



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG
CENTRO DE HUMANIDADES – CH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH

FÁBIO AUGUSTO XAVIER

ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ E VIDA COTIDIANA:
HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA (1912-1951)

CAMPINA GRANDE-PB

2023

FÁBIO AUGUSTO XAVIER

**ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ E VIDA COTIDIANA:
HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA (1912-1951)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História/UFCG, na Linha de Pesquisa Cultura e Cidades, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação do Professor Dr. Gervácio Batista Aranha.

CAMPINA GRANDE-PB

2023

X3e

Xavier, Fábio Augusto.

Estrada de ferro de Mossoró e vida cotidiana: história e historiografia (1912-1951) / Fábio Augusto Xavier. – Campina Grande, 2023.

171 f. : il. color.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2023.

"Orientação: Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha".

Referências.

1. Historiografia. 2. Estrada de Ferro de Mossoró – João Ulrich Graf. 3. Solução das Secas. 4. Ferrovia – História – Brasil. I. Aranha, Gervácio Batista. II. Título.

CDU 930.2(043)

FÁBIO AUGUSTO XAVIER

**ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ E VIDA COTIDIANA:
HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA (1912-1951)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História/UFCG, na Linha de Pesquisa Cultura e Cidades, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha (UFCG/PPGH)
Orientador

Prof. Dr. Lemuel Rodrigues da Silva (UERN/PROFHISTÓRIA)
Examinador Externo

Prof. Dr. Joachin Azevedo Neto (UFCG/PPGH)
Examinador Interno

Prof. Dr. Marcílio Lima Falcão (UERN/ PROFHISTÓRIA)
Suplente Externo

Prof. Dr. Luciano Mendonça de Lima (UFCG/PPGH)
Suplente Interno



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE HUMANIDADES
UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Às 15:00h (quinze horas) do dia 1º (primeiro) de março de 2023 (dois mil e vinte e três), de forma remota via chamada no Google Meet, a Comissão Examinadora da Dissertação para obtenção do grau de Mestre apresentada pelo(a) aluno(a) **Fábio Augusto Xavier**, intitulada: "ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ E VIDA COTIDIANA: HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA (1912-1951)", em ato público, após arguição feita de acordo com o Regimento do referido Curso, decidiu conceder ao mesmo o conceito "**APROVADO**", em resultado à atribuição dos conceitos dos professores doutores: Gervácio Batista Aranha - Orientador, Joachin Azevedo Melo - Examinador Interno e Lemuel Rodrigues da Silva - Examinador Externo. Assina também a presente Ata o Secretário do PPGH Yaggo Fernando Xavier de Aquino e o Coordenador do PPGH José Otávio Aguiar, para os devidos efeitos legais.

Parecer: Assentada em balizadas arguições dos examinadores externo e interno, a banca designada na Ata se reuniu e deliberou pela **APROVAÇÃO** do interessado, aprovação decorrente da qualidade da dissertação, seja pelas pertinentes amarrações teóricas, pela legítima problematização do tema e respectivas hipóteses de trabalho, seja pelos usos igualmente pertinentes das fontes.

Lista de Presença

Orientador (a)	Gervácio Batista Aranha	
Examinador(a) Interno(a)	Joachin de Melo Azevedo S. Neto	
Examinador(a) Externo(a)	Lemuel Rodrigues da Silva	
Secretário	Yaggo Fernando Xavier de Aquino	
Coordenador	José Otávio Aguiar	

Campina Grande-PB, 1º de março de 2023.

A Francisco Bertuleza Sobrinho, in memoriam.

AGRADECIMENTOS

Gratidão é sempre um ato de humildade e reconhecimento. Sendo assim, a dissertação como umas das nossas primeiras escritas acadêmicas é imbuída de vários agradecimentos.

De início, quero partilhar esse sentimento com meu orientador Gervácio Batista Aranha, pelo exímio pesquisador que é e pelas orientações que, sem elas, o trabalho não teria sido concluído.

À banca examinadora, Lemuel Rodrigues da Silva e Joachin Azevedo Neto por ter aceitado o convite.

Aos professores do programa, em especial Luciano Mendonça de Lima.

Agradeço a Márcia Emanuely pela ajuda e paciência.

Por fim, aos colegas de turma, aos familiares e todos-(as) aqueles-(as) que contribuíram direta e indiretamente neste trabalho, gratidão!

RESUMO

O objetivo do trabalho é identificar e compreender na historiografia e nos memorialistas o modo como as representações inscritas nos textos foram aceitas ou impostas a respeito da Estrada de Ferro de Mossoró, uma vez que esses textos não são isentos ou neutros, mas são construídos para dar significado e sentidos ao mundo. As ideias que tornaram a construção da estrada, do suíço João Ulrich Graf, na década de 1870, foram o mote para os grupos dominantes na República, e esse “sonho grafiano” foi reivindicado em inúmeras “propagandas” Brasil afora em defesa da ferrovia. A metodologia se construiu a partir de pesquisas bibliográficas e acesso a textos, artigos (jornais, documentos, memoriais, pareceres, etc). Destarte, foram utilizados como aportes teóricos os conceitos de *representação*, de Roger Chartier (1990, 1991, 2002); “teatralização política”, cujos referenciais foram Georges Balandier, Marc Bloch, Adam Hochschild e Clifford Geertz. Naquele momento histórico, a elite tentou mostrar-se “solidária” aos retirantes, apropriando do “discurso da seca” e do sofrimento alheio através de linguagem dramática para produzir imagens que convencessem o Governo Central que a causa da miséria e atraso de Mossoró era a ausência da ferrovia. Sobre esse tópico existem poucos trabalhos, mas alguns foram fundamentais para responder as problemáticas, a exemplo do trabalho de Clementino (1990), Camelo Filho (2000), Melo (2000), Aranha (2001, 2003, 2007), Rocha (2005), Rodrigues (2006), Galvão (2019), entre outros. Desse modo, observou-se que construída a partir de um traçado diferente do plano inicial, os trilhos trouxeram consigo impactos econômicos, sociais e culturais para a cidade de Mossoró na primeira metade do século XX, bem como o aumento populacional, das rendas públicas, a expansão espacial da cidade, entre outros.

Palavras-chave: João Ulrich Graf, Mossoró, Ferrovia, Solução das secas.

ABSTRACT

The objective of this work is to identify and understand in the historiography and in the memorialists the way in which the representations inscribed in the texts were accepted or imposed regarding the Railroad in Mossoró, since these texts are not exempt or neutral, but are constructed to give meaning and senses to the world. The ideas that led to the construction of the road, by the Swiss João Ulrich Graf, in the 1870s, were the motto for the dominant groups in the Republic, and this “Graphic dream” was claimed in countless “advertisements” throughout Brazil in defense of the railroad. The methodology was built from bibliographic research and access to texts, articles (newspapers, documents, memorials, opinions, etc.). Thus, the concepts of representation, by Roger Chartier (1990, 1991, 2002); “political theatricalization”, whose references were Georges Balandier, Marc Bloch, Adam Hochschild and Clifford Geertz. At that historic moment, the elite tried to show “solidarity” with the migrants, appropriating the “drought speech” and the suffering of others through dramatic language to produce images that convinced the Central Government that the cause of the misery and backwardness of Mossoró was the absence of the railroad. There are few works on this topic, but some were fundamental to answer the problems, such as the work of Clementino (1990), Camelo Filho (2000), Melo (2000), Aranha (2001, 2003, 2007), Rocha (2005), Rodrigues (2006), Galvão (2019), among others. Thus, it was observed that built from a different layout than the initial plan, the rails brought economic, social and cultural impacts to the city of Mossoró in the first half of the twentieth century, as well as the population increase, public income, the spatial expansion of the city, among others.

Keywords: João Ulrich Graf, Mossoró, Railroad, Solution of droughts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Traçado da Estrada de Ferro de Mossoró ao limite da Província	33
Figura 2: Capa do jornal O Mossoroense em 01 de julho de 1904.	64
Figura 3: Principais cidades e portos na rota de exportação de algodão no RN (1880-1915) ...	77
Figura 4: Planta da cidade de Mossoró em 1917	136
Figura 5: Planta da cidade de Mossoró em 1926	138
Figura 6: Evolução demográfica de Mossoró: 1873-1927	140
Figura 7: Tabela dos dias e horário entre Sousa - Mossoró	141
Figura 8: Fotografia de embarque de sal em Porto Franco na década de 1940.....	150

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Fotografia do trapiche em Porto Franco – barra do Rio Mossoró (1916).....	87
Imagem 2: Fotografia do primeiro trecho inaugurado da ferrovia de Mossoró.....	128
Imagem 3: Fotografia de indústria de óleo.....	134
Imagem 4: Fotografia da estação ferroviária de Mossoró em 1915.....	137
Imagem 5: Fotografia da ponte Jerônimo Rosado.....	150
Imagem 6: Fotografia de embarque de sal em Porto Franco na década de 1940.....	152

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Orçamento do custo de todas as obras da estrada do porto de Mossoró a Luiz Gomes	36
Quadro 2: Distância entre cidades e portos.....	38
Quadro 3: Composição Química do Sal de Mossoró.....	69
Quadro 4: Altura Pluviométrica em Milimétricos	75
Quadro 5: Movimento de entradas de algodão no porto do Rio de Janeiro em 1910	76
Quadro 6: Desempenho da ferrovia 1916 a 1918	136
Quadro 7: Receita do Município de Mossoró 1922	137
Quadro 8: Receita do tráfego dos últimos dois meses de 1926 e 1927.....	140
Quadro 9: Resultados financeiros do tráfego nos anos de 1936-1937	143
Quadro 10: Números do transporte de passageiros e mercadorias da Ferrovia Mossoró (1932-1936)	144
Quadro 11: Evolução do PIB real e industrial de Mossoró/RN (1920 e 1939).....	145
Quadro 12: Orçamentos das receitas da prefeitura de Mossoró.....	145
Quadro 13: Estatísticas da EFM entre 1940 e 1941	146
Quadro 14: Evolução Demográfica de Mossoró 1936-1950.....	148
Quadro 15: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1947	149
Quadro 16: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1951	151
Quadro 17: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1953	152

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ARC – The Alagoas Railway Company

EFM – Estrada de Ferro de Mossoró

EFNNC – Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz

EFGRN – Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

ESAM – Escola Agrícola de Mossoró

GWBR – The Great Western of Brazil Railway (GWBR)

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

IOCS – Inspetoria de Obras Contra as Secas

NNC – The Conde d’Eu Railway e The Imperial Natal-Nova Cruz Railway

RVC – Rede Viação Cearense

RFN – Rede Ferroviária do Nordeste

RFSA – Rede Ferroviária Federal S.A

UFERSA – Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Sumário

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 – ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ AO RIO SÃO FRANCISCO (1876): DO POTENCIAL ECONÔMICO A QUIMERA.....	26
1.1 “Uma ferrovia superior a todas as outras Estradas do Norte do Brazil”	26
1.2 “Para tirar os agricultores da sua velha rotina de trabalhar sem cálculo”: Escola Agrícola	42
1.3 “Não pedi ao Governo Imperial a garantia de juros”: uma ferrovia natimorta	46
CAPÍTULO 2 – “SUA PROPAGANDA FOI DURADOURA E TENAZ”: A APROPRIAÇÃO DO DISCURSO DA SECA PARA O “SONHO GRAFIANO”.....	56
2.1 “A cada crise climática recrudesceria a luta”	56
2.2 Projeto nº 42 de 27 de outubro de 1909: “O projeto Meira e Sá”	68
2.3 As “propagandas” continuam (1910-1912).....	74
2.4 A viagem inaugural do trem em Mossoró	86
2.5 Prolongamentos Mossoró-São Sebastião-Caraúbas: 1926 e 1929	98
2.6 “Seu Rosado era o maior amigo da Estrada”: desinteresse, ausência de qualquer retribuição ou prêmio final?	108
2.7 Prolongamento Caraúbas-Patu-Sousa	117
CAPÍTULO 3 – “O TREM ENTROU GRAVE E SOLENE”: A FERROVIA DE MOSSORÓ E SEUS IMPACTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS.....	124
3.1 “Não somos mais índios do Nordeste Potiguar”: Mossoró civiliza-se.....	124
3.2 Mossoró se ergue novamente como Empório Comercial sob novas bases	130
3.3 Mossoró se transforma com a chegada do trem	133
CONSIDERAÇÕES FINAIS	153
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	157
FONTES PRIMÁRIAS.....	164
ANEXOS	167

INTRODUÇÃO

As representações de um determinado contexto social, como adverte Roger Chartier (1990)¹, não são neutras. Haja vista que as lutas de representações têm tanta importância como as lutas econômicas para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, cultural, ideológico, os valores que são seus, e o seu domínio. A representação do mundo é, ela mesma, parte constituinte da realidade, podendo assumir uma força como instituinte do real. Sendo assim, a representação também guia o mundo, pois ela é também uma versão sobre o real, através do efeito mágico da palavra e da imagem, que dão significado a fatos históricos e pautam valores e condutas sobre a realidade. Estaríamos, pois, imersos em um “mundo que se parece”².

Destarte, será imprescindível dialogar com o conceito de representação de Roger Chartier. No tocante a compreensão sobre como as representações são determinadas pelo interesse do grupo que as forjam, pode-se observar o fragmento abaixo, a saber:

As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas³.

Essa ideia dialoga com a noção de “representação imaginária” de Jacques Le Goff (1994)⁴, dado que o imaginário, por ser de grande generalidade, engloba todas e quaisquer traduções mentais de uma realidade exterior percebida, pois sua representação está ligada ao processo de abstração. Isto é, a representação de uma catedral é a ideia de catedral. Deste modo, o imaginário pertence ao campo da representação, não ocupando nele a mera reprodução, mas uma tradução criadora, imaginativa, dialética.

¹ CHARTIER, Roger. **História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1990, 17.

² PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2.ed. — Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 08.

³ CHARTIER, Roger. **História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1990, p. 17.

⁴ LE GOFF, Jacques. **O imaginário medieval**. Editorial Estampa. 1994, p. 11-12.

Assim, o trabalho propõe identificar na historiografia o modo como as representações inscritas nos textos foram aceitas ou impostas a respeito da Estrada de Ferro de Mossoró, uma vez que esses textos não são isentos ou neutros, são construídos para dar significado e sentidos ao mundo⁵. Neste interim, a representação atua e age como um instrumento de um conhecimento mediato que revela um objeto ausente, substituindo-o por uma imagem/signo capaz de trazê-lo à memória e “pintá-lo” tal como é, tornando visível a realidade representada. Isto é, a representação é correlação de uma imagem presente e de um objeto ausente, uma valendo pelo outro⁶.

Ginzburg (2001) dá uma referência, quando traz a ilustração da utilização de manequins em funerais régios, substituindo o corpo do rei da Inglaterra Eduardo II em 1327; e de Carlos VI, rei da França em 1422. Tal substituição tinha como motivo adotar o manequim como “substituto do corpo”, pois as técnicas de embalsamamento se encontravam pouco evoluídas, e, para não deixar o corpo semi-putrefado aos olhos e olfato dos convidados, era preciso recorrer a um boneco de madeira, couro ou de cera⁷. Ora, o manequim ali representado tinha a intenção de imitar o real, pois o real é tão imaginado como o imaginário⁸. Deste modo, identifica-se as duas condições necessárias para que tal relação seja inteligível, ou seja, o conhecimento do signo como signo, em sua distância da coisa significada, e a existência de convenções regulando a relação do signo com a coisa⁹. Ora, sendo o imaginário social uma forma de representação do mundo, ele se legitima pela crença e não pela autenticidade ou comprovação¹⁰.

Destarte, os empreendimentos ferroviários como as práticas de representações remetem a interesses de grupos dominantes, usando de argumentos para escamotear o verdadeiro interesse, embora os encene para o coletivo, ou seja, um emaranhado de procedimentos retóricos de persuasão e de justificativa que funcionaram para impor e produzir imagens sobre a ferrovia. Criam ou se apropriam de cenários, teatralizando em excesso e efetuando uma transposição dramática (BALANDIER, 1982). Nessa perspectiva, a classe dominante defensora da ferrovia de Mossoró contou também com

⁵ CHARTIER, Roger. **O mundo como Representação**. Estudos Avançados 11 (05), 1991, p. 178.

⁶ CHARTIER, Roger. **À beira da falésia**: a história entre incertezas e inquietude. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 74.

⁷ GINZBURG, Carlo. **Olhos de madeira**: nove reflexões sobre a distância. São Paulo: Companhia das Letras. 2001, p. 86.

⁸ GEERTZ, Clifford. **Negara**: o Estado teatro no século XIX. Editora Bertrand. Rio de Janeiro, 1991, p. 170.

⁹ CHARTIER, 2002, op cit., p. 74-75.

¹⁰ PESAVENTO, op cit., 2002, 161.

simulação em prol da população *vítima da seca*¹¹, do ideário de *progresso, civilidade*, entre outros. O modo como foi produzido esse discurso repercutiu imagens, efeitos e significados, isto é, a maneira como as representações sobre a ferrovia de Mossoró foi produzida por esses indivíduos afetam e afetaram o leitor e o conduzem a uma nova norma de compreensão dela e do mundo das ferrovias¹². Essas são algumas mudanças que atribuem imagens e símbolos, a um programa, impondo desde logo a gestão do futuro. Esses indivíduos ditam a lei que será traduzida em comandos, cujo imaginário informa o governo do real¹³.

A respeito da “teatralização política” dos grupos dominantes em se mostrar “solidários” aos retirantes, os referenciais serão Georges Balandier, Marc Bloch, Adam Hochschild e Clifford Geertz. A partir deles, essa teatralidade, é vista, por exemplo, a partir da representação da vida pública do rei, essencialmente política. O livro “A Fabricação do Rei: a construção da imagem pública de Luís XIV”, Peter Burke, tece suas observações de como a construção pública do rei penetra no consciente coletivo. Práticas que visam estabelecer uma identidade específica de um grupo, classe ou comunidade numa maneira universal de ver o mundo. Essas representações objetivam perpetuar respeito e submissão para a construção de relações de poder alheia a maioria.

As representações do mundo social assim construída, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam¹⁴. Outro exemplo de “teatralização política” é o livro “Os Reis Taumaturgos” – Marc Bloch destaca que quanto mais acreditar no poder de cura do rei – “toque real”, mais a crença e capacidade curandeira ficaria fortalecido. Tudo isso era acompanhado por um ritual teatralizante que ajudava a construir uma ideia de convencimento. Isto é, sem nunca deixar levar pelo sentido aparente da linguagem, pois as noções de representações podem ser construídas a partir das acepções antigas, tais como os jogos de dissimulações.

Bem típico das reivindicações ferroviárias daqueles agentes que se arrogam do direito de se apropriar da seca e dos flagelados para perpetrar ferrovias, utilizando do sofrimento alheio e teatralidade política para produzir imagens que convençam a maioria, de que a causa da miséria e atraso de Mossoró era a ausência da ferrovia. Deste modo,

¹¹ Doravante, sempre que aparecerem palavras em itálico é grifo meu. Esse destaque será para representar as palavras de maneira irônica.

¹² CHARTIER, 1990, op cit., p. 221.

¹³ PESAVENTO, op cit., 2002, p. 13.

¹⁴ CHARTIER, 1990, op cit., p. 17.

abre-se um diálogo sobre a influência da Sociologia na História Cultural. Por exemplo, a obra de Clifford Geertz, “Negara: o Estado teatro do século XIX”, o autor desvenda como o Estado de Bali na Ásia, a partir de uma intrincada e elegante retórica, o autor desenrola o novelo das formas simbólicas e teatrais da política do Estado balinês; traz assim a luz do dia o aparato, a atuação, o simbolismo político, o cerimonial, os mitos – elementos que têm sido remetidos e encarados como meros mecanismos de mobilização social manipulados pelas classes dirigentes. Essa classe dominante representada pelo rei e sacerdotes demonstrava em rituais públicos como a “posse” do reino pelos deuses era imitada pela do rei; a do rei era pela do senhor; a do senhor pela do camponês. Uma verdadeira “hierarquia de exemplos”¹⁵.

Um outro caso de teatralidade é o livro de Adam Hochschild, “O fantasma do Rei Leopoldo: uma história de cobiça, terror e heroísmo na África colonial”. O autor chama atenção para o delírio totalitário pela dominação pessoal em proveito próprio do rei da Bélgica. Leopoldo II, que nunca pisou os pés no Congo, se apropriou através do trabalho forçado e matança da população local, do trabalho na exploração de marfim, látex e minérios. Entre 1884 e 1908, Leopoldo II da Bélgica, por exemplo, encenou em acabar com os traficantes de escravos locais e investir sua fortuna pessoal em obras públicas que beneficiavam os africanos. Conhecido na Europa por seus atos supostamente “filantrópicos”, os jornais escamotearam durante anos a morte de 5 a 8 milhões de congoleses pelo trabalho escravo por ele imposto e espoliação através de sua firma colonial.

