

A CAPITAL DO OESTE SOBRE TRILHOS: A FERROVIA MOSSORÓ-SOUZA E A CONSOLIDAÇÃO DA CENTRALIDADE REGIONAL DE MOSSORÓ-RN (1920-1941)

Breno de Assis Silva Araújo¹
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)
brenoafc@ufm.edu.br

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros²
Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA)
gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br

RESUMO

O título de Centro Urbano Regional atribuído à Mossoró pelo IBGE remonta ao processo histórico de seu desenvolvimento. A partir da década de 1930, a economia mossoroense é encabeçada pela expansão de sua malha ferroviária e pelo crescimento de seu parque industrial. Neste sentido, pretende-se analisar o papel da Estrada de Ferro Mossoró-Souza no alicerçamento da condição dessa cidade enquanto centro regional, especificamente no quartel entre 1920-1941. Para tanto, partimos da compreensão teórica do conceito de centralização dos lugares e utilizamos dados disponíveis sobre a ferrovia nos relatórios técnicos da Inspeção Federal das Estradas. O desenvolvimento de sua principal via de transporte intra-regional permitiu a Mossoró uma reestruturação econômica, estreitando relações com sua área de influência direta e redefinindo sua condição de centralidade.

Palavras-chave:

Localidade Central; Estrada de Ferro; Obras Contra as Secas.

GT – 8: Geografia Histórica Urbana

¹ Licenciando em Geografia pela UFRN e bolsista PIBIC/CNPq vinculado ao Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb).

² Professor Doutor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFERSA e Pesquisador Associado do Grupo de Pesquisa História da Cidade do Território e do Urbanismo (HCUrb).

1. INTRODUÇÃO

Ao longo do século XX, o processo urbanizatório na região Nordeste brasileira adentra com mais intensidade sua porção interiorana, fruto de políticas públicas voltadas à ocupação deste espaço. Como consequência, alguns núcleos urbanos expandiram-se de forma acentuada e permitiram a criação de rotas comerciais completamente independentes das capitais estaduais localizadas no litoral.

No Rio Grande do Norte, o município de Mossoró provia, através do porto de Areia Branca, o escoamento da produção agrícola de parte do sertão potiguar diretamente para o mercado estrangeiro (MEDEIROS, 2018). Neste sentido, Mossoró já detinha importante representatividade na dinâmica econômica norte-rio-grandense, por meio da consolidação de fluxos e relacionamentos com outras regiões, detendo uma área de influência que abarcava os estados do RN, Paraíba e Ceará. Sua expressão regional evidenciada pelo REGIC (2008), por conseguinte, não é um fenômeno recente, mas remonta ao processo histórico de formação e desenvolvimento local.

Em sua historiografia, Mossoró apresenta três notáveis e distintos períodos econômicos. O primeiro deles, alocado entre 1877 e as primeiras décadas do século XX, diz respeito ao surgimento de um “Empório Comercial”, primária especialização local, onde o município apresentava-se como ‘lugar privilegiado’ entre o litoral e o sertão, concentrando a principal oferta de bens comerciais da época (FELIPE, 1982; LIMA, 1997; OLIVEIRA, 2012, 2017; ELIAS e PEQUENO, 2010). Tal empório entraria em declínio durante a década de 1920 em decorrência de novos processos territoriais de divisão do trabalho em âmbito regional, impondo nova função urbana à cidade e reconfigurando seu arranjo espacial. É a partir desse ciclo, de acordo com Elias e Pequeno (2010, p. 111) que “[...] Mossoró consolida-se como centro regional, apresentando rápido crescimento demográfico, associado à incipiente industrialização e à extração do sal”.

A nova configuração urbana de Mossoró envolvia também o desenvolvimento de sua ferrovia, que começara seus trabalhos de construção em 1912. Finalmente, a última e atual fase econômica mossoroense iniciou-se a partir da década de 1960 e está vinculada a uma reestruturação produtiva voltada à expansão do setor terciário, notadamente com o desenvolvimento da oferta de serviços como principal atividade. Não obstante, foi também notável o avultamento de investimentos e financiamentos públicos, sobretudo na área de infraestrutura e habitação (OLIVEIRA, 2012).

Esta análise privilegia a discussão acerca do período “agro-industrial” e suas implicações sobre o espaço urbano e alcance da região de influência mossoroenses. Destarte, objetiva analisar o papel da Estrada de Ferro Mossoró-Souza (EFMS)³ no alicerçamento da condição dessa cidade enquanto centro regional, especificamente no quartel entre 1920-1941. Para tanto, parte-se da discussão do contexto nacional, regional e local de inserção e desenvolvimento das obras da EFMS, propondo elementos para a compreensão da ferrovia como eixo de articulação no Oeste potiguar e vetor de urbanização mossoroense. Isto posto, propõe-se prestar contribuição à discussão que envolve o conceito de centralização dos lugares, tão cara à Geografia Urbana, a partir da perspectiva histórica.

O texto está estruturado em três tópicos: metodologia, onde apresentamos os principais aportes teóricos, fontes de dados e caminhos traçados para construção desta pesquisa; um breve tópico onde discutimos, no campo da teoria, o que entendemos pelo conceito de centralização e a condição de centralidade; e, por fim, apresentamos os resultados e discussões oriundos de nossa investigação.

2. METODOLOGIA

O conceito de centralização dos lugares é posto como constructo teórico central, na medida em que nos ajuda a compreender a construção da centralidade regional como fruto de processos históricos que envolvem diferentes agentes e estruturas. Roberto Lobato Corrêa (1989) argumenta que é a cidade capitalista o eixo de ligação entre os processos sociais e a produção das formas espaciais no âmbito territorial.

