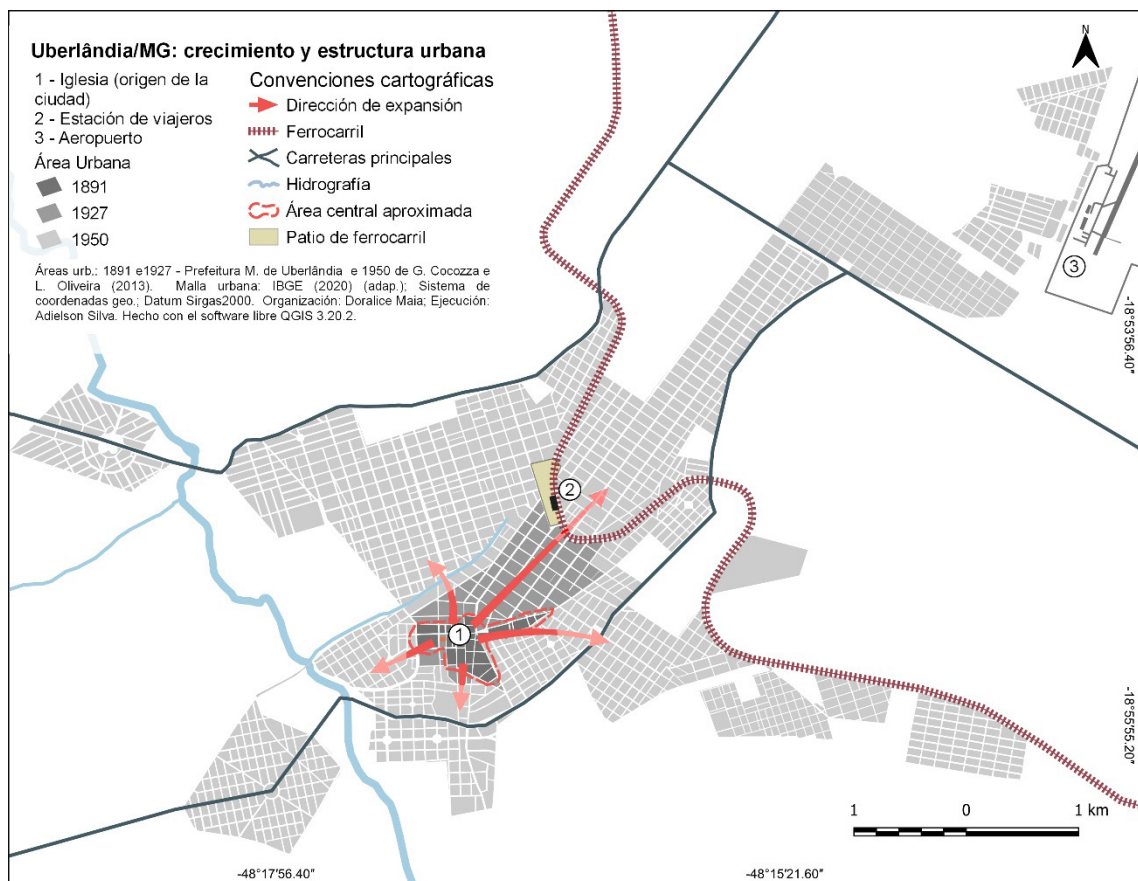


Figura 2: Uberlândia (MG) - Ferrovia e expansão urbana (1895-1950)

Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 1950; Coccozza e Oliveira, 2013; elaboração dos autores.

A economia de Uberlândia, essencialmente baseada em serviços, foi somada à indústria manufatureira, aproveitando a rica atividade agrícola e pecuária da região. Em 1920, o núcleo urbano contava com

6.912 habitantes; em 1940, com 22.143; e em 1950, com 34.866. O crescimento do “novo centro”, referido no plano urbanístico de 1907, não foi deslumbrante, pois “na década de 1940 a cidade contava com um grande número de terrenos baldios” (CLEPS, 2008, p. 28), embora já existissem vários equipamentos urbanos: a Prefeitura Municipal, a Catedral de Santa Terezinha, o Ginásio Mineiro e o Mercado Central.

