



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES - CAMPUS III
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

DANIEL ALVES DE SOUZA

TERRITÓRIO, FERROVIA E URBANIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA CIDADE DE
DUAS ESTRADAS – PB

GUARABIRA – PB

2025

DANIEL ALVES DE SOUZA

**TERRITÓRIO, FERROVIAS E URBANIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA CIDADE
DE DUAS ESTRADAS – PB**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)
apresentado à banca examinadora, no curso de
Licenciatura Plena em Geografia da Universidade
Estadual da Paraíba, como requisito parcial para a
obtenção do título de graduado em Geografia.

Área de concentração: Transformações
econômicas nos Espaços Urbanos e Rurais.

Orientador: Prof. Dr. Rafael Pereira da Silva

GUARABIRA – PB

2025

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S729t Souza, Daniel Alves de.
Território, ferrovias e urbanização [manuscrito] : uma
análise da cidade de Duas Estradas – PB / Daniel Alves de
Souza. - 2025.
59 f. : il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em
Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de
Humanidades, 2025.

"Orientação : Prof. Dr. Rafael Pereira da Silva,
Departamento de Geografia - CH".

1. Território. 2. Ferrovia. 3. Urbanização. 4. Cotonicultura. 5.
Duas Estradas - PB. I. Título

21. ed. CDD 711.45

DANIEL ALVES DE SOUZA

TERRITÓRIO, FERROVIAS E URBANIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA CIDADE DE
DUAS ESTRADAS – PB

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Coordenação do Curso
de Geografia da Universidade Estadual
da Paraíba, como requisito parcial à
obtenção do título de Licenciado em
Geografia

Aprovada em: 03/06/2025.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado eletronicamente por:

- **Rafael Pereira da Silva** (***.142.424-**), em **27/06/2025 09:51:40** com chave **787cf0e8535511f080b72618257239a1**.
- **Angélica Mara de Lima Dias** (***.203.544-**), em **27/06/2025 11:23:21** com chave **4750679a536211f089772618257239a1**.
- **Leticia Luana Dionisio da Silva Paiva** (***.982.384-**), em **27/06/2025 08:42:25** com chave **cba4bfe4534b11f08ccd1a7cc27eb1f9**.

Documento emitido pelo SUAP. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar_documento/ e informe os dados a seguir.

Tipo de Documento: Folha de Aprovação do Projeto Final

Data da Emissão: 27/06/2025

Código de Autenticação: 2e7418



A mim mesmo pelo esforço, foco
e determinação em fazer este
momento importante acontecer
DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a todos que fizeram este momento acontecer, principalmente à minha família, em especial a minha mãe que sempre me apoiou a minha decisão de ficar na PB para estudar o que sempre desejei cursar e ao meu primo João Paulo Ferreira da Silva por ter me apoiado e me instruído até o final do meu curso, tanto no direcionamento acadêmico quanto na vida pessoal.

Aos meus amigos, especialmente aos que ingressaram comigo na instituição. Tiago Ribeiro, Aroldo Leal e Graciele Lindolfo, que foram e continuam sendo muito importantes nesta jornada acadêmica, deixo também minha gratidão.

Por fim, agradeço ao meu orientador, Dr. Rafael Pereira, por ter me apoiado em um período difícil, por seus conselhos e, acima de tudo, por acreditar em mim. Além de um grande professor, é uma pessoa que se tornou minha inspiração como futuro profissional da área da educação.

Agradeço a todos os professores da Universidade Estadual da Paraíba, Campus III, que fizeram parte da minha trajetória. Levarei cada um de vocês comigo.

Também sou grato pelas aulas de campo — nunca imaginei conhecer e aprender tanto sobre a minha região. Tudo isso foi possível graças à universidade e aos professores que se dedicam para que essas experiências aconteçam.

043 – GEOGRAFIA

TERRITÓRIO, FERROVIAS E URBANIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA CIDADE DE DUAS ESTRADAS – PB

LINHA DE PESQUISA: TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS NOS ESPAÇOS URBANOS E RURAIS

AUTOR:

DANIEL ALVES DE SOUZA

ORIENTADOR:

PROF. Dr. RAFAEL PEREIRA DA SILVA– DG/CH/UEPB

EXAMINADORES:

PROFA. DRA. ANGÉLICA MARA DE LIMA DIAS – DG/CH/UEPB

PROFA. MSC. LETÍCIA LUANA DIONÍSIO DA SILVA PAIVA – DG/CH/UEPB

RESUMO:

Historicamente as estradas de ferro se constituíram como vetores que impulsionaram a urbanização e a dinamização da economia em diferentes escalas, do local ao nacional. No Nordeste brasileiro as ferrovias desempenharam papel estratégico ao promover a articulação entre as cidades e a fluidez de mercadorias, pessoas, dinheiro e informação. O objetivo principal deste trabalho foi analisar de que forma a implantação da estrada de ferro *Great Western*, condiciona a urbanização do município de Duas Estradas – PB. A pesquisa foi realizada por meio de revisão bibliográfica e pesquisa de campo. Os resultados indicam que as cidades onde as ferrovias foram construídas apresentaram crescimento, enquanto outras consolidaram sua economia local, como é o caso de Campina Grande – PB. O período de ascensão da cotonicultura, ou seja, a cultura da produção de algodão, foi marcado pela expansão das estradas de ferro no Nordeste, seguido de um rápido declínio. Na cidade de Duas Estradas – PB a urbanização esteve fortemente relacionada a ferrovia e a cotonicultura, as quais produziram estruturas que caracterizam a cidade contemporaneamente.

PALAVRAS CHAVES: Território. Ferrovia. Urbanização. Cotonicultura. Duas Estradas-PB.

043 – GEOGRAPHY

TERRITORY, RAILWAYS AND URBANIZATION: AN ANALYSIS OF THE CITY OF TWO ROADS – PB

LINE OF RESEARCH: ECONOMIC TRANSFORMATIONS IN URBAN AND RURAL SPACES

AUTHOR:

DANIEL ALVES DE SOUZA

ADVISOR:

Prof. Dr. RAFAEL PEREIRA DA SILVA – DG/CH/UEPB

EXAMINERS:

PROF. DRA. ANGÉLICA MARA DE LIMA DIAS – DG/CH/UEPB

PROF. MSC. LETÍCIA LUANA DIONÍSIO DA SILVA PAIVA – DG/CH/UEPB

ABSTRACT:

The following paper analyzes the impacts caused on the territory in its territorial configuration and the urban and economic growth in the Northeast region, where the railway network was inserted, in areas that also presented a cotton farming, emphasizing the city of Duas Estradas/PB, our study object. The main object was to make a relation between the cotton production and the railway, highlighting how both bring benefits to the local development. The research was made by a bibliographic raising, using articles, thesis, books and other data. The result indicate that the cities where the railways where built presented a growth, while others consolidate it's local economy, likewise Campina Grande/PB. The ascension period of cotton farming was marked by a big expansion, followed by a fast decline. This study contributes to thr discussion about how the railways benefits the region as well as impact the local and region morphology.

KEYWORDS: Territory. Railway. Urbanization. Cotton farming. Duas Estradas-PB.

LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS, TABELAS E FOTOGRAFIAS

FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização.....	15
Figura 2 - Estação Ferroviária de Duas Estradas 1970	31
Figura 3 - Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e data de inauguração das estações ferroviárias – 1907	36
Figura 4 - Rede Férrea da região Nordeste.....	39
Figura 5 - Gráfico do Censo Demográfico de 1970 – 1980	46
Figura 6 - Gráfico do Censo Demográfico de 2000 – 2010	46
Figura 7 - Estação Ferroviária antes da revitalização.....	48
Figura 8 - Estação Ferroviária após a revitalização.....	49
Figura 9 - Estação 2025	49
Figura 10 - Parte interna da Estação	50
Figura 11 - Parte interna do acervo dos livros	50
Figura 12 - - Armazém da cidade	51
Figura 13 - Casarão Azul	51
Figura 14 - Palacete em construção	52
Figura 15 - Busto do fundador da cidade	53

TABELAS

Tabela 1 - Principais Estradas de Ferro no Nordeste 1889.....	32
--	----

SIGLAS, ABREVIATURAS E SÍMBOLOS USADOS

%	Porcento
BA	Bahia
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
Dr.:	Doutor
E.F.	Estação Ferroviária
EUA	Estados Unidos da América
GWBR	Great Western of Brazil Railway
IBGE	Instituto de Brasileiro Geografia e Estatística
Km	Quilometro
Nº:	Número
PB	Paraíba
RFN	Rede Ferroviária do Nordeste

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	16
2.1 BREVES REFLEXÕES SOBRE TERRITÓRIO, ESTRADAS DE FERRO E URBANIZAÇÃO	16
2.2 A COTONICULTURA NO CONTEXTO ECONÔMICO NO NORDESTE BRASILEIRO.....	22
2.3 A EXPANSÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL COM ÊNFASE NO NORDESTE BRASILEIRO	27
3. METODOLOGIA	42
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	44
5. CONCLUSÃO	54
REFERÊNCIAS:	57

1. INTRODUÇÃO

As cidades constituem elementos centrais da rede urbana, sendo espaços que concentram diferentes segmentos de produção, como atividades industriais, comerciais e de serviços. A urbanização, impulsionada pela industrialização, transformou as cidades em áreas consideradas mais propícias à vida, ao proporcionar infraestrutura, serviços e dinâmicas sociais e econômicas modernas.

Neste viés, com a revolução industrial diversos setores se modernizaram, como as formas de produção, econômica, tecnológica, dentre outras que ganharam destaque, como por exemplo as formas locomoção. Nesta perspectiva, Siqueira (2002) informa que as estradas de ferro foram o primeiro meio de transporte terrestre usado para percorrer longas distâncias em um tempo relativamente curto. As primeiras malhas ferroviárias chegaram ao Brasil em 1854 e ao Nordeste brasileiro em 1855.

Como destaca Oliveira (2019), as estradas de ferro tinham como objetivo ligar as áreas produtoras agrícolas de algodão, cana de açúcar, café dentre outros insumos aos portos, para escoamento dos gêneros de exportação que eram cobiçados no mercado europeu (madeira, minérios, bens agrícolas). A Europa industrializada necessitava dessas matérias-primas produzidas no Brasil como o próprio algodão (Embrapa, 2003).

Desta maneira, a chegada dos trilhos e a consequente modernização dos meios de locomoção refletiram diretamente no crescimento urbano das localidades atendidas pelas ferrovias. Conforme explica Maia (2017), a chegada do trem foi um importante evento para a sociedade, responsável pela modificação da morfologia das cidades, paisagem local, dinâmicas socioeconômicas e a maneira de viver e produzir. Observa-se, então, um crescimento urbano proporcionado pela industrialização, ou seja, o novo modo de emprego ofertado pelas atividades indústrias e econômicas nas localidades onde as ferrovias passavam. Com a ferrovia necessitava da construção de prédios, estações, escritórios, casas comerciais, armazéns e ademais edifícios.

E isso fez com que áreas propícias para a produção de açúcar, café e algodão ganhassem novo impulso econômico justamente pelas ferrovias. Neste sentido, no Nordeste brasileiro, as estradas de ferro foram importantes para economia de diversos lugares e desenvolveram povoados (vilas e cidades) que haviam na época ou que surgiram a partir dela.

Criou-se, com isso, um ambiente favorável para que estas localidades se consolidassem e ganhassem projeções urbanas modernas, ou seja, características urbanísticas nos moldes que conhecemos hoje. Assim sendo, a cidade de Duas Estradas – PB, na época denominada de Vila Costa, teve a sua economia dinamizada pela produção de algodão e sisal, plantas bastante cobiçadas no mercado externo e que faziam parte da composição da produção agrícola local e regional.