A centralização – tanto inter-regional como intraurbana – é um processo inerente ao modo de produção capitalista, dado que privilegia determinados fragmentos do espaço em detrimento de outros. Seriam, portanto, elementos estruturantes desse processo de centralização a diferenciação socioespacial e a divisão territorial do trabalho (SPOSITO, 2011). Parte-se do entendimento das ferrovias como elementos *fixos* da rede e capazes de produzir e reorganizar o espaço por meio da circulação de pessoas, mercadorias e comunicação. Por conseguinte, é a partir da ferrovia, como afirma Leila Christina Dias (2000), que “[...] a redução do lapso de tempo permitiu instalar uma ponte entre lugares distantes: doravante eles serão virtualmente aproximados.” (DIAS, 2000, p. 141).

3 Sigla incorporada do trabalho de Gabriel Medeiros (2007).

A revisão bibliográfica que conduz este trabalho ampara-se em trabalhos produzidos dentro do âmbito do Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb) - Cf. Medeiros (2007), Farias (2008) – que versam sobre as condições de implantação da EFMS e sobre o planejamento territorial potiguar no contexto de obras contra as secas. Outro importante arcabouço informativo foi a periodização de Manuel Correia de Andrade (1994, 1995) aos diferentes estágios de ocupação do Rio Grande do Norte, bem como ao expor as características e a importância da produção salineira para o estado.

Os parâmetros historiográficos deste trabalho, notadamente sobre Mossoró, têm como fulcro as obras de Felipe (1982) – base da construção existente sobre a urbanização mossoroense, Francisco Vanderlei Lima (1997) – responsável por relacionar a edificação da EFMS como estratégia política das elites locais, Jionaldo Pereira de Oliveira (2012, 2017) – ao propor diferentes releituras sobre os processos urbanos ocorridos no município e Denise Elias e Renato Pequeno (2010), ao considerarem Mossoró como cidade média e abordarem, brevemente, o processo histórico de constituição desta condição. Além destas, contamos com a contribuição de Vingt-Un Rosado (2008) em sua obra sobre esta cidade.

O alicerce empírico e fonte dos dados que sustentam esta investigação são os relatórios dos “Presidentes dos Estados Brasileiros (RN)” elaborados durante a década de 1910, assim como as “Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil” relativas ao período que compreende os anos de 1930 a 1941, confeccionadas pela Inspeção Federal das Estradas⁴. Realizou-se a leitura e sistematização das informações encontradas em tais documentos, de forma a possibilitar a construção de quadros a respeito da movimentação financeira, de mercadorias e pessoas da EFMS durante o período supracitado.

A fim de organizar e pôr em evidência dados relativos à economia potiguar durante a primeira metade do século XX recorreu-se à plataforma digital do Instituto de Pesquisas Economia Aplicada (IPEA), importante fonte de informações estatísticas em séries históricas. Parte do que foi organizado com base em tais materiais empíricos foi reproduzido a partir de materiais cartográficos que utilizam as bases de malhas territoriais disponibilizadas pelo IBGE, permitindo a correlação dos dados com a divisão territorial da época.

⁴ Órgão submetido ao MVOP.

3. CENTRALIZAÇÃO: BREVES COMENTÁRIOS

No período técnico-científico-informacional (SANTOS, 2008, 2009) o processo de centralização dos lugares adquiriu nova configuração. A hierarquia urbana engessada deu lugar a um novo arranjo espacial, onde as relações entre *subespaços* e metrópoles são doravante viabilizadas pelo progresso das vias de comunicação e transporte. Entretanto, torna-se aqui necessária sua interpretação em seu aspecto mais primário ao estabelecerem-se dois pontos cruciais: a periodização deste trabalho e o aspecto regional, compreendendo o Nordeste como região influenciada pelo meio técnico-científico em um momento posterior à *Região Concentrada* (SANTOS, 2008, 2009); além do salutar esforço de entendimento deste fenômeno na perspectiva da Geografia Histórica.

A teoria das Localidades Centrais é inicialmente proposta pelo geógrafo alemão Walter Christaller, na década de 1930, ao sistematizar de que forma se organizavam os lugares centrais no sul da Alemanha (BESSA, 2012). Christaller (1996), interpretado por Bessa (2012, p. 150), concebe que a centralidade dos lugares é “proveniente de seus papéis como centros distribuidores de bens e serviços, quer dizer, é resultante das ‘funções centrais’ que tais centros são capazes de desempenhar em sua *hinterlândia* ou área de influência”.

Corrêa (1989) afirma que o processo de centralização é próprio das cidades capitalistas por consequência do caráter acumulador desse modo de produção. Para ele, é na Área Central, ou centralizada, onde se concentram as principais atividades comerciais, de ofertas de serviços, gestão do território e transportes regionais e intraurbanos. Este aglomerado de funções suscita uma divisão territorial do trabalho, sobretudo em sua *hinterlândia*. Sposito (2011) coloca que os agentes políticos e econômicos, mediante seus interesses e ações, impulsionam interações espaciais em escalas distintas, privilegiando certas frações do espaço.