O crescimento posterior, do outro lado da linha, foi favorecido pela facilidade topográfica, embora a barreira ao tráfego rodoviário tenha afetado a nova centralidade urbana, criando a diferenciação entre “cidade e vila operária” (SOARES, 1988, p.34). No entanto, os grupos sociais mais desfavorecidos tenderam a se estabelecer na área sul da cidade, onde uma clara segregação socioespacial foi apoiada por outro tipo de barreira: os cursos d’água.

Por volta de 1940, o edifício principal foi substituído por um maior, edificado ao lado do anterior, funcionando até 1969, quando foi construído um desvio ferroviário externo ao norte da cidade, ligado ao projeto “Cidade Industrial”, de 1965 (MARTINS, 1998, p. 70). Com o passar do tempo, as instalações da antiga estação foram demolidas, cedendo lugar a um terminal de ônibus em 1970. Os trilhos foram elevados e uma longa e ondulada avenida foi construída por volta de 1976. Em 1970, a população urbana já era de 111.466 habitantes, número três vezes mais do que em 1950, com taxas de crescimento populacional significativas, que aumentaram ainda mais até o final do século.

O caso de Uberlândia ilustra de forma clara o papel de um foco urbano como fator de atração da centralidade, embora seu nível de sucesso tenha sido diretamente relacionado à ambição bem direcionada da gestão municipal; à facilidade topográfica, em comparação outras opções; e ao dinamismo econômico da cidade, o que possibilitou a criação e a ocupação de uma expansão urbana em poucas décadas.

Campina Grande (PB): uma estação distante e especializada em mercadorias

A origem de Campina Grande está associada ao comércio de gado e ao transporte mercantil pelos tropeiros, o que levou à formação de um povoado e, posteriormente, de uma feira no século XVIII, chegando à categoria de cidade em 1864. O núcleo se expandiu, apoiado na cres-

cente economia mercantil e na produção de algodão, que se tornaram as principais justificativas para a construção da estrada de ferro, os “trilhos redentores” (ARANHA, 2001, p.193).

Em 1907, inaugurou-se o ramal Itabaiana-Campina Grande da empresa Great Western of Brazil, ligando Recife a Natal, João Pessoa e Itabaiana. Esse foi um importante impulso para Campina Grande, pois conectou essa “Boca de Sertão” ao porto de Recife em menos de 250 km, fortalecendo a posição da cidade enquanto entreposto comercial e favorecendo a atividade industrial, o que, por conseguinte, levou a transformações urbanas (ARANHA, 1991, p.92; CAVALCANTI, 2000, p.69; MAIA et al., 2013, p.41-53).

A estação ferroviária foi construída em um local bastante distante da área efetivamente ocupada pela cidade, a 1 km de distância. O acesso precário exigiu a abertura de duas vias que ligavam o núcleo urbano original (que se constituía como o centro) e a estação ferroviária. A estação de Campina Grande, com o prédio de passageiros na lateral e em curva, permaneceu na cabeceira da linha (ponta de trilho) até 1957, quando foi inaugurado o trecho que a ligava à estação de Patos, localizada a oeste do estado da Paraíba. Entre 1957 e 1961, uma nova estação foi construída em uma extensão da linha e em uma área maior a oeste da pré-existente.

A primeira instalação ferroviária tinha um prédio de passageiros a uma distância excessiva da então pequena cidade, de modo que não poderia ser um foco de atração de centralidade, embora fosse uma referência como centro de atividade, de sociabilidade e passeio (ARANHA, 2001, p.392). Certamente, houve um impulso à formação de uma área central (MAIA, 2017b), que se expandiu para o sul, mas principalmente em direção ao Açude Velho e não à estação, que ficava mais distante. Em outras palavras, comportou-se como foco de crescimento urbano, não de centralidade, e como polo de atividade econômica, transformando a área em torno da linha férrea em um espaço de natureza industrial e logística, o que, por sua vez, influenciou o espaço residencial para acomodar grupos sociais de baixo poder aquisitivo.

