



“DO LITORAL DA ZONA DAS SECAS AO BRASIL CENTRAL”: A INFLUÊNCIA DA FERROVIA NO CRESCIMENTO E FORMA DA CIDADE DE MOSSORÓ-RN (1920-1960)

EIXO TEMÁTICO: DISPUTAS DO/PELO PROGRESSO E DO/PELO MODERNO

SOUZA, Juliana de Castro

Estudante de Graduação; Universidade Federal Rural do Semi-Árido
juliana.souza@alunos.ufersa.edu.br

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de

Doutor; Universidade Federal Rural do Semi-Árido
gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br

RESUMO

No período entre o século XIX e XX, as linhas ferroviárias desempenhavam um papel crucial na dinamização da economia, atendendo aos objetivos de modernização e progresso da época: o escoamento da produção e a integração do território. A implantação da malha ferroviária provocou uma nova dinâmica territorial, complementando as vias carroçáveis já existentes desde os tempos coloniais. Além de facilitar o transporte de mercadorias, as ferrovias também influenciaram na definição do traçado das cidades brasileiras, moldando regiões, redes e o território urbano. No Rio Grande do Norte essa influência não foi diferente. A Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, que fazia conexão do estado potiguar à Paraíba, após a sua conclusão, em 1951, atuou de forma configurante no interior do estado, em especial na cidade de Mossoró, onde o primeiro trecho ferroviário da linha foi construído. Esse contexto de desenvolvimento ferroviário coincidiu com um intenso processo de urbanização no país, marcado pela migração do campo para as cidades e pelo rápido crescimento populacional urbano. A pesquisa sobre a influência da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa no desenvolvimento de Mossoró entre 1920 e 1960 visa preencher uma lacuna acadêmica acerca do tema e contribuir para a compreensão da história e da estruturação urbana do Rio Grande do Norte.

SEMINÁRIO DE
HISTÓRIA DA CIDADE
E DO URBANISMO

18 SHCU

HORIZONTES (IM)POSSÍVEIS

NATAL/ RN
10-14 NOV. 2024

PALAVRAS-CHAVE: Estrada de Ferro; Desenvolvimento Urbano; Território; Urbanização; Centro Comercial

ABSTRACT

In the period between the 19th and 20th centuries, railway lines played a crucial role in boosting the economy, meeting the modernization and progress objectives of the time: the flow of production and the integration of the territory. The implementation of the railway network caused a new territorial dynamic, complementing the carriageable roads already existing since colonial times. In addition to facilitating the transport of goods, railways also influenced the definition of the layout of Brazilian cities, shaping regions, networks and the urban territory. In Rio Grande do Norte this influence was no different. The Mossoró à Sousa Railway, which connected the state of Rio Grande do Norte to Paraíba, after its completion in 1951, operated significantly in the interior of the state, especially in the city of Mossoró, where the first railway section of the line was built. . This context of railway development coincided with an intense urbanization process in the country, marked by migration from the countryside to cities and rapid urban population growth. The research on the influence of the Mossoró a Sousa Railway on the development of Mossoró between 1950 and 1980 aims to fill an academic gap on the subject and contribute to the understanding of the history and urban structure of Rio Grande do Norte.

KEY-WORDS: Railroad; Urban Development; Territory; Urbanization; Shopping Center

RESUMEN

En el periodo comprendido entre los siglos XIX y XX, las líneas ferroviarias jugaron un papel crucial para dinamizar la economía, cumpliendo los objetivos de modernización y progreso de la época: el flujo productivo y la integración del territorio. La implementación de la red ferroviaria provocó una nueva dinámica territorial, complementando las vías transitables ya existentes desde la época colonial. Además de facilitar el transporte de mercancías, los ferrocarriles también influyeron en la definición del trazado de las ciudades brasileñas, configurando regiones, redes y el territorio urbano. En Rio Grande do Norte esta influencia no fue diferente. El Ferrocarril Mossoró à Sousa, que conectaba el estado de Rio Grande do Norte con Paraíba, después de su finalización en 1951, tuvo importantes operaciones en el interior del estado, especialmente en la ciudad de Mossoró, donde se construyó el primer tramo ferroviario de la línea. . Este contexto de desarrollo ferroviario coincidió con un intenso proceso de urbanización en el país, marcado por la migración del campo a las ciudades y un rápido crecimiento de la población urbana. La investigación sobre la influencia del Ferrocarril Mossoró a Sousa en el desarrollo de Mossoró entre 1950 y 1980 tiene como objetivo llenar un vacío académico sobre el tema y contribuir a la comprensión de la historia y la estructura urbana de Rio Grande do Norte.

PALABRAS CLAVE: historia Ferrocarril; Desarrollo Urbano; Territorio; Urbanización; Centro comercial

INTRODUÇÃO

Do século XIX para o século XX as linhas férreas assumiram o papel de elemento dinamizador da economia, em especial devido ao fato de atender dois objetivos primordiais para o conceito de modernização e progresso da época: o escoamento da produção e a integração do território. A implantação da malha ferroviária veio impor uma nova dinâmica ao território brasileiro que, de forma parcial, havia sido previamente configurado pelas vias carroçáveis, estabelecidas, em sua maioria, desde os tempos coloniais.

Como elemento escoador da economia, as ferrovias passaram a ser analisadas de forma capitalista, como empresas destinadas à circulação de bens, produtos e serviços. No entanto, de forma mais implícita e como consequência do ato de circundar o território, as ferrovias também atuaram como forma de definição do mesmo, sendo responsáveis pela conexão e relação entre região-cidade e cidade-cidade, definindo, dessa maneira, redes e traçados urbanos.

Introduzidas nas cidades após a Revolução Industrial (1760), no Brasil, no entanto, a primeira estrada de ferro foi construída tardiamente, sendo inaugurada apenas em 1854. No Rio Grande do Norte, a construção e consolidação de linhas férreas surgiu em detrimento da necessidade de interligar o território, a fim de melhorar a articulação das cidades, fazendo a ligação entre o litoral do estado e o interior. Entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX, foram construídas três linhas, sendo a primeira delas a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (EFNNC), inaugurada em 1881; a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN), que possuía um ramal até a cidade de Macau, e que foi inaugurada em 1906; e a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa (EFMS), inaugurada em 1915 e que fazia a ligação entre o estado do Rio Grande do Norte e a Paraíba, sendo esta o fruto inspirador para desenvolvimento desta pesquisa.