Para Santos (2009), a divisão de atividades resulta propriamente da divisão do trabalho que é modificada a cada momento histórico. A valorização de determinados centros e seus usos não se trata de um processo acidental. Denota, efetivamente, que

o valor real de cada um não depende de sua existência separada, mas de sua qualificação geográfica, isto é, da significação conjunta que todos e cada qual obtêm pelo fato de participar de um lugar. [...] A definição conjunta e individual de cada qual depende de uma dada localização. (SANTOS, 2009, p. 132)

Um lugar central não se torna e/ou se mantém centralizado de forma autônoma, o movimento conjunto e a amplitude de suas relações com a área de influência é o que garante esta posição. Não obstante, as diferentes funcionalidades atribuídas a cada um dos subespaços envolvidos constitui a divisão territorial do trabalho e maximiza as vantagens locacionais ao lugar central. Em concordância, Bessa (2012, p. 153) reitera que “as articulações [...] estão no cerne dos processos de diferenciação e de hierarquização entre os centros urbanos, pois, em uma economia de mercado, a oferta e o consumo de mercadorias e serviços realizam-se de forma desigual e estratificada [...]”.

Diversos são os fatores que caracterizam a centralidade local. Interessa-nos aqui, com mais afinco, o papel das estradas de ferro neste processo. No que concerne a este importante elemento fixo, Dias (2000) evidencia suas consequências sobre o espaço ao proporcionar maior velocidade na circulação de bens, informações e pessoas. Côrrea (1989) atribui às ferrovias papel substancial na gênese das áreas centrais, especialmente a partir da segunda metade do século XIX, ao consolidarem-se como meio de transporte regional e interurbano indispensável ao sistema produtivo.

A Área Central congrega, via de regra, uma gama de atividades voltadas para os mercados inter-regional, nacional e internacional e que abrangem toda a cidade. As outras atividades, de menor valor de troca, tendem a localizar-se fora da Área Central, ou seja, na *Área Periférica* (CORRÊA, 1989). A indústria, por exemplo, beneficiada pelas vantagens locacionais dos lugares centrais “multiplica os pontos de concentração e produz uma rede urbana articulada e hierarquizada” (CARLOS, 1988, p. 35). Em outras palavras, o processo de industrialização, como elemento da centralização, promove profunda transformação no arranjo espacial e na divisão do trabalho ao privilegiar espaços coesos, onde seja possível encontrar mão-de-obra, infraestrutura, vias de circulação e indústrias complementares pelo menor valor de investimento.

Buscaremos entender, de agora em diante, de que forma a centralidade regional de Mossoró consolidou-se a partir do desenvolvimento da EFMS, de seu incipiente parque industrial e da reestruturação produtiva experimentada na primeira metade do século XX, enfatizando de que forma este processo está atrelado às “Obras Contra as Secas” instituídas nesse período.

4. PARA ALÉM DO ASPECTO ECONÔMICO: A CONSTRUÇÃO DA EFMS NO ENTREMEIO DAS “OBRAS CONTRA AS SECAS”

O início do Governo Republicano no Brasil, em 1889, demarca o princípio de um ideal de progresso e modernização do território nacional. Na região Nordeste, os intentos modernizadores atuam por basicamente três ações institucionais: construção de ferrovias, capazes de integrar o litoral ao sertão e facilitar o escoamento da produção agropecuária realizada no interior; edificação de açudes, barragens submersíveis e perfuração de poços, responsáveis por atenuar o fenômeno das longas estiagens, além de propiciar o apoio necessário à produção agrícola sertaneja; e intervenções de manejo na vegetação e agricultura (FARIAS, 2008; DANTAS *et. al.*, 2018)⁵.

Tais ações refletiam a presença republicana no Nordeste brasileiro por meio da tentativa de superação do fenômeno secular das intempéries, cujo marco de institucionalização foi a criação da Inspeção de Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909. No primeiro decênio de atuação, a IOCS realizou o reconhecimento dos sertões nordestinos, pouco conhecidos a nível nacional, elaborando diversos estudos do meio natural e construindo importante base cartográfica de delimitação do polígono das secas.

Neste sentido, Mossoró trazia consigo dois importantes aspectos: inserção na circunscrição do semiárido brasileiro e uma posição geográfica entre duas capitais (Natal e Fortaleza) que permitia a comunicação do sertão com o litoral. Parte da produção interiorana dos altos sertões do Rio Grande do Norte, da Paraíba e do Ceará passava a ser escoada pelo porto de Grossos/Areia Branca, tendo como entreposto às margens do rio a cidade de Mossoró.

⁵ A temática das “Obras Contra as Secas” e sua institucionalização como estratégia de modernização da Região Nordeste é amplamente discutida nos trabalhos do Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Para maior aprofundamento, Cf.: <http://hcurb.ct.ufrn.br/producoes/>

Figura 01 - Localização Geográfica de Mossoró-RN



Fonte: Elaboração dos autores

Nos primeiros anos do século XX, a economia norte-rio-grandense assentava sua base produtiva na cotonicultura, cujo principal expoente era a região do Seridó, na produção salineira, eminente na porção noroeste do estado e, em menor medida, no cultivo da cana-de-açúcar, mais significativamente no litoral leste e tendo por centro principal o município de Ceará-Mirim (ANDRADE, 1994; FELIPE, 2011).

Concentrada na parcela interiorana de seu território, a produção estadual enfrentava penoso entrave na circulação de suas mercadorias pela ausência de acessos que garantissem o escoamento. Destarte, emergia a necessidade da instauração de vias capazes de interligar suas diferentes regiões econômicas. A parcela ocidental teve, em certa medida, primazia neste quesito, tendo em vista que as primeiras ferrovias do RN foram construídas partindo da capital Natal, notadamente a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (EFNNC) e a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRN) (MEDEIROS, 2007) – 1883 e 1906, respectivamente.

