

**AS RUGOSIDADES DO COMÉRCIO ALGODOEIRO NO ESPAÇO
URBANO ATUAL DE CAMPINA GRANDE-PB**

***THE ROUGHNESS OF THE COTTON TRADE IN THE CURRENT URBAN SPACE OF
CAMPINA GRANDE CITY (PARAIBA STATE, BRAZIL)***

Paulo Sérgio Cunha Farias

Universidade Federal de Campina Grande – UFCG

*Professor adjunto IV da Unidade Acadêmica de Educação do Campus Ida Universidade Federal de
Campina Grande. E-mail: pscarias@bol.com.br*

Antônio Albuquerque da Costa

Universidade Estadual da Paraíba - UEPB

*Professor titular do Departamento de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba. E-mail:
albuqcosta@hotmail.com*

Resumo

Entre o último cartel do século XIX e a primeira metade do século XX, as funções de beneficiamento e distribuição do algodão, combinadas com a condição de ponta de trilho com localização geográfica privilegiada, fizeram de Campina Grande um dos principais empórios de comercialização do algodão do país e do mundo. Isso contribuiu, sobremaneira, para um conjunto de transformações espaciais pelas quais a cidade passou, vislumbradas pela imposição de novos objetos e novas ações ao seu arranjo geográfico. O objetivo desse artigo é o de analisar as rugosidades geográficas desse período que permanecem no espaço urbano campinense atual. Para isso, vale-se dos resultados de pesquisas realizadas, pelos autores, e que focalizaram parte da temática desse texto (FARIAS, 2014 e COSTA, 2003). Por fim, conclui-se que as marcas do fausto período algodoeiro ainda podem ser percebidas pelas rugosidades socioespaciais que pontuam a paisagem campinense, algumas “viúvas” (sem função atualmente) e outras preenchidas por novas funções sociais que caracterizam a dinâmica econômica da cidade no presente.

Palavras-chave: algodão; comercialização. paisagem urbana. rugosidades espaciais. Campina Grande-PB.

Abstract

Between the last cartel of the nineteenth century and the first half of the twentieth century, the cotton processing and distribution functions, combined with the privileged geographical position of the rail, made Campina Grande one of the main commercialization emporiums of country and the world. This contributed, in particular, to a set of spatial transformations through which the city passed, envisioned by the imposition of new objects and new actions on its geographical arrangement. The objective of this article is to analyze the geographic rugosities of this period that remain in the present urban space of Campina Grande. For this, it uses the results of research carried out by the authors, which focused on the theme of this text (FARIAS, 2014 and COSTA, 2003). Finally, it can be concluded that the marks of the Faust cotton period can still be perceived by the socio-spatial rugosities that dot the Campina Grande landscape, some "widows" (no function currently) and others filled by new social functions that characterize the city's economic dynamics nowadays.

Keywords: Cotton. Commercialization. Urban landscape. Spatial roughness. Campina Grande-PB.

1. Introdução

Pretendemos, nessa reflexão, fazer uma caminhada por Campina Grande, atentando-nos para o período do apogeu do comércio algodoeiro vivenciado por essa cidade entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. A razão da escolha dessa periodização é que, em algumas fases dela, o espaço campinense chegou a se constituir como a segunda maior praça mundial de comercialização da fibra dessa malvácea, perdendo só para Liverpool, na Inglaterra. O olhar que lançaremos nessa caminhada e que perpassará esse recorte temporal tem como objetivo principal desvendar os reflexos do exercício dessa função comercial sobre a seu espaço geográfico citadino, atentando para os resquícios desse evento passado nas paisagens presentes da cidade. Para tanto, seremos guiados pelas fontes que trataram desse momento de maneira geral e específica, bem como por nossas pesquisas já realizadas e que focalizaram, em parte, a temática desse texto (FARIAS, 2010; COSTA, 2003).

Para iniciarmos o nosso percurso, começaremos tratando da importância da cotonicultura para a economia paraibana, em geral, e para Campina Grande, em particular, destacando como o chamado “ouro branco” para a economia do nosso Estado, pintou as paisagens do Sertão e Agreste paraibanos com as cores brancas das suas fibras. Posteriormente, tentaremos enxergar a geografia histórica do período. Para isso, direcionamos o nosso olhar sobre os impactos dessa atividade nas transformações da morfologia espacial da cidade. Em seguida, buscaremos remontar como esse tempo se comprimiu nas formas geográficas ainda presentes no espaço citadino campinense do presente, focalizando os resquícios paisagísticos do período no seu contexto urbano atual. Por fim, nas considerações finais, teceremos nossas últimas impressões sobre o revelado por nossa caminhada por essa etapa da história do espaço da cidade, enfatizando a importância de se olhar com conhecimento, para se preservar essas marcas do tempo e, conseqüentemente, a memória desse período pelos campinenses.

2. O algodão dinamiza a economia e tinge de branco a paisagem do interior paraibano

O Nordeste brasileiro se inseriu como região produtora de algodão e participante dos circuitos internacionais do capitalismo industrial na segunda metade do século XVIII. Como espaço destinado a fornecer essa matéria-prima à indústria têxtil inglesa, nesse período, nele, o cultivo do algodão teve grande impulso inicial no Maranhão que, em poucos decênios, foi

transformado numa das mais ricas sub-regiões da então colônia portuguesa na América do Sul (GUIMARÃES NETO, 1989, p. 30).

Como desdobramento desse impulso inicial, outras frações do espaço nordestino foram selecionadas para exercer a produção da referida malvacea. Entre eles, assumiram um papel de destaque a Bahia (interior semiárido), o Ceará (Bacia do Jaguaribe) e a porção oriental do território regional, notadamente os Estados de Pernambuco, Paraíba e do Rio Grande do Norte. Nos Estados do Nordeste Oriental, incluindo o da Paraíba, o algodão chegou a disputar terras e braços com a cana-de-açúcar, na Zona da Mata, porém, difundiu-se, principalmente, na faixa intermediária do Agreste e no Sertão. Em um período da história territorial brasileira de rara aplicação de capitais à natureza, segundo Prado Júnior (1987), foram as forças naturais, especialmente as condições ecológicas propícias para o bom desempenho dos cultivos, notadamente para a preservação das qualidades das suas fibras, principalmente as climáticas (chuvas menos frequentes e mais regulares que no litoral), que contribuíram para que o Agreste e o Sertão se sobrepusessem sobre a Zona da Mata na seleção de regiões para exercer a função de produtoras de algodão. Ainda de acordo com o referido autor, os Estados do Nordeste Oriental, notadamente o de Pernambuco e o da Bahia, logo suplantaram o Maranhão, em razão da maior disponibilidade de força de trabalho e de capitais que possuíam.