Assim como as estradas de ferro simbolizaram no imaginário das elites brasileiras o progresso, a construção da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa/PB foi reivindicada pela população mossoroense a fim de expandir os horizontes e possibilidades locais, em especial relacionadas ao comércio, visto que, na transição para o século XX, Mossoró configurava-se como o principal centro comercial dos sertões. O primeiro ramal da linha, inaugurado em 19 de março de 1915, fazia a ligação do Porto Franco, instalado em Areia Branca, e Mossoró, e possuía 37,690 km de extensão.

Apenas 36 anos depois, em 1951, estimulado pelo constante processo de desenvolvimento desencadeado no país, a conclusão da EFMS possibilitou, a partir de uma rota comercial totalmente independente da capital, a concentração e ligação de comerciantes e casas exportadoras em Mossoró, conformação refletida no crescimento urbano da cidade, além da ligação indireta do município e interior do estado a outros estados, como a Paraíba e Recife. Desta forma, o presente trabalho tem como objetivo analisar a influência da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa no desenvolvimento da cidade de Mossoró, elucidando aspectos desde a década de 1920 até dos anos 1950.

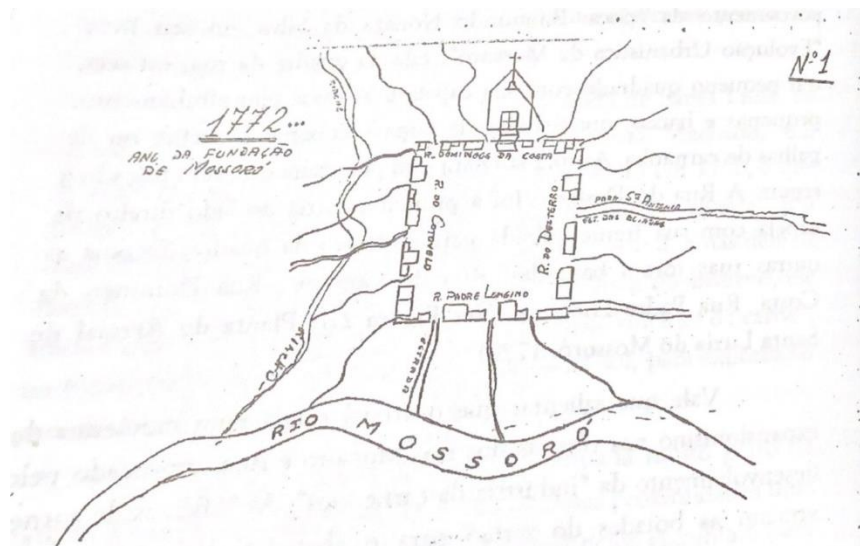
DE VILA À CENTRO REGIONAL: A CONFORMAÇÃO DE MOSSORÓ

Desde sua criação, a origem do topônimo Mossoró diverge entre alguns pesquisadores e autores. Para Tavares de Lyra e Vicente S. Pereira de Lemos, “havia um rio chamado Mossoró, formado da queda das águas da serra de mesmo nome”, no entanto, acredita-se mais fortemente que o mesmo provém da tribo cariri dos Mouxorós ou Monxorós, que habitavam a região até quase metade do século XVIII, quando a localidade passou a ser povoada (Cascardo, 1955).

De posse do Sargento-Mor Antônio de Souza Machado – um português que fixou residência na ribeira do Mossoró em 1750 – até 1772 Mossoró não passava de uma simples fazenda, de nome Santa Luzia. Como muitas das cidades brasileiras, a concentração de sua população surge em torno de uma capela, erguida e dedicada à santa após o cumprimento de uma promessa feita pela sua intercessão (Pinheiro, 2007). Por este motivo, a data de construção da capela, expedida em provisão em 5 de agosto de 1772 e a da data de fundação de Mossoró se fundem numa só (Rosado, 2006).

Seguindo os moldes de povoamento da época, Raimundo Nonato da Silva apresenta em seu livro “Evolução Urbanística de Mossoró” um croqui do que seria a cidade de Mossoró neste período. Como pode ser observado na Figura 1, as ruas foram projetadas sem planejamento ou traçado a seguir – sendo a primeira delas denominada de Rua do Desterro e que se localizava na lateral direita da capela, com sua frente voltada para o centro da quadra. Em sequência, novas ruas foram batizadas: Rua do Cotovelo, Rua Domingo da Costa, Rua Padre Longino (Silva, 1983) (Pinheiro, 2007).

Figura 1: Croqui do Arraial de Santa Luzia do Mossoró, em 1772



Fonte: SILVA (1983) apud PINHEIRO (2007)

Após este acontecimento, que viria a ser o embrião da vida urbana da cidade de Mossoró, o objetivo principal do Arraial de Santa Luzia passa a ser a criação de sua paróquia, elevando a capela de Santa Luzia ao predicamento de Matriz (Cascardo, 2001) (Pinheiro, 2007). Com o apoio popular, a partir de uma petição enviada à Assembleia Legislativa Provincial, em

27 de outubro de 1842, pela Resolução nº 87, Mossoró foi desmembrada da freguesia de Apodi, e a Freguesia de Santa Luzia de Mossoró foi criada, passando a pertencer ao Termo e Comarca do Açu (Pinheiro, 2007). Dez anos após este acontecimento, pela Lei Provincial nº 246, de 15 de março de 1852, o território da ribeira do Mossoró foi desmembrado da Comarca do Açu, sendo elevada, assim, à condição de vila.

Em especial pela sua localização privilegiada, entre dois estados (CE e RN), estando mais próxima da capital cearense do que da capital potiguar, nesses primeiros tempos de sua história e desenvolvimento Mossoró era abastecida por Aracati – CE, vila de maior importância econômica no estado do Ceará à época (Rocha, 2005 e Santos, 2009). Apesar de sua importância geográfica, a recente vila tinha pouca feição urbana e uma atividade econômica incipiente. No entanto, o ano de 1857 marcou o que, historicamente, é conhecido como o primeiro período econômico de Mossoró – que apresenta, até então, três fases¹.