A edificação de uma linha férrea partindo do porto de Mossoró havia sido sancionada ainda no período imperial, em 1875. Em pleno momento de Empório Comercial, a economia do município gravitava, de acordo com Lima (1997, p. 41):

[...] em torno da produção salineira, algodoeira, cera de carnaúba, carne seca e atividades comerciais. Era uma economia dinâmica, com exportação dos bens produzidos na região e importação de outros itens como ferragens, vidros, louças, estivas, café, açúcar, tabaco, milho, feijão. Esses produtos eram comercializados na cidade. Os gêneros produzidos em Mossoró e em sua região, de caráter agrário, eram exportados para o resto do Brasil e para a Europa.

Por sua notoriedade econômica, Mossoró polarizava, além do Oeste potiguar, municípios do vale do Jaguaribe, no Ceará, e parte da Paraíba, especificamente o entorno do Rio do Peixe. Já em 1910, o geólogo norte-americano Roderic Crandall⁶ endossava a necessidade de edificação de uma ferrovia capaz de articular, por vias terrestres, este município à sua região de influência. Segundo ele, “as atuais importações e exportações do porto de Mossoró são suficientes para justificar a construção de uma via férrea daquele ponto para o interior do estado da Paraíba em Cajazeiras [...]” (CRANDALL, 1982, p. 61). O Quadro 01 apresenta as exportações do porto de Mossoró, em comparação aos portos de Macau e Natal, a fim de afirmar o diagnóstico realizado por Crandall.

Quadro 01 - Exportações de Algodão e Sal dos portos de Natal, Macau e Mossoró (1910)

| PORTO | PRODUTO | EXPORTAÇÃO (kg) |
|--------------|----------------|------------------------|
| Natal | Sal | 2.445.860 |
| | Algodão | 4.233.450 |
| Macau | Sal | 16.733.566 |
| | Algodão | 2.067.008 |
| Mossoró | Sal | 69.729.246 |
| | Algodão | 4.089.568 |

Fonte: Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros (RN), 1911. Nota: Elaborado pelos autores

É perceptível a relevância que o porto do município representava para o estado no que diz respeito a duas das suas principais mercadorias produzidas e exportadas. Em linhas gerais, o porto mossoroense respondia por quase 75% da saída de sal e algodão no RN, ainda que a região ao seu entorno enfrentasse rígidos problemas relacionados ao transporte e à circulação.

Havia, de acordo com Crandall (1982 [1910]), dois projetos que visavam finalmente dar início a construção da EFMS no âmbito da IOCS. O primeiro deles, esboçado por João Ulrich Graf – precursor da proposta (LIMA, 1997) – propunha um traçado que percorresse os municípios de Apodi, Pau dos Ferros, Luiz Gomes, no Rio Grande do Norte, e São João do

⁶ Funcionário do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil, subordinado à Inspeção de Obras Contra as Secas.

Rio do Peixe, na Paraíba. O segundo, estimado por Crandall, ensejava a possibilidade de alcançar outras regiões produtivas como o Seridó norte-rio-grandense.

O segundo, que a meu ver é preferível, é um tanto mais longo em extensão total entre os pontos inicial e terminal, mas apresenta sobre o outro a vantagem de permitir três excelentes ramais quando o outro permite apenas um. O melhor projeto entre os dois é o do porto de Mossoró a Patú, Catolé do Rocha, Souza e Cajazeiras, que admite um ramal para Caicó e Jardim do Seridó, um outro para Patos e um terceiro para a importante região de Piancó. (CRANDALL, 1982, p. 62)

Aspecto fundamental que se pode aferir nas constatações de Crandall é a de que era imprescindível o pensamento do agenciamento territorial enquanto rede, intensificando o aproveitamento da infraestrutura no atendimento a zonas distintas da região semiárida, como o Seridó e o Vale do Piancó, na Paraíba. Apesar disso, é nítido que em comparação com o traçado de Graf, o que é proposto por Crandall privilegiava o atendimento de cidades paraibanas, em detrimento das cidades potiguares, apesar das “cabeças de linha” continuarem Mossoró e Souza. A este respeito, Farias (2008, p. 109) destaca que os estudos realizados pela Inspeção “pareciam qualificar a ferrovia como solução ideal para fortalecer a estrutura econômica da região, integrando o interior nordestino ao movimento comercial e de exportação e à modernidade técnica e cultural [...]”.

Finalmente, em 1912 é firmado contrato para início de sua construção. Seu primeiro segmento ficaria concluído apenas em 1915, interligando a Estação de Porto Franco, em Areia Branca, à Mossoró, com uma extensão total de 38 km (MEDEIROS, 2007). Conforme Dantas *et. al.* (2018), outro aspecto das “Obras Contra as Secas”, que transcende o planejamento territorial, refere-se à fixação da população sertaneja em seus lugares de origem. Isto se daria mediante a alocação da mão-de-obra local nas intervenções realizadas pela Inspeção, evitando a migração em massa para os centros urbanos. Neste sentido, era comum um grande movimento migratório em direção à Mossoró durante períodos de estiagem prolongada.

O ano de 1915 é marcado, novamente, pela ausência de chuvas. Em pleno vapor, as obras da ferrovia mossoroense absorveriam parte da população afetada pela intempérie. A este respeito, o historiador Francisco Maciel afirma que a construção de elementos *fixos* no espaço urbano de Mossoró (estradas, barragens, prédios), nas duas primeiras décadas do século XX, estaria sendo realizada a partir do trabalho sertanejo. De acordo com ele, “[...] pelo menos na seca de 1915, alguma parcela dos retirantes encontrou 'meios' de subsistência [tanto] na

atividade salineira local, como em trabalhos nas obras públicas, através [...] dos serviços da Inspeção das Obras Novas Contra as Secas na cidade” (MACIEL, 2013, p. 136).