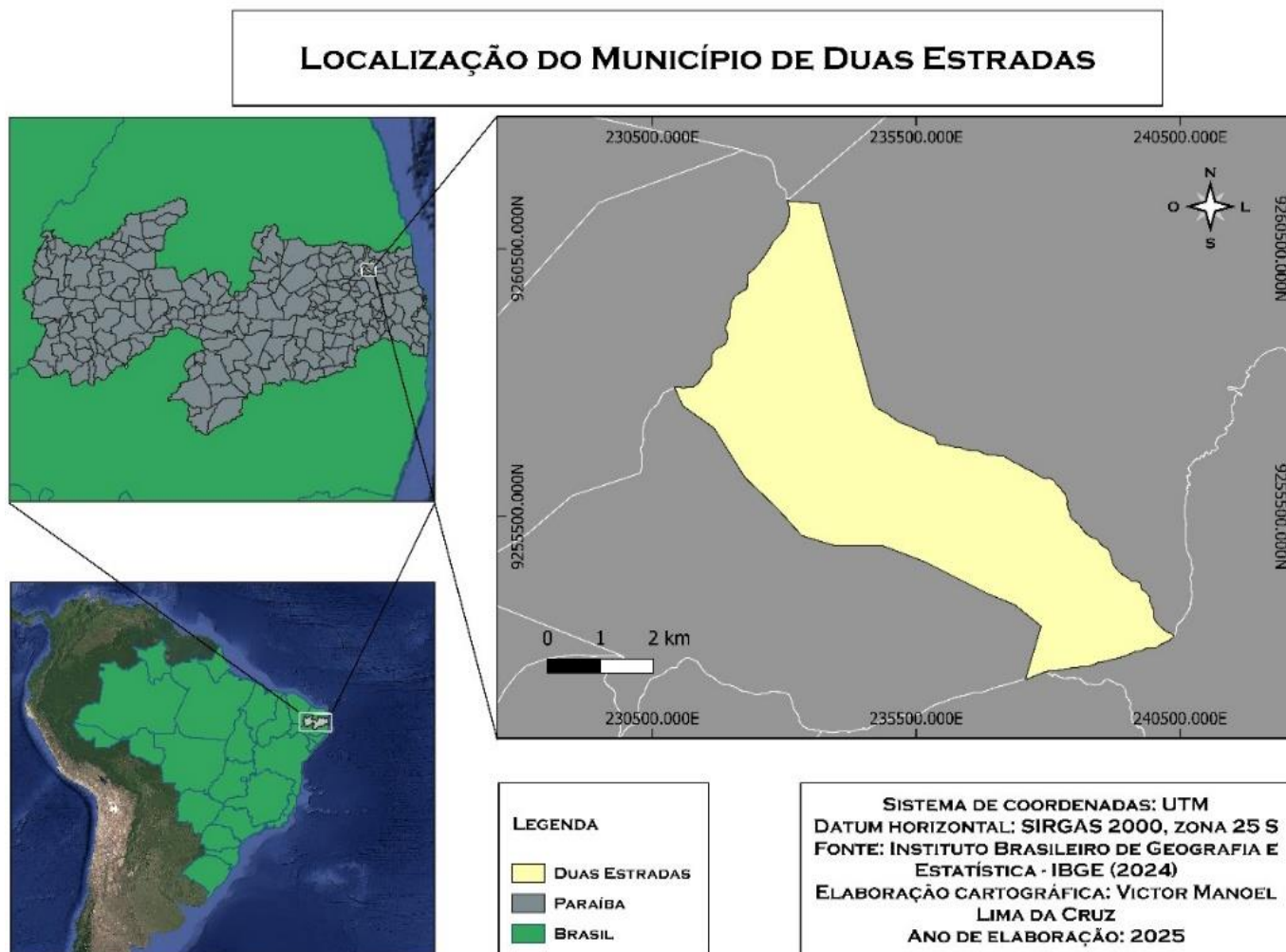
Portanto, a chegada da estrada de ferro também contribuiu para o sucesso e dinamismo econômico. Assim, este trabalho tem como objetivo central analisar o processo de urbanização da cidade de Duas Estradas – PB a partir da chegada da ferrovia *Great Western*. Como objetivos específicos, destacam-se os seguintes; Discutir teoricamente a relação entre o território, ferrovias e urbanização e como eles se conectam neste espaço; Compreender a importância da ferrovia para a economia do Nordeste e para a dinâmica urbana de Duas Estradas, sobretudo no transporte de pessoas e mercadorias; Refletir sobre o valor histórico-cultural do processo de revitalização da antiga estação ferroviária, do armazém e do casarão da família Costa como parte integrante da memória urbana local.

A presente pesquisa fundamenta-se no interesse em analisar de que forma as ferrovias influenciaram o processo de urbanização em diferentes localidades. No caso específico da cidade em estudo, a temática adquire esta importância, uma vez que a da localidade eleva-se à categoria de município, a qual ocorreu justamente em decorrência desse fenômeno, que deixou marcas significativas na história local e cuja importância e influência permanecem até os dias atuais.

A partir da figura 1, apresentamos o município de Duas Estradas que possui uma área de 27,012 km² e está localizado na Mesorregião do Agreste

Paraibano e na Microrregião de Guarabira. Na atual divisão territorial, ele está inserido na Região Imediata de Guarabira e na Região Intermediária de João Pessoa, exibindo uma população de 3.327 habitantes (IBGE, 2022).

Figura 1 - Mapa de localização



Fonte e elaboração: Victor Manoel, 2025

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 BREVES REFLEXÕES SOBRE TERRITÓRIO, ESTRADAS DE FERRO E URBANIZAÇÃO

Na Geografia, o território é definido como um espaço concreto e delimitado, onde coexistem aspectos físico-naturais e a sociedade, estabelecendo-se, nesse local, uma identidade sociocultural relacionada a esses elementos (Corrêa, 2000).

Neste sentido, compreende-se que o território mantém relações diretas com os agentes transformadores (sociedade e natureza). Quando os dois fatores interagem entre si ocorre a transformação do espaço, por sua vez a natureza pode desempenhar um papel econômico, como por exemplo, a produção de cana de açúcar, café, algodão e outros insumos. Além disso, criam conexões de aproximação da sociedade nestes locais, assim desenvolvendo uma identidade sociocultural.

O território é uma definição geográfica e política, sendo este um recorte do espaço geográfico organizado por processos políticos sob uma perspectiva de poder, uma política que desconsidera as diferenciações do espaço geográfico (Gottmann, 2012). Isto é, temos uma definição que desconsidera os aspectos sociais e se baseia unicamente na relação entre poderes. Contudo, os aspectos sociais se relacionam com as relações de poder, ou seja, a uma dinâmica entre ambas que desempenham seu papel no território.

Para Fuini (2014) a partir do final do século XX e início do século XXI, a ciência geográfica e mundial passou a adotar uma nova abordagem para essa definição, incorporando aspectos econômicos, culturais, sociais e políticos. Dessa forma, o conceito de território tornou-se mais elaborado e elucidativo para os novos estudos sobre o tema.

Dessa maneira, podemos notar que, com o avanço dos estudos, novas perspectivas foram alcançadas. Assim, o território deixa de ser um conceito que ignora os aspectos sociais e passa a ser compreendido por meio de uma definição abrangente trazendo este aspecto à tona e a relação de poder exercida, criando está relação entre dois.

Ainda na compreensão de Fuini (2014. p. 5), esse novo significado passou a afirmar que ambos podem se complementar para assim:

Desse modo, podemos definir o território, na perspectiva atual, como um recorte ou espectro do espaço geográfico definido por e a partir de relações de poder, controle, apropriação e uso, sendo que essas relações são definidas em termos políticos e político-institucionais, em termos econômicos e socioeconômicos e em termos culturais e simbólico-imateriais.

Assim, todas as relações presentes no território como culturais, políticas, administrativas, econômicas e sociais, estão interligadas, criando uma configuração espacial e social complexa.

Como ressalta Abrão (2010, p. 61) o território é construído pelas relações de poder (materiais – controle e dominação política e econômica; e subjetivas – apropriação cultural e identitária) mediadas pelo espaço. E para Corrêa (2000, p. 81) este território ainda tem um carácter temporal, ou seja, é remodelado e pode haver um permanente ou não, denota que:

[...] territórios são construídos (e desconstruídos) dentro de escalas temporais as mais diferentes: séculos, décadas, anos, meses e dias; territórios podem ter carácter permanente, mas também pode ter uma existência periódica cíclica.

Compreendemos, portanto, que esse processo não é descontínuo. Sempre haverá modificações acontecendo, seja ela em qualquer dos aspectos mencionados. Dessa forma, pode-se afirmar que as transformações, incorpora as antigas e novas práticas que surgem em seu meio, configurando-se como uma produção contínua dos agentes externos e interno, especialmente da sociedade que promovem arduamente essa modificação em seu espaço.

Para Albagli (2004), em seu capítulo do livro intitulado “Território em movimento”, são inicialmente abordados os conceitos de território, os quais são divididos em dois tópicos principais. O primeiro trata da territorialidade, que expressa a ideia do vivido no território em suas diferentes escalas; cultural, política, econômica e social. Ainda dentro dessa perspectiva, compreende-se a noção de fronteiras e limites, diretamente associados, pois são eles que delimitam as áreas onde as relações de poder são exercidas. Um exemplo disso são as cidades, cujas fronteiras e limites definem a atuação do poder municipal, restrito a essas localidades. A autora ainda destaca outros fatores importantes,

como as escalas, as redes e as dimensões; física, político-organizacional e simbólica.

No segundo momento, a autora destaca os recortes territoriais, nos quais são abordadas as concepções de Estado-nação, inserido as diferentes escalas, como a regional e a local. Dessa forma, é possível exemplificar que o território não se resume a um recorte espacial, existem, de fato, outras concepções que o definem e demonstram suas características, tornando-o um vasto campo de análise.

É necessário, portanto, observar e compreender essas múltiplas camadas presentes nesse campo de estudo. Onde devemos levar em consideração, todas estas camadas para que desta maneira compreendermos o território. Como ressalta Abrão (2010, p. 62) o território deve ser entendido pela sua territorialidade, explica que:

O conjunto das múltiplas territorialidades que constituem o território historicamente, o configuram a fim de re-organizá-lo espaço temporalmente, conforme as novas relações de poder e as novas formas e objetos materializados no tempo (em que predomina o instantâneo) e no espaço (em que interagem as esferas locais e globais).

Isso indica que todas essas redes como ferroviário, econômico e de poder estão interconectadas no território, apresentam também o meio natural, as pessoas, os patrimônios histórico-material e imaterial, as cidades ou até mesmo os fatores históricos que marcaram o passado e permanecem presente na atualidade.

Como ressalta Santos (2008) configuração territorial, é todo o conjunto de todas as coisas presentes, como elucidado anteriormente. Desde os aspectos naturais como o lago até as florestas, e os feitos pelo homem; das estradas de ferro até as formosas cidades, ou seja, a configuração territorial é a integração total dessas camadas. Isto é, formação da natureza em sua forma superficial e visível e as ocasionadas pela ação humana. Todos esses fatores se fazem presente no espaço; sociedade, configuração territorial e paisagem.

Compreender essa complexidade é, na verdade, entender as dinâmicas socioespaciais, bem como as redes que se mantêm vivas até os dias atuais e se renovando constantemente pela ação humana.

É importante destacar, como a configuração territorial e as estradas de ferro se articulam historicamente. Como aponta Silveira, (2003, p. 51) Outra categoria de análise por nós destacada é a de formação econômica e social (formação social capitalista, nas escalas: nacional e regional) e espacial (ou formação sócio espacial). Conforme já mencionado anteriormente, a implantação das estradas de ferro ocorreu motivada por interesses econômicos (capitalista). Tal transformação, contudo, não se limitou à introdução de um novo elemento, mas implicou uma reconfiguração do território.

A ferrovia pode ser compreendida segundo (Rosa; Ribeiro, 2020) como um transporte em que o veículo, seja por motor ou rebocados se deslocam em duas rodas de ferro sob dois trilhos do mesmo material, enfatizam que como se tem um traçado, não tem mobilidade para mudar sua direção, ou seja, ele é autoguiado. O trem ele se divide em duas áreas como explicam os autores, em material de tração e o material rebocado, o primeiro se encontra a locomotiva e outro os vagões.

Apresentamos brevemente, as características mais visíveis das locomotivas, onde podemos ter a percepção de sua estrutura externa. Elas executaram um papel de inovador no território que possibilitou uma nova caracterização em seu meio.

Nesse contexto, o espaço passou a ser progressivamente modificado pela ação de agentes externos, notadamente a sociedade. Como é explicado por Spagnollo; Almeida, 2022, p. 5) Durante aproximadamente um século (1850-1950), com seu potencial sendo explorado ativamente, o sistema ferroviário contribuiu para o desenvolvimento econômico, tecnológico e territorial do país.

É notável que a implantação das ferrovias desempenhou um papel significativo no desenvolvimento de diversos setores, como o econômico, o urbano e o das cidades.

Desse modo, as ferrovias tinham papel fundamental no setor econômico, mas também de povoamento do território, como é apresentado por Lanna (2019, p. 27) o segundo desígnio associava ferrovias e novas atividades econômicas. Esperava-se que gerassem povoamento e desenvolvimento e participassem da emergência de um mercado interno pujante.

Nesse sentido, compreendemos que, ao abordar a configuração territorial e as ferrovias, é necessário compreender que ambas estão historicamente

conectadas à dinâmica da sociedade. Os traçados ferroviários, em sua maioria, foram elaborados para atender aos interesses do novo sistema econômico capitalista, beneficiando, sobretudo, os grandes produtores de insumos.