De acordo com Felipe (1982, p.52 *apud* Rocha, 2005, p. 29), dois eventos foram essenciais para essa ascensão. O primeiro, a chegada da Cia. Pernambucana de Navegação Costeira no porto de Mossoró – hoje porto de Areia Branca – em 1857. Este acontecimento, aparentemente simples, provocou mudanças importantes na organização urbana das províncias do Ceará e do Rio Grande do Norte, além do aumento do movimento comercial, visto que o Comércio Marítimo conseguiu o que os comboios não haviam podido realizar: tornar Mossoró um grande empório comercial (Rocha, 2005).

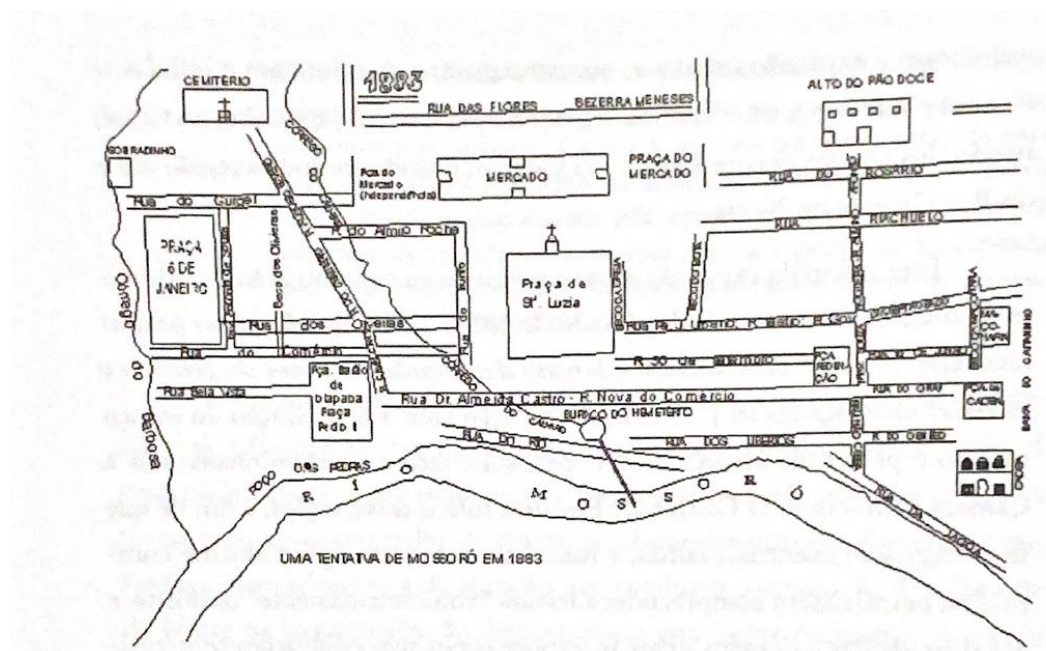
O segundo evento, o assoreamento² do Porto Fluvial de Aracati, no Ceará, ponto onde vários comerciantes escoavam suas mercadorias. Em detrimento deste fato, encontravam-se impedidos de utilizá-lo face ao acúmulo de sedimentos que impediam a circulação das embarcações. Dessa forma, os mercadores transferiram suas firmas para Mossoró, aproveitando sua recente inclusão na rota de escala da Cia. Pernambucana de Navegação e seu potencial de crescimento incipiente (Araújo *et al*, 2021). Atrelado a este desenvolvimento, em 9 de novembro de 1870 a vila se tornou cidade.

Durante este primeiro período econômico, assolada pela seca de 1877, Mossoró atraiu um enorme contingente de retirantes que provinham de toda zona oeste do estado e estados vizinhos, na busca de meios de sobrevivência. É nesse contexto de migração que ocorre a concentração populacional e de capital na cidade, o que produziu as primeiras remodelações urbanísticas sobre o espaço urbano (Felipe, 1982 e Araújo *et al*, 2021). Este desenvolvimento evidente também foi apresentado por Raimundo Nonato da Silva a partir de um croqui, que expõe como estava a configuração de Mossoró em 1883, e que pode ser analisado na Figura 2, abaixo.

¹ O primeiro período, conhecido como “empório comercial”, se estende de 1857 até a segunda década do século XX; o segundo, denominado “agroindustrial”, vai até a década de 1960; e o terceiro e último, afirma-se na transição das décadas de 1960-1970, estando ainda em vigor (Oliveira, 2012).

² O assoreamento se trata de um processo natural, mas que pode ser intensificado pela ação do homem. É caracterizado pelo acúmulo de sedimentos (areia, terra, rochas), lixo e outros materiais. Com o acúmulo destes no leito dos rios, eles ficam mais rasos, comprometendo e dificultando a navegação de embarcações.

Figura 2: Croqui da cidade de Mossoró em 1883



Fonte: SILVA (1983) apud PINHEIRO (2007)

Apesar do claro desenvolvimento urbano da cidade, haja vista o surgimento de novas ruas, como a Rua Nova do Comércio, e do Mercado, a partir da segunda década do século XX promoveu-se pouco a pouco o declínio da especialização do comércio mossoroense e seu caráter polarizador (Araújo *et al*, 2021). Alguns elementos explicam esta queda, como a diminuição da centralidade do transporte marítimo e a ascensão das linhas férreas no território nacional, associadas ao progresso e desenvolvimento da elite brasileira. A exemplo disto, como explica Oliveira (2019), concomitante ao declínio de Mossoró, outros empórios comerciais regionais, como Campina Grande/PB, ascenderam. Para a autora, um fator importante para o protagonismo campinense dava-se ao fato de que:

Campina Grande não só estava conectada via ferrovia à cidade do Recife, como a outras cidades que formavam a rede urbana da Estrada de Ferro Conde d'Eu e da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, bem como a toda rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que abrangia cinco estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Sergipe e Alagoas (Oliveira, 2019).