Compreende-se, portanto, que a construção da EFMS se mostrou representativa no âmbito das intervenções realizadas pelo Estado na região Nordeste ao longo do século XX na tentativa de promover o “combate às secas”. Corroborou de forma contundente no esforço de modernização do território potiguar, a fim de potencializar e dinamizar a economia da região Oeste, facilitando o escoamento da produção agropecuária e, além disso, alocando mão-de-obra sertaneja acometida pela seca.

5. ARTICULANDO A REGIÃO E PRODUZINDO O TERRITÓRIO: A FERROVIA MOSSORÓ-SOUZA E A DENSIFICAÇÃO DA CENTRALIDADE MOSSOROENSE

A década de 1920 marca para a cidade de Mossoró certa reestruturação do seu aparato produtivo e a emergência de uma nova configuração econômica e espacial do seu núcleo urbano. Suas anteriores formas e funções, predominantemente voltadas ao setor comercial, entram em declínio a partir de 1916 no momento em que as primeiras casas de comércio e exportação encerraram suas atividades (FELIPE, 1982). O contexto dessa derrocada é atribuído por Lima (1997) a basicamente três fatores: a Primeira Grande Guerra, a seca de 1915, já comentada, e a expansão econômica de cidades próximas. Oliveira (2017) acrescenta a este conjunto de fatores a limitação do transporte marítimo, principal meio de exportação da economia regional, devido ao surgimento de outros sistemas de transporte.

A especialização da cidade deixa de ser o comércio, agora, em dificuldades, por não ter se inserido na nova divisão territorial do trabalho [...] Neste período, nascem as agro-indústrias, quase todas originadas ou com ligações ao capital comercial acumulado no período do ‘empório comercial’, e/ou com a economia salineira, em processo de expansão, que vai caminhar em termos dinâmicos a essa economia agro-industrial (FELIPE, 1982, p. 40).

A *rugosidade* do espaço (SANTOS, 2009) mossoroense, estabelece as condições primordiais para a nova dinâmica econômica local, dado que sua nova especialização agro-industrial advém, em grande parte, do processo de acumulação do capital originado durante o “empório comercial”. O contexto econômico estadual, neste momento, sugeria o fortalecimento de uma proto-divisão inter-regional do trabalho alicerçada, na porção Oeste, pelo desenvolvimento da EFMS. O trajeto definido ao limiar de suas obras seguiria o curso

das antigas estradas de comboio, a fim de ligar a cidade aos importantes municípios produtores da região, tais como: Apodi, Caraúbas, Patu e Almino Afonso (LIMA, 1997).

Apenas em 1926 foi inaugurado o primeiro trecho partindo de Mossoró, conectando-a ao distrito de São Sebastião - atual municipalidade de Governador Dix-Sept Rosado – (MEDEIROS, 2007). Nessa extensão era realizada a circulação, sobretudo, do algodão, da cera de carnaúba e das pedras da gipsita – ou gesso. Este último item guarda grande importância para o crescimento econômico mossoroense, tendo em vista que, de acordo com Vingt-Un Rosado (2006), as primeiras jazidas deste minério a serem exploradas em território nacional foram as de São Sebastião, o que acarretaria uma grande demanda da mercadoria⁷.

A situação, nesse ínterim, é de redefinição do processo produtivo local, caracterizado pela especialização econômica voltada à atividade industrial com beneficiamento de produtos agrícolas que confluíam para a cidade, como a semente de algodão, óleo de oiticica, cera, além do processamento do sal, do próprio gesso e da fibra do algodão. As atividades fabris ocuparam a área diretamente próxima aos trilhos da ferrovia, de forma a aproveitar as vantagens dela resultantes. Ou seja, os trilhos da estrada de ferro e o pequeno parque industrial passariam a encabeçar, concomitantemente, a disposição econômica do município, atraindo a produção de sua área de influência para ligeiro beneficiamento e exportação para as indústrias do Centro-Sul do país (FELIPE, 1982; OLIVEIRA, 2017).

Neste cenário, continuariam os trabalhos de prolongamento da EFMS, atingindo a localidade de Caraúbas em 1929. A crise econômica mundial, desse mesmo ano, e o golpe de 1930, que daria início ao Governo nacional-desenvolvimentista de Getúlio Vargas, implicou uma série de repercussões na economia potiguar. Uma delas foi a retração da cotonicultura, que registrara em 1929 a maior produção da década (79.820 ton.) e, já em 1932, manifestou vertiginoso declínio de 71% (23.027 ton.) como consequência do encolhimento da demanda internacional (SILVA *et. al.*, 2009). Em associação, a seca de 1932-33 e a ausência de materiais necessários às obras inviabilizaram sua continuidade (ROSADO, 2006).

Apenas em 1936 foi inaugurado um novo trecho, partindo de Caraúbas até a estação de Jordão – ainda pertencente aos limites territoriais caraubenses. Neste ano, a construção da EFMS é acentuadamente ampliada. Os seus trilhos chegaram a Patu, onde inauguram-se ainda

⁷ Antes de 1930, a exportação daquele minério não excedia 2.000 toneladas. Em 1938, foram exportados 17.326.000 quilogramas (ROSADO, 2006, p. 211).

mais duas estações: a de Jatobá e a homônima à localidade, totalizando 158 km trafegáveis. Tal celeridade, possivelmente, pode ser justificada pelos constantes resultados positivos da estrada no quinquênio anterior (Quadro 02).