Além da procura mais intensa do algodão como matéria-prima pela indústria têxtil inglesa, outros fatores externos que contribuíram para a seletividade dessas frações do território nordestino e, nele, das regiões Agreste e Sertão da Paraíba, para o uso pela cotonicultura comercial e, conseqüentemente, suas inserções na divisão internacional do trabalho, foram a Guerra da Independência dos EUA (1775-83), que prejudicou o pleno desenvolvimento da cotonicultura no sul desse país; as leis de embargo e proibições de intercâmbio de 1807-10, impostas pela Inglaterra à colônia estadunidense, durante essa guerra; as guerras de 1812-15, que privaram a indústria inglesa do algodão americano; e a Guerra da Secessão nos EUA (1861-64 (EISENBERG *apud* GUIMARÃES NETO, op. cit., nota 8, p. 45).

Todavia, para Andrade (2006, p. 159-160), o verdadeiro *rush* algodoeiro nordestino atingiu o seu *clímax* durante a Guerra da Secessão, quando o Sul dos Estados Unidos, sem o controle dos mares, viu-se de fora do mercado consumidor inglês. Foi nessa lacuna deixada pela ausência da produção estadunidense nos mercados internacionais que a produção algodoeira do Agreste e do Sertão da Paraíba se inseriu. Assim, essas regiões paraibanas tiveram suas paisagens cobertas pelo branco das fibras desse “ouro branco” para a sua economia. No caso da segunda região, foi a variedade arbórea e nativa (o algodão mocó) que, pelas longas e

resistentes fibras, tinha amplo mercado e, apesar da defasagem técnica em relação a outras regiões produtoras internas e externas ao país, garantiu a permanência desse espaço regional nos circuitos mercantis do algodão durante um longo período.

“As exportações de algodão [da região e do Estado (Agreste e o Sertão)] foram excepcionais nas décadas de 1860, 1870 e 1880 (principalmente na primeira, quando os preços do algodão se situaram ao dobro do nível médio do século)” (CANO, 1990, p. 94). Entretanto, para Guimarães Neto (op. cit., p. 31), “[terminada] a Guerra da Secessão Americana, reaparecendo no mercado internacional a produção do EUA, melhor equipada tecnologicamente, destacando-se cada vez mais o algodão egípcio e asiático, é deslocada a produção brasileira”, notadamente a nordestina e, nela, a paraibana (Agreste e Sertão). O retorno do algodão norte-americano aos mercados internacionais e a expansão mundial da produção de algodão são enfatizados por Cano (op. cit., p. 94) como os fatores que colocaram a produção brasileira, diga-se a nordestina e a paraibana (Agreste e Sertão), em posição marginal no mercado internacional.

A Primeira Guerra Mundial e a recuperação da economia capitalista após a crise de 1929 representaram os dois últimos eventos que contribuíram para a inserção da produção nordestina de algodão e, especialmente, do Agreste e do Sertão paraibanos no mercado mundial. No primeiro caso, tanto as demandas por tecidos quanto o uso do línter retirado do algodão para a produção de pólvora favoreceram essa inserção. No segundo, o aumento das demandas internas e externas, provocadas pela recuperação do crescimento das economias capitalistas avançadas e do próprio crescimento da indústria têxtil nacional, possibilitou essa inserção e o novo impulso à produção de algodão do Nordeste (CLEMENTINO, 1986, p. 93), e, nele, do Agreste e Sertão paraibanos.

Contudo, conforme assinala Cano (1990, p. 94), já no final do século XIX, a indústria têxtil brasileira já era a principal consumidora do algodão produzido no país. Para o referido autor, a expansão desse setor industrial no Brasil, entre 1900-1920, “faria com que o algodão nordestino passasse agora a ter no mercado interno a fonte para a sua expansão”. Assim, nesse período, a cotonicultura nordestina já ocupava uma posição marginal na divisão territorial internacional da produção de algodão e já havia se introvertido para o mercado interno nacional. A partir de então, a cotonicultura paraibana se volta para o mercado nacional e, nele, enfrentou a concorrência de outras regiões produtoras e mais produtivas (São Paulo e Paraná, por exemplo).

No entanto, conforme Farias (2014), na década de 1980, já completamente voltada para o mercado nacional, fato verificado a partir da década de 1940, a cultura algodoeira paraibana entra em decadência. Essa decadência teve como causa o atraso tecnológico da sua base produtiva e das relações sociais de produção engendradas, que inviabilizaram a sua competitividade com zonas produtoras mais modernas do Brasil e do mundo. Por outro lado, esse atraso tornou-a vulnerável aos efeitos da seca e da praga do bicudo. Além disso, o algodão arbóreo de fibra longo (algodão mocó), principal expoente a cotonicultura do Sertão paraibano, perdeu mercado para o algodão herbáceo de fibra média. Porém, durante esse período, o algodão se constituiu como um fator preponderante para a organização socioespacial dessas duas regiões da Paraíba.

No Agreste, o sistema de plantio do algodão ocorreu em associação com as culturas de subsistência e com a pecuária (atividade principal), sendo praticado em grandes propriedades, nas quais as relações sociais de produção eram constituídas por mão de obra escrava (antes da abolição da escravatura), em proporção menor que na Mata canavieira e no Sertão, e assalariada, e em pequenas propriedades, onde o mesmo sistema era composto por foreiros e moradores (ANDRADE, 2006, p. 158-9).

No Sertão, o algodão consolidou a conquista e a ocupação realizadas por pecuaristas nos séculos anteriores, além de ter se constituído como elemento importante na consolidação da organização do espaço dessa região. Nesse espaço, como no Agreste, a cultura algodoeira se desenvolveu em parceria com os cultivos de subsistência e com a pecuária, a quem servia os seus restos de alimentação na estação seca (ANDRADE, 1986). Nas grandes propriedades, apesar de se usar o trabalho escravo (antes da abolição da escravatura), este não foi tão presente como no espaço canavieiro da Zona da Mata, o que proporcionou o surgimento do trabalhador assalariado, além de relações sociais de produção pré-capitalistas representadas pela parceria e o foro.

Assim, o cultivo comercial do algodão consolidou a conquista e a ocupação do Sertão e do Agreste, realizadas por pecuaristas nos séculos anteriores, além de ter se constituído como elemento importante na consolidação econômica do espaço interiorano da Paraíba; abriu perspectivas e impulsos agrícolas para zonas que só tinham conhecido o pastoreio e sua atividade subsidiária de produção de alimentos e chegou a ser o principal produto de exportação da Paraíba (FARIAS, 2014).

Por outro lado, a cotonicultura contribuiu, sobremaneira, para o desenvolvimento da vida urbana no Agreste e no Sertão da Paraíba. Cidades como Campina Grande (Agreste),

Patos, Sousa e Cajazeiras (Sertão) presenciaram mudanças significativas em suas estruturais demográficas, econômicas, sociais, políticas e territoriais, influenciadas pelo exercício da função do beneficiamento e da comercialização, isto a partir do momento em que esta etapa, antes estabelecida nas fazendas produtoras, foi deslocada para as cidades, vilas e povoações das duas regiões, e da comercialização do algodão.

No caso específico de Campina Grande, localizada no Agreste, teve nas funções de captação, beneficiamento e distribuição do algodão para os mercados de consumo, combinadas com a qualidade de ponta de trilho com localização geográfica excepcional a partir de 1907, que lhe possibilitou exercer a função de grande praça comercial deste produto agrícola, as grandes impulsionadoras da diversificação e crescimento da sua economia, do crescimento e modernização do seu espaço citadino, do seu crescimento demográfico etc., notadamente durante as três primeiras décadas do século XX (ARANHA, 1991; COSTA, 2003).