Toda essa encenação pode ser notada nas falas de concessionários, engenheiros, pessoas de prestígios, políticos, entre outros, que advogaram defensores da estrada de ferro de Mossoró enquanto causa do *progresso, humanitária e patriótica*. Essa mesma estrada de ferro se ofereceu como um corpo de propagandas, através, por exemplo, de memoriais, pareceres, projetos ferroviários e telegramas, carregando sempre as cores de um quadro dramático para debelar a miséria e *solucionar os problemas das secas*, acompanhando junto a crença dos trilhos redentores. Nesse ponto, nos aproximamos mais uma vez de Roger Chartier, quando alerta para a “perversão da relação de representação”, a partir de formas de teatralização da vida social. Todas visam, com efeito, a fazer com que a coisa não tenha existência senão na imagem que a exhibe, com que a representação mascare ao invés de designar adequadamente o que é seu referente. Assim desviada, a

¹⁵ GEERTZ, op cit., p. 161.

representação transforma-se em máquina de fabricar respeito e submissão, em um instrumento que produz uma imposição interiorizada, necessária lá onde falta o possível recurso à força bruta¹⁶.

Logo, o presente texto tem como objetivo problematizar a historiografia e as representações políticas, culturais e econômicas sobre a estrada de ferro de Mossoró (1912-1951). O recorte se justifica pelo início da construção do primeiro trecho da ferrovia até sua conclusão. Será preciso, no entanto, voltar aos anos de 1875-76 para analisar a primeira concessão autorizada pela Província e pelo Império. Nela há o primeiro traçado feito pelo suíço e comerciante João Ulrich Graf (1991), intitulado “Estrada de Ferro de Mossoró em direção ao Rio São Francisco”. Esse retorno cronológico será preciso para contextualizar como o ideário de Ulrich Graf será utilizado e apropriado pela classe dominante na República para reivindicar a estrada de ferro de Mossoró.

Deste modo, a pesquisa sobre os transportes ferroviários é uma área da história cuja bibliografia brasileira vem crescendo. Foram utilizados os trabalhos citados pelo artigo de Oliveira e Correa (2018): “História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016)”. Os autores demonstram como essa área está sendo expandida, mas as obras de determinadas regiões são ainda escassas, a exemplo da ferrovia de Mossoró. Pesquisou-se também no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES, na Plataforma Sucupira, na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e no Google Acadêmico. Infelizmente poucos trabalhos foram encontrados. Há poucas publicações sobre o tema, a maioria aborda o tema em subtópicos.

Todavia, para dialogar com a problemática um dos trabalhos sobre a ferrovia de Mossoró é o de Francisco Ramon de Matos Maciel – “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876)”. Para o autor, a construção de uma escola de ensino agrícola, sonhado por Ulrich Graf, responderia ao aspecto social para a população residente em toda zona. Nossa pesquisa tentará desconstruir essa perspectiva, no sentido do pesquisador não ter consciência ou ter deixado a desejar que o concessionário estava pouco interessado em assumir um *aspecto social* para a escola, mas introduzir a dinâmica capitalista de um

¹⁶ CHARTIER, 2002, op cit., p. 75.

empreendedor nato. Ou seja, com a ciência atrelada ao capitalismo, possibilitaria que o progresso viesse eventualmente trazer os trabalhadores próximos a este ideal.

Na tese “Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)”, de Gervácio Batista Aranha (2001), o arguto pesquisador de estradas de ferro do Norte do país analisou como essas ferrovias foram marcadas pelo um poderoso jogo de interesses utilitaristas por parte dos indivíduos preocupados em se locupletar pelos caminhos de ferro. Aranha teceu compreensões sobre a estrada de ferro de Mossoró, pontuando que tal estrada seguiu semelhantes tramas político-econômicas das estradas do Norte. A obra traz muitas respostas do emaranhado jogo de palavras e encenações que a elite política e econômica mossoroense utilizou para conseguir construir a estrada de ferro. Alia-se a isso as análises feitas pelo autor cujos trilhos seriam uma espécie de varas de condão com um imenso poder mágico redentor, nos termos do imaginário da época. Isso vai ao encontro do prospecto de Ulrich Graf e daqueles que se auto advogavam representantes da ferrovia, quando em tom apologético enalteceu as potencialidades econômicas de Mossoró e região, pretendendo acreditar cegamente que com a ferrovia tudo mudaria, podendo ser um corredor comercial da zona pleiteada.

Outro trabalho que dialoga com esta pesquisa é o de Rubismar Marques Galvão – “Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)”. O autor analisou, por exemplo, como os representantes da Estrada de Ferro de Baturité entendeu, desde cedo, que era preciso que ela fosse vista como uma ferrovia estratégica nacional, ou seja, como forte instrumento de unificação e consolidação do Império, o que levaria, naturalmente, a merecer do governo central uma atenção maior. Essa ideia se fez presente no primeiro “Prospecto” de Ulrich Graf.

O trabalho “A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro”, de José Vieira Camelo Filho (2000), demonstra como a ferrovia de Mossoró, como as demais ferrovias de integração, havia um forte “apego” militar e sua justificativa estava em sintonia com os objetivos do Governo Republicano de assegurar a integração do território brasileiro e protegê-lo de ataques estrangeiros. Outra questão que Camelo Filho (2000) e Aranha (2001) fazem apontamentos que podem ajudar a esclarecer uma das dúvidas suscitada no projeto: por quê a estrada de ferro não saiu do papel, quando o suíço e comerciante João Ulric Graf consegue a concessão da Província e do Império? Os trabalhos ajudam a entender que a garantia de juros era essencial para a construção de

ferrovias, pois tal garantia não foi solicitada no projeto de Ulrich Graf. Posto que, praticamente todos os projetos sem garantia de juros eram aprovados.

Wagner do Nascimento Rodrigues, em sua dissertação: “Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte” analisou que as primeiras ferrovias do Rio Grande do Norte 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), nos anos de 1883 e 1906, respectivamente. Segundo o autor, ocorreu muita disputa política e rivalidade entre as elites natalalenses e mossoroenses em 1904, quando Natal obteve primazia. Anos após, em 1915, com a inauguração do primeiro trajeto da ferrovia mossoroense, entre Porto Franco-Mossoró, as arengas e as discussões vieram novamente à tona entre Natal e Mossoró em virtude da expansão da Ferrovia Central do Rio Grande do Norte ao interior, oferecendo novamente obstáculo à linha mossoroense, postergando sua construção.

É importante frisar também que a lógica de centralização na definição dos traçados da ferrovia não respondia apenas a um anseio das elites locais, mas representava todo um plano nacional de fortalecimento das capitais, que visava promover o desenvolvimento econômico dessa classe a partir da otimização de lucros. A expansão da EFCRN refere-se ao prolongamento até as cidades de Angicos e, posteriormente, São Rafael, áreas de influência comercial da cidade de Mossoró e de sua ferrovia. Esse trabalho pode oferecer respostas pela morosidade da construção da ferrovia de Mossoró que passou 39 anos para ser concluída. E quando concluída foi construída com um traçado extremamente reduzido na comparação com o antigo prospecto de Graf. Isso vai ao encontro novamente ao trabalho de Camelo Filho (2000), quando o autor destaca que a ferrovia estacionou em Souza, com 279,310 km de extensão construídos em 39 anos. Este período foi excessivamente longo, o que em parte tirou a sua relevância para a área atravessada, à medida que se iniciava a implantação de outras ferrovias e rodovias que passaram concorrer com as estradas de ferro, inclusive naquela região.

Outros trabalhos que tecem sobre a morosidade de se construir a ferrovia de Mossoró, o que fez com que a cidade perdesse a condição de empório comercial, é de Aristotelina Pereira Barreto Rocha (2005): “Expansão urbana de Mossoró (Período de 1980 a 2004): geografia dinâmica e reestruturação do território”, além da tese de Maria do Livramento Miranda Clementino (1990) – “Complexidade de uma Urbanização Periférica”. Segundo esses trabalhos, outros fatores contribuíram para o enfraquecimento do que antes era o grande empório comercial mossoroense – o fortalecimento da Praça de

Campina Grande-PB, atraindo os comerciantes pelo seu dinamismo econômico principalmente em função de constitui-se um entroncamento de caminhos, e posteriormente de estradas de rodagens favorecida pela rede de transportes automobilísticos, ganhando a hegemonia comercial de parte significativa destes sertões, ligando os hinterland da Paraíba, Rio Grande do Norte, além de outras cidades da Paraíba e do Recife. O enfraquecimento se deu até mesmo com o desenvolvimento de ferrovias de dentro do próprio Estado, como a Central do Rio Grande do Norte e a Natal-Nova Cruz. Além da emergência de novas redes de intercâmbio comercial, a exemplo, a Rede Viação Cearense, que drenava parte do comércio para Baturité, Crato e Jaguaribe, uma vez que tais cidades anteciparam a construção de suas ferrovias, atraindo para si os grandes comerciantes.

A obra de Josemir Camilo de Melo, intitulada “Modernização e mudança: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)” pode contribuir sobre o papel dos engenheiros na fiscalização e na defesa de traçados ferroviários, demonstrando que o Estado vai se utilizar dos engenheiros militares com a criação do Batalhão de Engenheiros, em 1855, três anos após o lançamento da Lei Ferroviária. Este papel é reforçado com a fundação do Clube de Engenharia, em 1880, sob a liderança de Conrado Niemayer, principalmente depois da promulgação do Governo Central de que só Engenharia Nacional e técnicos similares poderiam ser engenheiros fiscais das ferrovias. Isso é visível na historiografia da Estrada de ferro de Mossoró. Os vários livros e volumes com o mesmo título, a saber: “A Engenharia Nacional passou por Mossoró seguindo as pegadas do sonho grafiano” mostram a exaltação dos historiadores e memorialistas aos “homens de ciências”¹⁷, nos quais os representantes se apropriaram de relatórios de engenheiros em memoriais e telegramas para reivindicar a ferrovia de Mossoró, constituindo também em mais uma estratégia de provar que a ferrovia era viável. Por exemplo, em 1910 a classe dominante de Mossoró se apropria do Parecer do engenheiro Chrockatt de Sá, haja vista que devido à natureza de seu trabalho, ao mesmo tempo teórico e prático, fazia deles um corpo de profissionais cujo papel foi estratégico na elaboração de projetos, relatórios, pareceres, entre outros, atrelado a interesses de grupos políticos e econômicos nos quais pertenciam, relacionando-se também com interesses locais que acabaram por definir traçados de linhas férreas¹⁸.

¹⁷ SOUZA, Iara L. Schiavinatto. **A república do progresso**. São Paulo: Atual, 1994.

¹⁸ A obra de Josemir Camilo de Melo é de muita importância, porém sua análise e recorte temporal/espacial é o final do século XIX, focado em ferrovias do Nordeste açucareiro, diferente do presente trabalho que

Por outro lado, será abordado em um subtópico a narrativa apologética que Luís da Câmara Cascudo e Vingt-un Rosado teceu sobre o que ele chamou, “chefe da campanha pela estrada de ferro de Mossoró”. Isto é, a compreensão da ação de Jerônimo Rosado na defesa da ferrovia pode estabelecer diálogos e respostas sobre os interesses pessoais daqueles que reivindicaram ferrovias no Brasil e em Mossoró. Sendo que Jerônimo se locupletou em demasia com esse caminho de ferro, ao passo de que ele explorava, desde 1912, as minas de gipsita em São Sebastião (segundo trecho inaugurado em 1926). Seu minério era transportado por tração animal até o Porto de Santo Antônio. Com os trilhos em São Sebastião foi facilitado o carregamento, consistindo em levá-lo para a Estação¹⁹. Logo, toda essa engenharia do poder da família Rosado extrapolava a fronteira da economia e da política, construindo e se apropriando dos mecanismos e controle cultural, uma chave que também rege a história e a memória da ferrovia de Mossoró. Assim, serão analisados os interesses da ferrovia para Jerônimo, uma vez que a historiografia e os memorialistas glorificam-no em demasia como *maior líder da segunda fase da campanha*.

Por outro lado, o desejo da escrita e publicação de obras sobre Jerônimo Rosado e sua família não são neutros. Esse interesse esteve presente no plano administrativo municipal com o então prefeito e irmão de Vingt-un²⁰, Dix-sept Rosado. A política do prefeito de Mossoró no ano de 1948 seria construir no plano cultural uma identidade para Mossoró e região a partir da chamada “batalha da cultura”, iniciando a publicação pela Coleção Mossoroense²¹ nos anos 1940, com o intuito de construir e internalizar uma história e memória para a cidade e, simultaneamente, relacionando com a da família Rosado. Isto é, esculpir uma história para a cidade de Mossoró, trazendo os Rosados para os meandros da produção simbólica do cotidiano da cidade.

aborda uma ferrovia interiorana aquém de seu trabalho, uma vez que o autor não operou desdobramentos para aprofundar os corredores de exportação, tal como foi a ferrovia de Mossoró.

¹⁹ CASCUDO, Luís da Câmara, et. al. **A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano**: dicionário dos guerreiros da grafiana saga ferroviária de Mossoró ao São Francisco - fascículo III Jerônimo Rosado. 8º volume. Coleção Mossoroense. Série “C”, 2000, p. 19.

²⁰ Vingt-Un Rosado era engenheiro agrônomo, formado em 1944 na Escola Superior de Lavras (ESAL). E o convocado para guiar e conduzir isso será Vingt-Un Rosado, o homem de cultura da família – historiador, educador e editor das obras publicadas pela Coleção Mossoroense.

²¹ Dentro desse programa cultural para o município, são criados ainda o Museu Municipal e o Boletim Bibliográfico, a editora. Esse último foi o embrião da Coleção Mossoroense, que surgiu em 1949 no contexto da Batalha da Cultura. Com mais de 3 mil títulos publicados, o objetivo da Coleção é de publicizar sobre os diversos aspectos (históricos, geográficos, etnográfico, folclore etc) da sociedade mossoroense, da região e da família Rosado. A Coleção Mossoroense é mantida por patrocinadores ou assistência pública, onde não comercializa os seus livros, sua distribuição é feita através de doações.

Sobre o ponto de vista das transformações econômicas e culturais da ferrovia de Mossoró, o artigo de Breno de Assis Silva Araújo e Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros – “A capital do oeste sobre trilhos: a ferrovia Mossoró-Souza e a consolidação da centralidade regional de Mossoró-RN (1920-1941)”, destaca que a partir da década de 1930 a economia mossoroense é encabeçada pela expansão de sua malha ferroviária e pelo crescimento de seu parque industrial. Foi analisado como o papel da Estrada de Ferro Mossoró alicerçou a cidade à condição de centro regional, especificamente no quartel entre 1920-1941, momento este que a urbe mossoroense retoma sua condição de empório comercial perdido nas primeiras décadas. Os autores relacionaram o crescimento da econômica e da população pela ótica da expansão dos trilhos, cujos números serão bastantes úteis nesta pesquisa. Porém, cabe lembrar que em tal temporalidade já havia uma imensa força rodoviarista, sobre a qual os autores não mencionam os impactos no crescimento econômico e urbano de Mossoró.

Ainda sobre esse aspecto, segundo Rocha (2005), citado anteriormente, o capitalismo industrial começou a se fazer presente na economia mossoroense muito lentamente, constituindo o desenvolvimento de um processo de industrialização. Décadas depois, originou-se um processo de industrialização local ligado à transformação dos produtos oriundos da agricultura e da pecuária, além das agroindústrias e as refinadoras de sal. Inicia-se, então, o desenvolvimento da indústria alimentícia e de vestuário, estimuladas pelo Governo, através de incentivos fiscais. Na sede do município surgiram fundições e oficinas. As indústrias extrativas e beneficiadoras da semente da oiticica tiveram o surto propício assim como as pequenas fábricas de fio, aniagem, sabões, bebidas etc (CASCUDO, 2010).

Segundo Pinheiro (2006), é nesse contexto também que Mossoró, sendo grande escoadora de algodão, agave, oiticica, cera de carnaúba, sal, gesso etc., fez com que os comerciantes entrassem na nova divisão do trabalho no Brasil – exportar matérias-primas para o Centro-Sul do país, em especial São Paulo – que se tornava, em contrapartida, predominantemente industrial, provocando uma demanda crescente de matéria-prima para suas indústrias. Assim, para que exercesse o papel de fornecedora de matérias-primas provenientes de outras sub-regiões do Nordeste, que usavam o porto de Mossoró para escoamento de produtos dentro do padrão técnico exigido pelas indústrias do Centro-Sul, Mossoró teve, em parte, que se industrializar, fazendo surgir as indústrias de beneficiamento dos produtos que iria exportar.

As consequências das indústrias se concentrarem extremamente próximas à ferrovia fez a cidade expandir no sentido Norte e Sul da estrada de ferro, formando novos bairros. Todo o arranjo espacial influenciado com a chegada da ferrovia, industrialização e exportação de matérias-primas desencadeava, mais uma consequência para a cidade: o aumento populacional de aproximadamente 10.000 pessoas por década, que apontava um crescimento de 140,30% de 1936 a 1950. Some-se a isso ao aumento do PIB municipal e as rendas públicas. Mas os números aqui não expressam a influência da frota de caminhões que fazia o comércio porta a porta e o comércio direto em todas as direções. Deste modo, o presente trabalho, bem como outros que foram utilizados como referencial, deixam essa lacuna para futuras pesquisas, dadas que as fontes não forneciam números sobre o impacto do automóvel na esfera econômica e urbana.

Nesta perspectiva, as representações das construções de estradas de ferro elaboradas por grupos dominantes pleitearam justificativas, estratégias e práticas, por exemplo, em nome do coletivo e da redenção do lugar por onde os trilhos passariam, mas escamoteando que estavam ali lutando a favor dos seus próprios interesses pessoais. Sendo assim, a pesquisa se inclui na linha da História Cultural ou também denominada Nova História, dialogando com aspectos políticos e econômicos. Essas incursões fazem com que o trabalho tenha uma carência, dadas pelas fontes, de não fazer uma História Social. Pode-se dizer que o trabalho tem um pé na história social, na medida que as fontes permitiram. Ou seja, as várias categorias de trabalhadores e trabalhadoras mossoroenses que aparecem no trabalho são apenas espectros, com observações longínquas e genéricas, uma vez que as fontes não permitiram levar uma análise mais profunda com o social. Embora a pesquisa não dê enfoque na História Social, por limitações de dados para essa abordagem, entendemos que sua importância se dá por desconstruir, a luz da História Cultural, a neutralidade da classe dominante e da historiografia, possibilitando entender as tramas político-econômicas que foram tecidas sobre a ferrovia de Mossoró Logo, não está descartada a possibilidade de colocar um pé na História Social em um estudo posterior.

O fato é que a Estrada de Ferro de Mossoró, para além de certa produção de sentido ou aporte memorialístico de letrados e/ou poderosos locais, efetivamente chegou a um destino. Com isto, há que perguntar: que mudanças a estrada acarretou aos grupos sociais locais em termos econômicos e sociais? E na mentalidade? E no jogo político? Essas são as problemáticas que ainda não foram elucidadas nas obras citadas acima, na qual esta dissertação tentará elucidar.

CAPÍTULO 1 – ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ AO RIO SÃO FRANCISCO (1876): DO POTENCIAL ECONÔMICO A QUIMERA

1.1 “Uma ferrovia superior a todas as outras Estradas do Norte do Brazil”

Os planos de construir uma ferrovia em Mossoró-RN vêm dos anos de 1870²². Mas foi em 1875 e 1876 que uma concessão foi autorizada pela Lei Provincial nº 742 de 26 de agosto de 1875 e confirmada por Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876, concedia ao comerciante suíço João Ulrich Graf²³ (anexo 1) para construir uma estrada de ferro que partisse de Mossoró e chegasse até os limites da província, ou seja, até Luís Gomes²⁴, prevendo também o prolongamento da estrada até o Rio São Francisco. Ulrich Graf escreveu um contrato/prospecto ferroviário, contendo as cláusulas da sua firma, a saber: *I-Das Obrigações do Contractante; II-Dos Direitos e Faculdades do Contractante; III-Dos Direitos Reservados à Província e das Multas e IV-Disposições Gerais*²⁵.

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 Central autoriza a concessão de garantia de juros e outros incentivos, digam-se inúmeras vantagens aos capitalistas, típico da época para aqueles que se dedicassem à construção de estradas de ferro. Entre essas vantagens: autorização para companhias importarem todo material ferroviário isento de taxa; zona privilegiada 30 km de cada lado da estrada,

²² É bom lembrar que a construção desordenada de ferrovias no Brasil aconteceu não por falta de planos gerais de viação. Eles existiam em abundância e para todo e qualquer gosto. Em Mossoró não foi diferente. Os engenheiros José Luiz da Silva e João Carlos Greenhalgl tiveram a autorização da lei provincial nº 646 de 14 de dezembro de 1870 que autorizava o presidente da província a contrata-los para a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Mossoró ao porto ou ponto de descarga dos navios que entrassem no rio, logo, a iniciativa não foi adiante. Em 1872 João Pedro de Almeida também pretendia conseguir junto ao Governo Geral a concessão para a construção de uma estrada que ligasse o porto de Mossoró a cidade de Souza na Província da Paraíba, porém o pedido caiu no esquecimento. Para mais informações ver: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**. 1º volume. 1998, p. 22-25.