A produção e o processamento de algodão na primeira metade do século XX impulsionaram o crescimento da cidade. Além disso, a concentração de capital permitiu a realização de uma “reforma urbana”,

ocorrida nas décadas de 1930-1940, afetando diretamente as ruas principais da cidade, que representaram sua primeira morfologia. Em 1940, Campina Grande já contava com uma população urbana de 33.818 habitantes; em 1950, de 72.464; e em 1960, de 126.274.

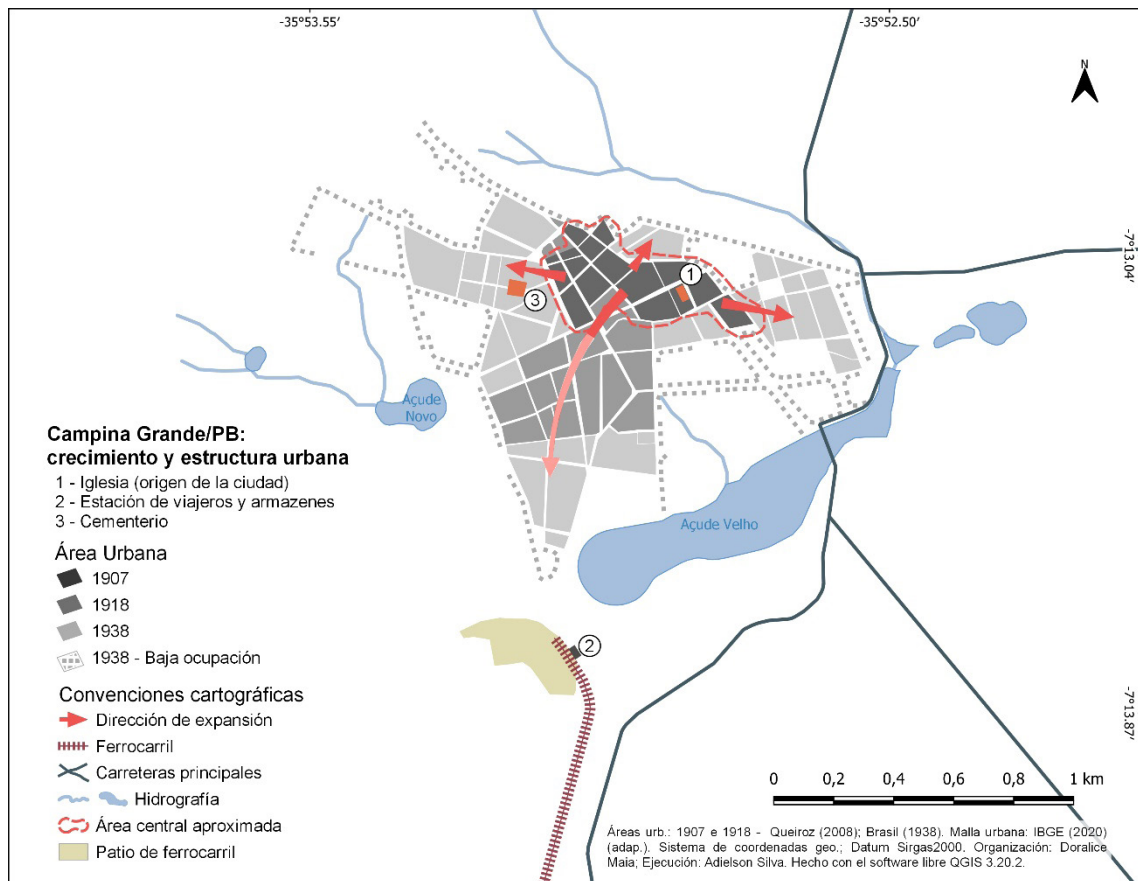


Figura 3: Campina Grande (PB) - Ferrovia e expansão urbana (1907-1938)

Fonte: Queiroz, 2008; Maia, 2017b; elaboração dos autores

O tráfego de passageiros foi encerrado no final da década de 1970, enquanto o transporte de carga continuou até a virada do século, quando a ferrovia cessou suas atividades. Os edifícios da nova estação, em um claro estilo modernista, foram demolidos em 2001 e, atualmente encontram-se em ruínas. As construções da antiga estação, no entanto, ainda persistem e são utilizadas para outros fins.