No caso do Brasil, observa-se que esses traçados estavam majoritariamente ligados aos portos, com o objetivo de escoar a produção para a exportação. Dessa forma, a implantação das ferrovias atendia a múltiplos interesses sociais, econômicos, regionais, políticos, entre outros refletindo a complexidade das forças envolvidas em suas construções.

Neste sentido, as ferrovias proporcionaram o desenvolvimento urbano em diversas áreas do território brasileiro. Segundo Lanna (2019, p.31) às estações e ao movimento devemos agregar a questão do crescimento e transformação das cidades que as ferrovias teriam ocasionado. É necessário enfatizar a multiplicidade de situações que a relação ferrovia e urbanização evoca.

É apresentado as novas formações do território, onde o país começa a se estabelecer como urbano do que rural. Dessarte, as cidades começam uma dinâmica de vida mais urbanizada. Na leitura de Spagnollo; Almeida (2022, p. 6):

O processo de implantação de ferrovias simbolizava o progresso e o desenvolvimento das nações, considerado um importante instrumento para unidade social, cultural e econômica entre as civilizações, auxiliando na colonização, controle de fronteiras e domínio de territórios, dentre outros aspectos.

Observa-se, portanto, o interesse pela ocupação do território, impulsionado pelo processo de crescimento urbano e pela urbanização das cidades. Com o advento do trem, as cidades por onde a ferrovia passavam passaram a crescer e a se expandir. Como aponta Faya Júnior (2020, p. 70):

[...] O binômio também estabeleceu o impacto da ferrovia na determinação das dinâmicas urbanas existentes, criando e potencializando estímulos ao desenvolvimento urbano, ou mesmo, estabelecendo condicionantes para que estas se realizassem.

Sendo assim as cidades passaram a ter mais dinâmicas, em decorrência deste fenômeno, elas passaram a ser atrativa para variados meios para seu entorno. Como denota Oliveira (2019, p.261) fato é que a estação ferroviária atraindo para seu entorno, os mais variados fluxos de passageiros, mercadorias, mensagens, funcionários e estrutura física de suporte ao funcionamento da linha ferroviária.

O processo de urbanização está intrinsicamente ligado aos processos da implementação das ferrovias, justamente pela migração de pessoas, como também a criação de novos núcleos. Como apresentado por Spagnollo e Almeida (2022, p. 10) destaca que no Brasil, em linhas gerais, simbolizou a transição do período colonial para o industrial, trazendo complexidade à estrutura urbana, criando novos núcleos e ocupando territórios. Conforme Oliveira (2019, p. 263) [...] portanto, a rede urbana desenvolve-se a partir das áreas litorâneas e, paulatinamente, à medida que ocorre o povoamento do interior, o surgimento de novos núcleos urbanos, das cidades Bocas de Sertão e Pontas de Trilhos[...]

As cidades Bocas de Sertão e Pontas de Trilhos, são exemplos de urbes que nasceram e consolidaram pelo beneficiamento das estradas implementadas e se consolidaram. Como apontado por Faya Júnior (2020, p.184), o tensionamento existente na relação entre cidade e ferrovia tem impactado direto nas formas de apropriação, dinâmicas de uso e ocupação, que as populações estabelecem com a ferrovia.

Concluimos que a urbanização da cidade se estabeleceu até certo ponto pela novo meio de transporte, pois, ele teve papel fundamental na configuração do território. Nos locais onde essas estradas foram implantadas, surgiram construções físicas materiais (objetos geográficos) e até mesmo imateriais (hábitos e costumes) que foram reflexo e condição para o processo de urbanização.

Mesmo assim, atrelado a revolução industrial e a economia, esses fatores juntos levaram a estrutura de redes urbanas e a atual forma de urbanização brasileira. Desse modo Oliveira (2019, p. 263 – 264) exemplifica que esse fator fez a rede urbana crescer e se tornar mais complexa, explica que:

No entanto, à medida que cresce o número de núcleos urbanos e sua população, e com o surgimento dos transportes modernos, a rede urbana igualmente torna-se mais complexa. Sobretudo no caso brasileiro, pelas dimensões continentais do país, além de apresentar a coexistência de cidades com idades tão distintas e funções diversas.

Destarte, compreendemos que as cidades podem desempenhar diversas funções na rede urbana, sendo essa uma das razões pelas quais a urbanização

no Brasil e Nordeste assume complexidades distintas e feições irregulares. Além do interesse econômico envolta dos insumos produzidos no Nordeste que geravam relevância para o mercado externo, assim apresentaremos o contexto do algodão na região referenciada.

2.2 A COTONICULTURA NO CONTEXTO ECONÔMICO NO NORDESTE BRASILEIRO.

Este tópico busca analisar a importância do cultivo algodoeiro para o Nordeste do Brasil entre os séculos XVIII e XIX, com ênfase no impacto econômico e social da produção de algodão na região. Através da análise da história econômica, da evolução do cultivo e como foi importante para o desenvolvimento da região e sua relação com outros produtos como a cana de açúcar. Por fim, abordaremos um pouco sobre seu declínio, na referida localidade.

A cotonicultura nordestina brasileira teve destaque por volta dos séculos XVIII e XIX, como um dos principais produtos exportados, juntamente com o açúcar e o café. O algodão era o segundo item mais produzido na região Nordeste, enquanto o açúcar era o pioneiro de produção nos referidos séculos, porém ambos foram de grande importância econômica para a região.

Embrapa (2003) destaca que o algodão representou uma das maiores atividades dos setores de produção, igualando-se à cana de açúcar, que era o maior destaque da região Nordeste no setor produtivo para exportação. Com essa cultura, houve geração de emprego e renda, além do crescimento dessa área de produção, o qual possibilitou o escoamento do produto para fora do país durante os séculos XVIII e XIX.

Assim, duas grandes produções se destacaram: o açúcar, cuja produção e exportação já estavam consolidadas no Brasil, e o algodão, que ganhou relevância durante os séculos mencionados. Dessa forma, o algodão emergiu como um produto novo, com uma escala de produção comparável à do açúcar.

Conforme Oliveira (2018, p. 5) o Nordeste possuía dois tipos de algodão, o arbóreo e o herbáceo, sendo este último trazido pelos ingleses, os quais foram inseridos em alguns locais da região, como destaca.

No Nordeste utilizava-se dois tipos de algodão o arbóreo e herbáceo. O primeiro popularmente chamado de mocó, era cultivado principalmente em: Pernambuco, Ceará, Piauí, Rio grande do Norte e Paraíba. Em menor proporção na Bahia e Alagoas. “O algodoeiro mocó pertencia à espécie *gossypium hirsutum* L, apresentava-se como uma planta perene, produzia economicamente por 4 a 5 anos¹³”. Além disso, era mais resistente a seca e mais fácil de descaroçar. O segundo tipo, foi introduzido pelos ingleses no século XIX, era menos cultivado, devido à pouca durabilidade que chegava em torno de um ano e produzia fibras curtas de menor qualidade que a primeira, encontrada em maior proporção em Alagoas”.

Assim, a produção algodoeira se deu a partir da plantação arbórea (mocó), que se adaptou às condições climáticas da região, permitindo que diversas áreas passassem a produzir da mesma espécie, como o caso da cidade estuda que se tinha a fábrica e a plantação que era comercializada dentro do próprio território.

Durante o século XVIII, o algodão passou a ser produzido intensamente para exportação, pois a Inglaterra estava no auge da Revolução Industrial, logo algodão se tornou relevante para o mercado europeu.

Segundo Embrapa (2003) no decorrer desse século, com a invenção do descaroçador de serras que foi o precursor da Revolução Industrial, iniciou-se a fase de exportação do algodão. Em 1830, o estado do Maranhão exportou mais de 78.000 sacas do produto para a Europa. Deste modo é apresentado a dimensão de suas safras e a demanda da sua procura em nível alto de produtividade.

Então, temos, de um lado, o interesse nas produções brasileiras e, de outro, a busca por esse valioso item na época. Na supracitada localidade do país, esse contexto favoreceu os investimentos na região, impulsionando o desenvolvimento econômico. A economia cresceu, e os setores de produção aumentaram. Esse período foi crucial para o desenvolvimento econômico da região que perdurou do século XVIII até meados do século XIX.

O algodão até mesmo competiu com a cana-de-açúcar, sendo até mais produzido, procurado e exportado que o açúcar da região, e por breve momento, o item mais importante de exportação do local (Almeida, 1980).

Ainda na perspectiva do mesmo autor, a região passou a ser dominada por duas produções, a de cana de açúcar e a algodoeira, ambas se igualavam, mas havia declínio relativos, mas não afetava a produção em grandes proporções, um destaque é o caso do estado da Paraíba, como é apresentado por ele, nos diz que:

Depois, à medida que se dilatava a vida civilizada, foi iniciada na Caatinga, então coberta de matas típicas, a cultura do algodão. Esse novo campo de atividade chegou a competir, em breve tempo, com os engenhos de açúcar no número de escravos, nas construções de nos lucros assegurados pelas preciosas malvacea. E a economia paraibana passou, desde então, a ser regulada por esses dois produtos, em surto de prosperidade, em declínios passageiros ou em providências alternativas (Almeida, 1980, p.579).

Em virtude disso, duas importantes culturas eram produzidas, a cotonicultura e o canavial, as quais fizeram parte dos povoados, vilarejos, vilas e cidades passarem a cultivar esses dois produtos, promovendo o crescimento econômico e populacional, além de trazer mudanças na própria paisagem local e mais tarde com advento do setor ferroviário, traz consigo as características urbanas.

Isso ocorre na cidade de Duas Estradas – PB, onde uma população em sua suma era rural, passa a ser mais urbanizada pela construção da fábrica e da produção de algodão, como também a inserção da malha ferroviária que começou a passar na localidade, conseqüentemente a mudar o território trazendo a inserção de novos aspectos urbanos.

Segundo Embrapa (2003, p. 10 – 11) grandes áreas foram usadas para esse cultivo, mostrando sua força, proporção e importância neste cenário de produção, conclui que:

Historicamente, no Nordeste o algodão chegou a ser comparado ao ouro branco, pela riqueza que gerava na região chegando, na década de 1960-1971, a uma representatividade acima de 40% da população nacional. No ano de 1971 ocupavam a área de 3 milhões e 127 mil hectares, equivalentes a 27,8% da área total ocupada com lavouras na região. A partir de 1980 iniciava-se uma retração da cultura, chegando a ocupar uma área de 2,9 milhões de hectares, correspondendo a 23% do total da área cultivada na região.

Conforme Araújo Filho (2013, p. 69) ao citar (BNB 1964) o algodão era uma das principais fonte de renda dos nordestinos e seu impacto era crescente.

Historicamente, o algodão constituía-se na principal fonte de renda da agricultura nordestina. Segundo dados do Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura, em 1960, o algodão em caroço contribuiu com 15% do produto bruto da agricultura, incluindo lavouras, extrativas vegetais, pesca, animais e derivados. Consideradas apenas as lavouras, a contribuição do algodão em caroço no produto bruto da agricultura daquele ano elevar-se-ia para 23%.

Ambos os autores destacam a potencialidade deste cultivo e mostram o quanto ele cresceu ao longo das décadas. A Embrapa (2003) enfatiza como as áreas de cultivo se expandiram, tornando-se cada vez mais importantes no cenário econômico.

Por sua vez, Araújo Filho (2013) apresenta dados que comprovam a contribuição positiva do produto, além de destacar outras lavouras produzidas na região, configurando, assim, todo o setor agrícola da localidade.

Como abordado anteriormente foi uma época de expansão desta produção, mas já na década de 1970 até o final deste século XIX, entra em decadência este importante item, passa por um declínio drástico, quando suas plantações foram quase extintas, por alguns fatores que ocorreram neste período.

Em 1970, o algodão começa a perder seu espaço devido a fatores como: serviços de assistência técnica baixa e fragilizada, baixa produtividade, falta de acesso à linha de financiamento, custos elevados com transporte e logística, e falta de incentivo por parte do governo (Mattos *et al.*, 2020, p. 561).

Araújo Filho (2013) coloca que o grande ápice de decadência da cotonicultura ocorreu em 1979 com a chegada da seca que assolou as terras nordestinas, estendendo até 1983. Em consequência disso, houve grandes quedas nas produções e para ajudar a esta crise, em 1983, o bicudo, praga que ataca principalmente o algodão arbóreo (mocó).

Ainda na compreensão o autor, na época, era desconhecido tal praga, e não havia tecnologia disponível para ajudar a minimizar os impactos causados pelo bicudo nas plantações. Para agravar a situação, o governo da época não ofereceu assistência para esse problema.