²³ O nome verdadeiro é John Ulrich Graf, mas foi abrigado para João Ulrich Graf.

²⁴ No primeiro capítulo será preciso retornar aos anos de 1875-76, a fim de indagar e contextualizar como o primeiro projeto ferroviário de um suíço residente em Mossoró – João Ulrich Graf – o qual, apesar de ter conseguido a concessão da Província e do Império para construir a estrada de ferro, o seu traçado não saiu do papel. Embora não tenha realizado seu sonho, as ideias do concessionário e comerciante Ulrich Graf serão apropriadas, principalmente na República pela classe dominante local para reivindicar a estrada de ferro de Mossoró.

²⁵ O prospecto era comum no mundo das concessões, por exemplo, a Ferrovia Conde d’Eu foi feito um prospecto para fazer propaganda da estrada impresso e divulgado em Londres, fornecendo dados tal qual Ulrich Graf produziu.

permanecendo por 30 anos as o privilégio sem o governo autorizar a construção de outros caminhos de ferro dentro da zona privilegiada; e franquias sobre as terras, dentre outras²⁶.

Logo, a maioria das concessões tornou-se objeto de cobiça pessoal, numa ampla apropriação do privado sobre o público. O trabalho, “Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)”, de Gervácio Batista Aranha (2001), analisou como as estradas de ferro do Norte do Brasil foram marcadas por um poderoso jogo de interesses utilitaristas por parte dos indivíduos preocupados em se locupletar pelos caminhos de ferro. Muitas das concessões ferroviárias pautavam-se em interesses particulares de pessoas poderosas da política e da economia, mas escamoteando suas aspirações, colocando-as como interesse de natureza pública²⁷.

Ora, esta sombria devoção ao utilitarismo burguês era verbalizada em termos lógicos, produzindo sua própria beleza funcional, a exemplo, das estradas de ferro. Mas em se tratando delas, os paladinos pensaram que com sua chegada em qualquer localidade podia proporcionar a maior felicidade ao maior número de pessoas tão prontamente quanto o *laissez-faire*. E essa felicidade era, portanto, tão “natural” quanto o capitalismo, cuja crença para alcançar o caminho para o avanço do progresso e da humanidade passava necessariamente por ele²⁸. Mas, no plano efetivo, as ferrovias têm muitos interesses em jogo. Os fins utilitaristas por trás de empreendimentos ferroviários que, a rigor, em nenhuma parte do mundo podem ser pensadas em relação ao cálculo e a eficiência, nem mesmo nos países mais industrializados, cujos sistemas ferroviários são bem mais organizados²⁹.

Em relação a ótica utilitarista de interesse pecuniário, essa pode ser vista no contrato ferroviário de Ulrich Graf. Em 1866, Graf e seus sócios se estabeleceram em Macaíba, época um dos importantes centros comerciais do litoral da Província do Rio Grande do Norte. Mas no mesmo ano o suíço recebe um convite do vigário de Mossoró,

²⁶ Na Lei 641 de junho de 1852, a taxa de juros era de 5% sobre o capital investido na construção da ferrovia. Com a lei de 1873, aumentaria a garantia para 7% de juros sobre os capitais investidos na construção de vias férreas, esse aumento contribuiu para a segunda fase de sua expansão na primeira metade da década de 1880. O aumento da garantia de juros para 7% sobre os capitais investidos em ferrovias, confirmado pela Lei 2.450, estimulou os investimentos no setor.

²⁷ Alguns trabalhos são dignos de nota, por exemplo, Rubismar Marques Galvão, em: *Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)* e, Wagner do Nascimento Rodrigues com: *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)* analisam as tramas políticas e econômicas das elites de Fortaleza e de Natal na reivindicação das ferrovias de Baturité e Natal-Nova-Cruz a luz das forças políticas que as capitais tinham.

²⁸ HOBBSAWM, Eric J.A *era das revoluções*. Europa, 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017, p. 169-171.

²⁹ ARANHA, 2001, op cit., p. 222.

o Padre Antônio Joaquim Rodrigues, mostrando-lhes as vantagens da cidade, cuja lei provincial isentava 5% de imposto por três anos sobre exportação para o estrangeiro a negociantes que se estabelecessem ali. Uma prática comum, afinal, os estrangeiros virem para o Brasil introduzir suas empresas ou firmas constituiu a parcela mais expressiva do comércio interno dominada por esses sujeitos³⁰. Tal contexto, fez com que Graf instalasse sua casa comercial em Mossoró, no ano de 1866 em companhia de dois ingleses – Henrique Burly, Rodolfo Guysne e do suíço Conrado Meyer, sócio de Graf, instalando em Mossoró a “Casa J. U. Graf & CIA”, tornando o estabelecimento comercial mais importante (CASCUDO, 2010).

A chegada de Graf a Mossoró está associada ao crescimento e desenvolvimento econômico da cidade desde 1857, devido ao assoreamento do Porto Fluvial de Aracati, localizado na Província do Ceará e o ingresso do Porto de Mossoró³¹ nas rotas da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira. De acordo com Felipe (2001) e Aristotelina Rocha (2005), o escoamento e recepção dos produtos do baixo e médio Jaguaribe, na Província do Ceará, bem como os produtos da região Oeste da Província do Rio Grande do Norte, eram feitos por meio do porto fluvial de Aracati, localizado aproximadamente 70 quilômetros de distância de Mossoró. Com o seu assoreamento no ano de 1857, a recepção e envio de mercadorias passaram a ser realizados por meio de Porto Franco, conhecido na época como “Porto de Mossoró”. Soma-se a isso a inclusão na escala de navios da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira no Porto de Mossoró no mesmo ano, movimentando a economia³². Esse crescimento econômico atraiu os comerciantes do Ceará que migraram com suas casas comerciais para a vila de Mossoró. Esses fatos criaram condições para que a vila mossoroense se tornasse um empório comercial³³. Entre 1860 e 1870 aconteceu a “década do expansionismo” na cidade, com a vinda de várias casas comerciais e armazéns. O comércio em crescimento começa a importar e exportar gêneros, por exemplo, sal, couros, algodão, vidros, louças (CASCUDO, 2010). Antes disso, a vila tinha sua economia baseada na produção de sal,

³⁰ TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996, p. 26.

³¹ O local onde era situado o porto pertencia ao município de Mossoró, mas em 1927 a vila de Areia Branca foi elevada a município. O porto de Mossoró depois foi denominado de “Porto Franco”. Em 11 de dezembro de 1953, através da Lei nº 1.025, a vila denominada Grossos desmembrou-se de Areia Branca tornando-se município. Atualmente Porto Franco só há ruínas.

³² CASCUDO, Luís da Câmara. **Notas e documentos para a história de Mossoró**. Edição Especial Para o Projeto Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. Natal 2010, p. 131-132.

³³ Mossoró foi elevada à categoria de cidade no ano de 1870.

e especialmente, na produção de carne de charque que era comercializada com as províncias do Ceará, Paraíba e Pernambuco.

O fato da antiga vila ter se convertido em cidade, indica o fato de Mossoró ter se transformado num forte empório comercial do algodão em decorrência do período correspondente as décadas de 1860-1870, correlato ao segundo surto algodoeiro (1860-1872), atingindo posição de destaque e de desenvolvimento econômico no Rio Grande do Norte, em virtude da Guerra de Secessão. Sendo assim, privilegiado pela sua posição geográfica, acabou se transformando em uma importante área de circulação de mercadorias, homens e capitais³⁴.

Existem, no entanto, outras justificativas para a decadência do Aracati. Ora, a cidade como porto de mar acessível, relativamente próximo a Recife e Salvador, tornou-se, mesmo antes de ser elevada à vila, o pulmão da economia colonial da Capitania do Ceará, cuja riqueza era em maior parte por ela transmitida³⁵. Pelo seu porto, o Fortim, transitava a maior parte da riqueza do Ceará, a ponto de se pensar em mudar para ali a capital da província e que teve o seu mercado assegurado durante o século XVIII pela produção e comercialização da carne-seca. O auge econômico da vila de Aracati, por sua vez, ocorreu com o aumento da produção e da comercialização de carne e de seus subprodutos, como o couro, que eram exportados diretamente para a Europa, contribuindo para sua inserção no cenário mundial.

Somado a isso, diante desse cenário que a cidade do Aracati ocupava, Aberlado Costa Lima no seu livro – “Terra Aracatiense”, destaca alguns fatores que colaboraram com o decréscimo do desenvolvimento daquela cidade, já no início do século XIX, com o seu comércio desviado, propositalmente, em benefício do comércio de Fortaleza, antes feito diretamente do seu porto, o Fortim, com o porto do Recife, e mais tarde sofrendo com a concorrência da estrada de ferro de Baturité³⁶. Essa análise vai em direção ao segundo capítulo, onde se aborda que a elite de Fortaleza, com a ajuda do Governo Central, vai atralhar o comércio de Aracati e uma estrada de ferro a seu favor, reforçando sua agenda centralizadora e privilegiando as capitais estaduais em detrimento

³⁴ DIÓGENES, Francisca Vanúbia M. **Mossoró e o comercio algodoeiro na segunda metade do século XIX**. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 1994, p. 22.

³⁵ GIRÃO, Valdelice Carneiro. **Estudos históricos e de evolução urbana da Cidade de Aracati**. Revista do Instituto do Ceará, 2001, p. 39-40.

³⁶ COSTA LIMA, Aberlado. **Terras Aracatiense**. 2ª ed. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará. 1979, p. 70-71.

dos demais núcleos urbanos, o que será visto mais adiante. Destarte, Aberlado Costa Lima cita mais outras causas, reproduzindo uma passagem do aracatiense Eusébio de Sousa:

Diversas outras causas além desta concorreram para afastar do porto do Aracati, fazendo encaminhar para o de Mossoró, no Rio Grande do Norte, parte do comércio (por cabotagem) dos gêneros e produtos de indústria da província, que por aquele ponto se fazia, salientando-se, entre eles, a degradação completa da estrada de rodagem que do interior se dirige a cidade de Aracati³⁷.

Com a progressiva decadência do porto de Aracati, os comerciantes dessa região foram cada vez mais forçados a utilizar a rota terrestre para o comércio de carnes com destino a Recife, através do Rio Grande do Norte, mais precisamente por Mossoró. Assim, Mossoró surge como um desses núcleos privilegiados, já que espacialmente ocupa uma posição estratégica favorecendo a ascensão de sua economia, além de contar com o porto de Areia Branca, consolidando sua fixação como entreposto entre a economia do litoral e a economia do sertão. O comércio exportador, principalmente do algodão, transforma em poucas décadas Mossoró em “Empório Comercial” (DIÓGENES, 1994).

Foi nesse contexto de crescimento comercial de Mossoró que os olhares e interesses de comerciantes de Aracati e estrangeiros foram atraídos, como foi o caso do suíço Ulrich Graf. Nesta perspectiva, pode-se levantar a seguinte pergunta: qual o interesse de João Ulrich Graf em construir uma estrada de ferro? Comerciantes locais possuidores de firmas de exportação e importação almejavam a eliminação dos entrepostos na perspectiva de margens mais amplas de lucro. Esses indivíduos tinham o interesse vital do barateamento de produtos, que a intermediação das grandes praças era acusada de encarecer, além da utilização de animais para o deslocamento ou importação dos artigos encarecia o frete³⁸. Para ilustrar essa circunstância, pode-se notar nas próprias palavras de Graf no fragmento abaixo:

É fácil compreender, que até que uma estrada de ferro fôr feita, indo n’aquele direcção, todos estes engenhos fornecerão somente o que fôr necessario para o proprio consumo do interior, não podendo lutar contra as dificuldades actuais, para a exportação consistindo no transporte arriscado vagaroso e caro³⁹.

³⁷ COSTA LIMA, op cit., p. 70-71.

³⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte agrário e o Império: 1871-1889**. 1984, p. 221.

³⁹ GRAF, João Ulrich. **Estrada de Ferro de Mossoró em direção ao Rio São Francisco (1876)**. 6ª Edição. Coleção Mossoroense. Série B, 1991, p. 28. Para manter a originalidade, a partir de agora das fontes citadas serão mantidas a grafia da época.

A sentir as dificuldades que a deficiência dos transportes acarretava, dada a logística dos gêneros era feita por tração animal, e com a materialização da ferrovia Ulrich Graf almejava nos seus planos expandir o comércio do algodão, cuja cultura na zona da estrada variava entre 80.000 e 200.000 sacas de 60 kg, e em média de 25% a 30% dessas se dirigiam para Mossoró, um pouco mais para Aracati, e o restante para Macau, Macaíba, Mamanguape, Pernambuco e Ceara. Mossoró era o município que mais produzia e exportava algodão da Província. Segundo Graf: “A qualidade do referido algodão, com o nome da procedência de Mossoró é uma das mais estimadas na Europa”⁴⁰, sem falar dos subprodutos da cana de açúcar que tinham sua manufatura entravada pelo alto preço do transporte, além do mais, arriscado e vagaroso⁴¹.

Graf acreditava que, na medida em que a estrada fosse aberta de Mossoró para o sertão, “a maior parte da dita produção será certamente remetida para Mossoró”, à medida que a ferrovia fosse avançando, juntamente com outros produtos, como cereais, peles, animais, madeira e cera de carnaúba. Nesta perspectiva, os caminhos de ferro era uma tábua de salvação para a decadente lavoura algodoeira na década de 1870⁴². Some-se a isso a seguinte citação abaixo:

Foram muito poucas as ferrovias destinadas às áreas algodoeiras no Nordeste, durante o Império, apesar de a EF Paulo Afonso poder ser contada como tal. As que podem receber este nome, sempre estiveram de fora dos interesses dos ingleses, como por exemplo, no Ceará, a EF Baturité e a Sobral, construídas, na década de 1870, inicialmente por particulares e depois encampadas e administradas pelo Estado, quando da grande seca de 1877/9. A área algodoeira, em geral, só foi atingida tardiamente (em relação ao boom algodoeiro, dos anos 1860) através de cidades pontas de trilhos, como Limoeiro, pela GWBR; Caruaru, pela EF Caruaru e Garanhuns, pela EF Sul de Pernambuco. O maior pólo algodoeiro de então, Campina Grande, só foi atingido pelos trilhos da GWBR em 1907⁴³.

No período que Graf consegue a concessão, a safra do Nordeste já se declinava: era apenas 20% do mercado devido as secas de 1872 e 1877-1879. No caso do Rio Grande do Norte, a indústria algodoeira em Natal, fundada em 1886, não pode ser contada como um “output ferroviário”, já que a maior parte do algodão vinha de Mossoró pelo mar⁴⁴. Desse modo, o interesse de Graf na logística de seus produtos pelos caminhos de ferro

⁴⁰ GRAF, op cit., p. 29.

⁴¹ ROSADO, 1998, op cit., p. 24.

⁴² MELO, op cit., p. 198.

⁴³ MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças**: o trem inglês nos canaviais do Nordeste. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2000, p. 138.

⁴⁴ MELO, op cit., p. 190.

tinha o objetivo de angariar mais lucros com o frete mais barato a partir da instalação da ferrovia. Ricos comerciantes, políticos e Ulrich Graf, usaram várias estratégias argumentativas para reivindicar ferrovias com interesse no desenvolvimento da logística necessária para seus negócios, objetivando locupletar-se cada vez mais. Em vista disso, o objetivo do capítulo é analisar as tramas discursivas protagonizadas pelo concessionário para conseguir capitar a ferrovia.

Destarte, no documento elaborado por João Ulrich Graf, além do contrato ferroviário descrito anteriormente, contém também o “Prospecto da Empresa”. Nesse documento, Ulrich Graf vai projetar números fictícios para produzir certo efeito de verdade, sonhando a ferrovia como *redentora* de todos os entraves para o desenvolvimento econômico da região e até do país. O Prospecto da Empresa faz um certo presságio, quando preconiza a importância da produção agrícola, bem como a do sal, enquanto interesses da nação. Era muito comum no Brasil da segunda metade do século XIX e início do século XX traçar um quadro promissor e de exagerado otimismo da Província/Estado ou região pleiteada, quando se estava querendo obter uma concessão para a construção de um dado trecho ferroviário. Isso se fazia necessário, uma vez que era preciso convencer, em primeiro lugar, o governo central e o parlamento para se obter a concessão ou os detentores do capital necessário para a concretização do empreendimento⁴⁵. Isso estava alinhado com espírito dos projetos ferroviários oitocentista, os quais eram reivindicadas em nome da civilização e do progresso. Tal característica é visível no prospecto do concessionário, cuja *mão direita da civilização* introduziria naquelas localidades *o progresso e uma vida mais confortável e social*.

Toda essa ovação do poder quase mágico das estradas de ferro nas representações oitocentistas girava muito em torno desse caráter salvacionista do trem de ferro. Para Aranha (2001), os trilhos seriam uma espécie de varas de condão com um imenso poder mágico redentor, nos termos do imaginário da época. Isso vai ao encontro do prospecto de Ulrich Graf, quando em tom apologetico enaltece as potencialidades econômicas de Mossoró e região, pretendendo acreditar cegamente que com a ferrovia tudo mudaria, objetivando ser um corredor comercial da zona pleiteada que a ferrovia poderia

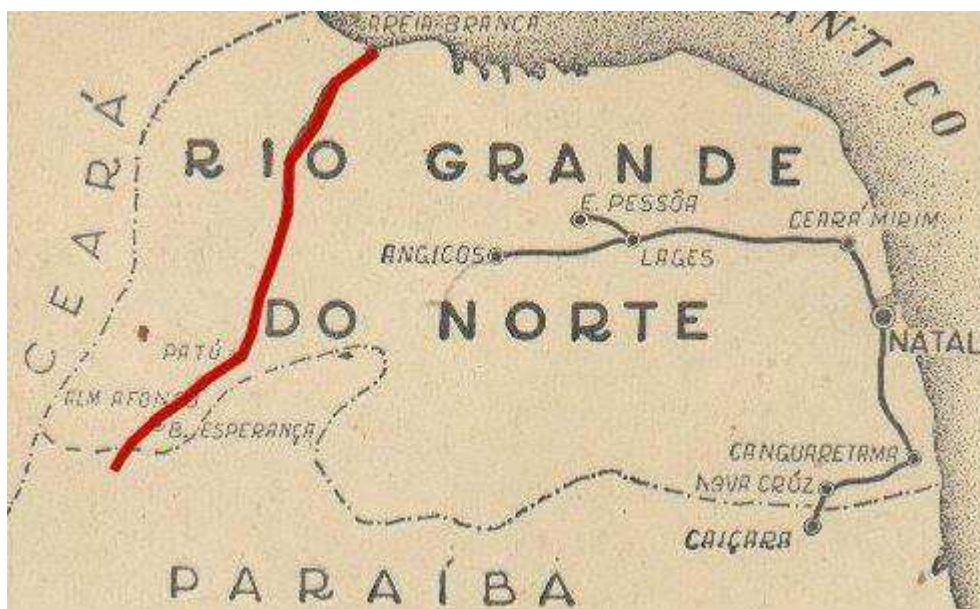
⁴⁵ ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região**: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas. Campinas - SP, 2001, p. 81.

proporcionar, começando pela “utilidade e seu valor serão superiores a todas as outras Estradas do Norte do Brasil”⁴⁶. Em suas palavras:

Para conhecer esta superioridade incontestável bastará ver a carta do Brazil e examinar o seu traçado e saber que: com uma linha quase reta de 230 kilometros unir-se-ha com um dos melhores portos do norte [...] parecendo feita de proposito pela natureza para este fim, não atravessando serras nem rios, apenas mui pouco riachos, percorre terrenos quasi todos planos, altos e sólidos⁴⁷.

O traçado sugerido por Graf até o limite da Província do Rio Grande do Norte pode ser visto na figura abaixo.

Figura 1: Traçado da Estrada de Ferro de Mossoró ao limite da Província



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_ne/mossoro-souza.htm.

A ferrovia deveria percorrer uma rota já tradicional, a chamada “Estrada de Mossoró”, que, trilhada pelas tropas de burros, era uma das três mais importantes do estado. Com essa rota e com a abertura do porto na década de 1860, Mossoró tornara-se o ponto nuclear do comércio do algodão, drenando a produção de todo Oeste do Rio Grande do Norte, de parte do Ceará e do alto sertão paraibano⁴⁸. Como será visto adiante,

⁴⁶ GRAF, op cit., p. 24.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Complexidade de uma Urbanização Periférica**. (Tese de Doutorado). Universidade Estadual de Campinas Unicamp. Campinas, 1990, p.84.

esse interesse estava alinhado a um dos objetivos de Graf, ou seja, tornar Mossoró um corredor comercial, reverberando mercadorias da região para o porto.