Em termos urbanísticos, o caso de Campina Grande ilustra a estação como um polo de atividade logística e industrial, mas não como um fator de atração de centralidade. Sua pequena dimensão em um momento histórico de mudança no significado da ferrovia também pode ter influenciado tal resultado.

Crato (CE): a estação como um foco urbano evidente de atração da centralidade

A cidade do Crato, no Ceará, tem suas origens em uma aldeia indígena fundada em 1762, elevada à condição de Vila Real do Crato dois anos depois (FARIAS FILHO, 2007) e, já em 1842, à cidade do Crato. A estrada de ferro que ligava Crato a Fortaleza, capital do estado, com cerca de 600 quilômetros de distância, embora só tenha sido instalada entre os anos de 1926 e 1928, impulsionou a atividade desse pequeno núcleo prestador de serviços e distribuidor de produtos agrícolas regionais. De fato, entre 1921 e 1930, o número de estabelecimentos comerciais no Crato aumentou de 16 para 126 casas comerciais (ESTATÍSTICA DE CEARÁ, 1924, p.253; 1933, p.253). No entanto, a cidade era pequena e seu dinamismo era lânguido, contando com 12.567 habitantes em 1940, 15.464 em 1950 e 29.308 em 1960. Mesmo assim, sua polaridade era incontestável e o crescimento que a transformou em uma cidade de maior expressividade regional ocorreu somente após o efeito da ferrovia.

O projeto de instalar uma ferrovia ligando a capital do estado ao Crato, localizado na região do Cariri, no Ceará, durou muitos anos, iniciando com a construção da Estrada de Ferro de Baturité em 1872-1882, que foi estendida para o sul nas décadas seguintes. Somente em agosto de 1926, a Rede de Viação Cearense lançou a primeira pedra do prédio de passageiros na estação do Crato e, em novembro do mesmo ano, foi inaugurada a chegada do trem, com a estação ainda inacabada. Em 1928, por fim, o monumental edifício de passageiros, com todos os seus trilhos e instalações, já estava completamente instalado (ALENCAR, 2021, p.174-176). Logo depois, o local tornou-se uma referência urbana de centralidade, com uma pequena estação em uma pequena cidade, relativamente próxima ao núcleo urbano consolidado e que se tornou parte do centro (CORTEZ, 2008, p.38-40).

A estação do Crato era uma estação de término, ou ponta de trilho, ou seja, em termos ferroviários, uma estação simples. Possuía um edifício de passageiros disposto em posição lateral, algo típico de cidades médias e pequenas, bem como a casa do agente, um armazém de mercadorias e uma caixa d'água, além de um triângulo de reversão antes da estação e um pequeno depósito.

O edifício de passageiros converteu-se na principal construção de uma das praças da cidade e tanto essa edificação quanto a praça passaram a ser consideradas os “mais belos logradouros públicos do Ceará” (FIGUEIREDO Filho; PINHEIRO, 1953, p.67), de modo que o centro da cidade passou a se estender em direção a esse duplo foco urbano de atração. Tal característica significou a rápida integração da estação ao tecido urbano consolidado do centro da cidade. Já o outro lado da ferrovia, ou seja, o setor sul e sudeste da cidade, era um espaço segregado, ocupado por habitações precárias, embora não fosse o único, já que havia o bairro Seminário, a oeste, do outro lado do rio Grangeiro, também habitado pela população mais pobre (SOARES et al., 2017, p. 70).