Na década de 1980 o Nordeste era uma das três grandes regiões produtoras, com a chegada do *Anthonomus grandis* (bicudo) a situação de crise nas plantações e a seca devastou grande parte do plantio (Coêlho, 2018).

Para Oliveira (2018, p. 12) destaca que outras regiões passaram a produzir, principalmente o sudeste do país, então o Nordeste por sua vez acabou perdendo espaço, e, novamente, o vislumbre recai para o centro-sul.

A lavoura algodoeira nordestina não acompanhou a evolução de outras regiões; Egito, Índia e a reestruturação algodoeira EUA. As distâncias dos portos de embarque e falta de um permanente transporte comercial, escalada cafeeira no final do século XIX e a supremacia algodoeira paulista. Todos esses fatores culminaram no declínio da lavoura algodoeira nordestina³¹.

Desse modo, como mencionado, diversos fatores contribuíram para a ruína do cultivo, entre os quais se destacam a falta de investimentos por parte do governo da época, o qual não viabilizou o aperfeiçoamento das práticas agrícolas; os fatores climáticos da região, uma característica marcante da localidade; e, por fim, a praga que assolou as plantações de algodão, o *Anthonomus grandis*, que devastou quase todas as lavouras. Ademais, vale destacar que a origem exata do *Anthonomus grandis* é incerta, não se sabendo ao certo como ou de onde a praga surgiu.

Enfim, para acentuar essa decadência do cultivo de algodão no Nordeste, o Sudeste, diante da crise do café, passou a buscar novas formas de se estabilizar economicamente, iniciando o plantio de algodão. Assim, o Nordeste passou a se concentrar novamente na produção da agricultura familiar e na cultura da cana-de-açúcar.

A cotonicultura foi um dos pilares econômico nordestino, durante os séculos XVIII e XIX. Embora tenha enfrentado desafios como as crises climáticas e o avanço de pragas como o famoso bicudo, o impacto da cultura do algodão na economia e no desenvolvimento regional foi significativamente positivo.

Ao longo do tempo, fatores internos e externos contribuíram para o declínio da produção, mas a história da cotonicultura permanece fundamental para entender as transformações sociais e econômicas da região. Como a geração de empregos e renda, como destacado. As cidades produtoras

criaram, e por ventura algumas delas crescendo tomando formas e características urbanas, principalmente com a inserção das linhas férreas.

Além disso, a locomoção e ligação dos pontos de comércio fizeram estabelecer crescimento favorável a estas cidades que a malha ferroviária passou experimentando se crescimento urbano e econômico.

Segundo Lanna (2019, p. 24), foram importantes meios para a criação desde novo modelo que o mundo estava conhecendo, explica que:

Às ferrovias agregou-se a imagem do progresso, da modernidade, da velocidade. Máquinas resfolegantes cruzando campos cultivados, levando e trazendo mercadorias e passageiros, criando novos edifícios e programas arquitetônicos: as ferrovias e seus equipamentos foram em todo o mundo símbolo das transformações e das novidades instituídas a partir da revolução industrial.

Por fim, este meio de locomoção e produção foram item que modificaram a sociedade local e regional. Pois, foi um agente de mudança da paisagem local, onde seus trilhos foram instalados, alterando a morfologia dessas áreas. As estradas desempenharam um papel fundamental na economia, na urbanização, na locomoção e na esfera social, o que será abordado com maior ênfase no próximo tópico que destacaremos as linhas férreas.

2.3 A EXPANSÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL COM ÊNFASE NO NORDESTE BRASILEIRO

A implementação de ferrovias no Brasil, especialmente na região Nordeste, é um ponto crucial para compreender a dinâmica socioeconômica e espacial. Iniciada no século 19, as construções e ampliação da malha ferroviária tiveram impactos significativos na integração territorial, no transporte de produtos agrícolas e outros produtos. Além é claro de impactar diretamente o processo de urbanização e configuração da rede urbana, e consequentemente na mobilidade da população. Este estudo tem como objetivo analisar a produção das ferrovias no Brasil, principalmente na inserção no Nordeste brasileiro, destacando sua relevância no setor econômico, desenvolvimento regional e os processos de modificação de paisagem, configurando a modernidade das cidades.

Com o capitalismo industrial, as estradas de ferro foram criadas e surgiram em praticamente todas as regiões do mundo. No entanto, seu surgimento esteve, sobretudo, voltado para atender aos interesses do capital (Silveira, 2002). As linhas férreas no Brasil foram implantadas principalmente para viabilizar a exportação de café, açúcar, algodão e outros produtos, além da locomoção de passageiros com o objetivo de atender tanto ao mercado interno quanto ao externo, durante o século XIX.

O Brasil, tentou inserir as primeiras linhas férreas durante vários anos, após as primeiras instaladas no mundo, o país tentou por inserir e acompanhar Inglaterra, EUA, apenas houve tentativas fracassadas no regime monárquico. Segundo Camelo Filho (2000) O Brasil enfrentou diversos empecilhos que dificultaram a adoção das linhas ferroviárias de forma rápida. A primeira tentativa ocorreu por meio da Lei nº 101, que visava interligar as províncias de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia. No entanto, essa iniciativa não foi concretizada, pois as ferrovias deveriam ser construídas por empresas privadas já existentes ou por novas companhias que ainda precisariam ser organizadas.

Segundo o autor, outras tentativas ocorreram ao longo do tempo, como em 1838, quando Venâncio José Lisboa promulgou um decreto provincial, aprovado no mesmo ano, visando à construção de uma estrada de ferro entre Santos e São Paulo. A concessão foi entregue à Companhia Aguiar, Viúva, Filho & Comp., além da firma Platte e Reid, mas o projeto não saiu do papel. Outras tentativas, feitas em 1839 e 1840, também fracassaram devido à expiração das licenças e à dificuldade na execução do projeto.

Assim, podemos perceber que todas as tentativas apresentaram falhas. O governo da monarquia buscou meios de trazer estradas para o país, mas não obteve êxito nas primeiras tentativas, que não avançaram como se esperava. anos mais tarde são inseridos as estradas de ferro no país. A primeira instalação ocorreu em 1854, 14 anos após a última tentativa ter fracassado. A locomotiva a ser instalada, foi em Rio de Janeiro, em 1854, logo após em São Paulo, com intuito de transportar o café do interior para o litoral (Silveira, 2002).

A intenção principal foi de interesse de trazer o café do interior para o litoral afim de atender a cultura da exportação, mas não apenas o café, como

açúcar, ambos tiveram impactos diferentes, pois eram locais destintos (Lanna, 2012). Ainda sobre a linha férrea de 1854, Camelo Filho (2000) explica que a concessão, feita em 1852 para a construção da primeira estrada de ferro foi cedida a Irineu Evangelista de Souza, o Barão, e foi inaugurada em 1854. Além disso, ele foi o próprio fundador da empresa responsável pela construção da estrada, é demonstrado que:

Apesar do esforço feito pelo governo brasileiro para construir ferrovias no país, tal fato só veio a ocorrer a partir da concessão feita a Irineu Evangelista de Souza - o Barão de Mauá em 1852. Depois de um ano, dez meses e dezoito dias, a primeira ferrovia foi inaugurada precisamente no dia 30 de abril de 1854, com extensão de 14,500 km. Seu início é na praia da Estrela, cidade do Rio de Janeiro, com ponto final no Sopé da Serra de Petrópolis, no atual Estado do Rio de Janeiro. O Brasil tornou-se o 19º país com ferrovia, o 6º americano e o 3º da América do Sul. A construção da primeira estrada de ferro do Brasil foi feita pelo capital privado e nacional que não se beneficiou com o sistema de garantia de juros. Foi o Barão de Mauá o responsável pela organização da empresa ferroviária, que recebeu o nome de E.F. Grão-Pará (Camelo Filho, 2000, p. 28 e 29).

Desse modo, o Barão de Mauá cria possibilidades junto ao governo para modernizar a forma de locomoção e exportação de produtos, além de atrair investidores estrangeiros. Embora a construção tenha sido de uma distância relativamente curta, esse primeiro passo foi necessário para abrir, de fato, as portas para o desenvolvimento das ferrovias, crescimento das cidades e conduzir a modernidade.

Como já referenciado, as estradas de ferro, especialmente esta da E.F. Grão-Pará, era de interligar o interior com o litoral para trazer as safras de café, para este setor de exportação, integrar o território e aumentar população do interior (Silveira, 2002). Isso ocorreu principalmente no Centro-Sul, onde o café sempre foi o principal produto exportado e a economia dominante na região era a cafeeira, com vastas lavouras, estas áreas precisavam ser integradas para atender as demandas de produção.

Mais tarde, isso despertaria o interesse dos investidores, por todo o território, e pelo Nordeste brasileiro. Nesse contexto, Oliveira (2024, p. 78) explica que, durante a construção das primeiras linhas férreas no Brasil, a região ainda dependia da tração animal para o transporte de seus produtos, destaca que:

Até o surgimento das primeiras ferrovias, a circulação de pessoas e mercadorias nas províncias do Nordeste do Brasil era semelhante às condições das demais províncias do Império, ou seja, realizava-se utilizando os animais e as vias carroçáveis que interligavam as cidades, as atividades econômicas do litoral (cana-de-açúcar), as do sertão (pecuária, algodão e as culturas de subsistência) e os portos.

Sendo assim, podemos perceber que a inovação chega, mas não de maneira uniforme, devido a motivos evidentes, o início da introdução de novas formas de locomoção, a falta de investidores internos e externos, não integraria imediatamente todas províncias.

No entanto, transformações ocorrem na região quando as linhas férreas chegam ao estado de Pernambuco. Conforme denota Camelo Filho (2000, p. 30) este fato ocorre quando:

No mesmo período foi feita uma concessão para organizar e construir uma ferrovia na Província de Pernambuco, cuja construção foi iniciada em 7 de setembro de 1855. Foi a segunda estrada de ferro do país e a primeira do Nordeste, com ponto inicial em Recife e ponto final previsto para o Vale do Rio São Francisco, em uma localidade acima da Cachoeira de Paulo Afonso, possivelmente Petrolina; o seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 7 de fevereiro de 1858, com extensão de 31,510 km, entre Recife e a cidade do Cabo de Santo Agostinho. [...] A quarta ferrovia teve início em Salvador e com ponto final previsto para o Juazeiro, no Vale do São Francisco. Sua construção começou no dia 24 de maio de 1856 e em 28 de junho de 1860 foi inaugurado o primeiro trecho.

Temos aqui duas importantes construções, realizadas em anos diferentes, mas que favorecem a região nesse contexto de transporte de produtos. No entanto, não podemos deixar de destacar que isso ocorre no Nordeste, nessas áreas, por interesse externo, impulsionado pela Revolução Industrial e pelo crescente interesse no algodão, cana de açúcar e outros produtos agrícolas e pecuário.

Conforme explica Oliveira (2024, p. 80), a ascensão da revolução industrial impacta-se diretamente nas exportações brasileiras, criando o complexo agroexportador, ele apresenta que:

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

Podemos compreender que as transformações ocorridas, no território tinha de certa forma, a influência da Revolução Industrial na Inglaterra. Diversos setores estavam se reorganizando em torno dela, como a criação de linhas férreas e a expansão das exportações de produtos, como também as características urbanas.

A Revolução Industrial estava, assim, ditando a dinâmica, ainda que indiretamente, inovações em diferentes áreas, como produção, exportação e locomoção, aos poucos às áreas do Nordeste passou a ter trilhos por suas cidades, povoados, vilas. Como foi colocado na cidade do estudo, na época denominada “Vila Costa”. Na figura 2, apresenta o início da modernidade da cidade, podemos analisar a partir dela já a mudança na paisagem, onde as características estão mudando e moldando através da inserção da linha férrea, em linhas gerais, este momento as mudanças estão cada vez mais profunda.