Com a chegada da estrada de ferro em 1907, Campina Grande se transformou, como afirma o historiador Aranha (1991), em ponta de trilho com localização geográfica excepcional, o que reforçou o seu papel de centro de captação, beneficiamento e distribuição do algodão para os mercados de consumo. Assim, afigurou-se como a segunda praça de comercialização do algodão do mundo nas três primeiras décadas do século XX.

O apogeu da cultura algodoeira, pela riqueza que propiciou, fez a passagem de Campina Grande da condição de vila para cidade. Por outro lado, possibilitou a ascensão política das oligarquias enriquecidas com a sua produção e comercialização aos principais postos políticos do Estado, como assegura a historiadora Gurjão (1994).

Contudo, Campina Grande, ao concentrar e centralizar a captação, beneficiamento e comercialização do algodão, comandou uma cadeia de produção que forjou relações sociais de produção extremamente hierarquizadas e de exploração. Assim sendo, na base da riqueza patrocinada pelo “ouro branco” se reproduziam relações sociais de produção que expressavam uma cadeia de extração de mais-valia que envolvia os parceiros (meeiros e foreiros), aos grandes proprietários das terras, aos atravessadores, aos operários das indústrias de beneficiamento e, no ápice, os representantes do capital comercial e financeiro.

Todavia, o foco específico desse estudo é a modernização e transformações do seu espaço geográfico citadino, promovidas pelo exercício dessas funções atreladas à economia algodoeira, e os resquícios deixados por essa função como rugosidades espaciais no presente da cidade, para onde, a seguir, caminharemos e direcionaremos o nosso olhar.

3. O comércio do algodão, a estrada de ferro e a configuração urbana campinense

Campina Grande, por conta da sua localização geográfica, desde muito cedo se tornou proeminente como ponto fundamental nas encruzilhadas dos caminhos que ligavam as regiões geoeconômicas paraibanas. Essa condição se evidenciou e trouxe grandes transformações para o seu espaço urbano com o apogeu do algodão já nas três últimas décadas do século XIX. Entretanto, como bem destaca Aranha (1991), foi com a chegada dos caminhos de ferro e sua condição de ponta de trilho com localização geográfica excepcional, combinada com a comercialização dessa fibra vegetal, que impuseram grandes transformações à sua morfologia espacial.

Assim sendo, o ano de 1907 é um marco na história de Campina Grande, quando o primeiro trem da *Great Western of Brazil Railway* chegou à cidade e passou a formar com a produção algodoeira uma simbiose responsável por muitas das transformações no seu espaço.

Tendo o transporte ferroviário timidamente se iniciado no Brasil no ano de 1854, após 30 anos de sua invenção e utilização na Europa, em 1858 já fazia a ligação Recife/Cabo, prolongando-se até Palmares, em 1862. Como afirma Andrade (1986, p.146 - 148), a “febre” de ferrovias que se instalou no Brasil entre 1850 e 1930 atinge o atual Nordeste brasileiro a partir de Recife, na década de 1850, e de Salvador, nos anos de 1860. Na Paraíba, apenas em 1881 foi que o trem chegou a sua capital e, posteriormente, a Campina Grande.

A montagem desse sistema de transporte foi, no entanto, acompanhado de grande resistência pelo governo da província da Paraíba que, diante da grande aproximação comercial entre Campina Grande e Recife, via na expansão dos trilhos Itabaiana/Campina Grande uma sangria na tributação paraibana, cuja produção seria capturada pelo porto do Recife. No entanto, tal fato já ocorria na prática e apenas se consolidaria com a estrada de ferro. A ligação ferroviária entre Alagoa Grande (PB) e Timbaúba (PE), no ano de 1901, já havia proporcionado essas vantagens ao porto do Recife, que canalizara a produção paraibana. (CÂMARA, 1998, p. 80).

Enquanto a Paraíba se debatia com o dilema da “provincialização” de sua economia, tentando excluir o raio de influência do Recife no interior do Estado e, por conseguinte, criar dificuldades para Campina Grande, que intermediava tal captura da produção, já que não houve a expansão dos trilhos da *Conde d’Eu Railway Company* integrando o interior do Estado a sua

Capital, o Estado de Pernambuco, por sua vez, já integrava ampla área do seu território e consolidava seu raio de influência sobre os Estados vizinhos. Na tentativa de evitar a fluidez entre Campina Grande e Recife, a Capital paraibana, além de não conseguir capturar para si o fluxo de mercadorias proveniente do interior o Estado, também contribuiu para que a Paraíba permanecesse defasada em relação ao transporte ferroviário.

Foi, em parte, a importância política e econômica do Recife e os estreitos laços de relações e interesses de sua burguesia com a burguesia campinense que possibilitaram, embora com defasagem, a construção do ramal Itabaiana/Campina Grande, momento em que a Conde d'Eu já havia sido encampada pela *Great Western of Brazil Railway*, fato que também viabilizou a construção da ferrovia, pela pressão dessa empresa junto ao Governo Federal, que via em tal conexão a certeza de lucros.

A inauguração da ferrovia em 02 de outubro de 1907 foi um dos acontecimentos mais esperados e marcantes para Campina Grande, pois a transformou, segundo Mello (1995, p. 162), em cidade “pernambucaníssima”. Conforme podemos observar em Nascimento (1997, p. 34 – 47), foi através dessa íntima relação estabelecida com o Recife que os campinenses começaram a modificar seus hábitos, absorvendo as inovações, tanto tecnológicas quanto culturais, que tinham como porta de entrada a capital pernambucana.

Tornou-se, portanto, a “Estação Ferroviária um dos locais mais frequentados (sic!) pela população campinense” (NASCIMENTO, *op. cit.*, p. 35), que, através dela, recebiam as notícias e novidades do Recife em primeira-mão, antes de difundi-las pelas demais áreas do interior paraibano.

Configurando-se como cidade mais importante de ampla uma região, teve o Recife na cidade de Campina Grande o seu entreposto mais avançado na drenagem da produção do interior paraibano. Como “porta de entrada” para o Sertão e como “ponta de trilhos”, Campina Grande passou a representar um centro difusor do comércio e serviços recifenses, mas também foi definindo um amplo raio de influência para si.

Nota-se que neste momento começa e se configurar uma rede urbana, cuja cidade mais importante é o Recife, com seu principal porto de drenagem da produção regional, ao mesmo tempo em que interioriza valores modernos. A forte presença do Recife em Campina Grande não se faz só através do comércio e dos comerciantes, mas também dos serviços e entretenimentos, pois, como exemplifica Moraes, “a maioria das mulheres que frequentavam a Pensão Moderna vinham do Recife, e muitas retornavam após curta temporada”. (MORAES, 1985, p. 47).