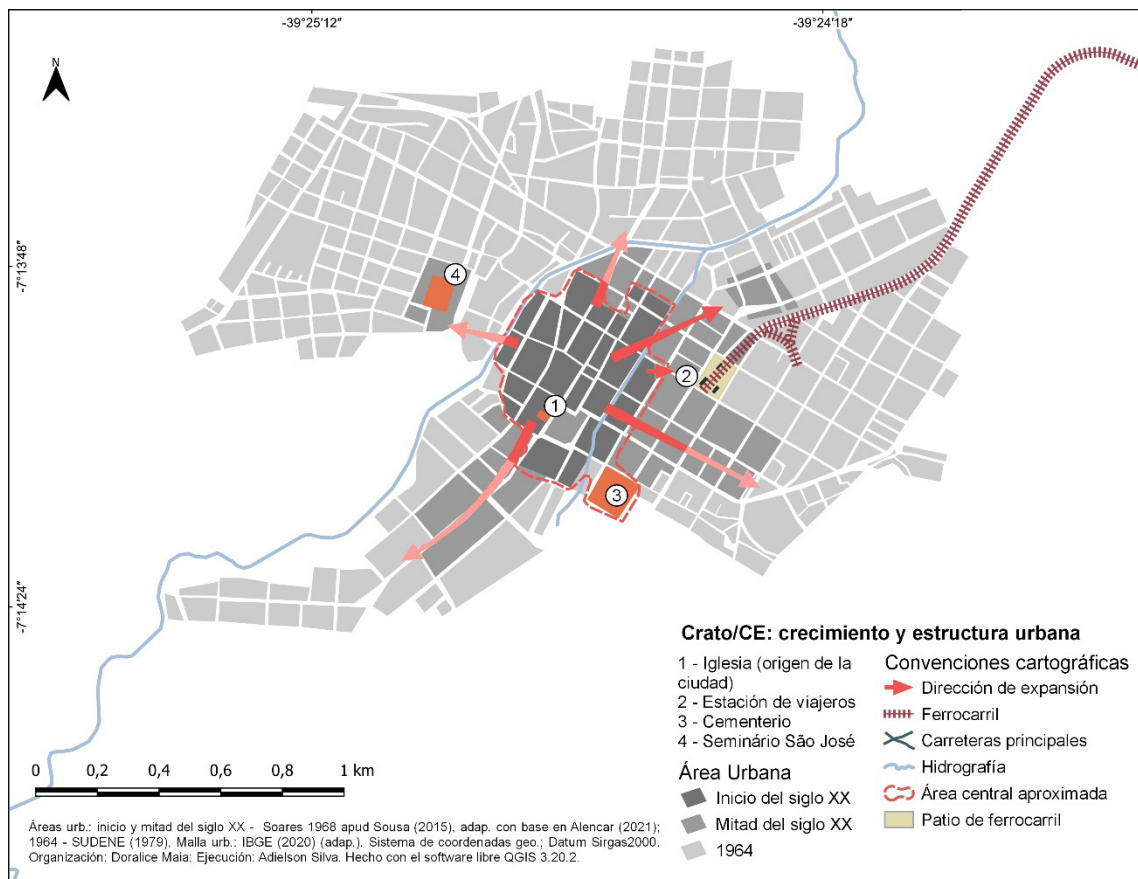


Figura 4: Crato (CE) - Ferrovia e expansão urbana (1926-1964)

Fonte: Sousa, 215; Alencar, 2021; elaboração dos autores.

Em 1989, o serviço de passageiros foi interrompido, a estação de passageiros caiu em desuso e as operações de carga continuaram apenas até o distrito de Muriti. Em 1998, foi inaugurada a instrução de tombamento do edifício de passageiros, que, em 2007, foi adaptado para

abrigar o Centro Cultural do Araripe – RFFSA, embora no momento esteja sem atividades.