Destarte, o concessionário conhecia a região que pleiteava a ferrovia. De fato, viajou com engenheiros pelo sertão do Nordeste, chegando à margem do S. Francisco, em Petrolina, voltando a Natal, em agosto de 1875, com o então Presidente da Província José Bernardo Galvão Alcoforado, contratou a construção de uma estrada de ferro, a partir de Mossoró aos limites da Província, com o objetivo também de chegar ao Rio S. Francisco, o que foi homologado por decreto imperial de março de 1876 (CASCUDO, 2010). A homologação da concessão provincial constitui no decreto imperial de 4 de março de 1876, referendado por Tomaz José Coelho de Almeida, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas⁴⁹:

Atendendo ao que me requereu João Ulrich Graf, concessionário da estrada de ferro da cidade de Mossoró, na Província do Rio Grande do Norte, hei por bem conceder-lhe, ou à Companhia que organizar, para a construção da mesma estrada, os favores declarados nos parágrafos 2º ao 7º do art. 9º do Regulamento a que se refere o Decreto n.º 5.561 de 28 de fevereiro de 1874⁵⁰.

Porém, cabe destacar que o prolongamento da ferrovia em destaque até os limites da Província e até mesmo ao Rio São Francisco ficaria isolada, ou seja, sem ligação alguma com a rede de linhas férreas. Isto é, passando de estrada solitária e provincial, ligando e cobrindo uma região de produção agrícola exígua ao porto de Mossoró, com o interesse de contribuir e atrair o crescimento da economia regional. Isso porque embora a ferrovia tivesse intenção de chegar ao São Francisco, Ulrich Graf pediu somente a concessão da ferrovia até o limite da Província⁵¹. Isso faz-nos remeter ao trabalho de Gervácio Batista Aranha, quando chama a atenção da instalação de pequenas ferrovias provinciais, cuja maioria se mantinha, por muitos anos, isoladas uma das outras, todas

⁴⁹ A concessão dada a Ulrich Graf se refere ao segundo momento no tocante ao Regulamento para concessões de ferrovias em 1874 no Nordeste, regulando construção e operação das ferrovias, a partir do qual surgem *The Alagoas Railway Company (ARC)*, *The Great Western of Brazil Railway (GWBR)*, *The Conde d'Eu Railway* e *The Imperial Natal-Nova Cruz Railway (NNC)*, que operaram entre 1872/5 (concessões) e 1902, quando foram compradas de volta pelo governo brasileiro. Essa divisão significou duas políticas ferroviárias diferentes. O primeiro momento foi em 1852 com a linha pioneira de Recife ao São Francisco. Saber mais em: MELO, Josemir Camilo. **A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: The Conde d'Eu Railway (1875-1901)**. Campina Grande: EDUFCEG, 2019, p. 109.

⁵⁰ GUERRA, Felipe. **A Seca de 1915**. P. 75-76. In: ROSADO, Vingt-Un; ROSADO, América. 11º Livro das secas. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. [s.d.]

⁵¹ Isso será motivo de crítica do engenheiro Chrockatt de Sá ao se referir que Graf “talvez tivesse conseguido realizar seu sonho se tivesse dado logo a concessão o caráter geral que deveria ter, obtendo do Governo Geral concessão de toda a linha. Este insucesso sacrificou os interesses do sertão, protelando a construção da estrada almejada (O MOSSOROENSE, 10 de outubro de 1910, p.1)”.

marcadas por poderosos interesses de pessoas de prestígio e/ou de grupo, colocando-se acima de qualquer aspiração de natureza pública⁵².

Em outro momento, o cálculo da renda líquida da estrada de Mossoró a Luís Gomes teve a base adotada pela estrada de ferro Recife ao Rio São Francisco.

Fazendo o cálculo da produção do paiz e renda da estrada de Mossoró sobre as mesmas bases que o illm. Dr. Engenheiro I. M. da Silva Coutinho adoptou no seu relatório da estrada de ferro do Recife ao S. Francisco, respectivo de Unna à Boa-Vista, extensão 612 kilometros, cujo custo está orçado em 47,855:848\$016 por ser difficil à construir necessitando muitos tuneis e pontes importantes, o resultado obtido é espantoso, a renda líquida annual da estrada de Mossoró seria nada menos de que mui superior ao seu custo inteiro⁵³.

Primeiramente, aqui se pode notar certa incongruência, momento no qual Graf fabrica números, comparando a partir de uma leitura de dados efetivos de um relatório da Recife-São Francisco, percebendo certa incompatibilidade de uma ferrovia sonhada, a de Mossoró, com base em uma ferrovia efetiva – a Recife-São Francisco. Seguindo ainda os cálculos do engenheiro, Ulrich Graf produz certas especulações: “Nas zonas servidas por estradas de ferro, a quota media por habitante eleva-se de 40\$ á 50\$ de valor exportado, assim acontece em S. Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco⁵⁴”. Se apropriando dessa comparação, segundo o suíço a superioridade da estrada de Mossoró seria maior, pois: “[...] a população da zona da estrada de Mossoró é mais do que o dobro da zona da estrada de S Francisco [...]. Os passageiros na estrada de Mossoró serão igualmente ao menos o dobro do número d’aquelle da estrada de S. Francisco⁵⁵”. Segundo Graf, havia no mínimo 750 mil pessoas, dos quais mais de 600 mil se acham na extremidade da estrada, significando que essa população se beneficiaria da ferrovia. Novamente nas palavras do concessionário nota-se certa incompatibilidade, uma vez que a bitola da Recife-São Francisco era 1,60 metros e a de Mossoró era de 1,00 metro. Esses números desproporcionais de Ulrich Graf demonstram um pouco do contraste diante da comparação por ele feita. Em seus cálculos, as despesas e o lucro da ferrovia de Mossoró dariam:

6.600:000\$ na razão de 600 réis por arroba nas 30 leguas ou 20 réis por legua. Os passageiros em 30 leguas à razão de 250 réis por legua darão ida e volta, 1.200:000\$ sendo o total renda bruta da annual de 7.800:000\$. Calculando a despesa annual da estrada igualmente em 20:000\$ por legua o custeio total da

⁵² ARANHA, 2000, op cit., p.49.

⁵³ GRAF, op cit., p. 44.

⁵⁴ Ibidem, p. 45.

⁵⁵ Ibidem, p. 46.

estrada de Mossoró á Luiz Gomes será de 1.000:000\$ deixando a somma enorme de 6.800:000\$ como producto liquido por anno ou 800:000\$ mais do que o seu custo.⁵⁶

Pode-se inferir desses números que eles integram mais um “orçamento fictício”, uma prática comum à época⁵⁷. Para Graf, a Recife-São Francisco, seguindo os cálculos do engenheiro I. M. da Silva Coutinho: “A estrada de Pernambuco que tem 124 kilometro de extensão, dispense por legua anualmente a quantia de 20:000\$ sendo assim o custeio de Una á Boa-Vista de 2.040.000\$, restando o líquido de 2.760:000\$000⁵⁸”. O concessionário especula que o lucro da estrada de Mossoró seria quase o triplo da Recife, 6.000:000\$, podendo ter 800:000\$ a mais do que o total do seu custo, resultando um lucro anual de 113%. Ulrich Graf apela, movimento que Aranha (2001) chama de um estranho “malabarismo contábil”, uma vez que o concessionário constrói certa suposição, ou seja, uma especulação financeira de uma ferrovia que não tinha nenhum palmo de trilho inaugurado, dando a entender que tudo não passava de um jogo discursivo, e cada um joga com as armas que dispõe no momento que entra em cena⁵⁹. Em seus cálculos, o orçamento, as despesas e o lucro seriam, a saber:

Quadro 1: Orçamento do custo de todas as obras da estrada do porto de Mossoró a Luiz Gomes

Trabalhos preliminares	350:000\$000
Preparação do leito	1.340:000\$000
Pontilhões e boeiros	700:000\$000
Superestructura	1.700:000\$000
Material rodante	600:000\$000
Estações e oficinas	400:000\$000
Telegrapho e escola	210:000\$000
Administração durante a construção á juros de 7% do capital e comissão do concessionário	700:000\$000
Rs.	6.000:000\$000

Fonte: GRAF, 1876, p. 50.

⁵⁶ GRAF, op cit., p. 47.

⁵⁷ ARANHA, 2001, op cit., p. 174.

⁵⁸ GRAF, op cit., p. 46.

⁵⁹ ARANHA, 2001, op cit., p. 100.

Somado a isso, o concessionário destaca que a produção na zona da estrada fornece ao país uma de suas principais rendas: a cultura do algodão; a cultura do fumo; o cafeeiro; a cultura do arroz; a produção dos mais gêneros alimentícios, como farinha de mandioca, milho, feijões; a borracha de mangabeira; a exportação de boiadas, carneiros e toucinho; a exportação de couros e carne seca; a fabricação de queijos; criação de porcos (GRAF, 1991). Novamente observa a desproporcionalidade com a estrada de ferro de Mossoró, haja vista a ferrovia Recife-São Francisco ser uma estrada do açúcar. Isso não tinha nada em comum com a região de Mossoró, tendo em vista que principais produtos que deveriam ser importados foram descritos anteriormente. Por último, a estrada de ferro Recife-São Francisco existia de fato e seus números eram reais, enquanto os números do Graf são fictícios e projetados para produzir certo efeito. Nota-se que Graf defendeu a construção da ferrovia de Mossoró nas quais as pessoas e o comércio das zonas se reverberariam a comprar gêneros em Mossoró, local onde sua firma estava instalada:

[...] se concentrará rapidamente o grande comércio e com elle as melhores condições de compras das mercadorias e venda dos gêneros do país, e a medida do aumento das riquezas, do progresso, do bem e do accrescimento da população, o consumo das mercadorias e a produção dos gêneros aumentará n'uma proporção inesperada⁶⁰.

Como se esperava, reivindica em nome do interesse público, do progresso e da prosperidade, escamoteando assim o fato de reivindicarem em benefício próprio. Pode-se inferir que com a estrada de ferro construída, o comércio do açúcar beneficiaria muito com os trilhos, locupletando cada vez mais o seu lucro do seu opulento negócio. A prosperidade do seu comércio pode ser vista em Câmara Cascudo (2010), quando reproduziu a publicação do jornal “A República” de Natal, de 27 de junho de 1940, e que por sua vez é baseada em dados fornecidos pelo mossoroense Major Romão Figueira, a saber: “Estabeleceu em Mossoró casa compradora e exportadora de produtos da zona, e ao mesmo tempo importando diretamente fazendas e outras mercadorias estrangeiras. Teve logo grande prosperidade, a casa, que supria vasta região sertaneja do Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará”⁶¹. O traçado sugerido por João Ulrich Graf levava muito em consideração a natureza econômica, típica daqueles sugeridos por outras concessões ou do Governo Imperial, bem antes das secas de 1877 e 1878.

⁶⁰ GRAF, op cit., p. 35.

⁶¹ GUERRA, op cit., p. 74, 75.

Por outro lado, a estratégia do Governo Imperial era a integração e o controle do território brasileiro por meio da construção de uma intensa rede ferroviária composta por vias férreas de embrenhamento e povoamento, ou seja, a importância das estradas de ferro como eficiente meio de integração do território e de colonização para fins de segurança nacional e controle do território, combinando a ligação dos transportes ferroviário, fluvial e marítimo. Este último, voltado para a exportação aos portos marítimos de onde os produtos seguiam para os mercados externos e internos⁶². Isso está em concordância com o objetivo da ferrovia, onde o ponto inicial era o porto de Mossoró até os limites da província, mas também a fim de chegar ao Rio São Francisco, a base física da unidade nacional.

[...] o rio São Francisco foi a cabeça de ponta desse processo, graças à sua posição geográfica e estratégica, que embora atravessasse apenas uma porção do território, permite que a partir dele seja possível controlar parte significativa do território brasileiro e de suas riquezas, além de poder desenvolver importantes relações comerciais em toda aquela área do interior, onde existiam núcleos de povoadamentos. Por conta de sua posição geográfica, o rio São Francisco é conhecido como "Rio da Unidade Nacional", até os dias atuais⁶³.

As ferrovias foram introduzidas no Brasil dentro dos princípios neocolonialistas, isto é, um sistema de trilhos correndo dos centros de produção agrícola para os portos⁶⁴. A ferrovia projetada por Graf compactuava com essa política econômica. Sobre o porto de Mossoró, segundo Vingt-un Rosado (1998), em face das cartas geográficas Ulrich Graf estudou o problema das distâncias dos centros de produção para os diferentes portos. Concluiu e citou no seu prospecto que *nenhum porto dele se aproximava tanto quanto o de Mossoró*. Das cartas cartográficas daquele período produziu um estudo comparativo sobre a distância entre algumas cidades-polos e portos das capitais.

Quadro 2: Distância entre cidades e portos

De Cajazeiras	
530 quilômetros	Para Ceará
600 quilômetros	Para Paraíba

⁶² CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000, p. 15.

⁶³ Ibidem, p. 59.

⁶⁴ Ibidem, p. 22.

900 quilômetros	Para Recife
300 quilômetros	Para Mossoró
De Cabrobó, à margem do S. Francisco	
700 quilômetros	Para o Ceará
800 quilômetros	Para Paraíba
670 quilômetros	Para Pernambuco
600 quilômetros	Para Bahia
490 quilômetros	Para Mossoró

Fonte: Graf, 1876, p. 25.

Quando Ulrich Graf destaca Mossoró como região portuária parece tentar considerar o potencial de toda a região e aquilo que Mossoró poderia atrair. O estudo feito por ele sobre a localização do porto de Mossoró mostrou ter a menor distância entre os respectivos portos das capitais, que poderia ser a linha preferida para o transporte de gêneros de exportação, vindos por navegação das margens do Rio S. Francisco, podendo a estrada de Mossoró por sua extensão muito menos e seu custo e custeio mais barato estabelecer uma tarifa muito mais baixa do que qualquer outra estrada.

Então, o que se embarcaria do porto de Mossoró não seria principalmente produção mossaoroense, mas a circulação mercantil que outras praças poderiam escolher como ponto mais barato para se exportar, por meio também do trem ali instalado. Com isso, a intenção de Graf era que a ferrovia de Mossoró tivesse um caráter de corredor comercial subsidiado pelo transporte marítimo. Isso pode ser observado em suas palavras, pois, segundo o concessionário, o prolongamento da estrada de Luiz Gomes até o Rio São Francisco sem dúvida beneficiará 10 províncias e este prolongamento aumentará ainda mais a grande importância desta estrada – *que formará o tronco maior entre o norte e o Rio de Janeiro*. Isso se tratava do clássico esquema produzido pela divisão internacional do trabalho, estabelecido a partir da revolução industrial, em que ferrovias coloniais e nacionais do terceiro mundo foram adaptadas para a extração de matérias primas dos centros agrícolas para os portos em direção às economias centrais⁶⁵. Alia-se a isso ao perceber esse potencial de atração como região portuária, podendo ainda mais ser aliado

⁶⁵ MELO, op cit., p. 36.

da estrada de ferro para atrair esses corredores de exportação. No entanto, isso não ocorreu como Graf pretendia – análise tratada mais adiante.

A ferrovia de Mossoró seguiu o plano das ferrovias de embrenhamento, almejando chegar ao seu primeiro ponto pré-estabelecido e estratégico do interior brasileiro, que era as margens do rio São Francisco. No entanto, as que alcançaram esse ponto foram: a Bahia-São Francisco e a Central do Brasil, ex- Dom Pedro II. O rio São Francisco foi um canal importante para o desenvolvimento da navegação fluvial, com aproximadamente 1.800 km, que permite estabelecer a ligação entre o Nordeste e Sudeste através da viação férrea instalada nas duas regiões, além de garantir comunicações com o resto do país⁶⁶. No segundo e terceiro capítulo veremos a importância desse porto na República e como sua exportação e importação serão utilizadas pela classe dominante como estratégia de implantar a ferrovia em Mossoró. Cabe destacar ainda que o São Francisco era muito disputado, tendo Recife e Salvador toda a hegemonia dessa área. Ademar Benévolo (1953) sintetiza bem quando, destacando que baianos e pernambucanos arengavam por estradas de ferro, almejando encontrar a barranca do dadivoso São Francisco.

É interessante ressaltar também no discurso do concessionário um produto bastante importante no século XIX e XX na conservação de alimentos, o sal. “O ponto de partida da estrada, o Porto de Mossoró, passará ao lado de ricas salinas de uma superfície de perto de 50 kilometros quadrados, produzindo uma qualidade de sal superior, a mais estimada em todo centro”⁶⁷. Ulrich Graf afirmava que naquele período “uma pequena parte della é exportada, e o rendimento médio é calculado em 6 milhoes de kilogrammas que são transportados para o centro a dorso de cavalos e burros em comboios até 200 animaes”⁶⁸. Ressaltar a produção do sal em Mossoró era importante para Graf, além de poder lucrar com esse produto, uma vez que essa mercadoria bastante consumida no país era importada da Inglaterra, Portugal e Espanha.

Então, se pode notar nas próprias palavras de Graf o seu objetivo, cuja grande vantagem seria a estrada de ferro de Mossoró considerada a mais curta para o Rio São Francisco – era de “chamar á si todo frete das margens do mesmo rio na sua parte navegável, sendo de Boa Vista-GO até Guacuy-MG⁶⁹”. Sua fala vai ao encontro do discurso especulativo que o concessionário produz se a estrada de ferro de Mossoró fosse

⁶⁶ CAMELO FILHO, op cit., p.58.

⁶⁷ GRAF, op cit., p. 27.

⁶⁸ Ibidem, p. 33-34.

⁶⁹ Ibidem, p. 26.

implantada, atrelando-a ao produto bastante consumido da época, o sal. O interesse utilitarista de Ulrich Graf era levar o sal até o rio São Francisco, distribuindo também até as cidades de Minas Gerais e para o Sul de Goiás, onde o produto chegava com preço muito exagerado, mas com ferrovia de Mossoró *ficaria reduzido calculadamente a menos do terço*, sendo que “o sul de Goyaz procura o sal em S. Paulo e Rio de Janeiro, em certos logares d’aquella provincia este genero sai à mais de cem vezes o seu custo primitivo”⁷⁰. De novo, Graf especula economicamente, tentando produzir efeitos para tentar conseguir encampar a ferrovia. Por isso, trazer à tona esse produto seria mais uma forma de capitar a ferrovia, mostrando também o potencial econômico de Mossoró. Todo esse clima de exaltação era comum da época. Rubismar Marques Galvão demonstra isso no seu trabalho “Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)”, quando os deputados cearenses ovacionavam na Câmara o potencial econômico de instalar os trilhos naquela Província.

Ulrich Graf também mencionou que a parte Norte daquela vasta Província *se aprovisionará certamente com vantagem em Mossoró*, garantindo ao comércio de Mossoró toda a drenagem do algodão, couro e outros gêneros dessa vasta área, firmando o comércio do sal produzindo nessa cidade. Essa elite, que no projeto da Estrada de Ferro era representava por Graf, seu comerciante maior, tinha consciência de que para manter Mossoró como “empório comercial”, era necessário estar sintonizado com as novas forças produtivas como o transporte ferroviário que, se viabilizado, segundo o projeto de Graf, aumentaria a força polarizadora do comércio de Mossoró e, conseqüentemente, da sua casa comercial. Segundo Felipe (2001), assegurar o comércio do sal como tanto queria Ulrich Graf numa vasta região do território nacional, tinha como intenção drenar para Mossoró também economias sertanejas, principalmente o algodão e o couro⁷¹, caracterizando Mossoró como um centro distribuidor de bens e serviços, sendo capaz de desempenhar sua influência na área de sua hinterlândia, permitindo também a comunicação do litoral (porto) ao sertão.

Outra questão que merece destaque é que o sal era um produto fulcral para a feitura de carnes secas, que também eram chamadas de salgadas, e esse produto era usado em grandes quantidades para salga de carnes e secagem do couro. Entretanto, no momento da concessão de Graf estava ocorrendo a queda de exportação das carnes secas diante as

⁷⁰ GRAF, op cit., p. 34.

⁷¹ FELIPE, José Lacerda A. A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”. Joao Pessoa-PB: Grafset, 2001, p. 42.

constantes secas do final do século XVIII e início do XIX e a concorrência do charque do Rio Grande, que naquele momento passou a suprir demandas alimentícias na colônia⁷².

Assim, João Ulrich Graf criou um emaranhado discursivo de tramas econômicas para *provar* que a ferrovia de Mossoró tinha *utilidade e o valor superior a todas as outras Estradas do Norte do Brasil*. O suíço que tentou construir uma estrada de ferro saindo do Porto de Mossoró até os limites da província, pleiteando demonstrar quase sempre por meio da ciência e do cálculo, estava atrelado à ideia de utilitarismo contemporâneo da época. O historiador Eric Hobsbawm resume bem isso:

[...] era rigorosamente racionalista e secular, isto é, convencida da capacidade dos homens para compreender tudo e solucionar todos os problemas pelo uso da razão, e convencida também da tendência obscurantista das instituições [...] e do comportamento irracional. Filosoficamente, inclinavam-se ao materialismo ou ao empiricismo, que condiziam com uma ideologia que devia suas forças e métodos à ciência, neste caso principalmente à matemática e à física da revolução científica do século XVII. Suas hipóteses gerais sobre o mundo e o homem estavam marcadas por um penetrante individualismo [...]⁷³.