A carência por infraestrutura regional, especificamente relativa à ausência de estradas de ferro e de rodagem no estado, não era uma realidade individual da cidade de Mossoró. Como explica Medeiros (2007), até a primeira metade do século XIX, a circulação de pessoas e mercadorias no país se resumia aos caminhos carroçáveis, onde a grande maioria apresentava condições precárias de deslocamento, seja pela tortuosidade e estreiteza ou pela insegurança proporcionada pelos frequentes assaltos aos viajantes.

Apesar do quadro negativo da economia local no início do século XX, o capital acumulado no “Empório Comercial” é aplicado no florescimento das primeiras agroindústrias da cidade e, após muitos anos de reivindicação da elite mossoroense, a construção da

Estrada de Ferro Mossoró à Sousa/PB é iniciada em 1912, desencadeando o segundo período econômico mossoroense, proporcionando uma mudança no arranjo espacial urbano, econômico e cultural da cidade.

ESTRADA DE FERRO MOSSORÓ À SOUSA: O VISLUMBRE DE UM SONHO

A construção e história da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa percorre um longo caminho que se inicia aos fins do século XIX, concretizando-se apenas em na primeira metade do século XX. Com a primeira autorização para a construção de uma estrada de ferro que ligasse Mossoró ao porto ou “ponto de descarga de navios” datada de 1870, a partir da Lei nº 646, de 14 de dezembro, o Governador da Província do Rio Grande do Norte contratou os engenheiros Luís José da Silva e João Carlos Greenhalgh para execução do empreendimento (Rosado, 2006).

Sem que a iniciativa fosse adiante, dois anos após o primeiro decreto, em 1872, João Pedro de Almeida tentou, junto ao Governo Imperial, uma concessão para construção da estrada de ferro, ligando Mossoró a cidade de Sousa, na Província da Paraíba³. Com este pedido também caído em esquecimento, a partir da Lei nº 742, de 26 de agosto de 1875, aquele que viria a se tornar o precursor-mor da causa, João Ulrich Graf⁴, foi autorizado pelo Presidente da Província a desenvolver sua ideia, que consistia na construção de uma linha que partisse de Mossoró até o rio São Francisco, passando pelas cidades de Apodi e Pau dos Ferros (Rosado, 2006).

Nº 14 – A assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte resolve:

Art. 1º Fica o Presidente da Província autorizado a contratar com João Ulrich Graf, ou com quem maiores vantagens oferecer, a construção de uma estrada de ferro a partir do porto, ou cidade de Mossoró aos limites da Província em direção dos municípios de Apodi e Pau dos Ferros... (Graf, 1980).

Após a emancipação da vila de Mossoró à cidade, em 1870, Graf viajou com alguns engenheiros pelos sertões, chegando às margens do rio São Francisco, em Petrolina. Retornando da viagem, a ideia de construir uma estrada que partia do porto de Mossoró, em Areia Branca, até os limites da Província, em Luiz Gomes, surgiu. Neste projeto, João Ulrich Graf previa o prolongamento da estrada, após os limites da província, até o rio São Francisco⁵.

Como explicado por Xavier (2023), as concessões autorizadas pelo Governo Imperial e pela província estavam atreladas ao Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, no qual o Governo Imperial autorizava a concessão de garantia de juros e outros incentivos àqueles que se dedicassem à construção de estradas de ferro. Dentre essas vantagens, pode-se citar a autorização para companhias importarem todo material ferroviário isento de taxa e uma zona

³ DE MATOS MACIEL, Francisco Ramon. “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876).

⁴ Nascido John Ulrich Graf, na Suíça, teve o nome abrigado para João Ulrich Graf após instalar-se no país, em 1866.

⁵ DE MATOS MACIEL, Francisco Ramon. “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876).

privilegiada de 30 km de cada lado da estrada e o privilégio do trecho, ou seja, a não autorização de construção de outros caminhos de ferro, que permaneceria pelo período de 30 anos.

Confirmada concessão pelo Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876, Ulrich desenvolve o “Prospecto da Empresa” a fim de angariar recursos para construção do empreendimento. Este prospecto, comum no mundo das concessões, costumava traçar um quadro promissor e de exagerado otimismo da Província/Estado, ou da região pleiteada, uma vez que era preciso convencer, em primeiro lugar, o governo central e o parlamento para a obtenção de concessões; e, em segundo, os detentores do capital necessário para a concretização do empreendimento (Xavier, 2023). Sendo assim, alinhado com o espírito dos projetos ferroviários oitocentistas, os quais eram reivindicados em nome da civilização e do progresso, João Ulrich Graf diz em seu prospecto:

Esta empresa reúne quase todas as vantagens que uma via férrea pode apresentar, sua utilidade e seu valor serão superior a todas as outras estradas do norte Brasil. Para conhecer esta superioridade incontestável, bastará ver a carta do Brasil e examinar o seu traçado e saber que: com uma linha quase reta de cerca de 230 quilômetros unir-se-á com um dos melhores portos do Norte, o centro mais importante, contendo uma população das mais compactas, com um solo na maior parte dos mais férteis, podendo produzir pela variedade do mesmo e da temperatura entre as serras e as planícies, não somente os produtos do Brasil inteiro como também cereais e muitos outros gêneros da Europa (Graf, 1980).

Ainda, o suíço justificava a construção da estrada de ferro em Mossoró a partir de sua topografia, “visto que todas as outras estradas exigiriam grandes voltas” tornando assim o percurso mais longo e a instalação da linha menos propícia.

Por exemplo: para chegar ao ponto importante de Cajazeiras, uma estrada partindo do Ceará, necessitava uma extensão de 530 quilômetros ao menos.
600 quilômetros à da cidade da Paraíba.
900 quilômetros à da cidade do Recife pela linha de S. Francisco em quanto que à do porto de Mossoró, por onde a natureza criou uma linha quase reta, não passará de 300 quilômetros ou para Cabrobó na margem do Rio S. Francisco (Graf, 1980).

O percurso mencionado por Graf, até os limites da província, correspondia a uma rota já tradicional, a chamada “Estrada de Mossoró”, que, trilhada pelas tropas de burros, era uma das três mais importantes do Rio Grande do Norte (Xavier, 2023). Após atravessar esse percurso, almejando chegar ao Rio São Francisco, a linha deveria adentrar a cidade de Cabrobó, às margens do Rio. Na Figura 3, apresentada abaixo, a Planta Geral da Estrada de Ferro de Mossoró a Cabrobó, idealizada por João Ulrich Graf, pode ser observada.