O caso do Crato mostra, simultaneamente, duas realidades: por um lado, o escasso efeito dinamizador da ferrovia em uma época em que o automóvel começava a ganhar a disputa com o trem e, por outro, o efeito de atração da centralidade do edifício de passageiros e o efeito da segregação socioespacial do outro lado da via.

Considerações Finais

A análise morfoestrutural das cidades revela características comuns e algumas diferenças. A ferrovia configurava-se como um lugar a ser alcançado, o limite da expansão urbana, revelando-se, posteriormente, quando a expansão urbana cruzava a linha férrea, como uma barreira e um elemento segregador: do lado da cidade ou do outro lado.

De modo geral, o edifício de passageiros da estação era um foco urbano de atração de centralidade quando a cidade era dinâmica e suficientemente grande ou quando estava próxima. Nas margens da estação, eram construídos armazéns, indústrias e estabelecimentos voltados para o transporte de mercadorias, o que influenciava a formação de um habitat da classe trabalhadora ao seu redor, especialmente do outro lado. Entretanto, as quatro cidades selecionadas apresentam características específicas.

A análise histórica dessas cidades mostra distintas “situações-tipo”, com base em fatores que tinham uma força diferencial: 1) O tamanho, a riqueza e o dinamismo urbano em relação ao período da chegada da ferrovia e sua importância na rede; 2) A distância entre a estação e o tecido urbano pré-existente em relação à força urbana; 3) O poder do efeito de atração da estação em relação à oportunidade urbanística local de prever o crescimento; 4) A variável hidrológico-topográfica que marcou o primeiro estabelecimento da ferrovia; e 5) O efeito diferencial de ser uma estação de passagem ou uma estação terminal.

Em todos os casos, a ferrovia imprimiu no espaço urbano uma linha que demarcava a separação, a diferenciação: um elemento técnico que foi primeiro um limite e depois uma barreira nas cidades. Nos quatro casos analisados, a estação também constituiu um foco de atração

para a expansão urbana. No entanto, enquanto em Campina Grande ela foi uma referência clara para o crescimento urbano, como um local relevante para a atividade industrial e de exportação, mas não para a expansão da centralidade, no Crato, em Sorocaba e em Uberlândia, o prestígio social do edifício de passageiros apresentou-se como foco para o crescimento e fortalecimento da centralidade urbana. O caso do Crato foi o mais claro, pois tratava-se de uma cidade pequena, onde os fenômenos urbanos eram menos complexos e, pelo fato de a ferrovia ter chegado bem no início do século XX, tendo um edifício da estação principal com uma arquitetura mais monumental do que as de Campina Grande e Uberlândia.

Sem dúvida, o espaço ferroviário mais completo e marcante foi a de Sorocaba, pois, entre as quatro cidades, era a única que dispunha oficinas, depósito e até mesmo um bairro operário com uma forte presença ferroviária. O caráter ferroviário da cidade foi combinado com seu caráter industrial e o efeito diferenciador da linha férrea também se tornou mais evidente nessa urbe.

No século XX, houve um movimento geral em direção a um padrão morfológico uniforme nas cidades brasileiras, o que é mais evidente nos planos urbanos e nas reformas urbanas, começando nas cidades mais importantes e dinâmicas e se espalhando para as demais. Uberlândia (1907) e Campina Grande (1935) estão inseridas nessa característica. A área que foi modernizada e consolidada como central era destinada às classes média e alta, enquanto a própria estação enquanto centro de atividades, assim como a área que se expandiu para além da ferrovia, foram destinadas à classe trabalhadora.

Em suma, esses quatro casos constituem uma boa amostra dos fenômenos urbanos relacionados à ferrovia desde sua origem. Evidentemente, há outras situações diferenciais que não fizeram parte deste recorte e podem ser estudadas em trabalhos futuros. Citam-se como exemplos os casos minoritários de algumas cidades médias, como Caruaru (PE), onde o outro lado da estação não era “el lado equivocado de las vías” (MAIA & SANTOS Y GANGES, 2024, p. 4), ou Santa Maria (RS), onde a linha férrea significou o fechamento completo da cidade. Assim, a ampliação da casuística poderá ser muito útil para a

análise de padrões e o estabelecimento de “situações típicas”, que serviu de orientação para o estudo histórico de outras cidades brasileiras.