Com a chegada do trem a Campina Grande, o movimento de tropeiros provenientes do Cariri e do Sertão para a cidade se intensificou. Traziam o algodão e retornavam para as suas regiões abastecidos de mercadorias. O ritmo desse movimento, que continuou acelerado até a década de 30 (séc. XX), só diminuiu após os anos de 1940, com a difusão do caminhão (ARANHA, 1993, p. 8). Tal fato se explica pela ausência da infraestrutura de transportes no território a partir de Campina Grande, pois a redução do fluxo de tropeiros coincide exatamente com a abertura das rodovias.

Como as modernizações não alcançam igualmente todos os espaços, observa-se a coexistência de fluxos rápidos que aceleravam as trocas entre Campina Grande/Recife/externo, através de um território equipado com sistema de transporte ferroviário moderno e propenso a racionalidade, com os fluxos lentos dos tropeiros e do gado que, partindo do interior, dirigiam-se para Campina Grande, mas que se complementavam através dos objetivos capitalistas. Neste momento, o espaço campinense se integra diretamente a uma economia capitalista internacionalizada, integração que foi viabilizada pelo moderno sistema de transporte ferroviário e a comercialização do algodão.

São atribuídas à ferrovia e à comercialização algodoeira as modernizações pelas quais Campina Grande passou nos anos seguintes a 1907: pensões e hotéis, cinemas, associações culturais, jornais e semanários, escolas, clubes dançantes e esportivos, telefones, armazéns para mercadorias em trânsito, fábricas, luz elétrica, transporte urbano, bancos etc. (CÂMARA, 1998). Os próprios automóveis que começaram a aparecer na cidade chegavam transportados pelo trem, pois só em 1915 foi que Campina Grande se ligou a Soledade através de uma estrada de rodagem, até então o que existia eram os caminhos do gado e as estradas carroçáveis. (ARANHA, 1993, p. 253 – 256).

A produção algodoeira que se direcionava para Campina Grande, contando com a presença dessa ponta de trilho, deu a cidade proeminência comercial que foi adquirida já no ano de 1917, momento em que o espaço brasileiro era formado por verdadeiros arquipélagos econômicos regionais. Campina Grande, na área de influência do Recife, foi se consolidando como importante capital regional, graças às modernizações dos transportes que possibilitaram a cidade se tornar um centro de drenagem da produção de ampla área interiorana, mas também um centro difusor de inovações a nível regional.

A importância que representou a ligação entre Campina Grande e Recife através da ferrovia se reflete também no seu contingente populacional, pois em nenhum outro momento a cidade teve tamanho crescimento populacional relativo, visto que o número de seus habitantes

quase que quadruplicou em apenas treze anos da chegada do trem, passando de 17.806 habitantes, em 1907, para 70.806 habitantes, em 1920 (CÂMARA, 1998, p 24). Este crescimento, que continuou acelerado até os anos de 1960, foi acompanhado por um crescimento econômico que colocou a cidade em posição de destaque no Estado, visto que, em 1940, Campina Grande apresentou a maior arrecadação entre as cidades paraibanas, e nos anos de 1941 e 1942 sua arrecadação foi quase que o dobro da arrecadação apresentada pela capital do estado. (CÂMARA, 1998)

Conforme aponta Barros (1987, p. 74), o crescimento demográfico apresentado pelas maiores cidades paraibanas se deveu, em primeiro lugar, a emigração interna do próprio Estado e, em segundo lugar, a imigração dos estados limítrofes, como Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco, fato que ocorreu também com “Campina Grande, cuja área de influência urbana transcende os limites estaduais”. (BARROS, *op. cit.*).

Em 1923 o transporte urbano de mercadorias, que era feito por carroças de bois, passou a ser feito por caminhões, através de determinação da municipalidade. A cidade passou a contar também com o transporte urbano de passageiros através de duas linhas bondes a gasolina. Fatos que marcam as modernizações do período.

Os anos 30 do século XX marcaram a consolidação do comércio campinense com o advento do automóvel. Os caminhões foram substituindo os tropeiros e já circulavam duas linhas de ônibus coletivo na cidade. Campina Grande continuava como ponta de trilho, porque a ferrovia só se expandiu até Soledade (PB) no ano de 1958. Porém, esta ampliação da ferrovia não teve o mesmo impacto para o fluxo de mercadorias e de pessoas que tivera a estrada de ferro no início do século XX, uma vez que já havia se iniciado a época das rodovias, fazendo-lhe concorrência.

No entanto, Campina Grande passou a se beneficiar da nova função de “nó rodoviário”, na sua consolidação como capital regional. Soma-se a esta nova vantagem, às condições pretéritas da cidade enquanto “boca do sertão” e “ponta de trilhos”, tendo permanecido nesta última condição ao longo de quatro décadas.

Desta forma, embora Campina Grande não tenha se beneficiado da herança colonial como sede do poder político-administrativo, condição apontada por Santos (1967, p. 81) como sendo a primeira mais importante para o sucesso das cidades brasileiras, apresentava outro fator significativo que, segundo este geógrafo, era a centralidade de agentes e atividades econômicas, já que “os maiores êxitos econômicos estavam relacionados com a demanda do exterior”. (SANTOS, 1967, p. 81).

O comércio da cidade, que sempre se direcionou para o oeste, acompanhando a fixação dos “forasteiros”, já se destacava na modalidade atacadista nos anos de 1930, localizando-se na Rua das Areias (atual Rua João Pessoa). Foi esta atividade comercial que passou a se distinguir como principal função de Campina Grande por mais de quarenta anos, ampliando o raio de influência da cidade e definindo sua regionalização.

Em 1936, Campina Grande destacava-se como a mais importante cidade do interior nordestino, com uma população aproximada de 100.000 habitantes e 6.121 imóveis na zona urbana, tinha quatro prensas hidráulicas, cinco estabelecimentos bancários, fábricas (três de tecido, três de sabão, duas de gelo, uma de cama e lavatório de ferro, uma de mosaicos etc.), um curtume, colégios, cinemas, sociedades recreativas e culturais. Foi o momento em que o prefeito Vergniaud Wanderley iniciou a primeira etapa da grande reforma arquitetônica da cidade. (CÂMARA, 1998, p. 124).

De acordo com Câmara (1998, p. 130), a irradiação comercial que a ferrovia proporcionou para Campina Grande dentro do Estado, foi dilatada para o Nordeste com a rodovia. Porém, a consolidação da cidade como polo de fixação populacional só ocorreria, de fato, com a implantação dos serviços de água e esgoto, em 1939. Tal afirmativa, no entanto, não condiz com os dados populacionais já citados, o que leva a crer que a ferrovia e o comércio do algodão foram, de fato, os elementos que proporcionaram a fixação demográfica em Campina Grande, bem como os vetores modernizantes que transformaram a sua paisagem urbana.

Quanto à água, apesar da escassez e dos problemas com a qualidade, a população pobre se abastecia nos barreiros, lagoas e cacimbas existentes em toda a periferia da cidade, situação que só começou a mudar com o abastecimento a partir do açude de Boqueirão, em 1958. O que não significou, num primeiro momento, benefício direto para a população pobre dos bairros, cujo acesso ao precioso líquido se fazia pela compra nos chafarizes ou nas poucas residências com condições de instalar tubulações hidráulicas.