Figura 2 - Estação Ferroviária de Duas Estradas 1970

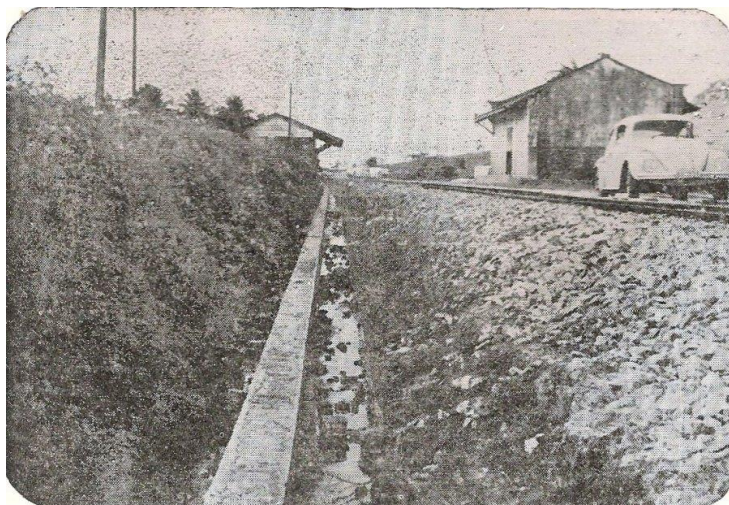


Foto disponível em: [Duas Estradas -- Estações Ferroviárias do Estado da Paraíba](#)

As fotos são escassas por isso não temos algo mais nítido, contudo, a figura 2 demonstra a estação ainda funcionando, e apresenta já características urbanas como o carro, o trem, os prédios da estação ao lado e o armazém a frente, já mudando a sua paisagem.

Mais tarde esse avanço chega no estado da Paraíba. Como denota Almeida (1980), em 1871 o governo autorizou uma companhia a construir as estradas de ferro, baseado no decreto nº 4833 de 15 de dezembro, ligando da

província de Alagoa Grande com ramificações para Ingá e Guarabira que recebeu o nome de Conde d' EU.

Assim o Nordeste passou a ter diversas estradas de ferro a qual, foram construídas por empresas internacionais sua grande maioria e em estados diferentes, criando a malha ferroviária nordestina. A seguir na tabela 1, observaremos a tabela de estradas de ferro do Nordeste.

Tabela 1 - Principais Estradas de Ferro no Nordeste 1889

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

Fonte: Elaboração própria com base na Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908 (1910, p. 24-49); FREIRE (2017, p. 161); PINTO (1949, p.111-121) e SIQUEIRA (2002, p. 173). (Oliveira 2019, pg. 80).

O quadro apresentado mostra as diferentes estações ferroviárias, as empresas que as construíram, seu ano de inauguração, mas todas têm algo em comum, o transporte de pessoas e produtos, incluindo alimentos e até mesmo água para combater as secas que assolavam a região durante o período de estiagem, uma característica comum do domínio morfoclimático da região.

Para destacar o motivo pelo os quais as estradas de ferro adentraram essas regiões para chega às áreas de cultivo desses produtos, dos diferentes estados da região para levar suas produções para comercialização interna e externa do país. Sendo assim, observamos que havia áreas seletas para a instalação para atender esta demanda comercial, fazendo assim essas localidades terem prioridades para sua instalação.

Sátyro e Justino (2019) afirmam que as ferrovias estavam concentradas nas regiões litorâneas para o transporte de açúcar. Posteriormente, elas se expandiram para outras áreas, a fim de transportar produtos como algodão e carne bovina, com destaque para os estados de Pernambuco, Ceará e Paraíba.

Com a introdução das ferrovias, a economia foi beneficiada, pois os produtos chegavam em bom estado para o consumo, sem perder as safras. O encurtamento das distâncias fez com que diversas áreas do Brasil se desenvolvessem, alcançando crescimento econômico e urbano, o que permitiu que povoados, vilarejos, vilas, cidades se consagassem como áreas urbanas e ganhassem destaque.

Um exemplo disso são as cidades do Nordeste, conhecidas como “bocas do sertão”. No entanto, antes de abordarmos esse tópico, devemos entender como as ferrovias e as cidades estão inter-relacionadas.

As ferrovias significavam modernidade, avanço, progresso, e o mais importante, eram responsáveis pela locomoção de produtos e pessoas. No entanto, sua chegada não se limitou a modernizar apenas esses aspectos, trouxe consigo mudanças em outras áreas, como o avanço nos processos urbanos e nas dinâmicas das cidades que elas passaram.

Maia (2017, p. 3), explica essas mudanças nesses setores estava favorecendo e acrescentando suas novas características à paisagem, ou seja, a modificação do local.

Compreendendo a construção das ferrovias vinculadas ao processo de industrialização é possível elencar algumas das suas influências: revolucionou os meios dos transportes e das comunicações; influenciou a direção do crescimento das cidades e, por consequência na configuração da malha urbana das mesmas, o que contribuiu para a emergência de uma nova disciplina - o urbanismo - e no desenvolvimento econômico e social dos territórios e por conseguinte das cidades.

Dessa forma, compreendemos uma nova configuração na paisagem. Os trilhos, além de representarem uma inovação, introduzem novas características no meio urbano e no processo de urbanização. Nesse contexto, as transformações que ocorrem modificam e assumem novas formas, dinamizando o território. Dessa maneira, os trilhos desempenham o papel de agente modificador destes processos elencados.

Segundo Lanna (2019, p. 31) os trilhos, por si só, não impactam diretamente, trata-se de uma série de fatores, explica que:

[...] neste sentido as múltiplas descrições das festas de inauguração das linhas são muito similares evocando o poderio e frenesi que a máquina provocava. Da mesma forma a ela se associaram expectativas de mobilidade, de trânsito de pessoas, mercadorias e bens culturais. Mas a forma como estas expectativas se realizaram e impuseram suas marcas sobre os espaços das cidades é extremamente diversificada. As ferrovias não traziam, de per si, o progresso. Podemos sim vê-las articuladas com um conjunto de outros elementos que caracterizavam aquele momento da sociedade brasileira, marcado no seu conjunto, por mudanças profundas, impactantes e permanentes[...]

Dessa maneira, ambas as autoras destacam os impactos significativos das estradas de ferro, pois elas trazem modernidade às cidades e, juntamente com fatores econômicos, como a produção e locomoção, exemplificam o caso da região Nordeste, cuja economia era determinada pela cana de açúcar e algodão, por causa disso foram agraciado o território pelos os trilhos para atender a dinâmica econômica. E que deixaram marcas irreversíveis na paisagem por onde passaram.

Isso acabou beneficiando os locais que fizeram parte dessas culturas de produção e comercialização, que cresceram e se desenvolveram, com destaque para as cidades bocas de sertão por mais que fossem culturas diferentes, mas foram desenvolvidas pela introdução da ferrovia, fazendo elas cada vez mais destacada nas suas especificidades. Maia (2017, p. 5) afirma que essas cidades já possuíam uma dinâmica comercial, pois eram locais de pouso. No entanto, isso se modificou, e, mais tarde, essas cidades passaram a apresentar características urbanas, conforme explica:

[...] é a partir deste propósito que as ferrovias são expandidas às cidades “bocas de sertão”, que entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que permanecessem como lugar de pouso de tropeiros ou como entroncamento de caminhos. Estas cidades, já apresentavam considerável dinâmica comercial, em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas. Cidades estas que no início do século XX revelam significativa importância na ainda escassa rede urbana brasileira.

Maia (2016, p. 9) destaca a modificação após a instalação dessas vias férreas, que foram impulsionadoras para alguns locais do país, e afirma que:

Encontram-se, pois, nas várias regiões brasileiras, algumas cidades que possuem na sua origem a caracterização de “bocas de sertão” e que se tornaram importantes centros regionais, bem como passaram por modificações a partir da instalação da ferrovia.

Assim, é possível perceber as mudanças já em curso em nosso meio, pois as vias férreas interligavam as áreas produtoras agrícolas aos portos, estabelecendo a conexão entre o interior ao litoral para a exportação de mercadoria. Com isso, essas áreas, além de comerciais, começaram a experimentar o desenvolvimento urbano de forma gradual. A inserção das linhas férreas movimentou esse processo e contribuiu para o crescimento dessas localidades.

O maior exemplo disso é a cidade de Campina Grande – PB que já era um polo comercial da época, com a chegada das ferrovias por seu território, onde as produções do interior chegavam para ser comercializadas e assim movimentando o comércio de sua área, expandindo-se cada vez mais.

Conforme os autores Maia e Justino (2019, p. 106 – 107), Campina Grande detinha a maior receita tributária por causa de diversos produtos que passaram por suas estradas, informa que:

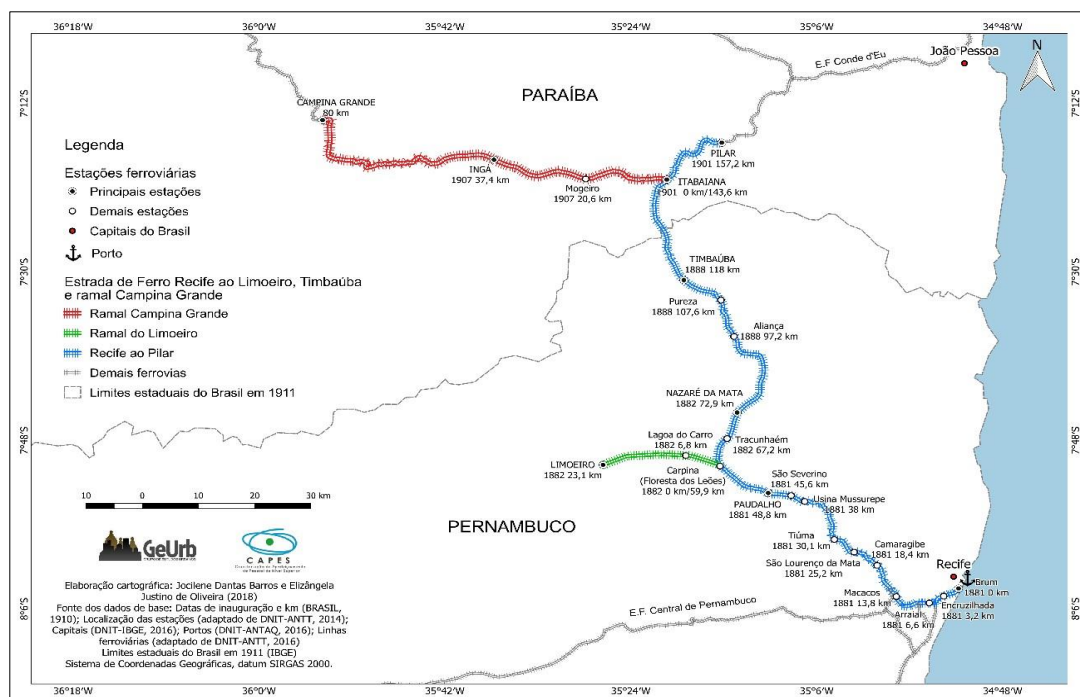
Um dos dados que melhor retrata a importância da ferrovia em Campina Grande, são as receitas arrecadadas na sua estação ferroviária. Dados coletados no Relatório Apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Dr. José Estácio de Lima Brandão, ano de 1913 (p. 164), revelam que a estação ferroviária de Campina Grande possuía naquele ano a segunda maior receita, correspondente a 352:743\$490, dentre as 31 estações que compunham todo o trajeto da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande, suas receitas eram inferiores apenas a da estação do Brum (669:537\$640), localizada no Recife. A receita da estação de Campina

Grande superava, portanto, as estações de Limoeiro (171:252\$410), Nazaré (141:116\$740), Timbaúba (154:691\$620) para citar as de maiores fluxos.

Como apresentado, a partir dessas estimativas, podemos observar e concluir que, após a chegada da estrada de ferro, tornou-se propícia a consolidação da cidade de Campina Grande – PB como um polo comercial. Outro exemplo é a cidade de Feira de Santana – BA, uma outra boca de sertão, que se destaca pela maior feira de gado e comercialização bovina. Portanto, sua dinâmica comercial é forte e impulsionada pela ferrovia (Maia, 2016).

A companhia que fazia esse percurso foi a *The Great Western*, que iniciou suas construções com a intenção de ligar cidades do Nordeste. A companhia iniciou suas atividades em 1879 com objetivo de ligar Recife a Limoeiro e a Nazaré da Mata e com seu prolongamento chega em 1901 as áreas de Pilar e Itabaiana na Paraíba (Oliveira, 2024).

Figura 3 - Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, Timbaúba e ramal Campina Grande e data de inauguração das estações ferroviárias – 1907



Fonte: Oliveira (2013)

Como exemplifica este mapa, podemos observar a construção das linhas férreas nas áreas já mencionadas, e as demais ramificações nestes locais e

apresentam ligações para estados do Nordeste. Segundo Camelo Filho (2000, p. 123), durante 1901 a *Great Western* passou a dominar as linhas férreas de diferentes estados, o autor explica que:

The Great Western of Brazil Railway Company Limited, proprietária da E.F. Recife ao Limoeiro foi a empresa beneficiada com o arrendamento; trata-se de uma pequena ferrovia que, até 1901, não ultrapassava a casa dos 150 km em tráfego. Entre agosto de 1901 e outubro de 1904, a Great Western havia incorporado todas as estradas de ferro dos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas, formando uma rede ferroviária⁴⁶ com pouco mais de 1.000 km, incluindo a própria E.F. Limoeiro, proprietária da primeira rede de vias férreas do Nordeste.