Figura 3: Planta Geral da Estrada de Ferro de Mossoró à Cabrobó



Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Código de Referência: BR RJANRIO 4Q.0.MAP.795. Coordenação de Documentos Audiovisuais e Cartográficos. Adaptações feitas pelo autor (2024)

De posse do contrato, e já decepcionado com a impossibilidade de levantar parte do capital na região, João Ulrich Graf seguiu para o sul do país a fim de organizar a companhia, primeiramente, com os poucos recursos nacionais e, depois, apelando para o capital estrangeiro (Costa, 2002). Não retornando dessa viagem, onde veio a falecer, o projeto da Estrada de Ferro de Mossoró a Luiz Gomes, pleiteando chegar até o Rio São Francisco não evoluiu e, por meio do Decreto nº 8.598 de 17 de junho de 1882, teve sua concessão considerada caduca (Xavier, 2023).

Em 1890, já chegados os dias do Governo Provisório Republicano, inspirados pelo projeto de Graf, sobre o Decreto nº 51 de 22 de setembro, João Pereira da Silva Monteiro, Francisco Lopes Ferraz Sobrinho, Joaquim José Valentim de Almeida e Augusto Severo de Albuquerque Maranhão receberam o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Areia Branca, deveria chegar à Serra de Luiz Gomes, passando por Mossoró, Caraúbas, Apodi, Portalegre, Martins e Pau dos Ferros (Rosado, 2006). Este foi mais um projeto que, assim como os anteriores, não se transformou em realidade.

Surgiram outros nomes ilustres na luta pela concretização desse ideal, como João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, Francisco Solon, Nogueira Brandão e Roderic Crandall (Rosado, 2006), mas foi em 1909, graças a atuação de autoridades e figuras ilustres da região,

que ações foram decisivas para construção da ferrovia mossoroense. Em um projeto apresentado pelo senador Francisco de Sales Meira e Sá ao Senado Federal, o político descreveu minuciosamente a região do Alto Oeste, seu potencial econômico e a importância da estrada de ferro de Mossoró para o desenvolvimento da região, respaldado, ainda, pelo discurso da seca (Lima, 2011).

Nesse novo panorama, o projeto apresentado pelo Dr. Meira e Sá contava com um relatório do geólogo Roderick Crandall, feito pelo Governo Federal no início do século XX, onde as zonas assoladas pela estiagem foram apresentadas e cuja estrada de Mossoró é considerada de alta finalidade econômica e salvação contra as secas (Lima, 2011). O percurso idealizado partiria de Mossoró até São Francisco, terminando em Petrolina – segundo os cálculos de Crandall (Coleção Mossoroense, 1988).

Não há, talvez, estrada de ferro no Brasil, construída com tão poucos obstáculos a vencer, oferecendo tão pequenos declives, quanto essa de Mossoró a Petrolina. De Mossoró a Souza, no sertão Paraibano, em distância de 280 quilômetros, o terreno oferece suave-elevação que nesse ponto chega a 220 metros (...) (Coleção Mossoroense, 1988).

Os trabalhos de divulgação tiveram início no ano seguinte, em 1910, através do Atelier Escócia, onde os dados a respeito da estrada de ferro foram distribuídos em um folheto, produzido pelo Dr. Felipe Guerra e que pode ser observado na Figura 4, abaixo.

1 – Em 5 de Março de 1910, o Farmacêutico Jerônimo Rosado escrevia a Antônio Couto, que se encontrava no Rio: Apareceu aqui o Engenheiro Dr. Roderic Crandall que me forneceu dados a respeito da Estrada de Ferro de Mossoró, os quais estão sendo aproveitados em um folheto para distribuição aqui e no Sul (2.000 exemplares). O trabalho executado pelo Dr. Felipe Guerra está ótimo, é capaz de dar a Estrada, mesmo (COLEÇÃO MOSSOROENSE, 1988).

Figura 4: Folheto distribuído por Roderic Crandall e executado pelo Dr. Felipe Guerra



Fonte: Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense, série B. Número 565. 1988.

Sendo assim, unindo o projeto do senador Meira e Sá ao relatório do geólogo Roderick Crandall, a construção da Estrada de Ferro de Mossoró foi sancionada em Decreto autorizado pelo Dr. Alberto Maranhão, onde os trabalhos foram iniciados em 31 de agosto de 1912. Em 7 de fevereiro de 1915 chegava a Mossoró, vindo de Porto Franco, em Areia Branca, o primeiro trem. Esse trecho, que foi concluído pela firma Albuquerque & Cia, deu-se a inauguração em 19 de março do mesmo ano (Rosado, 2006).

Apesar do projeto idealizar a ida da linha até Petrolina, o último trecho da estrada se deu na cidade de Sousa, na Paraíba. Em sequência, a estrada de ferro chegou a São Sebastião, atual Governador Dix-Sept Rosado, em 1º de novembro 1927; Caraúbas em 30 de setembro de 1929; Patu em 30 de setembro de 1936; Almino Afonso em 30 de setembro de 1937; Frutuoso Gomes (antiga Mombaça) em 31 de dezembro de 1941; Antônio Martins (antiga Demétrio Lemos) em 1942; Alexandria em dezembro de 1949; até o último trecho da linha adentrar o estado paraibano e fazer ligação com Sousa, em 1951 (Rosado, 2006 e Medeiros, 2007).