O período compreendido entre 1940-60 foi marcado pelo surto de ‘progresso’ que consolida Campina Grande como polo regional, o que, na opinião de SÁ (1986, p. 191), deveu-se a vários fatores, entre os quais predominam um de ordem econômica (a produção e comercialização do algodão) e outro de ordem física (posição geográfica). Já outros autores enfatizam a importância da cidade ter permanecido como ponta de trilho, dentre os quais destacamos Josué de Castro, ao afirmar que:

No Nordeste do Brasil, a cidade de Campina Grande, situada na Serra da Borborema(sic!) constituiu-se em capital do algodão, enriquecendo com o comércio

deste produto, pelo simples motivo de nela terminar a estrada de ferro, vinda dos portos de Recife e Cabedelo. Campina Grande, prosperou tanto quanto a capital política do Estado da Paraíba, sendo a maior cidade do interior do Norte do País, quase nos limites do agreste com o sertão. (CASTRO, 1966, p. 120)

Câmara (1998, p. 140) entendia que o ‘progresso’ de Campina Grande teria sido ainda maior se, em vez de ter permanecido por mais de 40 anos como ponta de trilho, a ligação da cidade com outros lugares tivesse acontecido rapidamente. Defende este ponto de vista citando cidades que apresentavam grande prosperidade sem que, no entanto, fossem pontas de linhas, enquanto que outras que permaneciam como pontos terminais de caminhos de ferro, mantinham-se estagnadas.

Porém, Aranha (1991, p. 83) observa que a importância não estava apenas no “simples fato de ter se tornado ponta de trilho e sim às condições excepcionais dessa ponta de trilho”, geograficamente bem localizada no entroncamento das mais importantes estradas paraibanas, atendia a vasta hinterlândia com rarefação de vias de circulação, seu comércio algodoeiro já apresentava importância no início do século XIX, e já era a mais importante praça comercial entre o Litoral e o Sertão, o que representou para *Great Western of Brazil Railway* situação lucrativa sem a necessidade de investir na construção de ferrovias para o Sertão, cujas vantagens eram incertas.

O período compreendido entre 1940-60 foi marcado por transformações espaciais significativas para Campina Grande, que registrou grande índice de crescimento e viu a formação de duas zonas industriais nos eixos rodoviários que cortam a cidade – BR 230 e BR 104 (SÁ, 2000, p. 182). Eram indústrias relacionadas ao beneficiamento de matérias-primas regionais, tais como, têxteis, alimentícias e curtumes, que se localizaram nas proximidades do Açude Velho e do Açude de Bodocongó. Tal padrão de localização é definido por Corrêa (1995, p. 12-15) como sendo de indústrias periféricas, que mantinham proximidade das fontes de água - necessárias às operações fabris - mas não distantes do núcleo urbano.

Outra característica desse processo industrial estava na origem das empresas, pois como mostra Aranha (1993, p. 12-15), as firmas que se instalaram em Campina Grande em 1925 eram dedicadas à atividade algodoeira, em sua maioria de pequeno e médio porte. Este perfil industrial começou a mudar a partir de 1930, com a entrada de poderosas multinacionais do setor algodoeiro, tais como a SANBRA e a Anderson Clayton, que abalaram os pequenos empreendimentos algodoeiros locais.

Porém, se o comércio algodoeiro, embora hegemônico, não impediu e até possibilitou a ampliação do comércio varejista e atacadista em Campina Grande, fato semelhante ocorreu com

a indústria, que embora voltada ao beneficiamento e transformação do algodão, não impediu que outros tipos de indústrias, de portes diversos, pontilhassem o seu espaço urbano, fazendo-se presentes até pelo menos a década de 1960.

Como era de se esperar, foram as indústrias de maior porte e relacionadas à produção algodoeira que introduziram as inovações das vilas operárias no espaço campinense, tendência que já ocorria em outros lugares, como forma de manter, controlar e disciplinar a força de trabalho e mantê-la em ambiente higienizado. Em Campina Grande, essa tipologia espacial para classe operária se fez presente através da Indústria Têxtil, em Bodocongó, e da SAMBRA, no Bairro da Liberdade (Figuras 1 e 2).

Figura 1 - Vila Operária da Indústria Têxtil Bodocongó



Figura 2 Resquícios da vila operária da SAMBRA - Bairro Liberdade



Fonte: ALMEIDA (2015).

A ideia de progresso e as novas concepções urbanísticas da modernidade se fizeram presentes em Campina Grande nos anos de 1940, quando no início dessa década o Prefeito Vergniaud Wanderley iniciou a mais espetacular reforma urbanística que a cidade conheceu. Nessa reforma, não só abriu ruas e avenidas, mas também demoliu alguns quarteirões na área central reconstruindo-os em *art déco*, transformando a cidade a partir das ideias e da estética modernista. Tendo suas ações se voltado não apenas para os mocambos e prostíbulos, mas tendo diretamente atingida as oligarquias locais com as demolições, por isso, as atitudes do prefeito foram repudiadas por essa elite conservadora, que comandara a vida da cidade no período anterior e que via seu prestígio desaparecer junto com os seus casarões.

Imbuído da imagem da *destruição criativa* que impregnou o projeto modernista, Vergniaud viu a necessidade de eliminar a arquitetura antiga para dar lugar ao novo, compondo uma paisagem urbana na qual a uniformidade e as linhas retas se fizeram presentes. Ideia aplaudida por Rios (1964, p. 37) que, ao abordar a falta de planejamento em Campina Grande, considerou o prefeito como o único, na cidade, que teve visão administrativa. Mesmo assim, tece crítica ao código de obras da referida administração, que considerava uma cópia de projetos para outras cidades, “sem grandes preocupações de adaptação”. (RIOS, *op. cit.*)

Aplausos às ideias e ações modernistas do prefeito também são encontrados em Ferreira (1960, p. 234), ao observar que “Campina Grande tomou feição de ‘urbs’ moderna com a construção de numerosos edifícios públicos e particulares”, ao que, “muito se deve ao Prefeito Vergniaud Wanderley, precursor dessa revolução urbana”.

Ainda na década em tela, teve início a construção do aeroporto Presidente Vargas, no Bairro do Velame. Com isso, em 1947, a cidade passou a contar com voos de quatro empresas aéreas, além de contar com uma escola de formação de pilotos que funcionava no Aeroclube de Campina Grande.

No final da década de 1950, Campina Grande já possuía uma base industrial relativamente importante e dispunha de uma política municipal de incentivo à indústria, sendo a única cidade do interior brasileiro a deter a sede Federação das Indústrias. Foi o momento em que sediou o Encontro dos Bispos do Nordeste (CARVALHO, 1987, p.61), do qual resultou o GTDN. Foram tais vantagens presentes que levaram a crer que a cidade seria a grande beneficiada com o advento da SUDENE (LIMA, 1996, p. 6).