Assim, esta Cia passou a dominar essas regiões, fazendo alongamentos, ramais, desta maneira criando o complexo de rede ferroviária destas regiões, importante frisar que toda essa teia, era para comercialização de produtos e transportes de pessoas, como também e migrar pessoas para estes locais.

A *Great Western*, passou por um período de crescimento de 1901 à 1905, e detinha três importantes troncos, rede Norte, rede Central e rede Sul e a E. F. Paulo Afonso (Oliveira, 2024). Todas elas ligaram importantes áreas e a rede sul a mais importante e a que trazia mais lucros significativos.

A rede sul constituída pelas Estradas de Ferro Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, apresentava cerca de 46,38% de toda receita bruta, no caso a mais lucrativa, pois esta área era de produção e escoação de produtos (Siqueira, 2002). Como mostrado, está a mais significativa, contudo as demais apresentavam índices baixos, eram importantes para distribuição de produtos para o comércio.

Como apresenta Camelo Filho (2000, p. 125), os troncos apresentados, tiveram índices lucrativos para *Great Western*, apresenta que:

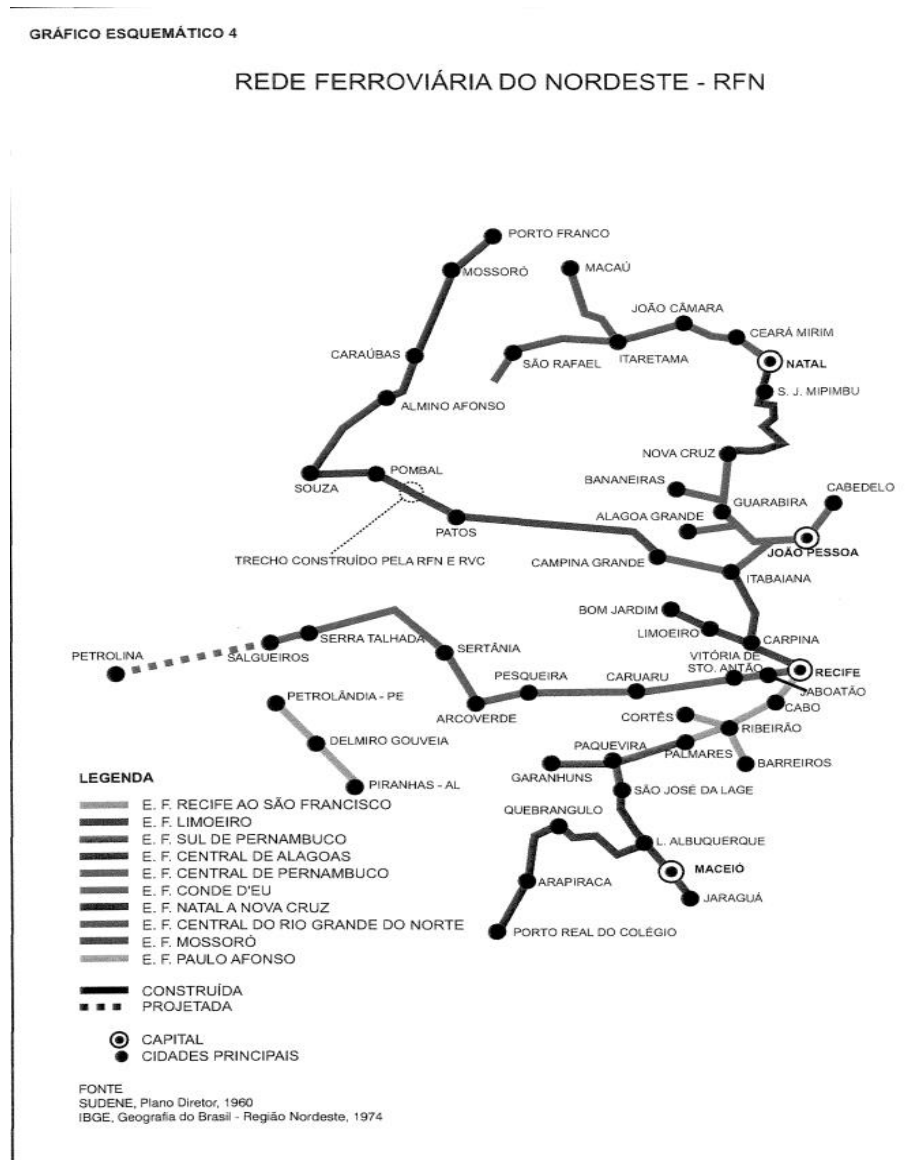
A Great Western era composta por três grandes redes de linhas férreas: Norte, Centro e Sul. Os dados levantados por Estevão Pinto para o ano de 1908 mostram a situação financeira de cada uma das linhas da Rede Great Western. As linhas Norte, consideradas deficitárias, contribuíram com cerca de 30% da receita global da rede; a Centro com 13% e a Sul com 57%. As vantagens destas últimas ocorrem por vários motivos; primeiro, elas são tributárias de áreas tradicionalmente produtoras de açúcar e com grande concentração de usinas, tanto em Pernambuco como em Alagoas. Estas áreas também produzem cereais, café, algodão, mamona, madeira e pecuária e tinham várias fábricas de linha, tecidos e óleo de caroço de algodão; segundo havia

uma maior intensidade do tráfego ferroviário. Tudo isso contribuiu para que as linhas Sul apresentassem uma maior porcentagem da receita total da Rede Great Western.

Diversos fatores favoreceu o tronco Sul para ser lucrativa, mas importantes áreas também foram conectadas principalmente no estado da Paraíba como apresenta Oliveira (2024, p. 84).

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

Duas importantes contribuições, a primeira era lucratividade da empresa, que por mais que a Norte e o Centro, não detinham porcentagens satisfatória, a Sul supria as outras, a segunda ficava com a integração do território nordestino, onde estados, cidades, se encurtavam as distâncias, ligando-as, como apresenta o quadro a seguir.

Figura 4 - Rede Férrea da região Nordeste

Fonte: Camelo Filho (2000)

Como apresentado na figura de Camelo Filho (2000) as estações ferroviárias que esta empresa dominava, apresenta todos os seus troncos Sul, Norte, Centro e a E.F Paulo Afonso. Demonstra o trabalho feito para diminuir as distâncias, as encurtando. Mas a *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* na região passou por declínio, mesmo sendo uma empresa que se instalou por volta de 1879 e pendurou por volta de 1956, ela acabou cancelando suas construções no país, por diversos fatores que será apresentado.

Conforme descrito pelo autor Camelo Filho (2000), os trilhos no Brasil, já apresentava certo grau de insatisfação, já que elas estavam direcionadas as

exportações de produtos primários, mas não era o que o governo imperial e republicano, na verdade ambos governos estavam com o desejo de interligar o território. Mesmo com aquelas estradas designadas de integração nacional e embrenhamento, ficaram à mercê das locomoções de produtos para exportação. Ele ainda denota que outros fatores em escalas menores auxiliariam para estes aspectos negativos, traçados inadequados, falta de investimentos, a Guerra Mundial, estes fatores levaram a parar as estradas de ferro no país.

Conforme Siqueira (2002, p. 199), explica que estes fatores elucidados acima, foram processos que acarretaram o declínio da *Great Western*, ele exemplifica que:

Tais fluxos passaram por algumas fases de declínio, como aconteceu entre 1915 e 1917 e na segunda metade dos anos 20. A queda do nível de atividade regional durante a Primeira Grande Guerra e a depressão econômica em 1930 afetou diretamente o desempenho da *Great Western* nesses momentos, provocando quedas significativas da movimentação de cargas e passageiros por suas vias férreas.

Desta maneira, esses fatores enunciados, adjuntos com os problemas das secas, típico da região, todos eles proporcionaram aos poucos, esta deficiência ferroviária, mas outra questão que deve ser destacada é que estas linhas férreas por todo território brasileiro foi para atender ao mercado e não para integrar.

Logo após esses declínios o governo republicano que todas as ferrovias passaram a fazer parte da empresa nacional da RFN, Camelo Filho (2000, p. 200) explica que:

No Brasil este processo não foi possível, apesar da importância das ferrovias, mas o "descrédito" e o preconceito frente às mesmas eram muito grandes e com a implantação e desenvolvimento da indústria automobilística a tendência era desacelerar o desenvolvimento do sistema ferroviário do país, embora o governo esforçasse para elaborar projetos e planos com o objetivo de melhorar o setor. Foi neste contexto que *Great Western* foi encampada pelo Governo Central. Depois da Segunda Guerra Mundial a maior alteração ocorrida em relação as estradas de ferro do Nordeste foi a encampação da *Great Western Railway Company*, em 1949, e a formação da Rede Ferroviária do Nordeste-RFN, para substituí-la. A RFN assumiu o controle de todas as linhas férreas da *Great Western*, pois o objetivo do governo era dinamizar toda a rede e agilizar o sistema através do reaparelhamento ferroviário eliminando alguns estrangulamentos existentes, ao mesmo tempo que concluiria uma série de trechos considerados de fundamental importância para esta rede, como o de Afogado da Ingazeira-Petrolina, Campina Grande a Patos e Arapiraca Porto Real

do Colégio, locais em que posteriormente a Rede Ferroviária do Nordeste estabeleceria ligação com a RVC e VFFLB respectivamente.

Quando a empresa RFN assumiu essas estradas ocorreu para tentar melhoras as vias, interligar mais locais, mas de certa maneira não houve um êxito em suas ações, mais tarde, essas vias param e ficar apenas nas historicidades locais, por onde passaram. Ainda o autor elucida que a Great Western que em seu trabalho, a pesquisa a campo, quando aborda às ferrovias, a significativa predominância da memória da *Great Western Railway Company* (Camelo Filho, 2000).

As ferrovias tiveram papel importante e fundamental em questões de desenvolvimento, organização e dinâmica, era importante avanço para locomoção, mas ao mesmo tempo um agente de transformação no espaço onde eles, passavam iniciava uma introdução aos meios urbanos.

Nesse viés, compreendemos que as áreas por onde as ferrovias passaram transformaram os locais como vilarejos em cidades, criando assim esse complexo de urbanização e, conseqüentemente, a malha urbana. No entanto, não foram apenas esses fatores que influenciaram o processo; as ferrovias foram o principal precursor desse fenômeno de crescimento das urbes. Mas outros processos estão associados como o caso da própria industrialização que foi o agente mais significativo para desenvolvimento urbano, local, regional e do próprio espaço, e assim desenvolvendo o complexo de rede urbana brasileira.

Por fim, neste tópico abordamos buscamos exemplificar desde das primeiras tentativas de inserção das estradas ferros, até sua chegada, sua dinâmica econômica, sua importância para região Nordeste, avanços e declínios e como foi significativa para desenvolvimento das cidades nordestinas, e a partir disso buscaremos identificar a dinâmica urbana, da cidade de Duas Estradas, do interior da Paraíba, para compreendermos sua dinâmica, após a chegada da ferrovia da *The Great Western Railway Company*.

3. METODOLOGIA

Para a realização desta pesquisa, foi adotada uma abordagem geo-histórica. Segundo Carneiro (2018), o geógrafo histórico deve considerar as transformações espaciais e temporais. A recuperação de fontes históricas pode ser dificultada pela escassez de informações. Para tanto, a geografia histórica deve compreender as dimensões do passado, da atualidade e das transformações geográficas ao longo do tempo, como o autor ressalta.

Ainda segundo Carneiro (2018), as distinções entre os lugares são inúmeras, mas dependerão do interesse do pesquisador, que poderá escolher locais distintos onde o fenômeno está ocorrendo e, conseqüentemente, criar um paralelo de comparação. Para concluir, esse método analisa a relação entre o espaço, o tempo, a sociedade e a natureza, analisando suas mudanças ao longo do tempo e, em decorrência, suas novas transformações.

Para Lakatos e Marconi (2003), este método parte do princípio de que as atuais formas de vida social, as instituições e os costumes têm origem no passado. Portanto, é importante pesquisar suas raízes para compreender sua natureza e função. Assim, o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade contemporânea, pois as instituições e as formas espaciais alcançaram sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época. Seu estudo, para uma melhor compreensão do papel que atualmente desempenham na sociedade, deve remontar aos períodos de sua formação e de suas modificações.