NOS TRILHOS DO DESENVOLVIMENTO: COMO A ESTRADA DE FERRO MOSSORÓ À SOUSA IMPACTOU NO CRESCIMENTO URBANO DE MOSSORÓ

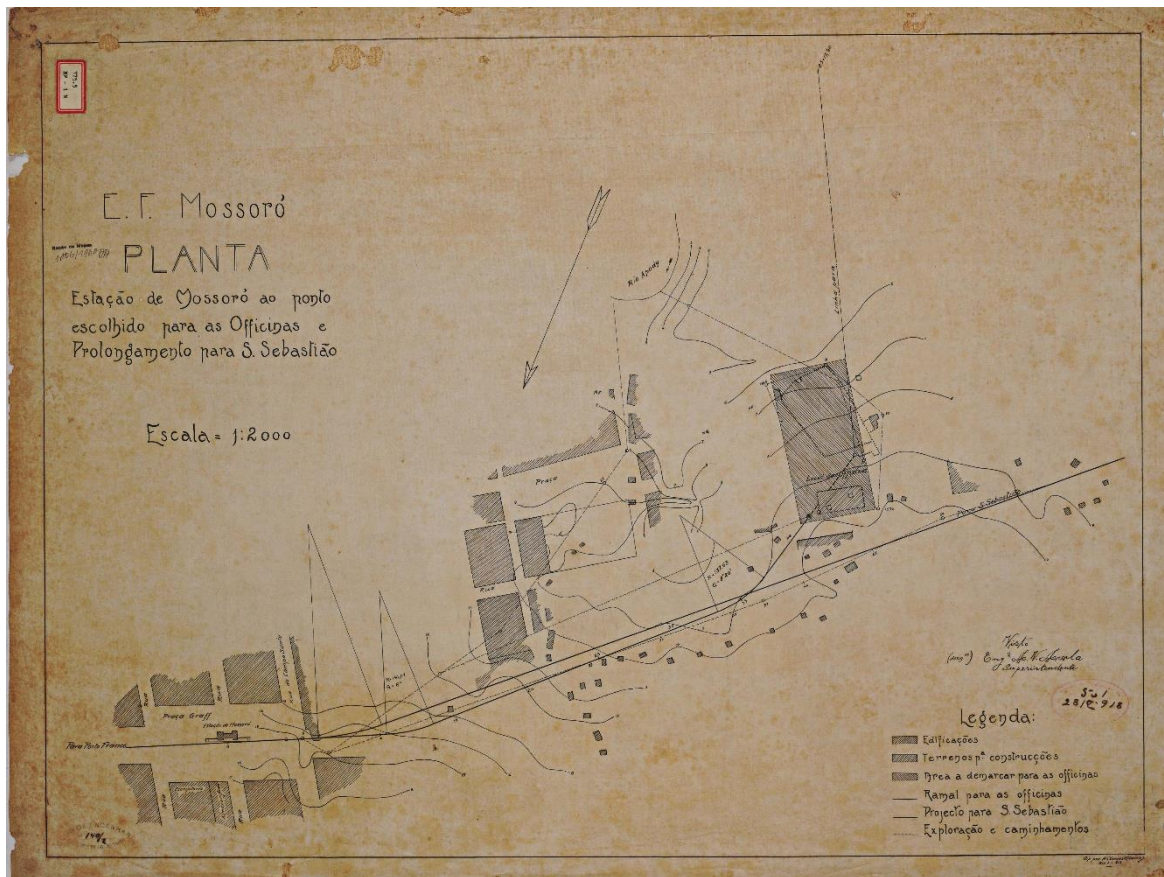
Com a chegada da ferrovia, após um processo de retardo econômico, na década de 1920 o capital acumulado durante a fase de Empório Comercial foi aplicado no florescimento das primeiras agroindústrias da cidade, que atenderiam a demanda contundente da manufatura centro-sulista em crescimento. Eram, sobretudo, fábricas relacionadas aos itens produzidos no sertão potiguar e da antiga área de influência mossoroense, como algodão, óleo de oiticica, cera de carnaúba (Araújo et al, 2021)

Na tentativa de facilitar o fluxo de mercadorias, havia uma intensa disputa na localização dos prédios ao longo da linha férrea. Além disso, com a ligação de Porto Franco, em Areia Branca, com a cidade de Mossoró, estabelecida pela ferrovia, seu vetor de crescimento físico mais expoente inicialmente direcionava-se neste sentido, fortemente associado à nova dinâmica comercial estabelecida na região (Felipe, 1982 e Araújo *et al*, 2021).

Mencionado antes, Mossoró teve sua ascensão dividida em três períodos. Durante o primeiro, entre 1860 à 1920, enquanto “empório comercial”, a expansão urbana do município esteve ligada à fixação dos comerciantes no centro da cidade. No segundo, já como centro “agroindustrial”, entre 1920 à 1969, sua expansão urbana esteve profundamente ligada à fixação de sua classe operária no solo urbano – fato que ocorreu ao longo de um único eixo de expansão, a estrada de Ferro de Mossoró à Sousa (Pinheiro, 2007).

No início da década de 1920, ao passo que o percurso da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa se prolongava, o crescimento urbano de Mossoró acompanhava-o, agora em direção a São Sebastião (atual Governador Dix-Sept Rosado). Como é possível perceber na Figura 5, na Planta elaborada em 1919 pelo engenheiro A. V. Avila, superintendente da obra na época, sob a responsabilidade de Manuel Constantino Gomes Ribeiro, o projeto de prolongamento para São Sebastião já havia sido iniciado e, em consequência disso, novas edificações passaram a ser instaladas nos arredores, além da prévia demarcação do local onde as oficinas da ferrovia viriam a ser construídas.

Figura 5: Planta Estação de Mossoró e prolongamento para São Sebastião



Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN), Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos. Planta elaborada em 1919. Código de referência do arquivo: BR RJANRIO F4.0.MAP.279

Entre 1926 e 1940, em decorrência desse processo de reestruturação produtiva, caracterizada pela implantação da ferrovia, de casas industriais e mercadorias, um novo espaço urbano foi desenvolvido em Mossoró, onde uma forte expansão dos bairros residenciais foi desencadeada. Neste período de crescimento demográfico, constata-se uma divisão da cidade, já que novos bairros surgiam tendo como eixo os trilhos do trem e influenciados pelas ocupações no seu entorno.

Seguindo o fluxo de desenvolvimento apresentado antes, a proximidade com que a vida comercial e urbana da cidade de Mossoró se concentrou entre a linha férrea da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa também pode ser observada a partir da Planta da cidade de Mossoró em 1940, elaborada por J. C. Pedro Grande, exibida na Figura 6. Até este período, bairros como Jardins, Paredões, Baixinha, Doze Anos, Alto da Conceição, Pereiros, Alto São Manoel e Ilha de Santa Luzia já haviam sido construídos.