Na verdade, com a criação da SUDENE, Campina Grande passou a frente da maioria das cidades nordestinas. Pois, como mostra Lima (op. cit.), além dos incentivos fiscais em nível municipal e estadual que já eram praticados, com o advento desse órgão de planejamento estatal do desenvolvimento regional nordestino, a cidade se beneficiou dos incentivos federais, ficando entre as quatro cidades com maior número de projetos de implantação e ampliação industrial, logo após Recife, Salvador e Fortaleza. (LIMA, op. cit.).

A cidade passou a montar a infraestrutura para receber as indústrias. Este atrativo, juntamente com a oferta de mão-de-obra barata e abundante, seriam fundamentais para a consolidação da pretensa função industrial que Campina Grande passava a incorporar. Esta infraestrutura iniciada pelo prefeito Newton Vieira Rique teve continuidade na administração de Willian de Souza Arruda (1964/69), que tornou a cidade pioneira sobre vários aspectos.

Entre os anos de 1960 e 1962 o poder público municipal voltou-se mais uma vez para a reorganização do espaço urbano, elaborando o plano Diretor Físico da Cidade, projeto de urbanização do Açude Velho, do Açude Novo e construção do Teatro Municipal.

O golpe de estado que instaurou a ditadura militar passou a implementar uma política centralizadora que beneficiou a capital do Estado em detrimento de Campina Grande. Somando-se a política do governo, o modelo de industrialização implantado pela SUDENE, também entrou em crise.

Lima (1996, p. 7) aponta o fechamento das fábricas e o conseqüente desemprego como responsáveis pelos males que passaram a afligir a cidade, tais como: saúde, educação, moradia, marginalidade. Ressalta, no entanto, o crescimento das atividades “informais” como alternativa de sobrevivência para a população ativa sem oportunidade de se inserir no mercado formal.

Ramalho (1998?) também observa que essa crise que passou a assolar Campina Grande se refletiu na questão da moradia, pois, como mostra, a cidade tinha, em 1979, três favelas que, em nove anos, multiplicaram-se para 17, com uma população aproximada de 60 mil habitantes. Embora esse aspecto social da urbanização campinense já fosse advertido por Rios (1963, p. 37) em 1963, ao dizer que a “capital econômica do Estado” às vésperas da comemoração do seu centenário tinha problemas sociais sérios, tais como a presença de favelas e grande número de desempregados e de mendigos.

Os anos de 1960 encerram a fase áurea de Campina Grande, porém, como é possível perceber, esse espaço, reflexo de uma sociedade capitalista, não se desenvolveu sem desigualdades, uma vez que, ao lado de uma classe social esnobe e esbanjadora, cresceu uma população proletária que serviu como mão de obra desqualificada e barata.

Nos anos setenta (séc. XX) as cidades médias passaram a ser consideradas aquelas que tinham população superior a 100.000 habitantes, cifra que Campina Grande já ultrapassara em 1940 (127.000), portanto, era uma cidade populacionalmente atrativa, no momento de intenso processo de urbanização pelo qual passava o país.

Tem sido comum caracterizar determinadas etapas da vida econômica e social de Campina Grande a partir de um tipo de atividade econômica desenvolvida, como se a cidade tivesse se constituindo em verdadeiros “ciclos econômicos”. Assim, no início de sua história são suas feiras de cereais e de gado que dão vida a essa localidade. Posteriormente, a cidade passou a ser conhecida como praça algodoeira. Depois, foi o comércio atacadista que contribuiu para o distintivo de Campina Grande como “empório comercial”. Por fim, a industrialização esboça-se como uma atividade com probabilidade de definir uma nova função para Campina Grande.

Não se pode, no entanto, definir Campina Grande como uma cidade monofuncional em qualquer que seja sua etapa de formação econômica. Trata-se, portanto, de um espaço cuja complexidade e multifuncionalidade se fazem presentes desde muito cedo, embora, em alguns períodos, tenha-se sobressaído determinada função como a mais importante. Desta forma, as feiras de gado e cereais, que estavam presentes no começo da formação de Campina Grande, passaram a ser contemporâneas da fase algodoeira e até se fortaleceram com esta atividade que,

por sua vez, estimularam o surgimento de uma base industrial e intensificaram o comércio atacadista e varejista. Esses “ciclos econômicos” não foram excludentes nem rivalizaram entre si, pelo contrário, até se beneficiaram da centralidade proporcionada pelas feiras, pelo comércio do algodão e pelo comércio atacadista, dando a cidade uma feição bem mais complexa que a monofuncionalidade que, às vezes, é atribuída a ela.

Porém, nenhuma atividade econômica marcou tanto as paisagens campinenses como a comercialização e beneficiamento do algodão. Essas deixaram artefatos arquitetônicos que persistem no presente como rugosidades no seu espaço urbano. Esses artefatos se constituem como verdadeiros símbolos de uma época de prosperidade, alimentam o imaginário e forjam a identidade positiva que a população de Campina Grande nutre pela cidade.

4. As rugosidades do tempo do algodão na paisagem campinense atual

As paisagens exibem formas do tempo presente, mas também trazem em si formas herdadas de tempos passados. Sendo assim, é através da paisagem que o tempo ganha forma e chega até a nós, revelando-nos fatos de nossa história. Em Campina Grande, as paisagens contemporâneas ainda guardam muitos resquícios do período áureo da economia algodoeira, seja através das construções feitas exclusivamente para abrigar tais atividades ligadas à comercialização/beneficiamento do algodão, seja através de formas arquitetônicas que não foram projetadas especificamente para tal essas funções produtivas, mas que tiveram a sua origem na riqueza produzida pelo algodão.

Tais formas arquitetônicas herdadas do passado serão denominadas neste artigo de “rugosidades espaciais” (SANTOS, 1997), ou seja, são formas produzidas no passado para abrigar outras funções (no caso específico de Campina Grande, a produção algodoeira ou de atividades que se dinamizaram em função dela), mas que se mantêm no espaço/tempo presente, abrigando outras funções, não aquelas para as quais foram criadas.

A Estação Velha e, mais especificamente, o seu entorno é uma das paisagens derivadas do auge algodoeiro que marcam profundamente o espaço campinense, demonstrando o quanto o trem, juntamente com a produção algodoeira, foram capazes de gerar riqueza e de atribuir forte dinamismo à cidade. O mais interessante neste processo é que, diferentemente de outras cidades, onde espaços criados para abrigar determinadas atividades se degradaram com o fim destas atividades, formando o que a literatura pertinente denomina de “*Brownfields*”, ou seja,

espaços abandonados, “mortos”, degradados e/ou sem utilização, em Campina Grande tal fenômeno não ocorreu e os antigos galpões, que eram utilizados para estocar a fibra do algodão ou para beneficiá-lo, passaram a abrigar outras funções e continuam a se mostrar dinâmicos no espaço/tempo do presente da cidade.

Esta permanência da forma com mudança da função pode ser percebida em vários pontos da cidade, sendo muito evidente na Rua Almeida Barreto (Figuras 3e 4), na Rua Prudente de Moraes (Figura 5) e trecho da Rua João Moura (Figura 6). Espaços nos quais os antigos depósitos de algodão abrigam comércio e serviços variados.