Nesse sentido, o pensamento utilitarista busca respostas para as seguintes questões: “É racional? É útil? Contribui para a maior felicidade do maior número de pessoas?”⁷⁴. Todo esse debate sobre concepções pragmáticas de felicidade individual e coletiva está inserido em um contexto histórico marcado em torno da razão e da cientificidade. Questionar isso na época seria um sacrilégio. E o trem veio acompanhado, sem dúvidas, de um robusto otimismo em relação ao progresso, bem dentro do espírito dos projetos ferroviários oitocentistas que eram reivindicados em nome da civilização, do progresso e da capacidade inventiva de se traçar um quadro de acentuada abundância. Essa questão é percebida no prospecto em apresentar Mossoró e região como um *paraíso na terra*. Deste modo, o raciocínio do concessionário estava atrelado a esse pensamento e ao imaginário econômico-liberal presente do período. Isso pode ir ao encontro do concessionário almejar no “Prospecto da Empresa” também construir uma “Escola Agrícola”.

1.2 “Para tirar os agricultores da sua velha rotina de trabalhar sem cálculo”: Escola Agrícola

⁷² ROLIM, Leonardo Cândido. “Tempo das carnes” no Siará Grande: o mercado das carnes secas na vila do Aracati (1710-1793). SÆculum - Revista de História [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013, p. 26.

⁷³ HOBSBAWM, 2017, op cit., p. 365.

⁷⁴ Ibidem, p. 367.

Como foi visto no tópico anterior, João Ulrich Graf criou várias estratégias numéricas e discursivas para demonstrar o potencial de toda região e o que a ferrovia de Mossoró poderia atrair para desenvolver a área pleiteada, produzindo também números fictícios para criar certo efeito de real e convincente. Suas ideias estavam também de acordo com o ideal oitocentista, onde a confiança no triunfo do capitalismo, no conhecimento científico e no controle técnico do homem sobre a natureza aumentavam diariamente. Acreditavam que a sociedade humana e o homem individualmente podiam ser aperfeiçoados pela mesma aplicação da razão e que estavam destinados a seu aperfeiçoamento na história⁷⁵. Essa natureza racionalizadora e científica é visível no prospecto do Graf. Assim, o sonho em fundar uma escola agrícola pode ir ao encontro disso⁷⁶. Mas qual o seu interesse numa escola agrícola? O projeto de Graf em construir uma ferrovia em Mossoró sempre introduzia uma perspectiva de desenvolvimento econômico para a região, ocultando o quanto poderia se locupletar seu comércio. A escola pode ser vista também nesta ótica.

Para tirar os agricultores da sua velha rotina de trabalhar sem calculo, isto é a toa, incapazes assim de lutar com os paizes produtores que constatemente procuram fazer progressos para serem capazes de produzir com o mesmo lucro mais barato do que seus compradores favorecidos pela natureza, eu me obriguei a fundar uma escola agrícola, *a qual em vez de ser onerosa para a empresa, lhe trará debaixo de uma direcção habil e activa, muitos lucros directos e os beneficios indirectos serão ainda mais importantes*⁷⁷. (Grifo meu)

Percebe-se que o objetivo de Ulrich Graf não era retirar os agricultores da ignorância, mas utilizar certo conhecimento para produzir lucro a sua empresa, sobre uma *direção hábil e ativa*, diga-se, mais aptos a produzir muito capital de forma direta e indireta a sua empresa. Acrescenta-se ainda a condição agroexportadora que o país vivia naquele tempo. Instruir os agricultores para atender ao capitalismo exportador de matéria prima está atrelado ao processo ferroviário brasileiro, fruto da adequação do país ao modo de produção capitalista através da divisão internacional do trabalho, cabendo ao Brasil o papel de agroexportador de produtos primários⁷⁸. Ou seja, Graf vai ao encontro em obedecer à divisão internacional do trabalho, tentando desenvolver a agricultura, dando

⁷⁵ HOBBSAWM, 2017, op cit., p. 365.

⁷⁶ Cabe lembra que o “sonho grafiano” foi além da estrada de ferro de Mossoró. A Escola Superior de Agricultura de Mossoró (ESAM) construída em 1967, hoje Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA), teve como influência a escola agrícola.

⁷⁷ GRAF, op cit., p. 38.

⁷⁸ MELO, op cit., p. 24.

preferências para linhas que pudessem ligar centros produtores aos portos de acordo com a lei de 1873⁷⁹.

Outro fato importante sobre o efeito da escola agrícola é a mudança nas relações de produção, isto é, à organização do mercado de trabalho livre, mesmo dentro de uma sociedade escravista. As ferrovias contribuíram muito para a organização de um mercado de mão de obra livre, haja vista que o Governo Central proibia o uso de escravos em sua política ferroviária, tentando atrair investidores estrangeiros; principalmente capitalistas ingleses, já que o Reino Unido havia pressionado o Brasil para acabar com a escravidão, sem, contudo, tirar o trabalho escravo da agricultura⁸⁰. A construção de uma escola agrícola estava atrelada aos interesses econômicos, nos quais Ulrich Graf tinha propensões de obter vantagens dela: *a qual em vez de ser onerosa para a empresa, lhe trará debaixo de uma direcção habil e activa, muitos lucros directos e os benefícios indirectos serão ainda mais importantes*. Percebe-se então mais uma especulação de Graf para tentar atrair investidores/acionistas para sua ferrovia.

Essa abordagem contrapõe o trabalho de Francisco Ramon de Matos Maciel – “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876)”. Para o autor, a construção de uma escola de ensino agrícola na região responderia ao aspecto social para a população residente em toda zona⁸¹. A perspectiva do autor é de não ter consciência ou ter deixado a desejar em sua análise que o concessionário estava pouco interessado em assumir um *aspecto social* para a escola, mas introduzir a dinâmica capitalista de um empreendedor nato, além de objetivar se locupletar com a ferrovia utilizando-a para a logística dos gêneros da sua casa comercial. Logo, com a ciência (escola agrícola) atrelada ao capitalismo, possibilitando que o progresso, diga-se mais lucros, viesse eventualmente levar esse espaço e seus interesses pessoais próximos a este ideal.

Olhando por outro lado, a escola agrícola combinava com o ideal de civilização, almejando proporcionar à população as possibilidades do progresso *para tirar os agricultores da sua velha rotina de trabalhar sem cálculo*. Só na condição de trabalhar com o cálculo e a razão, o trabalhador enxergaria sentido em aprimorar tarefas, deixando

⁷⁹ MELO, Josemir Camilo. **A economia paraibana no século XIX e o capital inglês**: The Conde d’Eu Railway (1875-1901). Campina Grande: EDUFCG, 2019, p. 111.

⁸⁰ MELO, 2000, op cit., p. 295.

⁸¹ MACIEL, Francisco Ramon de M. “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876). Anais Eletrônico do V Encontro Nacional de História, CERES-UFRN, Caicó, 2012, p. 9-10.

de ser “incapazes assim de lutar com os países produtores que constantemente procuram fazer progressos para serem capazes de produzir com o mesmo lucro mais barato do que seus compradores favorecidos pela natureza⁸²”. Isto é, essa ausência de cálculo, segundo ele, fazia com que o Brasil não tivesse capacidade de competir com outros países que investiam na produção agrícola.

Vale levar em consideração que a construção de uma escola agrícola ajudaria a melhorar a produção de algodão que nesse período era o produto que liderava as exportações na província do Rio Grande do Norte⁸³. Assim, poderia ter mais conhecimento e técnica de lavrar e estrumar a terra, a efetuar todas as boas práticas rurais, a dirigir máquinas agrícolas, a empregar e consertar, e mesmo a fabricar os utensílios e as máquinas destinadas a preparar para a exportação e para o consumo. Uma mitologia progressista e com valores que marcaram o pensamento burguês: trabalho, progresso e produtivismo. Isso estava vinculado ao viés oitocentista e atrelado ao ideal iluminista da época, no qual o progresso e a ciência guiariam as pessoas para o caminho da razão.

Some-se a isso ao sistema econômico internacional que entrava numa nova fase, passando para o capitalismo liberal em vias de um predomínio do capitalismo monopolista. As áreas dependentes eram, fundamentalmente, os países latino-americanos, que se tornaram independentes no início do século XIX, e as regiões da Ásia e da África que tinham se tornado as novas colônias. Esses países dependentes não apenas exportavam matérias-primas para os grandes centros, mas também importavam deles produtos manufaturados. Acolhiam ainda com entusiasmo as ideias de que para ser *moderno* era preciso ser o mais parecido possível com a Inglaterra ou com a França, vistas como o centro da *civilização*, ou com os Estados Unidos, considerado como o modelo de um país jovem que soubera acompanhar o ritmo acelerado do *progresso*⁸⁴. Um progresso inspirado nas ideias do colonizador europeu. Isso porque a Inglaterra defendia o mínimo de modernização das economias periféricas⁸⁵. Mas por trás do otimismo que se atribuía a missão de *civilizar* o mundo inteiro, escondia que o tal *progresso* não trazia vantagens para todos, ou que *a civilização do mundo inteiro* supunha a subordinação e a dependência de uma boa parte do mundo em relação aos países centrais do sistema capitalista.

⁸² GRAF, op cit., p. 38.

⁸³ FERNANDES, Paula Rejane. **A escrita de si do intelectual Jerônimo Vingt-un Rosado Maia**: arquivos pessoais e relações de poder na cidade de Mossoró (RN) – 1920-2005. Tese de Doutorado. Vitória-ES, 2014, p. 156.

⁸⁴ NEVES, Margarida de Souza; et al. **A ordem é o progresso**. São Paulo: Atual, 1991, p. 15-16.

⁸⁵ TENÓRIO, op cit., p. 21.

As vantagens expressas da escola e da ferrovia para a zona pleiteada seguia a lógica da ideologia liberal de mercado, subjungando o sertão “atrasado” aos artifícios e instrumentos da civilização. O prospecto dessa estrada de ferro e seu traçado nessas zonas mostram o papel central da própria ferrovia nesse território, em suma, sua função de lógica de controle, hierarquização, exploração, fluxo dos recursos naturais e da atividade comercial das áreas e limites da Província do Rio Grande do Norte. Uma espécie de rede e tessitura, tendo o caráter econômico como um dos componentes primordiais no discurso do prospecto de Graf⁸⁶.

Mas com todas as possíveis garantias destacadas por João Ulrich Graf, ele não consegue encampar a estrada de ferro. A ausência de garantia de juros pode ter sido a principal causa, haja vista que o retomo dos investimentos neste setor era fundamental. Além disso, a garantia de juros assegurada pelo Governo Central era de enorme interesse para o retomo certo aos financiadores acionistas estrangeiros. Com a taxa de garantia paga pontualmente em ouro, as ferrovias eram a galinha dos ovos de ouro para os investidores. Pedir concessão sem garantia de juros se constitui, via de regra, em perda de tempo.

1.3 “Não pedi ao Governo Imperial a garantia de juros”: uma ferrovia natimorta

Uma das principais causas de ferrovias não encampar no Norte e no Sul do país era a ausência de garantia de juros por parte do Governo Imperial. No entanto, a construção da primeira estrada de ferro do Brasil foi feita pelo capital privado e nacional que não se beneficiou com o sistema de garantia de juros⁸⁷. Foi o Barão de Mauá o responsável pela organização da empresa ferroviária, inaugurada em 1854 pelo Imperador Dom Pedro II, possuindo uma extensão de 14,5 km, conhecida como Estrada de Ferro de Mauá. Segundo Camelo Filho (2000), o investimento em ferrovias era um bom negócio

⁸⁶ MACIEL, 2012b, op cit., p. 9-10.

⁸⁷ É importante lembrar que no Brasil existiram ferrovias que não nasceram de concessões de particulares com garantia de juros e autorizadas pelo parlamento. Um exemplo clássico é a Pedro II a futura Central do Brasil. Essa ferrovia foi construída pelo próprio governo Imperial. Mas embora fosse um ente público, essa estrada nasceu mediante a contratação de empréstimo a capitalistas estrangeiros. Deste modo, o governo pagava de toda forma: tanto as ferrovias privadas com as taxas de juros altíssimas, quanto as públicas que necessitavam de empréstimos a bancos londrinos. Mas como ele precisava de empréstimo para encampar o projeto, o governo pagava taxas de juros sobre o montante tomado no exterior. No caso, o capitalista estrangeiro não comprava a concessão, mas ele recebia pelos juros em cima do montante emprestado. Ver mais em: ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região**: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas. Campinas - SP, 2001.

em várias partes do mundo, mas no Brasil só veio receber as devidas atenções por parte dos investidores estrangeiros depois da iniciativa de Mauá.

No entanto, a elite escravista, agrária e exportadora aspirava também a participar do espetáculo da modernidade. E o caminho da modernidade, civilidade e cientificismo tinha como espelho a velha Europa⁸⁸. Todo um setor expressivo das elites brasileiras, a começar do Imperador, estava propenso a ver o mundo dessa nova maneira, a se deixar seduzir pela atmosfera de “chuva, vapor, velocidade”, enxergando, assim, seu próprio país. Ao adentrar no universo do espetáculo da máquina, o Império sul-americano logo reclamava seu assento para se exibir e ser admirada como nação⁸⁹. Euclides da Cunha em “Os Sertões” descreve bem o Brasil como uma “civilização de empréstimo”, de pura imitação do que é visto lá fora, pois, copiando de outras nações a imagem de país moderno foi se constituindo. Alia-se a isso o Estado Imperial brasileiro como maior protetor do capital estrangeiro empregado em ferrovias, indenizando um alto capital aos acionistas estrangeiros de 5% a 7%, estabelecidos pela Lei nº. 641 de 26 de junho de 1852 e depois pela Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, respectivamente. Mas a ferrovia de Mossoró idealizada por João Ulrich Graf não partilhava com a ideia de garantia de juros, a saber:

Não pedi ao Governo Imperial a garantia de juros de 7% sobre o capital necessario para a estrada, porque uma empreza em circunstancias excepcionalmente favoraveis, cuja renda será desde a abertura da estrada mais do que o dobro não precisa da mencionada garantia: a dita garantia augmentaria consideravelmente as despesas da estrada e diminuiria a sua renda liquida e em lugar de ser vantajosa para a companhia e os acionistas, lhes daria somente prejuizos e embaraços⁹⁰.

Segundo Ulrich Graf, pedir garantia de juros ao Império aumentaria “as despesas da estrada e diminuiria a renda líquida da companhia e dos acionistas”. Com isso, nota-se que Graf acreditava no potencial da sua empresa e o potencial da ferrovia. O concessionário sabia que a garantia de juros encarecia a ferrovia, uma vez que tanto no Império e principalmente na República, a maioria das ferrovias brasileiras foi encampada e arredadas pelo Estado diante da preocupação com as finanças públicas agravadas pelo pagamento da garantia de juros, representando um terço do orçamento do país (CAMELO FILHO, 2000). No entanto, Ulrich Graf não pensava sozinho a política de contenção de garantia de juros:

⁸⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. Editora Hucitec. São Paulo, 1997, p. 60.

⁸⁹ HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. 1988, p. 84.

⁹⁰ GRAF, op cit., p. 48.

A política de garantia não teve aceitação unânime, gerando controvérsias, à época, entre políticos e técnicos, onde dois discursos de classe aparecem: a classe dominante, dos latifundiários canavieiros defendendo a garantia como forma de desenvolvimento da economia regional e a classe média, de técnicos e engenheiros (alguns deles militares) criticando o Estado pela concessão da garantia⁹¹.

Era comum entre os liberais e nacionalistas do Império trocarem farpas ou críticas sobre a onerosidade da garantia de juros. O próprio Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da Província do Rio Grande do Norte, tece a seguinte crítica sobre a garantia de juros em 9 de fevereiro de 1883:

Quando não bastasse para prova d'este acerto os nossos três primeiros caminhos de ferro, cuja experiência tantos sacrificios nos tem custado, ahí estão todas essas concessões feitas á taes órgãos para postas em paralelo com as estradas feitas pelo governo, mostrarem que já devemos procurar outros meios de resolver o problema attinente ao systema de viação do paiz, sem gravar o Thesouro com o pagamento de juros sobre grandes sommas, que representam um capital morto, a que os emprezarios chamam de lucros de transferência de concessão! Capital esse que augmentando o custokilometro, consideravelmente torna ruinosos ao Estado caminhos de ferro, que, construídos em outras condições econômicas, grandes resultados dariam. O systema seguido de fixar capital a vista de estudos apresentados pelos interessados, não me parece o mais concentaneo com os legítimos interesses econômicos do Estado⁹².

O fragmento acima dialoga bastante com o pensamento de João Ulrich Graf demonstrado anteriormente. Em resumo, solicitar a garantia de juros aumentaria o custo-quilômetro, além de ser oneroso para o tesouro do Estado. No entanto, sem a garantia de juros do Império, como João Ulrich Graf iria construir a ferrovia? Em seus planos, Ulrich Graf estava disposto a tornar público, em primeiro lugar, as ações da empresa a todos os habitantes da zona da estrada: “[...] facilitando a participação o mais que fôr possível, para que cada um, o pobre como o rico [...] o empregado como mesmo o simples trabalhador possa participar n'esta bella, lucrativa e segura empreza⁹³. As ações primitivas da ferrovia seriam oferecidas de 50\$ pagáveis em prestações mensais de 5\$ por cada ação. A proposta do concessionário era materializar a ferrovia, a partir da venda de ações a investidores.

⁹¹ MELO, op cit., p. 19.

⁹² Falla com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abrio em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1883.

⁹³ GRAF, op cit., p. 48.

Para o concessionário, os acionistas aumentariam rapidamente o capital das ações da empresa, “*com uma direção habil, activa e honesta terão seu valor multiplicado em pouco tempo. E assim, fariam um acto em favor da civilização*”. O discurso civilizatório não ficou de fora da visão de Ulrich Graf. Típico de uma época em que *civilizar* significaria levar o progresso para os *selvagens* e um dos signos desse progresso seria a ferrovia. De fato, havia uma fé inabalável nas estradas de ferro, em suas palavras: “[...] basta a estrada de ferro, mão direita da civilização, para introduzir n’aquelas localidades o progresso e uma vida mais confortavel e social⁹⁴”. O plano do suíço vai ao encontro do ideal da época, no qual atribuía-se às ferrovias não somente a capacidade de melhorar o escoamento da produção, mas também desenvolveriam a produção agrícola, trariam indústrias, engrandeceriam cidades e até mesmo fariam surgir um espírito empreendedor nos habitantes, tanto nas áreas cortadas pelos trilhos, como na probabilidade de pessoas investirem nelas⁹⁵.

Graf, por outro lado, não conseguiu encampar a ferrovia. Quais foram as possíveis causas? O referencial historiográfico e as fontes consultadas permitem acreditar que as circunstâncias foram o concessionário não ter solicitado a garantia de juros ao Governo Imperial. Para Gervácio Batista Aranha, as concessões ferroviárias eram bastante “promissoras”, especialmente as que são autorizadas com garantia de juros, pois é essa garantia que desperta o interesse dos investidores capitalistas. E sem essa garantia nada feito⁹⁶, já que a ferrovia era um vigoroso empreendimento capitalista e a questão do retorno dos investimentos neste setor era visto como fundamental. Com a garantia de juros assegurada pelo governo, era importante o retorno certo aos financiadores acionistas estrangeiros. Quando as receitas das ferrovias eram deficitárias, o papel do Estado foi imprescindível para garantir a confiança dos investidores privados, através dos mecanismos de renúncias fiscais e garantia de juros, o governo assegurava o retorno e diminuía os riscos dos investimentos privados aplicados na construção de ferrovias⁹⁷.

Com a taxa de garantia paga pontualmente em ouro, as ferrovias eram a galinha dos ovos de ouro para os investidores. Ir ao Parlamento solicitar concessões sem garantia de juros costumava ser autorizada sem maiores alardes ou barulhos, uma vez que não motivava grandes debates. O problema é que concessão sem garantia de juros se constitui,

⁹⁴ GRAF, op cit., p. 35.

⁹⁵ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)**. 2006, p 115.

⁹⁶ ARANHA, 2001, op cit., p. 155.

⁹⁷ CAMELO FILHO, op cit., p. 60.

via de regra, em pura perda de tempo⁹⁸. Outro ponto falho foi que no decorrer de toda a luta para construção da ferrovia de Mossoró, os seus organizadores agiram mais localmente, embora contassem com alguns aliados no Parlamento, mas parece que a pressão feita por estes era pouco consistente ou não tinham força política capaz de fazer valer os seus interesses, ou ainda não defendiam os interesses de sua região⁹⁹. Sem contar que muitas ferrovias eram concorrentes entre si. Mais adiante, veremos como a ferrovia de Mossoró sofreu resistência dos concessionários da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, procrastinando-a sua construção.