Figura 6: Planta da cidade de Mossoró em 1940

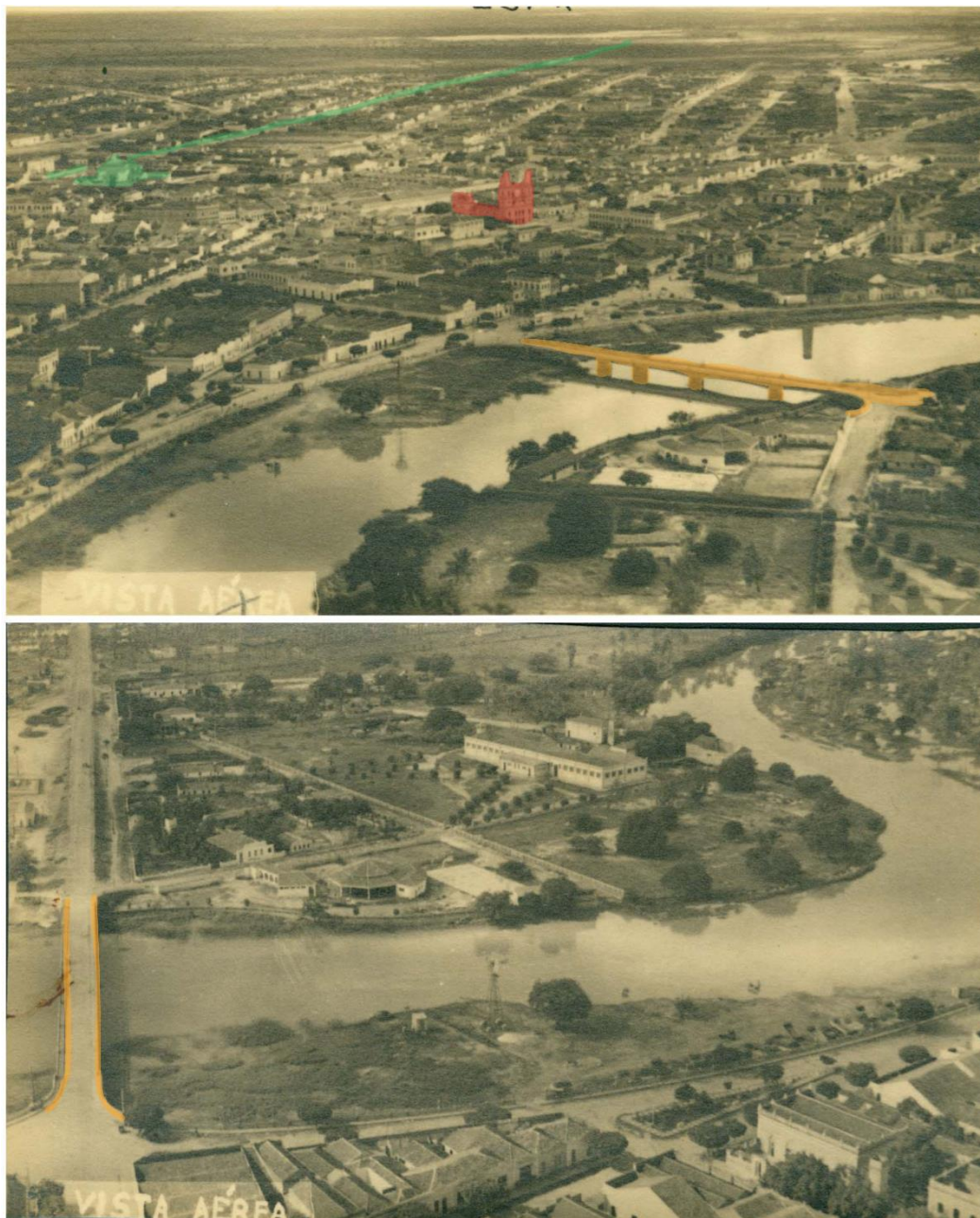


Fonte: Araújo *et al* (2021). Nota para as marcações em vermelho feitas pelos autores para as unidades industriais da época, localizadas nas proximidades da linha férrea (em azul).

É importante salientar que, no caso dos bairros Ilha de Santa Luzia e Alto São Manoel, a ocupação teve início ainda na década de 1940, após a construção da Ponte Jerônimo Rosado – localizada sobre o Rio Mossoró e que fazia ligação dos dois lados da cidade – e da Av. Presidente Dutra, que foi construída a fim de viabilizar o crescimento da cidade em direção à capital, Natal (Pinheiro, 2007).

Apesar desses dois fatores importantes, ainda assim, o crescimento da cidade ocorreu no sentido sudoeste da ferrovia, concentrando-se majoritariamente até o limite estabelecido pela ponte. Nas fotos da vista aérea de Mossoró de 1957, apresentadas abaixo na Figura 7, o crescimento ainda demorado do parcelamento da cidade após os limites do Rio Mossoró, em comparação com a malha urbana já estabelecida e edificada nos arredores da ferrovia pode ser observado.

Figura 7: Vista aérea de Mossoró em 1957. Destaque para Igreja de Santa Luzia em vermelho; Estrada de Ferro e seu percurso em verde; ponte Jerônimo Rosado em laranja



Fonte: Acervo fotográfico do Museu Lauro da Escóssia (1957). Adaptações feitas pelo autor (2024)

Concomitante a isto, Mossoró passou a apresentar com mais intensidade crescimento populacional no geral. De forma cada vez mais rápida, o espaço urbano ia sendo modificado e ocupado por unidades industriais, prédios públicos, conjuntos habitacionais e estabelecimentos comerciais (Araújo *et al*, 2021). É possível notar, a partir da Tabela 1, como ao passar dos anos e a partir da estrutura produtiva modificada, Mossoró exibia taxas de crescimento mais intensas.