A grande quantidade de galpões na Rua Almeida Barreto (Figura 3) é um testemunho espacial dos impactos que a ferrovia e o algodão provocaram na cidade, foi nesta rua onde se instalaram os dois mais importantes trustes algodoeiros do auge cotonicultor de Campina Grande: SANBRA e a Anderson Clayton. As instalações da primeira fábrica da SANBRA foram demolidas e em seu lugar foi construído o supermercado Hiper Bompreço, fato muito comum nesta cidade, na qual a busca por modernizações tem sido muito mais importante que a preservação do seu patrimônio histórico.

Melhor destino que o prédio da antiga SANBRA teve a edificação da Anderson Clayton que ocupou as instalações da Companhia Parahybana de Beneficiamento e Prensagem de Algodão e que ainda se mantém na esquina da Rua Almeida Barreto, como vestígio da riqueza algodoeira na produção do espaço campinense (Figura 4).

Figura 3 - Rua Almeida Barreto



Fonte: Costa (2016)

Figura 4 - Rua Almeida Barreto



Fonte: Costa (2016)

Figura 5 - Rua Prudente de Moraes



Fonte: Costa (2015)

Figura 4 - Rua João Moura



Fonte: Costa (2016)

Vale salientar, no entanto, que não só a Estação Velha com seu entorno guardam estas marcas da comercialização/beneficiamento do algodão em Campina Grande, mas tais “rugosidades espaciais” se espalham por todo o tecido urbano que havia se expandido até meados do século XX, sem que muitas vezes nos apercebamos disso e sem a devida valorização histórica e cultural do que tais paisagens representam, a exemplo do coeso acervo arquitetônico presente no Bairro da Prata. Nesse espaço, já não refletindo a importância da ferrovia para o escoamento da produção algodoeira, mas da abertura da rodovia que passou a ligar Campina Grande ao Sertão paraibano e impulsionou o crescimento da cidade na direção oeste. (Figuras 5, 6, 7 e 8).

Figura 5 - Fachada preservada de Antiga Fábrica na esquina da Av. Getúlio Vargas com rua Duque de Caxias



Fonte: Costa (2014)

Figura 6 - Galpões na rua Duque de Caxias



Fonte: Costa (2014)

Figura 7 - Rua Sargento Hermes Ferreira Ramos



Fonte: Costa (2015)

Figura 8 - Rua Conde D'Eu

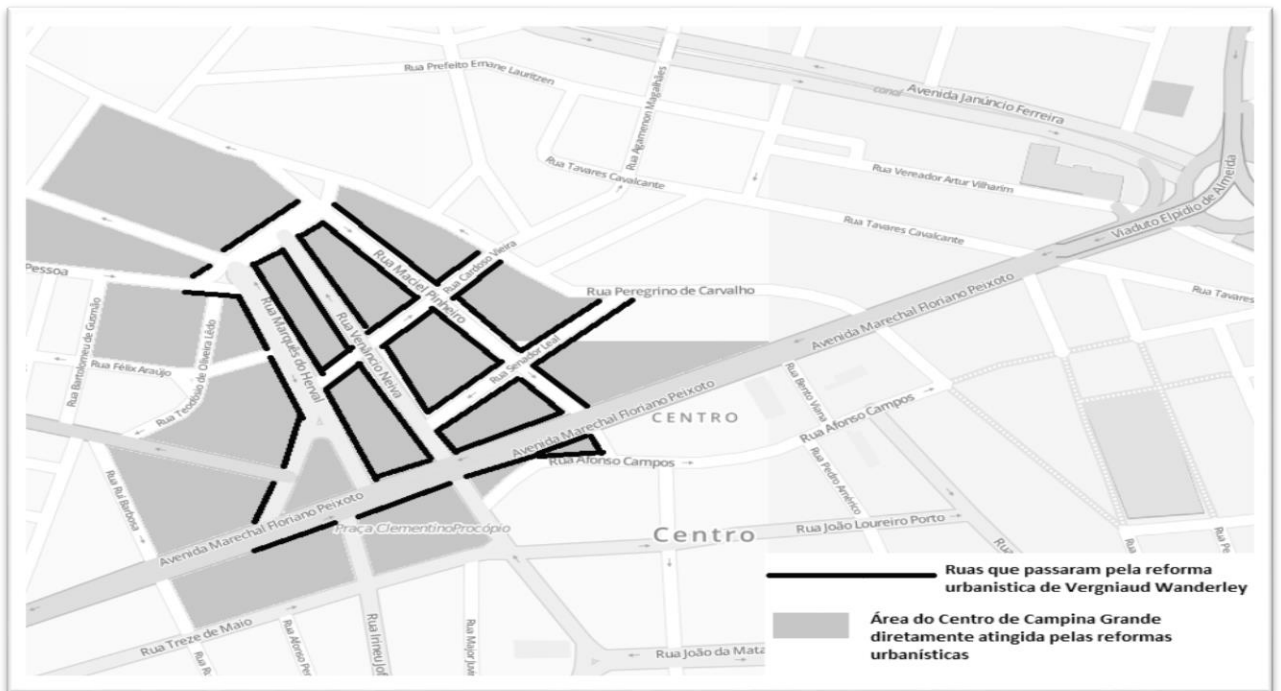


Fonte: Costa (2014)

As paisagens produzidas pela cotonicultura em Campina Grande têm como característica marcante as edificações em estilo *Déco*, arquitetura introduzida pelo prefeito Vergniaud Wanderley na reforma urbanística implantada na década de 1940, na qual todo o centro comercial foi demolido para abraçar tal estilo que passou a ser símbolo da modernidade campinense. Neste aspecto, convém ressaltar que as edificações das Ruas Maciel Pinheiro, Venâncio Neiva, Cardoso Vieira, Monsenhor Sales e Semeão Leão, que formam um importante conjunto arquitetônico em estilo *Déco*, foram construídas não diretamente para abrigar funções cotonicultoras, mas como resultado da riqueza produzida pelo algodão e com finalidade não apenas estéticas, mas também funcionais de fluidez, tais como o alinhamento e alargamento de ruas adequadas ao tráfego de veículos e de calçadas apropriadas para o passeio público.

Porém, o espaço urbano de Campina Grande conseguiu preservar algumas construções que nos remete a riqueza produzida pela cotonicultura anterior à reforma urbanística e a adesão ao *Déco* enquanto estilo próprio deste apogeu. Neste caso, o exemplo que nos salta os olhos é a sólida construção que abrigou a indústria têxtil Marques de Almeida, na Avenida Getúlio Vargas e Boninas. (Figuras 11 e 12).

Figura 9 - Representação cartográfica da área do centro de Campina Grande modificada pelo projeto urbanístico de Vergniaud Wanderley.



Fonte: <http://www.gosur.com/map> - Adaptado por Costa (2016).

Figura 10 - Rua Monsenhor Sales - Trecho homogêneo no estilo *Déco*



Fonte: Costa, 2016.