Assim, sem a garantia de juros, a concessão não era um produto rendável a bolsa e aos acionistas, mas percebe-se que a maioria das concessões autorizadas e defendidas não se tinham sequer um estudo técnico, dada às tramas político-econômicas daqueles que reivindicavam. Porque o fim era “dotar a minha província de um melhoramento importante, como é a estrada de ferro, reconhecido por todo o mundo”¹⁰⁰. Em relação a isso, embora os projetos ferroviários do Governo Imperial que visavam alcançar as regiões mais distantes tivessem imbuídos da ideia de colonização e ocupação do espaço, na verdade, em termos geopolíticos, predominava mais uma questão de “controle político do território”¹⁰¹. Pois, de fato, o país nunca possuiu um sistema ferroviário (ARANHA, 2001). De modo geral, a garantia de juros leva as empresas ferroviárias a manterem-se numa condição bastante cômoda, na qual nenhum investidor estrangeiro se aventurava em aplicar seu rico capital por sua própria conta em risco, preferindo ter a disposição o auxílio governamental e, com isso, garantir os 7% reais de juros de ganhos de capital. Isso quer dizer que mesmo não obtendo lucro, o investidor terá seu investimento, ou seja, seu lucro garantido. Isso era uma operação segura em que os seus investimentos corriam pouco risco. Ademais, ganhavam com o processo de troca dos equipamentos, com os fretes, subvenções ou renúncias fiscais promovidas pelos governos desses países e ainda recebiam juros pelos empréstimos¹⁰².

Destarte, de posse do seu contrato e impossibilitado de levantar parte do capital na própria região como sonhara, João Ulrich Graf se viu com problemas que entravava o seu empreendimento. Os problemas encontrados são explicados na mensagem do

⁹⁸ ARANHA, 2001, op cit., p. 164.

⁹⁹ CAMELO FILHO, op cit., p. 193.

¹⁰⁰ Discurso de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-rio-grandense, em 01 de setembro de 1882. Anais da Câmara dos Deputados, p. 340.

¹⁰¹ CAMELO FILHO, op cit., p; 62.

¹⁰² Ibidem, p. 35.

Presidente da Província do Rio Grande do Norte, destacando a falta de garantia de juros como a principal causa.

Uma estrada de ferro ligando Mossoró ao centro do Rio Grande do Norte, da Parahiba e do Ceará, não seria só um grande commettimento industrial, seria também o mais esplendido triumpho da civilização sobre a ignorancia, uma conquista gloriosa para o regimen da legalidade, um meio inverno diminuindo os rigores da sêcca. [...]. Mesmo a estrada para o vale do Ceará-Mirim os concessionarios do privilegio não farão effectiva sua construcção sem garantia de juros cedida pelo Governo Geral, e esta concessão difficilmente poder-se há hoje conseguir. O capital nacional, encontrando igual retribuição nas apólices da divida publica e melhor nas acções do Banco do Brazil e de algumas companhias de estrada de ferro de São Paulo, por certo que não se deixará seduzir por uma perspectiva tão duvidosa. O capital inglez, que é do estrangeiro o que nos tem procurado, não localizou ainda em um caminho de ferro brasileiro senão mediante fiança do estado¹⁰³.

A estrada de ferro de Mossoró a Luís Gomes nos limites da província, pleiteando chegar até o rio São Francisco não evoluíra, em virtude das dificuldades anteriormente citadas e, por isso, pelo Decreto nº 8.598 de 17 de junho de 1882 tem sua concessão considerada caduca, em virtude do não cumprimento de algumas cláusulas do contrato assinado em 1875-76. O então Presidente da Província Francisco de Gouveia Cunha Barreto, justificou assim as causas da determinação:

Não tendo Graf dado cumprimento ás duas cláusulas citadas (dar começo ás obras dentro de seis mezes depois da approvação das plantas pelo Governo da Província) – principio da empreza – e considerando, portanto, esta abandonada, resolvi por Acto de 20 de Maio do anno findo, autorizado pela mencionada Lei e de conformidade com o parecer do Dr. Procurador dos Feitos Provinciaes e Engenheiro José Cupertino Coelho Cintra, rescindir o contracto celebrado com J. U. Graf, ficando d'este modo caduca a concessão que lhe fora feita (RIO GRANDE..., 1883, p. 35)¹⁰⁴.

Em regra geral, a concessão foi um forte instrumento para se fazer política de favores por parte do Governo Imperial. Muito embora ela pudesse ser feita para qualquer pessoa ou região do país, sem entraves, o que estava na verdade em jogo era o sistema de garantia de juros e de zonas de privilégios assegurados pelo Governo Central ao capital investido em ferrovias. Isso nos leva a acreditar ter ocorrido também com Graf, haja vista que sem a garantia de juros não seria possível obter investimentos para tal

¹⁰³ Falla com que o exm. sr. doutor Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 27 de outubro de 1879. [Natal]: Typ. do Correio do Natal, 1880.

¹⁰⁴ Falla com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abriu em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1883.

empreendimento, pelo menos naquele momento, sobretudo nas províncias do Norte, que não contavam com uma estrutura econômica capaz de arcar com a implantação de ferrovias sem a ajuda do Poder Central. Portanto, a concessão para construir estradas de ferro só tem importância quando ela é feita e acompanhada da garantia de juros e dos demais privilégios¹⁰⁵.

O suíço João Ulrich Graf tentou ao longo do seu contrato comprovar como a ferrovia de Mossoró seria lucrativa para os seus acionistas e de interesse do Império, por combinar os interesses da economia regional e de integração nacional. Essa ideia não era genuinamente de Graf, mas uma característica comum nas concessões. Por exemplo, os representantes da Estrada de Ferro de Baturité tinham esse mesmo discurso, já que sua elite política entendeu, desde cedo, que era preciso que a mesma fosse vista como uma ferrovia estratégica nacional, ou seja, como forte instrumento de unificação e consolidação do Império, o que levaria, naturalmente, a merecer do governo central uma atenção maior¹⁰⁶. A ferrovia de Mossoró, no entanto, não era atrativa aos acionistas ingleses pela ausência de garantia de juros e nem para o Estado Imperial. Some-se a isso que naquele período a garantia de juros elevou-se de 5% para 7%, por conta do Decreto nº 2450 de 24 de setembro de 1873. Dessa forma, a EF Mossoró seria a primeira ferrovia do Nordeste a operar em condições de risco, isto é, sua remuneração iria depender do desempenho econômico da região em que esta seria tributária, e não da garantia de juros assegurada pelo Governo Central. Tal postura decididamente não interessava aos acionistas¹⁰⁷.

Outra possível condição de risco seria o isolacionismo da ferrovia de Mossoró, pois esta não fazia ligação com nenhuma outra do Império. Isto é, tornando-a uma ferrovia meramente provincial. Além disso, por ser uma província pequena, a força política era quase inexistente para o apoio do governo. Isso pode ser uma das justificativas do governo não querer encampar, como fez com outras ferrovias financiadas pelo Império, a saber: a E.F. Recife ao São Francisco, Dom Pedro II e E.F. Bahia ao São Francisco, e após a consolidação do processo de implantação de vias férrea no país, outras estradas passaram a compor o grupo das ferrovias nacionais, como é o caso das estradas do Rio Grande do Sul, a E.F. Central da Bahia e a E.F. Baturité no Ceará, a partir de 1873 com o primeiro trecho.

¹⁰⁵ CAMELO FILHO, op cit., p. 31.

¹⁰⁶ GALVÃO, op cit., p. 101.

¹⁰⁷ CAMELO FILHO, op cit., p. 193.

Todavia, dentro das propostas de concessão de estradas de ferro, João Ulrich Graf não solicitou garantia nem da Província que era de 2%. E antes do projeto chegar no Parlamento seu prospecto foi abortado no começo dos anos de 1880. Percebe-se, então, que foi uma estrada que nasceu “natimorta”, uma vez que estradas de ferro sem taxa de juros não são levadas a sério. Passar um tempo gastando energias como essa discussão era chover no molhado. Foi o que parece ter ocorrido com Graf, haja vista o concessionário também não possuir um enorme cabedal financeiro para pessoalmente financiar sua ferrovia. E isso também não ocorreu em nenhum lugar do Brasil, no qual uma ferrovia custava milhares de contos de réis um só quilômetro, valendo o preço médio mais barato 50 contos que já era uma fortuna (ARANHA, 2001). Nenhuma pessoa individualmente havia condições de arcar com tamanho investimento. Daí a necessidade de juros, porque isso era negociável na praça financeira londrina, com um bom pacote e uma boa concessão algum capitalista se interessava, pagava o prêmio ao concessionário e começava as negociações para o investimento. Assim, eram emitidas as ações que os capitalistas também eram proprietários delas.

Por outro lado, alguns brasileiros mais aquinhoados compravam ações das estradas que eles achavam que iriam emplacar nas boas concessões, por exemplo, os produtores de café foram grandes investidores em ferrovias. Eles investiam em ações mediante uma taxa de juros exorbitante, 7% ao ano sobre o montante investido o que era quase o dobro das ferrovias mais rentáveis da própria Inglaterra. Em relação a isso, Eric Hobsbawm comenta que as ferrovias inglesas eram extremamente caras, despesas e custos legais preliminares eram estimados em L. 4.000 por milha de linha¹⁰⁸. Em torno de 40 contos de réis a milha, o que estaria pouca coisa abaixo do custo da maior parte das ferrovias brasileira¹⁰⁹. Então uma ferrovia chegava a render em lucro médio de 4% ao ano e um capitalista qualquer que investisse no Brasil já tinha a garantia de 7%, quase o dobro do que ele poderia faturar naquele que era o melhor dos investimentos para os capitalistas ingleses. Então, nenhuma concessão vingava sem taxa de juros e Ulrich Graf, como foi visto, não era um sujeito milionário. Afinal, o concessionário colocou à venda as ações de sua empresa ao custo de 50\$ pagáveis em prestações mensais de 5\$ por cada ação, para tentar construir sua ferrovia. Além de não ter se quer conseguir capital fora do país.

¹⁰⁸ HOBBSAWM Eric. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagem. 5ª ed. – Rio de Janeiro: Florence Universitária, 2000, p. 105.

¹⁰⁹ ARANHA, 2001, op cit., p. 224.

Deste modo, cabe ressaltar que a ferrovia do Graf e a ferrovia de Mossoró que saiu do papel só ocorreu décadas após aquela sonhada pelo concessionário, isto é, o primeiro trecho de 37 quilômetros só foi inaugurado em 1915, saindo do Porto de Mossoró até a mesma cidade. A ferrovia de Mossoró, ao contrário da maioria, saiu na derradeira e foi adentrando pelo interior do estado a passos lentos, chegando até seu destino final na cidade de Sousa na Paraíba somente em 1951. Então o sonho do Graf de estender a ferrovia até o São Francisco na confluência de Juazeiro da Bahia e Petrolina não passou de uma mera quimera, pois a ferrovia que saiu do papel só chegou até Sousa, sem jamais construir um palmo de trilhos em direção ao Rio São Francisco.

O próprio conceito de estrada de ferro como ícone da modernidade já sofreu um abalo com a chegada do transporte rodoviário. Em 1915 os primeiros automóveis já são realidade, mas quando ela chega em Sousa algumas décadas depois, em 1951, a era plena do automóvel já estava constituída. Porém, cabe destacar que, no ano de 1901 a malha ferroviária no território brasileiro tinha uma extensão de 15.776 quilômetros e no ano de 1940 alcançou a marca 34.621 quilômetros de trilhos de ferro. Ou seja, ainda na primeira metade do século XX, mesmo com a maior presença de estradas de rodagens e automóveis, o sistema ferroviário brasileiro mais que dobrou no período (BOTARO, 2018). Então, cabe aqui chamar atenção que mesmo deficitária a maioria das companhias ferroviárias, o Brasil não entrou, ainda nas décadas de 1920-30, no que se poderia chamar de “era rodoviária”. Essa consideração deve ser mais bem discutida. Logo, observa-se que a criação e a expansão de estradas de rodagem na primeira metade do século XX, junto ao crescente uso do automóvel e do caminhão, não teve como desdobramento imediato o desmonte ou inutilização do sistema ferroviário brasileiro ou de suas empresas, como ocorreu a partir da década de 1950. Fato disso, como será visto adiante, foi a inauguração em 1951 da última estação da ferrovia em Sousa-PB, quando ocorreu um grande evento, levando a crer que o trem ainda era considerado como um ícone da modernidade (DÁRIO, 2012).

Por outro lado, o São Francisco como um rio de integração-estratégico já estava esvaziado. Então são dois momentos bem distintos: a ferrovia sonhada por João Ulrich Graf e a ferrovia que efetivamente se construiu a partir de Mossoró. Entretanto, as ideias de Graf serão utilizadas como “propagandas” até início do século XX, quando a classe dominante de Mossoró ainda lutava para a ferrovia chegasse até o Rio São Francisco e não somente aos limites da Província. Mas o aclamado “sonho grafiano” até o São

Francisco será esvaziado em setembro 1919, cujo percurso final será definido até Sousa-PB, o que será visto no próximo capítulo¹¹⁰.

Todavia, se fosse concluída seria a primeira ferrovia privada (genuinamente brasileira) no Nordeste. Porém, mesmo construída seu primeiro trajeto em 1915, a ferrovia foi considerada efetivamente nacional, pelo fato do investimento para a sua construção ter sido adquirido dentro do país. Destarte, Ulrich Graf não chega a ir se quer a Londres conseguir capital para viabilizar sua obra. Uma possível resposta a isso era a crise que a praça londrina estava passando, sendo que seus efeitos se estenderam até 1879, quando começa recuperação da economia internacional. Some-se a isso a crise brasileira pela Guerra do Paraguai (1865-1870), que na década de 1870 deixou os investimentos comprometidos com a fatídica guerra entre o Brasil e seus vizinhos. Então, arrecadando os poucos recursos que lhe sobraram, rumou para o Amazonas, lá a morte cedo o arrebatou. Logo, o concessionário não conseguiu encampar a ferrovia, mas seu sonho vai determinar a rota da sua memória post-mortem e o curso da estrada de ferro de Mossoró. Seu ideal destilou no imaginário social da classe dominante mossoroense durante décadas o desejo da conquista desse bem maior.

O “sonho grafiano” será retomado pelas elites de Mossoró na República. Seu traçado sugerido no século XIX será apropriado pelas elites agrário-comercial e salineira para reivindicar em inúmeras “propagandas” Brasil afora a defesa da ferrovia. O traçado de Graf foi capaz de aglutinar e organizar as energias desses indivíduos em um tom heroico e épico, uma *saga ferroviária*, em busca da implantação dos trilhos *redentores*. Movidos pelo comércio e pela ideia de progresso e civilização, esses agentes arrogam-se o direito de apropriar da seca e dos flagelados para perpetrar ferrovias, utilizando do sofrimento alheio e teatralidade política para produzir imagens que convençam a maioria, na qual a causa da miséria e atraso de Mossoró era a ausência da ferrovia. Aqueles que reivindicam a estrada não suportam ser atrapalhados por disputas internas ou externas para procrastinar o caminho de ferro. Pois a construção da ferrovia de Mossoró enquanto causa do *progresso, humanitária e patriótica*, era também a solução para os *problemas das secas e dos flagelados*.

¹¹⁰ Em 1916 um Parecer lido no Clube de Engenharia pelo engenheiro César Campos já fazia menção da ferrovia chegar até a cidade de Sousa. Saber mais em: CAMPOS, César. **Estrada de Ferro de Mossoró: Estudo e Parecer**. Rio de Janeiro, 1916, p. 60.

CAPÍTULO 2 – “SUA PROPAGANDA FOI DURADOURA E TENAZ”: A APROPRIAÇÃO DO DISCURSO DA SECA PARA O “SONHO GRAFIANO”

2.1 “A cada crise climatérica recrudesceria a luta”

A partir da grande seca de 1877-79 um imaginário vai emergindo nas Províncias do Norte. De fato, 1877 foi considerado o ano da primeira grande seca do século, tornando-se o principal parâmetro para avaliar ações governamentais para *solucionar os problemas das seccas*. Aos poucos a teia imagética em torno de um Norte *sofrido* vai se sedimentando ou tomando corpo. De maneira que na maior parte das reivindicações ferroviárias a problemática da seca será apropriada pela classe dominante. Afinal, nos anos de 1877/79 o Norte passa por uma grave crise econômica com o declínio dos preços, das exportações do açúcar e do algodão, sem contar com a evasão da mão-de-obra escrava para o Sul. Acontece que, diferente das secas anteriores, a crise atingiu a elite, jogando muitos na miséria, causando pânico pela falta de proteção do Império. Com a perda do *status quo*, o discurso da seca será uma das armas importantes a serviço dessa elite decadente¹¹¹. Nesse ano em Mossoró ocorre a “invasão” de flagelados, determinando o caráter comercial da cidade pelo fortalecimento da burguesia, uma vez que o governo central vai concentrar todos os recursos de combate à seca da região em Mossoró, beneficiando o comércio local, já que os gêneros distribuídos eram comprados nas casas comerciais da cidade¹¹². Some-se a isso que em 1877 havia na cidade cerca de vinte e cinco mil flagelados, o dobro da população local, cujos administradores municipais aproveitaram a ocasião para realizar as obras a um custo de mão-de-obra muito baixo, numa expressão corrente na época “por qualquer litro de farinha”¹¹³.

No final dos anos de 1880 o imaginário da seca já é algo consolidado, revelando-se um mote eficaz para reivindicar estradas de ferro ou a defesa de prolongamentos para amenizar e aliviar tanta *miséria* e servir como fonte de trabalho aos problemas da seca. Os representantes das províncias falavam a mesma língua no plano nacional, para os quais as ferrovias eram o meio por excelência de *combate aos efeitos da seca*.

¹¹¹ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Palavras que calcinam, palavras que dominam: a invenção da seca do Nordeste**. *Revista Brasileira de História*, v.15, n. 28, p.111-120. 1995, p. 117.

¹¹² SILVA, Lemuel Rodrigues da. **Os Rosados encenam: estratégias e instrumentos da consolidação do mando**. Mossoró: Queima Bucha, 2004, p. 66.

¹¹³ PAIVA NETO, Francisco Fagundes de. **Mitologias do “país de Mossoró”**. Fundação Vingt-un Rosado. Coleção Mossoroense. Série C, Mossoró, 1998, p. 69.

Nesse panorama, as secas obrigaram as elites do Norte a se reinventarem. Naquele momento, fazia necessário se municiar de um novo discurso para conseguir extrair do parlamento e do governo central os recursos para fazer frente a perda de prestígio causada pela grande seca. A seca é o momento certo para a criação de todo um clima de comoção nacional para crise que a região estava passando, e oportuniza a sua elite dominante em seu proveito¹¹⁴. Como aponta Aranha (2001), a elite inventou o drama da seca com sofrimentos mais agudos que o da vida real. Assim, *a resolução de todos os seus problemas* passava também por uma medida tripla que *nulificava* a ação das secas e enriquecia o sertão: “a construção de açudes, poços e estradas de ferro. As duas primeiras garantem a vida, a tranquilidade e prosperidade do sertanejo; a última, como complemento, traz a riqueza e o engrandecimento do Estado”¹¹⁵. Durval Muniz de Albuquerque Júnior (1988) discorreu sobre esse aspecto. Isto é, como o discurso científico sobre a seca foi apropriado pela classe dominante para que ela mesma oferecesse *soluções* numa sociedade que enxerga a ciência como saber único e verdadeiro, exercendo grande influência na formação do discurso da seca. Isso foi uma das estratégias de conseguir tornar o fenômeno em um “problema”, e por meio deste conseguir benefícios econômicos e políticos, que são do interesse dos grupos sociais e elites deste espaço específico¹¹⁶.

Além disso, quando se argumentava em nome do potencial econômico desse ou daquele lugar, isso vinha mesclado com o discurso de progresso e civilização. Pois a ausência desses signos era a justificativa para o *atraso*. Isso vai ao encontro da fala de Felipe Neri de Brito Guerra¹¹⁷, Juiz de Direito de Mossoró em 1903: “No tocante a estradas, o Estado, o sertão principalmente, acha-se num grau de atraso tal que, ainda não

¹¹⁴ GALVÃO, op cit., p. 95.

¹¹⁵ GUERRA, Felipe **Vias de comunicação**. 1933, p. 68. ROSADO, Vingt-un. A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano. 6º Volume. Coleção Mossoroense. Série C, 2000a.

¹¹⁶ MATOS, Francisco Ramon. “**Felipe Guerra contra a seca**”: cultura política, intelectuais mediadores e semiárido no Rio Grande do Norte (1900-1930). *Temporalidades – Revista de História*. Edição 28, v. 11, n. 1 (set./dez). 2018, p. 185.