Tabela 1: Taxa de crescimento populacional por ano em Mossoró, entre 1872 e 1980

ANO	POPULAÇÃO	AUMENTO POPULACIONAL POR ANO
1872	8.000	-
1890	10.336	129,7
1910	15.142	240,3
1920	20.300	515,8
1936*	31.515	700,9
1950**	40.681	654,7
1960**	57.199	1651,8
1970***	97.245	4004,6
1980***	145.999	4875,4

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1927); Instituto Nacional de Estatística (1938)*; IBGE (1952, 1962)** retirados de Araújo *et al* (2021). FIBGE – Censo Demográfico do Rio Grande do Norte 1960, 1970 e 1980***, retirados de Pinheiro (2007)

No Brasil, o processo padrão de urbanização foi marcado por um crescimento rápido, amplo e concentrado da população, evidenciado principalmente entre as décadas de 1950 a 1980. Inserida nesse contexto, é possível analisar que Mossoró apresentou um crescimento evidente em especial após a década de 1950. Enquanto que, por ano, entre 1950 e 1960 novos 654 habitantes surgiram, entre 1970 e 1980 este número subiu para 4875 habitantes anualmente. Nesses 10 anos de recorte, o crescimento populacional anual foi duas vezes maior do que a soma do crescimento populacional anual de 1872 a 1950 – quase 80 anos de desenvolvimento.

Após a conclusão do último trecho da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa em 1951, a ferrovia potiguar apresentou um momento de estabilidade e ascensão, concomitante ao protagonismo do sistema ferroviário brasileiro, que apresentou o seu auge entre as décadas de 1950 e 1980, quando assistiu-se um período de decadência. Este processo de ascensão e queda coincide com o início e fim do segundo período econômico de Mossoró.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assumindo o papel de elemento dinamizador da economia, em especial durante a transição do século XIX para o século XX, as ferrovias atendiam dois objetivos primordiais para o conceito de modernização e progresso impostos: o escoamento da produção e a integração do território. Não somente, a implantação ferroviária veio impor uma nova dinâmica ao território brasileiro que, de forma parcial, havia sido previamente configurado pelas vias carroçáveis, estabelecidas, em sua maioria, desde os tempos coloniais.

Com a cidade de Mossoró, localizada no estado do Rio Grande do Norte, esta influência não foi diferente. Após a implantação da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa, em 1915, que fazia ligação do estado com a Paraíba, a cidade de Mossoró pôde reafirmar e consolidar seu

protagonismo na economia potiguar. Em especial durante as décadas de 1920 e 1960, atrelado ao fato do trecho ferroviário da linha ser concluído em 1951, o desenvolvimento econômico, populacional e urbano da cidade de Mossoró cresceu exponencialmente. Essas condicionantes podem ser observadas no aumento cada vez mais preponderante da população urbana e da atração de novos equipamentos comerciais. A ferrovia proporcionou ao longo de seu desenvolvimento as condições de atração e fixação dessas funções urbanas, estimulando o direcionamento da vanguarda de crescimento urbano. É importante frisar, contudo, que esta pesquisa ainda se encontra em desenvolvimento. O levantamento de informações nos periódicos da época, em especial em “O Mossoroense”, permitirá em trabalhos futuros aprofundar aspectos aqui apontados e iluminar novas problemáticas inerentes.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Breno de Assis Silva; CARDOSO, Paulo Vitor P; FERREIRA, Angela Lúcia de A. **Mossoró - RN/Brasil (1920-1953)**. In: XVI SHCU - Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2021, Salvador - BA. Anais do... Salvador: UFBA, 2021. v. 4. p. 4542-4563.

CASCUDO, Luís da Câmara. Notas e documentos para a história de Mossoró. 4ª ed. Coleção Mossoroense. Mossoró: ESAM, 2001.

COSTA, Josicléia Gabriel da. **Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco. Uma luta das elites do Oeste do Rio Grande do Norte (1875-1915)**. Mossoró: Fundação Vingt-un Rosado – Coleção Mossoroense, Série “C” – Volume 1332. 2002

FELIPE, José Lacerda Alves. **Poder político local – o território municipal – olhares geográficos**. Rio de Janeiro, 1996. (Trabalho impresso apresentado em disciplina de curso).

GRAF, João Ulrich. **Estrada de Ferro de Mossoró**. Mossoró: ESAM, Coleção Mossoroense, Volume CXX. 4ª edição. 1980

LIMA, Alysson Paulo Holanda. Estrada de ferro de Mossoró: uma história singular no sertão do Rio Grande do Norte. **Revista Sertões**, Mossoró-RN, v. 1, n. 2, p. 53-67, jul./dez. 2011

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo. **As cidades e os trilhos: Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações**. TCC (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Rio Grande do Norte, p. 180. 2007

OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **Ferrovias, Rede Urbana e Centralidade Urbano-regional: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)**. Tese (Doutorado em Geografia). João Pessoa-PB: Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Paraíba, 2019.

PINHEIRO, Karisa Lorena Carmo Barbosa. **O processo de urbanização da cidade de Mossoró. Histórico da expansão urbana de Mossoró desde 1772 até os dias atuais**. Natal: Editora do CEFET-RN, 2007

ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **Expansão urbana de Mossoró. Período de 1980 a 2004**. Coleção Mossoroense, Série C. v.1469. 2005

ROSADO, Vingt-Un. **Mossoró**. Mossoró: ESAM, Coleção Mossoroense, Série “C” – Volume 1521. 2006

SANTOS, Camila Dutra dos. A cidade de Mossoró, Rio Grande do Norte: processo de formação e produção do espaço urbano. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, vol. 8, núm. 17, septiembrediciembre, 2009, pp. 97-108, Universidade Federal do Ceará Fortaleza, Brasil

SILVA, Raimundo Nonato da. **Evolução Urbanística de Mossoró**. 2ª ed. Mossoró: ESAM, Coleção Mossoroense, 1983

SÁ, Meira e. **Um projeto do Dr. Meira e Sá**. Coleção Mossoroense, Série B. n. 565, 1988

SEMINÁRIO DE
HISTÓRIA DA CIDADE
E DO URBANISMO

18 SHCU

HORIZONTES (IM)POSSÍVEIS

NATAL/ RN
10-14 NOV. 2024

XAVIER, Fábio Augusto. **Estrada de Ferro de Mossoró e vida cotidiana: História e historiografia (1912-1951)**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Campina Grande. 2023.