Quadro 02 - Estatísticas da Ferrovia Mossoró-Souza (1932-1936)

| ANO | PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | MERCADORIAS TRANSPORTADAS (TON.) | SALDO (Rs) |
|------|---------------------------|----------------------------------|--------------|
| 1932 | 12.549 | 48.114 | 393:103\$112 |
| 1933 | 15.187 | 36.005 | 360:234\$922 |
| 1934 | 19.975 | 56.849 | 596:860\$820 |
| 1935 | 28.730 | 49.056 ⁸ | 478:604\$933 |
| 1936 | 35.155 | 48.871 | 377:104\$923 |

Fonte: Inspetoria Federal das Estradas (1938). Nota: Elaborado pelos autores.

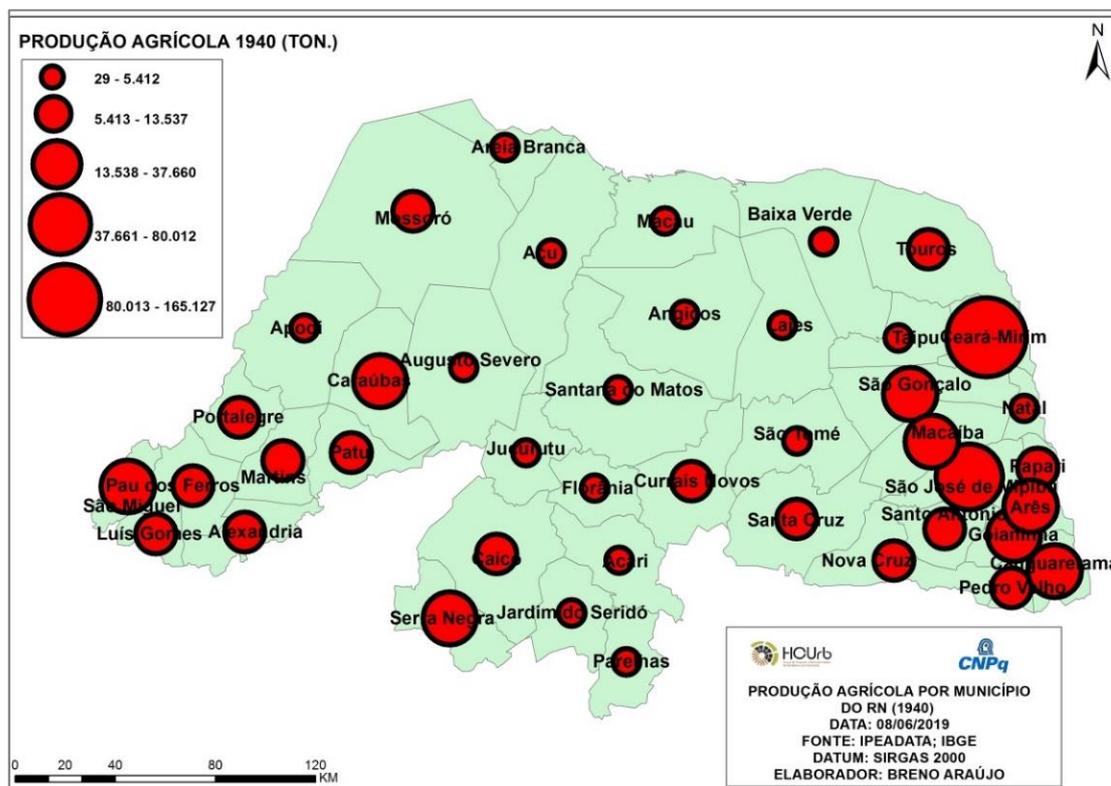
É notório, sobretudo, o exponencial crescimento no movimento de pessoas pela EFMS. Em um intervalo de quatro anos, o número de passageiros transportados quase triplicou. Resultado do alcance espacial de seus trilhos que já comunicavam Mossoró à Patu. Já no ano seguinte seu trajeto alcançou o então povoado de Almino Afonso, compreendendo, doravante, 175 km de extensão. Tal abrangência dotava à porção Oeste do território potiguar com importante elemento de ligação, capaz de promover uma rede de fluxos entre a área de produção e a área de breve industrialização e exportação. Para Dias (2000, p. 142), essas inovações nos sistemas de transporte foram “[...] fundamentais na história do capitalismo mundial, se inscreveram e modificaram os espaços nacionais, doravante sulcados por linhas e redes técnicas que permitiram maior velocidade na circulação de bens, de pessoas e de informações”.

A Figura 02 endossa esta afirmação, ao espacializar, com a ferramenta da simbologia gradual, a produção agrícola do RN em 1940⁹. É pertinente atentar para a região que abarca as localidades emparelhadas pela EFMS, nomeadamente os municípios de Areia Branca, Mossoró, Caraúbas e Patu. Para mais, Assú, Augusto Severo, Apodi, Martins e Portalegre conformariam a *hinterlândia* mossoroense exercida por sua influência direta na tessitura das relações estabelecidas.

⁸ O total de mercadorias transportadas para 1935 corresponde apenas aquelas que foram realizadas mediante pagamento, excluindo o transporte gratuito.

⁹ Consideramos produção agrícola aqui os dados dos itens disponíveis para agropecuária (1940) no Ipeadata, tais quais: algodão, arroz, banana, batata inglesa, cacau, café, cana-de-açúcar, feijão, fumo, laranja, mandioca, milho e trigo.

Figura 02 – Espacialização da Produção Agrícola (ton.) do RN em 1940



Fonte: Elaboração dos autores.

Nota-se, como afirma Andrade (1995), três polos produtivos no estado: Seridó, Oeste e Litoral Oriental. A região litorânea, de produção mais acentuada, beneficiava-se pela pluviosidade regular – o que facilitava a agricultura, aparato técnico mais consolidado, sobretudo na figura da capital Natal, e um sistema de transporte robusto que dela derivava (incluindo aqui as ferrovias Natal-Nova Cruz, Central do Rio Grande do Norte e a Estrada de Automóveis do Seridó).