¹¹⁷ Felipe Guerra (1867-1951) nasceu em 26 de maio no município de Campo Grande, Augusto Severo no Rio Grande do Norte. Residiu em Ouro Preto entre 1874 e 1884, onde concluiu os estudos preparatórios. Formou-se na Faculdade de Direito do Recife em 1890. No ano seguinte foi promotor da cidade de Apodi, sendo que no mesmo ano eleito deputado ao primeiro congresso constituinte do Estado. Nessa década ainda assumiu o cargo de juiz de direito das cidades de Macau e Caicó. Em 1909 exerceu até 1918 na cidade de Mossoró o mesmo cargo, mas acabou sendo nomeado desembargador para o Superior Tribunal de Justiça, e 1922 designado para Procurador Geral do Estado. Já aposentado foi nomeado em 1931 para exercer em comissão o cargo de Diretor Geral do Departamento de Educação. Foi professor no Colégio Sete de Setembro e União Caixerai, quando fixou residência na cidade de Mossoró. Tornou-se membro do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte. Publicou vários livros, a exemplo, “Secas Contra Seca (1909)” e “Ainda o Nordeste (1922)”.

se pode aspirar à categoria de civilizado...”¹¹⁸. É salutar contextualizarmos o momento histórico e político que esse intelectual estava inserido para compreendê-lo como sujeito do seu tempo, cuja correntes darwinista e evolucionistas serão peças importantes na construção de seu pensamento e interpretação dos problemas da região Norte, exclusivamente sobre as secas. Sua formação em Direito na Faculdade de Recife no século XIX faz introduzir de forma simultânea os modelos evolucionistas e social – darwinistas, resultando em uma tentativa bastante imediata de adaptar o direito a essas teorias, aplicando-as à realidade nacional¹¹⁹. Essas elites estão pautadas nas ideias da antropologia determinista do século XIX e XX, no qual a pobreza, miséria, fome e a desordem social estão atreladas a esse espaço, o Nordeste, que não “evoluiu” por falta de ferrovias, açudes ou poços. Desse modo, parte substancial da classe dominante se apodera do discurso de que a chegada da ferrovia iria levar Mossoró ao patamar de uma urbe civilizada e moderna. Esse imaginário da época era alimentado pelo discurso da seca, progresso e civilidade, dentre outros, uma vez que Felipe Guerra se posta ao lado da civilização para falar desse espaço como algo atrasado, que só pode ser transformado através de estradas de ferro.

Mas em se tratando de estradas de ferro, salvo um elemento novo aqui outro ali, no geral os discursos do começo da República repetem estratégia já dadas acima. Isto é, as reivindicações de ferrovias no Nordeste do país terão o quadro da miséria com cores e naturezas dramáticas¹²⁰. Destarte, para iniciar o segundo capítulo é necessário retornar ao ano de 1903 para contextualizar. Esse ano inicia em Mossoró a “propaganda” em torno da materialização da estrada de ferro, uma vez que elas eram vistas como *varas de condão* para resolver qualquer problema da seca. Para exemplificar isso, o seguinte fragmento representa um pouco do teor de como eram as “propagandas” a luz do *sofrimento*.

¹¹⁸ GUERRA, op cit., p. 68.

¹¹⁹ SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870 - 1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p.150.

¹²⁰ Depois de 1883 a concessão de João Ulrich Graf ser considerada caduca. Em 1888 foi renovado a tentativa com o engenheiro Chrockatt de Sá, pretendendo iniciar a ferrovia de Macau ao Rio Pajeú, afluente do São Francisco. Dois anos depois Augusto Severo, Valentim de Almeida, Lopes Ferraz e Silva Monteiro conseguem um decreto estadual de Areia Branca a Luís Gomes. Em 1903, Chrockatt de Sá, com Nogueira Brandão, reinveste, saindo de Macau ou Mossoró até Cajazeiras ou Piancó. Todas as tentativas falharam pela ausência do fundamento financiador. Ver mais em: CASCUDO, Luis da Câmara, et al. **A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano: dicionário dos guerreiros da grafiana saga ferroviária de Mossoró ao São Francisco - fascículo III Jerônimo Rosado**. 8º volume. Coleção Mossoroense. Série “C”, 2000.

[...] quando a fome, a miséria, a dor dos sertanejos vieram fazer vibrar novamente a alma do povo potiguar. [...] Reclamavam medidas urgentes que viessem amparar as esqueléticas populações sertanejas. E foi então que a propaganda em torno da Mossoró entrou em sua fase máxima. Propaganda eficiente, bem organizada, ecoou festivamente nas almas dos nossos legisladores¹²¹.

Na citação acima se percebe o reconhecimento de que a estrada de ferro se ofereceu como um corpo de propaganda para debelar a miséria proveniente da seca. Assim, acredita-se em Aranha (2001), pois o drama da seca foi uma estratégia de pura teatralização, descrevendo quadros dramáticos para convencer corações e mentes. No tocante a isso, mostra-se também o objetivo deste capítulo, de analisar como o “discurso da seca” será apropriado pela classe dominante de Mossoró para convencer a União em construir a ferrovia. Foi nesse intervalo que o discurso da seca foi utilizado como estratégia discursiva para o seu uso político, econômico e social pela classe dominante desejosa da estrada de ferro de Mossoró. Aqueles que advogavam representantes vão apelar ao Club de Engenharia, enviar memoriais, telegramas, pareceres e estampar em jornais a defesa da ferrovia, servindo de estratégia para a classe dominante demonstrar as possíveis potencialidades ao governo central de uma ferrovia em Mossoró e região, mas também dramatizar o fenômeno da seca, produzindo efeitos sobre os ouvintes dessa *calamidade*. O teor dos documentos carregava sempre as cores de um quadro dramático sobre a seca, uma estratégia discursiva que desenhava um cenário cujos registros eram o *testemunho* da fome e da miséria que esses *representantes do povo* pintavam sobre uma Mossoró *sofrida*.

O jornal “O Mossoroense” inicia a campanha. O ano seco de 1903 será o marco zero da “propaganda” para construção da estrada de ferro de Mossoró. Naquela seca, a população mossoroense foi mais uma vez assolada pelas dificuldades do período estiagem. Segundo relatos do periódico “O Mossoroense”, era ano de poucas chuvas, ocasionando a chegada de famintos e ociosos por toda a urbe, cabendo a intendência de Mossoró pedir auxílio ao Governo do Estado: “O Exmo. Sr. Governador do Estado solicitou do Governo da União, e este prometeu socorros que matem a fome do povo. É pensamento do governo distribuir esses socorros á troco de serviços taes quaes sejam estrada e açudes”¹²². É preciso considerar, evidentemente, o comprometimento do jornal com as elites do Oeste Potiguar, apesar de ostentar um discurso pretensamente “neutro”

¹²¹ ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**. Coleção Mossoroense, Série C. 1º volume, 1998, p. 41.

¹²² JORNAL. **O Mossoroense**. 27 de julho de 1903, p. 2.

a favor do Estado e da nação. Essa fonte deve ser olhada e analisada com a devida prudência e desconfiança, já que, nas Províncias e depois nos Estados existiam uma ligação umbilical da imprensa com a sua elite político-econômica. Segundo Nelson Werneck Sodré (1999), falar da imprensa é falar também da porta-voz da classe dominante, pois ela é colocada sempre, e agora mais do que nunca, nos termos da compatibilização com o regime dominante, com as classes dominantes e com as forças políticas dominantes.

É interessante verificar o paralelismo entre o esforço técnico da produção, na imprensa, e o progresso dos meios de comunicação e de transporte¹²³. Não somente as notícias divulgadas em torno dos empreendimentos, as posições assumidas favoráveis ou contrárias a determinados grupos, e a defesa da população contra abusos cometidos pelas companhias, mas a sua própria manipulação pelos setores envolvidos que perceberam a importância da imprensa na formação da opinião pública. Reconhecendo isso, os grupos que lutavam pelo domínio dessa importante área da economia, buscavam avidamente o apoio de jornais, oferecendo com frequência informações sobre seus empreendimentos, publicando matérias pagas, geralmente endeusando suas atividades e, não satisfeitos, financiando seus próprios jornais¹²⁴. A respeito disso, nos apropriamos de um exemplo citado por Aranha (2001), quando destaca o jornal “A Locomotiva”, criado em junho de 1880 na cidade de Piranhas-AL, com o fim exclusivo de defender os interesses da ferrovia de Paulo Afonso, ainda em construção naquele momento, cujo ponto de partida seria Piranhas. Some-se a isso outros papéis da imprensa, cujo objetivo é levar a opinião pública a crer cegamente que os trilhos resolveriam todos os problemas, exaltando em demasia o novo invento, por ela considerado verdadeira panaceia universal, um *remédio* eficaz para todos os males da economia e da sociedade. Propalar e alimentar a *mística ferroviária* era uma das estratégias na defesa dos trilhos *redentores*, sempre lembrado pela imprensa, ou seja, a prosperidade econômica que os trilhos trairiam (ARANHA, 2001).

Meses depois, em 10 de agosto de 1903, um “Memorandum” foi dirigido ao Presidente da República, ao Ministro da Indústria, ao Poder Legislativo da União e outras autoridades¹²⁵. Assinado por industriais, comerciantes, jornalistas e profissionais liberais

¹²³ SODRÉ, Nelson Werneck. **A história da imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996, p. 2.

¹²⁴ TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996, p. 108.

¹²⁵ Ao longo dos meses de agosto a outubro de 1903, O Mossoroense reivindicou outras vezes a ferrovia de Mossoró perante o Governo Federal com o mesmo tom dramático. Até poesias musicadas foram publicadas

de Mossoró. O tom apelativo e as cores dramáticas com que pintam a *calamidade* provocada pelas secas, dá um certo toque teatral no Memorandum para sensibilizar e chamar atenção dos ouvintes e/ou leitores. Essas e outras características são comuns nas estratégias discursivas encontradas em muito desses representantes em cena¹²⁶.

Por outro lado, defender a construção da Estrada de Ferro de Mossoró com tanta disponibilidade de mão-de-obra e a um custo tão baixo, representava um momento propício às construções ferroviárias, fornecendo um suposto trabalho *útil* aos *flagelados*: “[...] Agora que trata-se de socórros ás vitimas da secca, parece de bom acordo, empregar o que tiver-se de despender com esses socorros no preparo de parte do leito desta estrada [...]”¹²⁷. Do qual poderá resultar benefícios permanentes para a Nação, para o povo, para este e outros Estados vizinhos perseguidas das *falladas seccas*, defendendo cada vez mais que os serviços de socorros do governo fossem acionados, segundo o princípio de se “dar emprego ao maior número possível de pessoas”.

O Memorandum também alegava razões de *sentimentos de patriotismo e justiça*; outra prática comum para apelar aos poderes constituídos para que autorizem a construção de ferrovias, pois seria a única medida verdadeiramente *patriótica* e que possibilitaria a *regeneração* do Norte¹²⁸. Em tom ufanista, o intuito era que os flagelados não podiam ficar inativos para que ninguém se entregasse a ociosidade. Prova disso foi “O Diário das Alagoas” fazer o mesmo ao defender a ferrovia central de alagoas em 1883¹²⁹. Essas e outras características eram comuns no Império e continuada na República. Some-se a isso, a reivindicação da estrada estava atrelada também por ser *interesse geral da União por ser barata sua construção* e que os subscritores do presente Memorandum esperavam ser prontamente atendidos, *ao bem da Pátria e da Humanidade*. A EF Mossoró, como as demais ferrovias de integração, havia um forte apego militar e sua justificativa estava em sintonia com os objetivos do governo republicano de assegurar a integração do território brasileiro e protegê-lo de ataques estrangeiros¹³⁰. No entanto, isso era mais uma peça de retórica para tentar assegurar a ferrovia de Mossoró, apeladas tanto no Império quanto na República, com justificativa de que os trilhos assegurariam a *paz e a segurança do país*.

como forma de fazer campanha para estrada de ferro. No entanto, para não ficar repetitivo, decidiu-se não os inserir.

¹²⁶ ARANHA, 2001, op cit., p. 117.

¹²⁷ MEMORANDUM. Mossoró, 10 de agosto de 1903, p. IV.

¹²⁸ Ibidem, p. 441.

¹²⁹ TENÓRIO, op cit., p. 118.

¹³⁰ CAMELO FILHO, op cit., p. 189.

Assim, pode-se inferir que as propagandas encabeçadas pelo O Mossoroense e o Memorandum vão também ao encontro do Governo Federal ter planos de construir uma ferrovia ligando o Norte ao Sul do país. Isso pode ser visto do Memorandum, a saber:

[...] sabendo que o Governo brasileiro com louva///vel e proveitoso empenho, procura ligar a viação do norte com as estradas de ferro da Bahia, ou antes, ligar o norte com o sul da República, apressam-se em apresentar o prospecto de uma via férrea da Barra de Mossoró á Boa-Vista, no rio de S. Francisco d'aquelle Estado e a concessão, feita a João Ulrich Graf de parte da mesma estrada até Luiz Gomes, limites deste com o Estado da Parahyba do Norte¹³¹.

Sabendo do interesse do Governo Federal, os signatários do Memorandum apresentam o Prospecto de Ulrich Graf 28 anos depois daquele elaborado pelo concessionário, ou seja, de 1875. Como foi dito no primeiro capítulo, a classe dominante se apropriará das ideias de Graf para defender a ferrovia de Mossoró na República. Seu Prospecto foi o embrião da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco, embora não tenha sido concretizado durante o Império, o “sonho grafiano” foi retomado pelas elites de Mossoró, mas agora utilizando a seca como estratégia discursiva, mais um reforço na batalha para reivindicar ferrovias, mas agora representando em falas dramáticas a Mossoró e/ou Estados do Norte/Nordeste *coitadinho* ou *sofrido*¹³². Em setembro de 1903, O Mossoroense resgate a proposta de Ulrich Graf, encabeçando mais uma propaganda ao ministro da Viação e Obras Públicas Lauro Muller: “[...] para impedir o êxodo das populações flagelladas pela secca e fornecer sal ás zonas creadoras da Bahia e Minas Geraes”¹³³.

Deste modo, O discurso da seca foi apropriado como estratégia para sensibilizar o governo central, como uma medida de *salvação pública* e que de uma vez por todas, põe ao abrigo das *seccas periódicas os diversos estados limítrofes, sujeitos a este conhecido flagelo*, começando por esta cidade (Mossoró), *visinha á beira-mar, importante por seu commercio e pelo grande desenvolvimento de sua indústria salineira*. Isso nos faz dialogar com a tese de Gervácio Batista Aranha (2001), no qual o autor demonstra como o discurso da seca quase sempre vinha atrelado ao desenvolvimento econômico da região, para qual o trem seria para a elite o principal mecanismo de indução

¹³¹ MEMORANDUM. Op cit., p. I.

¹³² ARANHA, 2001, op cit., p. 143.

¹³³ JORNAL. **O Mossoroense**. Mossoró, 16 de setembro de 1903, p. 3.

do seu crescimento, na medida em que permitia uma exploração mais intensa e racional de suas potencialidades econômicas.

Findava o ano de 1903, a União materializa o sonho para construir uma nova ferrovia no Rio Grande do Norte. As bancadas nordestinas na Câmara dos Deputados aprovaram a inserção de emendas na proposta orçamentária da República para 1904, destinando recursos para a realização de obras no Norte a partir da Lei nº 1.145 de 31 de dezembro de 1903, autorizando a construção no Estado de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente do litoral, fosse ter à região mais assolada pela seca¹³⁴, cuja ponta de trilhos poderia ser Natal, Mossoró ou Macau. Mas, as duas fortes cidades que disputaram a preferência para o ponto de partida da ferrovia foram Natal e Mossoró¹³⁵. Assim, o Ministro da Aviação Lauro Müller ordenava por meio de Portaria do dia 23 de fevereiro de 1904 as providências necessárias ao cumprimento daquela lei, constituindo e enviando para o Rio Grande do Norte a “Comissão de Perfuração de Poços” e, a mais importante, a “Comissão de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca”¹³⁶. Integrava esta última o engenheiro-chefe José Matoso Sampaio Correa entre outros engenheiros auxiliares.

Cientes da vinda da Comissão chefiada pelo Dr. Sampaio Correia, o redator do jornal O Mossoroense, em nome de interesses do grupo de empresários, publicou no período de 23/03 a 12/06 de 1904 uma série de cinco “Cartas Abertas”, destinadas ao referido engenheiro. O propósito era convencer o chefe da Comissão de que a construção de ferrovias era *economicamente* mais viável do que a construção de açudes, como fica evidente na carta abaixo:

Como se não fôra bastante o dispendio de grandes sommas com soccorros publicos, a conhecida açudagem, que sem agua tem levado muito dinheiro agua abaixo, e as pequenas estradas de ferro para recreio das Capiteas e dos Capitalistas, mais têm aggravado, em pura perda, a situação financeira do nosso querido Paiz. Os açudes, que sô contêm aguas quando chove, reclamam constantes despezas para a sua conservação, sem que, em tempo algum, proporcionem uma renda qualquer.¹³⁷

Os discursos da classe dominante eram contraditórios e confusos. Por ora, era importante uma medida tripla que *nulificava* a ação das secas e enriquecia o sertão: “a

¹³⁴ BRASIL. Lei nº 1.145. 1903.

¹³⁵ ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**. 4º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998, p. 76.

¹³⁶ A formação das duas comissões foi o embrião em 1909 da “Inspectoria de Obras contra as Seccas (IOCS)” e em 9 de julho de 1919 é aprovado o regulamento da “Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas (IFOCS)”.

¹³⁷ JORNAL. **O Mossoroense**. 23 de março de 1904.

construção de açudes, poços e estradas de ferro (GUERRA, 1933). Por outro lado, *apenas as ferrovias podiam fazer desaparecer os perniciosos efeitos das secas*¹³⁸, pois produziam lucros, já que os açudes dariam prejuízo, uma vez que só seriam viáveis se houvesse chuva.

Mas não era qualquer estrada de ferro, em outra Carta Aberta relatava que as *pequenas tinham resultados completamente negativos, somente as grandes estradas de ferro que liguem o norte a sul da República, e cortem as diferentes regiões do Brasil, poderão trazer o remédio que cure os males que as secas produzem*¹³⁹. Nas “Cartas Abertas” destinadas a Sampaio Correia havia uma tentativa clara de convencer o chefe da Comissão de que somente a construção de ferrovias seria a solução para acabar com a miséria¹⁴⁰. As cartas eram mais uma estratégia de convencimento, pois a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco, por ser extensa, ligando o Norte ao Sul do país, seria o remédio para curar os males que a seca produz.

Sabendo da vinda da Comissão, O Mossoroense começou a estampar na primeira página do jornal, alterando o clichê xilográfico do cabeçario da página para uma locomotiva saindo de um túnel, com uma pequena placa intitulada “Graf”¹⁴¹.

Figura 2: Capa do jornal O Mossoroense em 01 de julho de 1904.



Fonte: O Mossoroense.

¹³⁸ JORNAL. **O Mossoroense**. 19 de outubro de 1904.

¹³⁹ JORNAL. **O Mossoroense**. 29 de maio de 1904.

¹⁴⁰ SILVA, Lucimar Bezerra Dantas da. **Cartas Abertas na imprensa de Mossoró-RN: analisando a trajetória de uma tradição discursiva**. Atas do V SIMELP - Simpósio Mundial de Estudos de Língua Portuguesa. 2017, p. 129.

¹⁴¹ A primeira vez que o jornal veio com essa imagem na sua primeira capa foi em 12 de junho de 1904, permanecendo até maio de 1905 em tiragens intercaladas.

Deste modo, a Comissão de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca chega em 17 de julho de 1904 em Mossoró, com os engenheiros Sampaio Correa e José Luiz Batista, no qual partiram no dia 19 de julho para o sertão estudar a região, seguindo o “Traçado Graf”. No entanto, Natal obteve primazia. Lauro Müller, Ministro da Viação do Governo Rodrigues Alves, aprovava o projeto geral e os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte no trecho compreendido entre Ceará-Mirim e Caicó sobre o Decreto nº 5.703 de 04 de outubro de 1905¹⁴². Depois que a comissão de estudos começou a efetuar os estudos comparativos, Lauro Müller apresentou à Presidência da República uma “Exposição de Motivos” referentes aos trabalhos da Comissão nomeada em fevereiro de 1904, sob a chefia de Sampaio Correa. Segundo a Exposição de Motivos: “[...] mostraram que a linda férrea de penetração que mais convém aos interesses da zona flagelada é aquela que for construída em prolongamento da Estrada de Ferro de Natal a Ceará-Mirim”¹⁴³.

Ainda sobre a Exposição de Motivos, ela sustentou que o porto de Natal era, de fato, “superior aos demais portos do Rio Grande do Norte, porque oferece melhor abrigo às embarcações e tem maiores profundidades além de ser francamente acessível em qualquer maré aos navios brasileiros [...]”¹⁴⁴. A Exposição de Motivos observava também que qualquer estrada de ferro partindo de outro porto (obviamente de Mossoró ou Macau) se bem que pudesse acompanhar os vales dos rios Piranhas-Assú ou Apodi-Mossoró e assim atingindo igualmente a zona flagelada, contudo “ficaria isolada, sem ligação alguma com a rede de linhas férreas atualmente existente no Norte do país, o que constituiria, sem dúvida, grave inconveniente”¹⁴⁵. Segundo Lauro Müller, o traçado pelo vale do Ceará-Mirim além de atravessar o centro da zona flagelada, permite chegar até ela sem haver necessidade de atravessar a Borborema. O engenheiro Luiz Saboia criticou a decisão: “[...] pois não havia conflito ou choque de interesses entre o porto de Natal e o de Mossoró, até mesmo por causa da respectiva posição geográfica. Ambos merecedores da mesma atenção, em nada concorrentes”¹⁴⁶.