Para revisão de literatura foram realizados levantamentos dos materiais bibliográficos sobre a temática (livros, revistas especializadas, dissertações, atlas, entre outros). Na sequência, os mesmos foram lidos e fichados. Autores como Camelo Filho (2000), Oliveira (1980), Corrêa (2000), Maia e Justino (2019) fizeram parte do arcabouço teórico do estudo.

No que compreende documentos oficiais sobre dados de produção não foram encontrados ou não há registros sobre essas demandas de algodão e sisal, outros dados de censo demográfico foram produzidos pelo SIDRA. Trata-

se de um site vinculado ao IBGE, que disponibiliza dados de produção, censos e outros indicadores de pesquisa.

Foram feitas fotografias dos edifícios históricos, por meio de Smartphone, como apresentado na seção anterior, para demonstrar quais foram as construções que fizeram parte da historicidade local. Como também leituras de obras científicas de abordavam sobre a localidade.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste último tópico iremos nos debruçar sobre a dinâmica urbana do município Duas Estradas, uma cidade localizada no interior da Paraíba, no agreste paraibano, com uma população de aproximadamente 3.327 habitantes seu território, segundo os dados do IBGE de 2022.

O município em estudo está situado no interior do estado da Paraíba, no Brasil, tendo como cidades circunvizinhas Lagoa de Dentro, Sertãozinho e Serra da Raiz. Sua história remonta à chegada da família de Antônio José da Costa, de origem portuguesa, que obteve as terras por meio da compra e estabeleceu sua moradia no local. Além de fixar residência, essa família introduziu inovações significativas, como a implantação de atividades industriais e a produção de algodão, sendo, portanto, responsável por parte do desenvolvimento econômico local.

A história do município é fortemente vinculada à atuação dessa família, que promoveu a expansão da atividade agrícola e contribuiu para crescimento econômico da região. Um feito importante nesse processo de desenvolvimento foi a chegada da linha férrea, que facilitou o escoamento de produtos e o transporte de pessoas, impulsionando a transformação do antigo povoado em um centro urbano mais dinâmico. A elevação à categoria de município ocorreu justamente em decorrência desses fatores, consolidando a posição de município. Atualmente, a urbe preserva manifestações culturais, destacando-se os festejos juninos, o evento "Raízes do Brejo", torneios de futsal, entre outras expressões culturais, incluindo celebrações religiosas como a tradicional festa do padroeiro e ademais.

Inicialmente foram compradas as terras pela família Costa, a qual se tornou fundadora e a priori era um povoado, onde a maioria dos moradores se encontravam na zona rural, posteriormente com os investimentos da família Costa em prol de beneficiamento próprio, instalou a fábrica e as plantações de algodão, assim principiando os primeiros passos para o crescimento urbano e o incremento das estradas de ferro que acentuou essa transformação.

Como ressalva Silva (2011), o povoado teve início a partir dos investimentos realizados por Antônio José da Costa, especialmente voltados

para a cotonicultura. Esse processo atraiu a população residente na zona rural, que passou a se envolver com a produção algodoeira, a qual demandava uma maior quantidade de mão de obra. Dessa forma, os moradores começaram a se estabelecer nas áreas próximas, assim formando os primeiros aglomerados urbanos que impulsionaram o desenvolvimento da cidade.

Sob a ótica do mesmo autor, esta atividade agrícola tornou-se expressiva que contribuiu para elevação de Vila. Dessa forma, observa-se que, conforme referenciado anteriormente, a cotonicultura desempenhou um papel fundamental no crescimento e no desenvolvimento urbano das cidades produtoras desse insumo. Ademais, a chegada dos trilhos ferroviários intensificou esse processo de transformação, acelerando a expansão econômica e urbana do município.

Todos os fatores mencionados foram relevantes para a dinâmica urbana e para o fortalecimento da produção local, favorecendo a economia, a construção de edificações residenciais e comerciais, além de moldar e impulsionar o desenvolvimento da região. Esses processos foram ainda mais intensificados com a implantação da estrada de ferro, que atuou como um catalisador para a expansão e modernização do espaço urbano.

Como apresentado por Silva (2024) a dinâmica proporcionada pela linha férrea constituiu-se como um dos principais impulsionadores das transformações na paisagem com seus prédios; armazém, a estação, e os prédios do comércio local, além das casas que já estariam surgindo no centro. E outra mudança ocorreu na economia local, uma vez que permitia o escoamento da produção de algodão e sisal para demais localidades.

Outro aspecto relevante citado por Silva (2024) *apud* (Filho, 2014, p. 13) refere-se à escolha do traçado ferroviário, embora inicialmente elaborado para a linha ser construída na cidade de Serra da Raiz – PB, mas a maior parte de sua extensão acabaria sendo implantada no território local duasestradense, no final com a persuasão da família Costa, foi instalada na localidade de Duas Estradas.

O autor deixa explícito em seu trabalho que a família Costa fez uma proposta a GWBR, onde cederia suas terras para a instalação se fosse construído em suas terras de modo gratuito, mas caso não fosse aceita tal proposta, as terras seriam vendidas por uma quantia exorbitante. No final, a

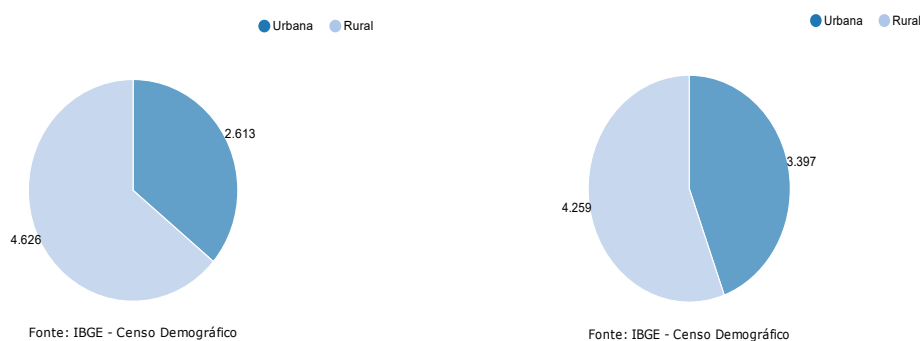
proposta foi aceita e assim a cidade entrou nos trilhos. Então em 01 de janeiro 1904 é inaugurada, e começa seu tráfego até Nova Cruz – RN.

Com isso podemos analisar que o traçado não era na localidade atual e sim na cidade vizinha, mas pelas forças que detinha o fundador, a instalação ocorreu em seu atual território, como foi o caso de diversos traçado no Nordeste e no Brasil.

Deve-se observar que muitos dos traçados ferroviários no Brasil eram construídos de acordo com o interesse e a força de grupos políticos ou econômicos e até por interesse particular, e não necessariamente pela viabilidade técnica ou pelo desenvolvimento econômico da região [...] Nos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte o poder político local, representado pelas oligarquias e associado à elite comerciante e latifundiária, possuía forte poder de decisão nos traçados das ferrovias em questão (Oliveira, 2019, p. 191 e 192).

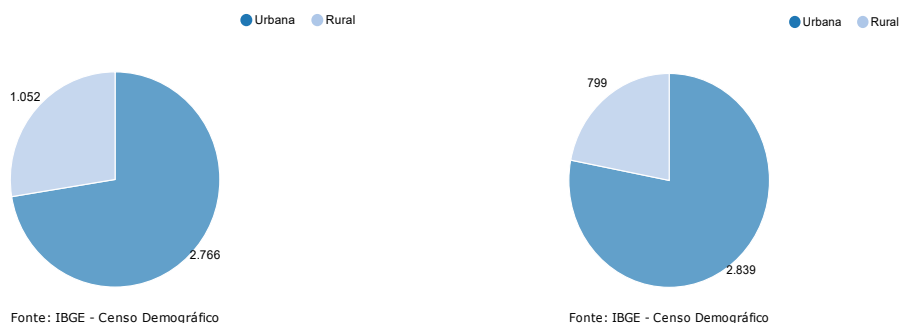
Desse modo, as influências externas impulsionaram o processo de urbanização da cidade, apresentando um crescimento notável de pessoas morando já nas áreas urbanas, buscamos mostrar a evolução urbana nos anos de 1970 até 2010, para analisamos este crescimento na urbe.

Figura 5 - Gráfico do Censo Demográfico de 1970 – 1980



Fonte: [Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA](#)

Figura 6- Gráfico do Censo Demográfico de 2000 – 2010



Fonte: [Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA](#)

Com base nos dados apresentados no gráfico, observa-se uma nítida evolução no processo de urbanização, em que uma população predominantemente rural passou a concentrar-se em áreas urbanas. Ao longo de aproximadamente 40 anos, essa transição foi-se consolidando, inserindo-se no contexto mais amplo do desenvolvimento urbano observado em diversas regiões do Brasil. Convém salientar, contudo, que esse processo não se dá de forma homogênea em todo o território nacional, podendo ocorrer de maneira mais acelerada em determinadas localidades e de forma mais gradual noutras.

Destacamos que em 1970, os habitantes contabilizam 7.239, pois o município de Sertãozinho ainda não havia se desmembrado, isso corre anos depois. Desse modo, Silva (2011, p. 21 – 22) explica como ocorre esse declínio populacional, é nos apresentados que:

Como a emancipação de Duas Estradas em 1961, a primeira contagem de sua população se deu pelo censo Demográfico de 1970, realizado pelo IBGE. Na época o levantamento apontou 7.239 habitantes, com predominância dessa população na zona urbana (cerca 63,90%). [...] No intervalo entre os censos de 1991 e 2000 nota-se que o município sofreu a perda de quase 50% de sua população total, isso ocorreu por conta do desmembramento do Distrito de Sertãozinho em 1994, porém a população de Duas Estradas apenas decaí a partir daí.

Além dessa perda significativa, registra-se a desativação da linha férrea em meados da década de 1970, fato que contribuiu diretamente para o declínio do escoamento dos itens produzido. Somado a isso, ocorreu a queda da cotonicultura no município que na época a praga “bicudo” já assolava as plantações em toda região Nordeste, resultando em um duplo impacto negativo.

Ambos os fatores foram determinantes para o processo de estagnação e posteriormente o declínio populacional do município.

Logo após a desativação a estação, ficou abandonada, decaindo pelo tempo até que em 2017 iniciou-se o processo de revitalização mantendo seu traço de construção original (Silva, 2024). Hoje prédio funciona como uma biblioteca municipal aberta ao público além de atrativo turístico.

Figura 7- Estação Ferroviária antes da revitalização



Fonte: [Duas Estradas -- Estações Ferroviárias do Estado da Paraíba](#)

Na Figura 7, observa-se o avançado estado de deterioração de um importante patrimônio histórico, cuja degradação se acentuou com o passar do tempo. Esse bem material foi fundamental para o desenvolvimento local e regional, uma vez que integrou a malha ferroviária nordestina, a qual desempenhou papel de agente transformador por onde os trilhos foram inseridos.

Os esforços empreendidos pelo poder público municipal resultaram na revitalização do edifício, localizado no centro da cidade. Esse edifício, além de abrigar a biblioteca municipal, tornou-se um dos principais atrativos locais para turismo junto com os pontos turístico histórico da cidade (o Casarão azul, o Palacete, o Armazém e o Mirante de São Francisco) sendo a estação utilizado para a realização de atividades culturais e sociais, incluindo apresentações de projetos que ocorrem no município.

Figura 8 - Estação Ferroviária após a revitalização



Fonte: [Estação ferroviária de Duas Estradas \(PB\) é destaque na edição da Folha de São Paulo - Turismo em foco - Tudo do turismo no Brasil e Mundo](#)

Figura 9 - Estação 2025



Fonte: Arquivo Pessoal do Autor

Atualmente o espaço se encontra aberto, sendo palco principalmente de visitas turísticas, e ademais eventos recorrentes na cidade, como já mencionado anteriormente. Como podemos observar na figura 8, buscou manter sua originalidade sem perder sua identidade local, na imagem 9, ao lado direito encontramos ainda os trilhos ao lado da estação e a frente o armazém que são o ponto postal da cidade.

Figura 10 - Parte interna da Estação

Fonte: Arquivo pessoal do autor

Na figura 10, encontramos a parte de galeria de honra, onde as imagens de pessoas ilustres que fizeram parte da história da cidade como nos foi apresentado na exibição dos homenageados. Além que podemos destacar que as paredes não tem embolso para ser fiel ao que era na sua época, sendo assim mantendo sua origem.

Figura 11 - Parte interna do acervo dos livros

Fonte: Arquivo pessoal do autor

Na figura 11, observamos o acervo de livros presente no edifício e diversos tipos encontramos de literatura clássicas como as obras de Machado de Assis, como do ramo educacional e dentre outros. Assim, uma coletânea de bastante ampla para atender os públicos dos diversos gêneros de leitura, para a população do local usufruir desde acervos, como também estudar, havendo a

disponibilização de wi-fi gratuito para uso avulsos da população e acadêmico para os estudantes de todas as redes de ensino.