A indústria salinera, nessa conjuntura, exprimia outra face da estrutura funcional de Mossoró. Em nível nacional, nas primeiras décadas do século XX, os estados do Rio de Janeiro, Ceará e Rio Grande do Norte concentravam boa parte da produção advinda desta atividade, sendo os dois últimos responsáveis pelo maior volume de exportações, mormente para o mercado europeu em decorrência da proximidade geográfica. Ao final da década de 1930, constavam-se no RN 68 salinas, com 2.261 cristalizadores ocupando por volta de 4.873.621 km² - cerca de 9% do território estadual (ANDRADE, 1995).

Para Andrade (1995), a deficiência no transporte terrestre dificultava a distribuição desta mercadoria em âmbito intra-regional, já que grande parte do sal produzido ao longo do

litoral norte-rio-grandense era transportado para o sertão, importante centro consumidor, em lombos de burros pelos caminhos carroçáveis. Com o andamento das obras da EFMS o déficit seria paulatinamente superado pela facilidade de circulação ocasionada.

O crescimento econômico e do núcleo urbano de Mossoró tornaram-se evidentes na medida em que se estendeu sua dimensão ferroviária. Seu PIB¹⁰ apresenta um crescimento acumulado entre 1920 e 1939 de aproximadamente 590%, e a fração desta porcentagem oriunda da atividade industrial mais do que dobra neste mesmo período (Quadro 03).

Quadro 03 - Evolução do PIB Real e Industrial de Mossoró/RN (1920 e 1939)

| ANO | PIB MUNICIPAL A PREÇOS CONSTANTES (R\$) | PIB MUNICIPAL - INDÚSTRIA - VALOR ADICIONADO (R\$) | PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NO PIB MUNICIPAL (%) |
|------|---|--|--|
| 1920 | 5.602,09 | 403,30 | 7,19 |
| 1939 | 38.654,09 | 5.808,60 | 15,02 |

Fonte: Ipeadata. Nota: Elaborado pelos autores

À proporção em que os fluxos possibilitados pelo trajeto da EFMS convergiam para Mossoró – ou dali partiam – a morfologia urbana da cidade também era alterada, intensificando seu processo urbanizatório. Uma dessas modificações diz respeito à própria atividade industrial em dois aspectos: entre 1920 e 1954 Mossoró detinha o maior parque industrial do RN, que ocuparia importante fração de sua *urbe* (FELIPE, 1982); em consequência, estas indústrias concentrariam sua localização extremamente próxima à ferrovia (OLIVEIRA, 2012). Isto nos remete a Ana Fani Carlos (1988, p. 36) ao colocar que “[...] a produção em grande escala, com grande número (absoluto) de empregados, pressupõe a concentração da população e do próprio capital em determinados pontos” que facilitam a sua eficiência e produtividade.

O progresso da ferrovia mossoroense alcançaria, em 1941, o então município de Martins com a construção da estação de Mumbaça (alterada em meados de 1950 para Mineiro)¹¹. Destarte, a estrada compreendia 186,374 km de tráfego. Sua ampliação à outra municipalidade e o consequente estreitamento de relações com o Alto Oeste potiguar impulsionou seus resultados, engendrando maior circulação de mercadorias e passageiros. Prova disso, foi o crescimento da circulação do algodão: em 1940, o transporte foi de 6.977

¹⁰ Em R\$, a preços constantes do ano 2000.

¹¹ Especificamente, esta nova parada localiza-se hoje nos limites que pertencem ao município de Frutuoso Gomes.

ton. ao passo que em 1941, com um maior alcance espacial, foram transportadas 9.215 ton. pela ferrovia (BRASIL, 1945).

Arelado ao processo de expansão industrial que ali se estabelecia, é representativa a instalação de instituições financeiras neste íterim. O advento do Banco do Brasil (1918), Banco Mossoró S.A (1937) e da Casa Bancária S. Gurgel (1942) denotam a aglomeração de equipamentos urbano-industriais e ofertas de serviços geridos por Mossoró (FELIPE, 1982). Neste contexto, seu sistema ferroviário continuava a ostentar vultosos rendimentos e adentrar o território norte-rio-grandense ao alcançar novas localidades, sobretudo pela multiplicação do transporte de mercadorias (Quadro 04).

Quadro 04 - Estatísticas da EFMS entre 1940 e 1941

| Ano | Passageiros Transportados | Mercadorias transportadas (ton.) | Saldo (Cr\$) |
|------|---------------------------|----------------------------------|--------------|
| 1940 | 36.402 | 52.398 | 406.013,00 |
| 1941 | 23.150 | 61.890 | 653.465,00 |

Fonte: Departamento Nacional de Estradas de Ferro (1945). Nota: Elaborados pelos autores

O desenvolvimento de sua principal via de transporte intra-regional permitiu a Mossoró uma reestruturação econômica, estreitando relações com sua área de influência direta. Ao absorver grande parte da produção dos municípios que faziam parte do trajeto da EFMS, a cidade robusteceu sua teia de fluxos com o mercado externo. Redefiniu-se, portanto, sua condição de centralidade, a partir da década de 1930 associada ao processo industrial, às vias de circulação e a tradicional extração do sal.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concentração de atividades comerciais, industriais e de transporte em uma Área Central é uma característica inerente às cidades capitalistas, na medida em que sua dinâmica tende a privilegiar determinadas frações do espaço (CORRÊA, 1989). O município de Mossoró, tido como Capital Regional pelo IBGE (2008), redefiniu ao menos três vezes a condição do seu *status* de lugar central. Tal atributo é, portanto, fruto de um processo histórico bem delimitado.