Figura 11- Antiga Indústria têxtil Marques Almeida - Av. Getúlio Vargas



Fonte: Costa, 2010.

Figura 12 - Fachada posterior da Indústria Marques de Almeida (Boninas)



Neste acervo histórico que Campina Grande ainda exhibe em suas paisagens provavelmente uma das heranças mais importantes deste apogeu econômico seja a presença do Centro Nacional de Pesquisa de Algodão da EMBRAPA. Embora esse centro tenha sido instalado nas antigas instalações do Departamento de Produção Mineral, outro produto importante da economia campinense que também deixou marcas na sua paisagem, e em 1975 (EMBRAPA, s.d.), momento em que a produção algodoeira nordestina, com exceção da Bahia, já ocupava a posição secundária em relação ao restante do país. (FARIAS, 2010)

Figura 13 - Edificações da EMBRAPA



Fonte: <https://www.google.com.br/maps> . Imagem capturada em 15 de agosto de 2016

Como é possível constatar nas figuras que ilustram este texto, os galpões que se espalharam pela cidade de Campina Grande com a função de armazenar algodão, embora em sua maioria em *arte Déco*, não ostentam a mesma magnitude dos prédios construídos no centro da cidade para abrigar o comércio varejista, bancos, órgãos públicos etc. Entretanto, isto não é o fato mais importante, o que se pretendeu mostrar aqui foi como a história de Campina Grande

está presente nas suas formas geográficas e o quanto a riqueza produzida pela cotonicultura contribuiu para produção do seu espaço, deixando fortes marcas nas suas paisagens atuais.

5. Considerações finais

Considerando que o espaço é fator social e instância que contém e está contido nas outras instâncias sociais (históricas, culturais, econômicas, políticas etc.), o término da caminhada pelo período do apogeu da comercialização do algodão em Campina Grande nos proporcionou perceber o quanto essa função econômica, combinada com a sua condição de ponta de trilho ferroviário com localização geográfica privilegiada, contribuíram para um conjunto de transformações pelas quais a cidade passou no último cartel do século XIX e na primeira metade do século XX, notadamente as espaciais, vislumbradas pela imposição de novos objetos e ações ao seu arranjo geográfico. Por outro lado, se os eventos passam o quanto tempo, às vezes, permanecem como espaço, podendo ser captados através da sua materialidade na paisagem. Assim, o tempo se comprime nas formas geográficas que acabam revelando o passado no presente e alimentam a memória das pessoas. Nesse caso, as marcas do fausto período do comércio algodoeiro ainda podem ser percebidas pelas rugosidades socioespaciais que pontuam a paisagem campinense, algumas viúvas (sem função atualmente) e outras preenchidas por novas funções sociais da dinâmica econômica do presente da cidade. Remontar esse passado através das suas marcas espaciais deixadas na paisagem é condição, também, para que elas possam ser preservadas, contribuindo, assim, para que a memória do período não desapareça para as gerações do presente e do futuro. Assim, procurou-se esclarecer o quanto esse período foi marcante para a história do espaço da cidade, clamando para que as escolas trabalhem com os seus alunos a importância desse período para a compreensão da cidade atual.

6. Referências

ALMEIDA, Wellington Vinício de. **Dinâmica Socioespacial da Feira Livre do conjunto Severino Cabral no bairro de Bodocongó** - Campina Grande – PB Monografia (Graduação). Universidade Estadual da Paraíba. Centro de Educação. Departamento de Geografia. Curso de Licenciatura Plena em Geografia. Campina Grande, 2016.

ANDRADE, Manuel Correia de **A terra e homem no Nordeste**: Contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

ARANHA, Gervácio Batista. **Campina Grande no Espaço Econômico Regional**: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907 – 1957). 1991. 296 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) – Centro de Humanidades, Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande.

_____. Trem e Empório do Algodão em Campina Grande: notas sobre a história de uma cidade (regionalmente) cosmopolita. **Cadernos Nordeste em Debate** Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande, ano 1, n. 1, p. 7-23, 1993.

BARROS, Nilson Crócia Cortez de. **O pequeno comércio no interior do Nordeste do Brasil**: estudo sobre o comércio ambulante na cidade de Campina Grande, Estado da Paraíba. 1987. 364f. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CÂMARA, Epaminondas. **Datas Campinenses**. Campina Grande: Editora Caravela, 1988.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

CLEMENTINO, M. do L. **O maquinista de algodão e o capital comercial**. Natal: Editora da UFRN, 1986.

CARVALHO, Ioná Maria de. **O Nordeste e o Regime Autoritário**. São Paulo: Hucitec, SUDENE, 1987.

CASTRO, Josué de. **Ensaio de Geografia Humana**. 4. ed. São Paulo, Brasiliense, 1966.

CORREIA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995. (Série princípios)

COSTA, Antônio Albuquerque da. **Sucessões e coexistências do espaço campinense na sua inserção ao meio técnico-científico-informacional**: a feira de campina Grande na interface desse processo, 2003. Dissertação (Mestrado). Mestrado em Geografia CFCH/DCG/UFPE, Recife, 2003.

EMBRAPA. <https://www.embrapa.br/algodao/historia>. Acesso em 15 de setembro de 2016.

FARIAS, Paulo Sérgio Cunha. **Os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação do algodão colorido e derivados da Paraíba (2000 - 2008)**: uma dimensão geográfica da flexibilização do produto, da produção e do consumo de moda, fibras, têxteis e confecções. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia, 2010.- Recife: O Autor, 2010.

GURJÃO. Eliete de Q. **Morte e vida das oligarquias**. João Pessoa: Editora de UFPB, 1994.

GUIMARÃES NETO, L. **Introdução à formação econômica do Nordeste**. Recife: FUNDAJ/Ed. Massangana, 1989.

LIMA, Damião. **O processo de industrialização via incentivos fiscais:** expansão e crise em Campina Grande. 1996. 120 f. Dissertação (Mestrado em Economia Rural) – Centro de Humanidades, Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande.

MELLO, José Otávio de Arruda. Economia, algodão, ferrovias e urbanização. In: _____. **História da Paraíba:** lutas e resistência, 2ª ed. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1995.

MORAES, Antonio Pereira de. **Vi, ouvi e senti:** crônicas da vida campinenses - versinhos de ontem e de hoje. Campina Grande: EPIGRAF, 1985.

NASCIMENTO, Regina Coelli Gomes. **Disciplina e Espaços:** construindo a modernidade em Campina Grande no início do século XX. 1997, 157 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil.** 35. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

RIOS, Arthur José (coordenador). **Campina Grande um Centro Comercial do Nordeste.** Rio de Janeiro: SESC/SEPLAN, 1963.

SÁ, Maria Braga de. **Algumas considerações sobre o papel de Campina Grande na rede urbana paraibana.** Campina Grande: Universidade Federal da Paraíba, 1986, p.187-199.

SANTOS, Milton. Crescimento Nacional e a rede urbana: o exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, n. 4, ano 29, p.78 –92, 1967.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

Espaço de Diálogo e Ruptura na Universidade. João Pessoa: Editora UFPB, 2011.