Figura 12 - - Armazém da cidade



Fonte: Arquivo pessoal do autor

Já nesta imagem vemos o armazém que antigamente se funcionava como depósito de produtos na época do funcionamento da estação e atualmente serve como um espaço de exibição de curtas e longas metragem, como também apresentação de musicais que ocorrem na cidade, como grupo de música desenvolvido pelo batalhão da cidade com as crianças munícipes.

Figura 13 - Casarão Azul



Fonte: Arquivo pessoal autor

Nesta figura acima, é apresentado o edifício denominado “*Casarão Azul*” pertencente à família Costa, a família não se encontra mais no território. No início era usado pela prefeitura, o local era usado como palco de apresentações teatrais que havia, hoje funciona com posto da delegacia Militar da cidade.

Figura 14 - Palacete em construção



Fonte: Arquivo pessoal autor

A imagem acima nos apresenta o palacete da família Costa, onde foi o último edifício a ser tombado pelo poder local e em decorrência de situação precária não foi possível fazer uma revitalização igualmente da estação ferroviária, teve que ser reconstruído, mas o que se tem previsto é que a construção tentará ser fiel aos seus traços originais.

Figura 15 - Busto do fundador da cidade



Fonte: Arquivo pessoal do autor

Na última figura 15, temos o busto do fundador Antônio Costa que a história local nos apresenta como o homem que trouxe o desenvolvimento local e investimentos no setor industrial, comercial, assim passou a ser visto como uma figura importante para historicidade do início da formação territorial duasestradense.

Por fim, observa-se que este patrimônio histórico além do valor simbólico para a localidade, é um marco para todo Brasil, já se desejava que o país entrasse nos trilhos, desde seu período monárquico. Podemos analisar isso como resultado de um evento não isolado, mas também como expressão do processo de integração entre as cidades, das transformações urbanas em sua paisagem e da construção da historicidade local.

Dessa maneira, evidencia-se uma dinâmica socioespacial que se configura como objeto relevante de estudo. Todos os fatores apresentados ao longo desta pesquisa estão interligados a partir de processos de modernização, interações sociais, relações de poder e atividades econômicas, sendo uma rede constante de evolução. Além disso, ressalta-se o valor simbólico, cultural e histórico atribuído aos patrimônios, que constituem importantes referências identitárias para a coletividade.

5. CONCLUSÃO

Portanto concluímos nesta pesquisa, que primeiro para compreendermos as dinâmicas que ocorrem no território devemos analisar sobre o espaço. Segundo Santos (2008) o espaço está distante de ser uma coisa ou uma complexidade de sistema, mas sim, como a relação de todas as coisas presente nele, não meramente como definição sob uma ótica única. É a complexidade do homem, natureza, trabalho, meio ambiente, objeto artificiais e naturais, ou seja, o espaço, nele estar tudo presente e em movimento, sendo assim, a fração de tudo se faz associado e conectado.

Pode-se, assim, afirmar que o território está inserido no espaço é constantemente transformado pela ação da sociedade. Um exemplo representativo desse processo é a transição de uma sociedade predominantemente rural para uma sociedade urbana, que ocorreu principalmente durante a Revolução Industrial no Brasil.

Neste contexto, a produção brasileira era em voltada ao campo, onde a maioria de seus residentes eram inseridos na mesma zona, antes da revolução industrial, mas após este advento do avanço industrial, a paisagem começa a tomar novas formas, onde as cidades começam em seu período de ascensão.

Esse processo de urbanização modificou profundamente a morfologia das cidades, à medida que as populações passaram a residir em áreas atualmente denominadas urbanas. Tais transformações resultaram na construção de edificações como prédios, casas, linhas férreas, e centros comerciais.

Esse contexto evidencia um processo de interesse econômico em volta dos itens produzidos. Atrativo que muito buscaram inserir nas suas terras por vantagens de escoação dos produtos para a comercialização externa e interna. Trazendo à tona as inovações e aperfeiçoamento nestes setores, um dos destaques é a locomoção pelo trem.

Essa inovação tecnológica contribuiu significativamente para o desenvolvimento econômico local, impulsionando, por exemplo, a expansão da cotonicultura, atividade que ofertou o crescimento das áreas que as produziam, em especialmente na região Nordeste.

Compreende-se, portanto, que essas cidades passaram por processos específicos de transformação territorial. O município de Duas Estradas, por exemplo, vivenciou o ciclo do algodão, inicialmente atraindo mão de obra para essa atividade e, posteriormente, promovendo a construção de residências, com o intuito de facilitar a permanência dos trabalhadores.

Esse movimento criou uma relação estreita entre o ser humano e o trabalho, determinada pelas mudanças socioeconômicas que já estava em percurso. À medida que o campo perdia espaço para a industrialização, observou-se o início do êxodo rural, fenômeno que alterou significativamente a dinâmica populacional da região.

O advento das ferrovias também representou um marco nesse processo, ao facilitar a distribuição de produtos em escala regional e nacional. As ferrovias foram agentes fundamentais para o progresso econômico, acelerando a integração territorial e produtiva.

Contudo, após um período de prosperidade, o modelo econômico baseado na cotonicultura entrou em declínio na região Nordeste. O algodão passou a sofrer com a infestação do bicudo, praga que devastava as plantações e, à época, não havia métodos eficazes de combate.

Simultaneamente, as ferrovias brasileiras também enfrentaram um processo de decadência, provocado por diversos fatores. Dentre eles, destacam-se os elevados custos de implantação e manutenção, além do sistema de financiamento baseado em juros, que se tornou insustentável, especialmente na região Nordeste. Como consequência, a malha ferroviária começou perder suas forças e algumas chegaram a ser desativadas.

A queda da produção algodoeira, aliada às secas recorrentes e à redução do faturamento, contribuiu para a desativação de diversas estações ferroviárias. Muitas delas, após seu desligamento, foram abandonadas ao longo do tempo.

Trata-se de um patrimônio histórico de grande relevância, uma vez que essas estruturas tiveram papel fundamental no desenvolvimento regional e integram a memória, a vida das pessoas e da história das cidades, umas

emergiram dela, cresceram, assim teve seu papel fundamental na história brasileira.

Portanto, esta pesquisa pode contribuir para outros futuros estudos que envolvam as dinâmicas urbanas, dos crescimentos das cidades, a urbanização das cidades do interior do Nordeste, indo além da morfologia e desenhos urbanos criado a partir do advento das ferrovias. Para concluir, estudos do ramo da urbanização e outras concentrações que envolva esta temática.

REFERÊNCIAS:

ABRÃO, J. A. A. **Concepções de espaço geográfico e território. *Sociedade e Território***, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 46–64, 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/3490>. Acesso em: 22 maio 2025.

ALMEIDA, José Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. 3. ed. rev. João Pessoa: [s.n.], 1980. 730 p.

ARAÚJO FILHO, Acúrcio Alencar et al. **Caracterização da cadeia produtiva do algodão no Semiárido Nordestino**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2013. (Série Documentos do ETENE, n. 32).

CAMELO FILHO, José Vieira (Zuza). **A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro**. 2000. Tese (Doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 2000. Orientador: Ronaldo Marcos dos Santos.

CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. **Questões teóricas e metodológicas da Geografia Histórica. *Terra Brasilis*** (Online), n. 10, 2018. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/3166>. Acesso em: 5 dez. 2022. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.3166>.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato, organizadores. **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

COÊLHO, Jackson Dantas. **Produção de algodão**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2018. Ano 3, n. 56, dez. (Caderno Setorial ETENE).

EMBRAPA ALGODÃO (Campina Grande, PB). **Breve história do algodão no Nordeste do Brasil** / Napoleão Esberard de Macedo Beltrão. Campina Grande, 2003. 17 p. (Embrapa Algodão. Documentos, 177).

FUINI, L. L. **Território e geografia no Brasil: uma revisão bibliográfica. *Formação*** [online], [S. l.], v. 1, n. 21, 2014. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/2661>. Acesso em: 22 maio 2025. DOI: <https://doi.org/10.33081/formacao.v1i21.2661>.

GOTTMANN, J. **A evolução do conceito de território**. *Boletim Campineiro de Geografia*, [S. l.], v. 2, n. 3, p. 523–545, 2012. Disponível em: <https://www.publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/2458>.

Acesso em: 22 maio 2025. DOI: <https://doi.org/10.54446/bcg.v2i3.86>.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. ISBN 85-224-3397-6.

LAGES, Vinícius; BRAGA, Christiano; MORELLI, Gustavo, organizadores. **Territórios em movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva**. Prefácio de Ignacy Sachs. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Brasília, DF: SEBRAE, 2004. ISBN 85-7316-383-6.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias no Brasil, 1870-1920**. *História Econômica & História de Empresas*, [S. l.], v. 8, n. 1, 2012. Disponível em: <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/179>. Acesso em: 22 nov. 2024. DOI: <https://doi.org/10.29182/hehe.v8i1.179>.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias no Brasil: o território e as cidades**. *TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 38, p. 17–41, 2019. Tradução. Acesso em: 22 maio 2025.

MAIA, Doralice Sátyro. **A ferrovia nas cidades bocas de sertão**. *Terra Brasilis* [online], n. 8, 2017. Publicado em: 27 jun. 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 22 maio 2025. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>.

MAIA, Doralice Sátyro. **A ferrovia nas cidades bocas de sertão**. *Terra Brasilis* (Nova Série) [online], n. 8, 2017. Publicado em: 27 jun. 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>. Acesso em: 19 abr. 2019. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>.

MAIA, Doralice Sátyro. **O veículo do progresso nas cidades do interior do território brasileiro: a ferrovia, conductor da modernidade, do progresso e/ou uma utopia?** In: XIV Colóquio Internacional de Geocrítica: las utopías y la construcción de la sociedad del futuro, 2016, Barcelona. Anais... Barcelona, 2016.

MATTOS, Luis; MATTOS, Jorge; BLACKBURN, Ricardo; SANTIAGO, Fábio; NETO, Jayme. **A saga do algodão no semiárido nordestino: histórico, declínio e as perspectivas de base agroecológica.** *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, v. 55, 2020. DOI: <https://doi.org/10.5380/dma.v55i0.72576>.

OLIVEIRA, Elizangela Justino de. **As ferrovias no Nordeste: uma análise da rede urbana ferroviária formada pela *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* (1881-1948).** *Revista de Geografia*, [S. l.], v. 40, n. 3, p. 74–99, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revistageografia/article/view/259383>. Acesso em: 22 maio 2025. DOI: <https://doi.org/10.51359/2238-6211.2023.259383>.

OLIVEIRA, Eric Nilson da Costa. **A economia do algodão no Nordeste brasileiro.** In: *VI Congresso Sergipano de História & VI Encontro Estadual de História da ANPHU/Sergipe*, 2018, Aracaju/SE. Anais eletrônicos, 2018.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga; RIBEIRO, Rômulo Castello Henriques. **Estradas de ferro [recurso eletrônico]: projeto, especificação & construção.** 2. ed. rev. Vitória, ES: EDUFES, 2020. 297 p. il. Inclui bibliografia. Modo de acesso: <http://repositorio.ufes.br/handle/10/774>. ISBN 978-65-88077-05-4.

SANTOS, Milton; ELIAS, Denise (colaboradora). **Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SÁTYRO, Doralice; JUSTINO, Elizângela. **As ferrovias no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil).** *TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 38, 2019.

SILVA, G. L. **Migração e configuração do território: uma análise sobre a paisagem urbana no município de Duas Estradas - PB.** 2011. 39 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Guarabira, 2011.

SILVA, José Ricardo Borges da. **Memória e identidade: a refuncionalização da estação ferroviária do município de Duas Estradas/PB.** 2024. 70 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Guarabira, 2024.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. xxii, 453 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/101439>. Acesso em: 25 maio 2025.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway**. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 169–219, jun. 2002.

FAYA JUNIOR, Orlando Gonçalves. **Entretrilhos: territórios ferroviários, rompimentos e reconexões**. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-29042021-102821/>. Acesso em: 25 maio 2025.

SPAGNOLLO, Pricila; OLIVEIRA DE ALMEIDA, Caliane Christie. **Ferrovia e cidade: transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil**. *Paranoá*, [S. l.], v. 15, n. 32, p. 1–26, 2022. DOI: <https://doi.org/10.18830/issn.1679-0944.n32.2022.04>. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/38998>. Acesso em: 25 maio 2025.

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)**. João Pessoa, 2019. 392 f. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/19870>. Acesso em: 25 maio 2025