A Estrada de Ferro Mossoró-Souza, construída em meados do século XX, urge como elemento de alicerçamento da centralidade mossoroense ao facilitar a ligação direta deste centro com sua *hinterlândia*, importante polo de produção agrícola. Essa conexão permitiu a expansão do parque industrial que se afirmava na cidade, na medida em que a matéria-prima

beneficiada era oriunda, em grande parte, dos municípios por onde a EFMS trafegava. Seus constantes saldos positivos e a multiplicação de seus transportes acentuaram os fluxos que se estabeleciam para Mossoró, corroborando sua posição majoritária na hierarquia urbana estadual. A consolidação do seu papel central reverberou mudanças sobre sua morfologia urbana, por meio da reorganização de sua estrutura espacial, e ampliou a produção de riqueza, representada pelo crescimento do PIB municipal.

Todavia, é importante ter em consideração que, para além do viés econômico, a implantação da EFMS emerge no cerne das Obras Contra as Secas, institucionalizadas pelas IOCS. Além de modernizar o território, almejava-se prover ocupação para a população sertaneja afetada pelo fenômeno climático e inibir seu movimento migratório e ocupação dos grandes centros urbanos.

Neste sentido, surgem algumas inquietações: qual o real impacto da alocação de mão-de-obra pela EFMS durante o período de maior expansão dos seus trilhos? Em escala local, qual a contribuição desta ferrovia na produção do espaço urbano das localidades inseridas em seu trajeto? Essas questões abrem margem para o desenvolvimento de estudos futuros que podem contribuir ao entendimento das dinâmicas socioespaciais de uma importante região do Nordeste brasileiro.

A ferrovia de Mossoró a Souza representou por muitas décadas do século XX o eixo estruturante da economia de um vasto território que ficava à mercê das longas distâncias das capitais mais próximas, as cidades de Natal, Fortaleza e Cidade da Paraíba, posteriormente João Pessoa. Portanto, é fundamental que se aprofunde os estudos sobre as dinâmicas territoriais desse recorte geográfico, de forma a compreender os fluxos que estruturaram as redes urbanas interioranas do semiárido nordestino, hoje carente de uma historiografia que se debruce sobre sua gênese, consolidação e desenvolvimento.

7. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia de. **A produção do espaço norte-rio-grandense**. 2 ed. Natal: UFRN. Pró-Reitoria de Extensão; FUNPEC, 1994.

_____. **O Território do Sal: A exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico no Rio Grande do Norte**. Natal/RN: UFRN, Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, 1995.

BESSA, Kelly. **Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais**. *GeoTextos*, v. 8, n. 1, p. 147-16, 2012.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1936**. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1938.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1941**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1945.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e Indústria**. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CRANDALL, Roderick. **Geografia, geologia, suprimento d'água, transporte e açudagem nos estados orientais do nordeste do Brasil: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba**. Mossoró: Fundação Guimarães Duque. 1982. (Coleção Mossoroense).

DANTAS, George Alexandre Ferreira; FERREIRA, Angela Lúcia; FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. A delimitação das secas como problema técnico. *In*: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George Alexandre Ferreira; SIMONINI, Yuri. **Contra as secas: Técnica, Natureza e Território**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório das Metrópolis, 2018.

DIAS, Leila Christina. Redes: Emergência e Organização. *In*: CASTRO, Iná Elias; GOMES; Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. **Contra as Secas: A Engenharia e as origens de um**

Planejamento Territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2008.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Economia - Rio Grande do Norte: estudo geo-histórico e econômico.** João Pessoa: GRAFSET, 2011.

_____. **Organização do espaço urbano de Mossoró.** Mossoró-RN: Fundação Guimarães Duque. Coleção Mossoroense, Série C – Volume CCXXXVI, 1982.

IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007 - REGIC 2007.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2008.

Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada – Ipeadata. **Dados Regionais.** Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

LIMA, Francisco Vanderlei de. **A estrada de ferro Mossoró-Souza: do sonho econômico à miséria do discurso político.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Natal/RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1997.

MACIEL, Francisco Ramon de Matos. **“A Produção do Flagelo”: a re-produção do espaço social da seca na cidade de Mossoró (1877-1903-1915).** Dissertação (Mestrado em História). Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2013.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino P. **As cidades e os trilhos: resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007.

_____. **O sonho grafiano: A estrada de Ferro de Mossoró a Souza e suas implicações sócio-espaciais.** Caderno de Resumos do I Seminário Nacional de História Social dos Sertões/II Colóquio de História Social dos Sertões. Crato-CE: Universidade Regional do Cariri - URCA, 2018.



OLIVEIRA, Jionaldo Pereira de. **Reflexões a respeito da evolução histórica da centralidade regional de Mossoró-RN e suas influências no espaço da cidade.** GeoTemas. Pau dos Ferros/RN, v. 2, n. 1, p. 73-86, 2012.

_____. **Uma análise da formação e expansão do urbano de Mossoró: dinâmica e contradições.** Revista Pensar Geografia, v. 1, n. 1, 2017.

ROSADO, Vingt-Un. **Mossoró.** 2.ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2006.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Segunda Sessão da Sétima Legislatura em 1º de Novembro de 1911 pelo Governador Alberto Maranhão.** Natal: Typ. d'A República, 1911.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: EDUSP, 2008.

SILVA, Marconi Gomes da; BEZERRA, Márcia Maria de Oliveira; AZEVEDO, Geraldo Gurgel de. **A economia norte-rio-grandense e a crise de 1929.** Natal-RN: EDUFRN, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. *In:* CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2011.