Referencias bibliográficas

ALENCAR, Igor Carlos Feitosa. *O Ceará enferrujado: a ferrovia e os trilhos da modernização do território*. 2021. 197 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2021.

ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907–1957)*. 1991. 174f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1991.

ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880–1925)*. 2001. 468 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a história ferroviária no Brasil*. Recife: Edições Folha da manhã, 1953.

CAVALCANTI, Silêde Leila Oliveira. Campina Grande de(flo)vorada por forasteiros: passagem de Campina Grande patriarcal a Campina Grande burguesa. In: GURJAO, Eliete Queiroz (org.). *Imagens multifacetadas da história de Campina Grande*. Campina Grande: Prefeitura Municipal De Campina Grande, 2000. p. 58-78.

CELLI, Andressa. *Evolução urbana de Sorocaba*. 2012. 180 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. A produção do espaço urbano de Uberlândia e as políticas públicas de planejamento. *Caminhos de geografia*, Uberlândia, v. 9, n. 27 set/2008, p. 26-41.

COCOZZA, Glauco. de P.; OLIVEIRA, Lucas M. de. 2013. Forma urbana e espaços livres na cidade de Uberlândia (MG), Brasil. *Paisagem e Ambiente*, 32, 9-32. <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i32p9-32>

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. *Memórias descarrilhadas: O trem na cidade do Crato*. 2008. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Departamento de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

DANTAS, Sandra Mara. *Veredas do progresso em tons altissonantes: Uberlândia (1900–1950)*. 2001. 199 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. vol. XXX. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1958.

ESTATÍSTICA DE CEARÁ. *Annuário estatístico do Ceará*. 1921. Fortaleza: Typ. Moderna – F. Carneiro, 1924.

ESTATÍSTICA DE CEARÁ. *Annuário estatístico do Ceará*. 1929 e 1930. Fortaleza: Typ. do Atelier Royal, 1933.

FARIAS Filho, Waldemar Arraes de. *Crato: evolução urbana e arquitetura 1740–1960*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2007.

FIGUEIREDO Filho, José de; PINHEIRO, Irineu. *A Cidade do Crato*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1953.

IGC- Instituto Geográfico e Cartográfico. *Coleção de fotografias aéreas*. Sorocaba, 1941.

KELLET, John R. *The Impact of Railways on Victorian Cities*. London: Routledge & Kegan Paul, 1969.

LALANA SOTO, José Luis. *Espacios industriales del ferrocarril en la ciudad: Los talleres ferroviarios de la tracción a vapor desde la perspectiva del patrimonio industrial*. 2021. 601 f. Tese (Doctorado en Arquitectura) – Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, Espanha, 2021.

LEITE, Luciano Rodrigues. *Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba – SP*. 2017, 194 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: alterações na morfologia urbana e no território brasileiro. In: RIBEIRO, Gladys Sabina; CAMPOS, Adriana Pereira (org.). *Histórias sobre o Brasil no oitocentos*. São Paulo: Alameda, 2016. p. 39-57.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. *Terra Brasilis. Revista da Rede Brasileira da Geografia e Geografia Histórica*, Niterói, n. 8, 2017a. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>.

MAIA, Doralice Sátyro. Geografia histórica dos centros e centralidades. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon (org.). *Centro e centralidade em cidades médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b. p. 61-91.

MAIA, Doralice Sátyro; CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim; ALONSO, Sergio Fernandes; BEZERRA, Rogério Silva. Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana. Permanências e transformações. In: ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Campina Grande e Londrina*. São Paulo: Expressão Popular, 2013, p. 27-192.

MAIA, Doralice Sátyro; SANTOS Y GANGES, Luis. El ferrocarril en el paisaje urbano. De barrera física a marcador social en España y Brasil. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, n. 46, 2024. DOI: <https://doi.org/10.12957/geouerj.2024.86766>.

MARINHO, Rômulo Hemilton Rocha; DANTAS, Dallys. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 11, n. 3, p. 213-234, 2018. DOI: <https://doi.org/10.5216/ag.v11i3.53282>.

MARTINS, Humberto E. de Paula. A forma da expansão urbana numa cidade de médio porte: a evolução espacial de Uberlândia. *V Seminário de história da cidade e do urbanismo*. Campinas: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 1998.

MARX, Murillo. *Cidade Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.

PRESTES, Lucinda Ferreira. *A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888)*. São Paulo: ProEditores, 1999.

PRESTES, Lucinda Ferreira. *Sorocaba, o tempo e o espaço séculos XVIII-XX*. 22001. 94 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

QUEIROZ, Marcus V. D. de. *Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950)*. 2008. 249 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

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

SANTOS Y GANGES, Luis. Los inicios del ferrocarril como problema urbano: España (1900-1936). In: OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (org.). *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna. España y México 1850-1936*. Madrid: Los Libros de la Catarata, 2020. pp. 151-176.

SANTOS Y GANGES, Luis. The historical interrelationship of railways and cities from an urban viewpoint: Conceptual review and application to the Iberian Peninsula. *Revista de Historia TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Madrid, n. 50, 2023, p. 18-43. DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.50.2023.16-41>.

SOARES, Beatriz Ribeiro. *Habitação e produção do espaço em Uberlândia*. 1988. 117 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SOARES, Beatriz Ribeiro. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro*. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SOARES, Bruno Ferreira; CHACON, Suely Salgueiro; QUEIROZ, Ivan da Silva; SOUZA, Francisca Laudeci Martins. Território e espaço urbano: uma análise sobre o processo de formação/expansão do Bairro Seminário em Crato – CE. *Revista de Geografia (Recife)*, v. 34, n. 3, 2017, p. 63-85.

SOUKEF Júnior, Antonio. *Sorocabana – uma saga ferroviária*. São Paulo: Dialeto –Latin American Documentary, 2001.

SOUSA, Raimunda A. F. de. O lugar do Crato no século XX: Morfologia e funções urbanas da aglomeração em estudo. *Geosaberes*, Fortaleza, v. 6, n. 3, p. 454 - 468, julho 2015. ISSN 2178-0463. Available at: <http://www.geosaberes.ufc.br/geosaberes/article/view/497>. Date accessed: 17 sep. 2022.

STRAFORINI, Rafael. *No Caminho das Tropas*. Sorocaba: TCM, 2001.

Agradecimentos

Este artigo integra as pesquisas «A linha que conduz também separa. Ferrovia e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha». Chamada CNPq/MCTI Nº 10/2023 - Faixa B - Grupos Consolidados, código 407997/2023-7 e Ferrovia, Morfologia e Estrutura Urbana: A Constituição dos Centros nas Cidades Pontas de Trilho, CNPq, código 310283/2016-7

Doralice Sátyro Maia

Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo, mestra em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina e graduada em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba. Atualmente é professora titular do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba, onde também atua no Programas de Pós-Graduação em Geografia e em Arquitetura e Urbanismo.

Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Campus Universitário da Universidade Federal da Paraíba. Cep: 58051-900, João Pessoa, Brasil.

E-mail: dsm@academico.ufpb.br

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7705-3424>

Luis Santos y Ganges

Doutor em Urbanismo pela Universidade de Valladolid, doutor em História pela Universidade de Burgos, licenciado em Filosofia e Letras, especialidade

Geografia, pela Universidade de Valladolid. Atualmente é professor contratado doctor do Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura da Universidade de Valladolid, onde também atua no Programas de Pós-Graduação em Arquitetura.

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Avenida de Salamanca nº 18, 47014 Valladolid, Espanha.

E-mail: luis.santos.ganges@uva.es

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0232-7969>

Recebido para publicação em setembro de 2025.

Aprovado para publicação em outubro de 2025.