¹⁴² A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRN) foi a segunda ferrovia construída no estado, a primeira foi a “The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway (NNC)” inaugurada o primeiro trecho em 1881, das respectivas cidades. Porém, a EFCRN nunca chegou a Caicó. O Decreto nº 5.703 de 1905 ainda previa o prolongamento até o Estado da Paraíba, atravessando o Rio Piranhas, próximo dos municípios de Souza e de Pombal, de modo a alcançar o vale do rio do Peixe, pelo qual subiria até transpor o divisor de águas deste rio e do Jaguaribe, no Ceará, onde iria encontrar a Estrada de Ferro de Baturité.

¹⁴³ GUERRA, Otto. **A verdadeira Transnordestina**. Coleção Mossoroense. Série A, nº 87, março, 1996, p. 79.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ Ibidem, p. 79-80.

¹⁴⁶ Ibidem, p. 83.

Toda essa retórica será analisada mais adiante, onde veremos como a elite mossoroense utilizou os dados de importação/exportação do porto para mostrar a capacidade de atração ao Governo. Pois o meio por excelência de *combate aos efeitos da seca* reside também na tentativa de implementar o desenvolvimento da região, cuja ferrovia e o porto de Mossoró seria *a chave desse desenvolvimento*.

Sobre o isolacionismo da ferrovia, de fato, a estrada ficaria isolada, sem ligação a nenhuma malha viária do país. Mas o isolacionismo foi motivo de mais outra crítica do engenheiro Luiz Saboia, julgando que o itinerário partindo de Natal, passando entre Sousa e Pombal para chegar ao Ceará, era, na verdade percorrer uma hipotenusa desprezando o menor cateto. E em linguagem comum, é seguir pelo lado maior de um triângulo retângulo, abandonando o itinerário pelo lado menor do mesmo triângulo”¹⁴⁷. Saboia tenta justificar o isolacionismo da ferrovia de Mossoró, criticando a Central do Rio Grande do Norte que teria de percorrer quilômetros para chegar ao seu ponto, ao contrário da ferrovia de Mossoró, o que nas entrelinhas de sua fala seria muito oneroso para a União.

Mas a chegada da Comissão era apenas um mero protocolo como era de praxe. No mundo das ferrovias, e, no Brasil, era comum e necessário seguir a sequência do *script*. Uma vez que os interesses particulares e locais, na maioria das vezes, contrariavam o emprego mais racional dos recursos públicos, que eram escassos na construção de ferrovias. Isto não só ocorreu no Rio Grande do Norte, mas em todo o Brasil. Mesmo que tivesse existido uma rivalidade política entre Natal e Mossoró, cidades sedes de lideranças políticas¹⁴⁸, o que estava em jogo nesse ringue eram os interesses dos proprietários rurais do vale do Ceará-Mirim, cuja trama favoreceu a interesses clientelistas da oligarquia local para ligar por via férrea a produção açucareira ao porto de Natal¹⁴⁹. Ademar Benévolo sintetiza bem isso:

Centenas de quilômetros de estradas foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar “minha terra natal”, justificando-se a ironia de uma definição

¹⁴⁷ GUERRA, Otto, op cit., p. 83.

¹⁴⁸ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro**: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2006, p. 109.

¹⁴⁹ CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Complexidade de uma Urbanização Periférica**. 1990 (Tese de Doutorado). Universidade Estadual de Campinas Unicamp. Campinas, 1990, p.82.

que ficou célebre: “estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico de maior influência política”¹⁵⁰.

De fato, a oligarquia da capital chegou a ter representantes até no âmbito federal, com a nomeação de Augusto Tavares de Lyra para Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. Chefiada pelo Senador Pedro Velho, essa oligarquia foi composta em sua maioria por comerciantes ou profissionais liberais, algo bastante peculiar à implantação do regime republicano no Rio Grande do Norte (RODRIGUES, 2006). Alia-se a isso a mensagem de 1904 do governador Alberto Maranhão favorável à política de centralização dos fluxos comerciais na capital, e contra a estrada de ferro de Mossoró.

Não basta que tenhamos aqui armazens de recebimento de genero exportaveis; é necessario um facil acesso aos pequenos mercadores, que actualmente ficam todos em Ceará-mirim, Macahyba, Mossoró, Açú e outros pequenos mercados de compra e venda, com prejuizo da capital, cuja superioridade incontestavel de seu ancoradouro tem sido neutralizada pela difficuldade da venda a retalho das mercadorias importadas e pelo prejuizo do commercio em grosso que tambem se não desenvolve porque os negociantes das pequenas praças dispensaram com vantagem o intermedio das casas aqui importadoras, recebendo directamente suas mercadorias¹⁵¹.

Assim, o trecho (Natal-Ceará-Mirim) defendido pela oligarquia da capital foi também o primeiro inaugurado em 11 de junho 1906, atendendo a um antigo desejo dos senhores de engenho do vale. O traçado original, porém, previa que se alcançasse a cidade de Caicó-RN, mas o projeto não foi realizado como previsto e os trilhos nunca chegaram ali. Além disso, a capital queria afastar Mossoró como sua maior ameaça a hegemonia, atendendo também aos interesses dos comerciantes da capital, cujo dinamismo comercial estava sendo ofuscado também por Macaíba. Somado a isso, construída a ferrovia, seria possível escoar para Natal a produção algodoeira da região central (RODRIGUES, 2006).

O governo republicano continuou adotando a política do Império, reforçando sua agenda centralizadora do Estado com o contínuo privilegiamento das capitais estaduais, em detrimento dos demais núcleos urbanos. Isto é, o estado republicano estava em consonância com a política de investimentos preferenciais nas capitais portuárias, ou seja, concentrar em um único ponto – da capital – os meios de transporte¹⁵². Esse regionalismo exacerbaria mais adiante no primeiro trecho da ferrovia de Mossoró inaugurado em 1915,

¹⁵⁰ BENÉVOLO, Ademar. **Introdução a História Ferroviária do Brasil** – Estudo Social, Político e Histórico. Folha da Manhã, Recife, 1953, p. 23.

¹⁵¹ Mensagem do Governador Alberto Maranhão de 25 de março de 1904, p. 17-22.

¹⁵² RODRIGUES, op cit., p. 170-171.

que segundo Luiz Saboia, “criou tropeços incríveis para o porto e ferrovia de Mossoró, que não constituía ameaça nenhuma ao porto e estrada de Natal”¹⁵³. Além disso, veremos como a EFCRN critica e atrapalha a construção da EFM.

Destarte, a aprovação da Estrada de Ferro de Natal a Ceará-Mirim causou alvoroço nos mossoroenses. Embora a Comissão de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca ter chegado em 17 de julho de 1904 em Mossoró. O engenheiro Luiz Saboia lamentou a falta de entusiasmo da população depois da Comissão ter passado pela cidade: “[...] o povo de Mossoró certo ficou de que teria a sua estrada [...] ter o povo ficado tão confiante nas informações favoráveis escutadas, que se descuidou da indispensável propaganda num tempo”¹⁵⁴. Essa mesma “propaganda” será intensificada pela classe dominante nos anos de 1909 a 1912, uma vez que no ano de 1912 foi início da construção do primeiro trecho. As “propagandas” enviadas ao Governo Central eram constituídas de memorial, pareceres de engenheiros, telegramas, utilizando também parlamentares na Câmara para discursar em nome da ferrovia de Mossoró, apropriando-se dos *problemas das seccas*. Esse teor era sempre repetido, desenhando o quadro das secas com cores dramáticas. Mas ainda alimentando o “sonho grafiano” da ferrovia de Mossoró encontrar o São Francisco.

2.2 Projeto nº 42 de 27 de outubro de 1909: “O projeto Meira e Sá”

O discurso da seca não parou. Como foi visto anteriormente, a classe dominante não foi tão eficaz para produzir com mais efeito uma imagem de *sofrimento* da urbe mossoroense. Deste modo, em 1909 o Senador Meira e Sá discursa na tribuna o projeto da estrada de ferro de Mossoró. Para esse parlamentar e muitos outros nortistas têm, no teor de sua fala, o desejo de estampar o Norte *sofrido*, cuja estratégia discursiva era desenhar uma verdadeira calamidade, apresentando projetos ferroviários como solução para os *problemas das seccas*. Essa complexa associação entre caridade, empreendimento econômico e medida política conformaria as linhas mestras de um persistente projeto de se dar *solução ao problema das secas*. Mas o conceito de caridade sob o qual encarava o problema restringia seu entendimento acerca do que seria “prestar socorro aos retirantes”. Ou seja, a caridade não poderia ser confundida com o pernicioso gesto da concessão de

¹⁵³ GUERRA, Otto, op cit., p. 83.

¹⁵⁴ Ibidem, p. 78.

esmolas, da doação incondicional geradora de inúmeros “vícios” entre os pobres, como rezava a ideologia liberal em voga¹⁵⁵.

O desejo de João Ulrich Graf, analisado no primeiro capítulo, faz com que Meira e Sá utilize e se aproprie das ideias de Graf para a sua defesa: “A via-ferrea deve começar no porto de Mossoró atravessar o Estado do Rio Grande do Norte e o da Parahyba, proximo do Ceará e penetrar no de Pernambuco, até á margem do rio S. Francisco”¹⁵⁶. E, claro, não poderia faltar em sua exposição sobre a ligação da ferrovia de Mossoró ao porto, uma aspiração também de Graf, que propiciaria economicamente “a zona do Estado do Rio Grande do Norte, interessada na via-férrea de que trata o projecto, cujos habitantes necessariamente procuram o porto de Mossoró”¹⁵⁷. Para Meira e Sá, as quatro comarcas, oito municípios e oito paróquias, com 63.525 habitantes ao todo, reverberariam a comprar gêneros em Mossoró, convergindo para o porto a circulação mercantil que outras praças poderiam escolher como ponto mais barato ou próximo para se exportar, por meio também do trem ali instalado. Com isso, a intenção pensada por Ulrich Graf foi a mesma defendida pelo senador anos depois, ou seja, que a ferrovia de Mossoró tivesse um caráter de corredor comercial subsidiado pelo transporte marítimo.

Outro discurso apropriado do prospecto de Ulrich Graf foi da produção de sal. Uma vez que o país despendia quantias avultadíssimas de lucros desse produto, cuja “composição chimica leva nos a collocar-o entre os saes de primeira qualidade superiores ao de Saint-Ubes e da E’tang de Berre (Hespanha). Os saes de primeira qualidade de Portugal, de Cadiz, de Figueras e de Marennes, são inferiores a estes¹⁵⁸”. Mas agora há uma diferença, Meira e Sá expõe a “superioridade” do sal (ver quadro 3).

Quadro 3: Composição Química do Sal de Mossoró

Em 100 gramas de sal achamos	
	GRAMAS
Água	1.554
Cloreto de sódio	97.320
Sulfato de magnésia	0.153

¹⁵⁵ CÂNDIDO, Tyrone A. P. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2014. p. 141.

¹⁵⁶ Discurso de Meira e Sá pronunciado na sessão de 27 de outubro de 1909. In: MEIRA e SÁ, Francisco de Sales. **Um projeto do Dr. Meira e Sá**. Coleção Mossoroense. Série B, 1988, p. III.

¹⁵⁷ Ibidem, p. IX.

¹⁵⁸ Ibidem, p. XIII.

Cloreto de magnésia	0.111
Sulfato de cálcio	0.623
Substancias insolúveis (impurezas)	0.052

Fonte: PECKOLT, Theodoro; PECKOLT, Gustavo. **Boletim da Sociedade Nacional de Agricultura**. Rio de Janeiro. Ns 4 a 6, de abril a junho, 1906, p. 92 e 93.

Demonstrar a “qualidade” do sal mossoroense pode ser mais uma estratégia discursiva em relação a concorrência do sal importado e ao sal de Cadiz, na Espanha, preferido pelos charqueadores do Rio Grande do Sul. Essa preferência pode ter algumas justificativas. Primeiro, o alto imposto cobrado pelo Governo Estadual diante do contrato assinado com a Companhia de Comércio e Navegação através do seu monopólio pela logística do sal, encarecendo o produto no mercado¹⁵⁹. Isso pode ser visto numa “Carta Aberta” de 19 de dezembro de 1908, a saber:

[...] Hoje porém, depois do funesto contrato feito entre o Governo deste Estado e a Companhia Comercio e Navegação, paralizou-se esse desenvolvimento, que enorme somma de benefícios trazia ao Estado, tornando-o prospero e feliz; a industria acha-se escravizada e reduzida a mais completa ruina [...]¹⁶⁰.

Segundo a Carta Aberta, devido o monopólio pela Companhia não havia liberdade dos salineiros, deixando de produzir tipos de sal de acordo com as exigências dos mercados consumidores, além de entrar a busca de novos mercados no exterior¹⁶¹. Em outro momento numa nota intitulada “O Contracto do Sal”, os salineiros se queixavam de apenas duas vezes por mês havia entrada de um vapor no porto de Mossoró, trazendo prejuízos para sua mercadoria. Os salineiros preferiam um contato direto com o mercado, sem o entreposto da Companhia de Comercio¹⁶².

Terceiro, a falta de ferrovia atrapalhava o fornecimento do sal Potiguar, levando a crer que importar o sal do exterior era mais econômico daquele produzido em Mossoró ou outro lugar do país. Tal fato é visto numa passagem em “O Mossoroense” de 1910, quando destaca:

¹⁵⁹ Essa situação levou o governo norte-riograndense, que tinha no imposto do sal importante fonte de arrecadação criar duas leis para reduzir o imposto de exportação: as Leis nº 223 de 30/01/1905 e a de nº 234 de 06/09/1905. Nelas o imposto de exportação foi reduzido e, assim mantido até 1915, quando foram revogadas as leis. Mas, como foi visto, todas essas medidas não foram suficientes para resolver o impasse.

¹⁶⁰ JORNAL. **O Mossoroense**. 19 de dezembro de 1908, p. 03.

¹⁶¹ JORNAL. **O Mossoroense**. 19 de dezembro de 1908, p. 03.

¹⁶² JORNAL. **O Mossoroense**. 12 de junho de 1907.

[...] O caminho de ferro de Mossoró a S. Francisco virá em grande parte resolver o problema do fornecimento do sal nacional aos Estados brasileiros, que ainda o importam. Reunindo Mossoró a rêde dos caminhos de ferro da Bahia e, por Pirapora, ao caminho de ferro Central do Brasil, esta rêde ficará em comunicação com as linhas do caminho de ferro dos Estados do Sul¹⁶³.

Logo, pode-se acreditar que o discurso de Meira e Sá estava atrelado aos interesses dos salineiros de Mossoró, Macau e Assú, os maiores produtores de sal do estado naquela época. Apesar dos entraves citados acima, a produção do sal cresceu nas décadas de 1920-30, dado que o Centro-Sul foi uma grande praça consumidora para sua indústria química, consumindo 85% desse produto (CLEMENTINO, 1990), assunto que retornaremos no Capítulo III. Porém, mesmo sendo um produto indispensável para a conservação de alimentos (carne, peixes, por exemplo) via salgamento, diante do reduzido sistema de refrigeração à época, na mesma época o Nordeste só consumia apenas 10,2% do sal Potiguar e o Pará e outros portos com 4,3%¹⁶⁴.

Retornando ao uso político do discurso da seca, a arguição do Senador Meira e Sá defendia que a vantagem da estrada não será somente para o Rio Grande do Norte, mas também os *Estados assolados pelas seccas*: “[...] o Ceará, Paraíba e Pernambuco – “Ora, sendo esses Estados septentrionaes sujeitos ás seccas, tendo sofrido, periodicamente, tantas perdas de vida e de fortuna, lutando sempre com tantas dificuldades; vivendo segregada, ao longe, nos sertões, uma grande parte de seus habitantes, na auzencia de todo elemento de bem estar e progresso [...]”¹⁶⁵. Reivindicar em nome tão-somente de um Estado pequeno como o Rio Grande do Norte é discursar no vazio. Então, a estratégia de falar ora em nome dos problemas de todos os pequenos Estados do Brasil, ora em nome dos Estados assolados pela seca, é uma estratégia inteligente porque é uma forma de obter apoio para projetos de sua própria autoria¹⁶⁶. Isso se configura numa encenação teatral em simular solidariedade com outros estados.

O Projeto nº 42 que ficou conhecido com o nome de “Projeto Meira e Sá”, que não era genuinamente dele, mas muitas ideias apropriadas, diga-se plagiadas, do prospecto de Ulrich Graf. Deste modo, Meira e Sá consegue obter inúmeras assinaturas de Senadores apoiando-o. Com isso, o Congresso Nacional solicitou a União construir a ferrovia no mesmo dia que Meira e Sá discutiu na tribuna:

¹⁶³ JORNAL. *O Mossoroense*. 30 de outubro de 1910, p. 01.

¹⁶⁴ CLEMENTINO, op cit., p. 64.

¹⁶⁵ MEIRA E SÁ, op cit., p. XVII.

¹⁶⁶ ARANHA, 2001, op cit., p. 137.

Art 1. O Governo da União em construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na vila de Areia Branca, atravesse, em linha mais ou menos recta, o Estado do Rio Grande do Norte, nos municípios de Mossoró, Caraúbas, Apody, Porto Alegre, Patú, Páu dos Ferros, e Luiz Gomes, penetre no Estado da Parahyba pelos sertões do Rio do Peixe, próximo ao Estado do Ceará e termine no sertão de Pernambuco, á margem do rio S. Francisco”¹⁶⁷.

No mesmo ano, em 1909 do dia 23 de dezembro o Senado Federal emitiu um Parecer nº 337, pedindo que a Comissão de Obras Públicas para interpor o Projeto nº 41 oferecido pelo Senador Meira e Sá, que autorizasse a construção da estrada de ferro. O projeto cuja execução da obra é tanto inadiável quanto urgente pela *necessidade palpitante de poupar, na emergencia das seccas que frequentemente assolam as zonas sertanejas*¹⁶⁸. Pois não há como se recusar caráter mais urgente e imperioso a de combater os efeitos das calamidades, pois não poderia faltar o mote para tal reivindicação de estradas de ferro em nome do *sofrimento* e a seca com todas as suas *desgraças que vem ceifar pelos flagellos e horrores da fome e da sede*. Sem falar na sua contribuição *poderosa e imediata para o progresso e civilização* daquelas vastas regiões. Além das ferrovias *solucionarem os problemas das secas* a estratégia vinha acompanhada na crença dos trilhos como verdadeiras *varas de condão* que viriam para promover a redenção do lugar. Além disso, os trilhos eram um dos signos de entrada ao mundo moderno e civilizado. Deste modo, o trem era visto como algo dotado de força redentora, como se o progresso proveniente brotasse como num passe de mágica (ARANHA, 2001).

Por outro lado, a ferrovia servia para mostrar aos flagelados seu amor à pátria porque *não sabem recursar á patria commum nem a contribuição do seu trabalho fecundo nem o sacrificio do seu sangue generoso, toda vez que por aquelles sertões ínvios ecoa qualquer apello ao seu concurso patriótico em defesa e desaffronta do brio nacional*. No Parecer nº 337, trabalhar na estrada seria uma forma de contribuir com a pátria, construindo caminhos por aqueles sertões ainda sem curso pela honra e dignidade à nação. Isso porque os retirantes eram vistos como pessoas perigosas, uma vez que *não trabalhavam conforme os ditames do progresso*, pois a República para os positivistas era um regime mais *científico* e, conseqüentemente, aceleraria o país ao progresso, porém nesse novo modelo político o progresso dependia da ordem. Diante desse pensamento da época, a classe dominante achava que não era esse o perfil da população brasileira mais

¹⁶⁷ CONGRESSO NACIONAL. **Projecto nº 41**. 27 de outubro de 1909.

¹⁶⁸ SENADO FEDERAL. **Parecer nº 337**. 1909.

adequada para um país civilizado, no qual o trabalho é uma qualidade positiva de quem o exerce¹⁶⁹.

Alia-se a isso a realização da ferrovia como um ato/medida que denota *patriotismo* da União, pois o que estava acima disso era o interesse comum, no qual o governo devia ser a favor das *vidas preciosísimas de dezenas e centenas de milhares de cidadãos brasileiros*. Não sendo o bastante para sensibilizar o governo, o Parecer do Senado Federal tenta sensibilizar, partindo do pressuposto de que é um dever do governo atual empenhar com afinco e firmeza na solução desse magno problema, ou seja, dar proteção às regiões atingidas pelas secas, uma vez que *não escaparia ao selo patriótico do governo*. Com esse discurso, a classe política dos Estados inseria toda a culpa no Governo Central, se abstendo de todo o fardo. Os autores/atores desses discursos carregam nas tintas esses efeitos sensibilizadores ao retratarem o *drama* dos que estão sujeitos aos efeitos calamitosos das longas estiagens.

Depois do discurso de Meira e Sá e do Parecer, inúmeros telegramas foram enviados para o Presidente, os Ministros, Senadores, Deputados, engenheiros entre outros, emanando em nome da seca, do povo *nu e faminto* um serviço que *derivasse humanidade*. Mas há um telegrama em especial. Porque revela que não havia pudores neles, pois a *orientação da propaganda sabia aliciar, com carinhosos enlevos*¹⁷⁰. Essa frase vai ao encontro do telegrama de 19 de novembro de 1909, da Festa da Bandeira, na qual as “Damas de Mossoró” endereçaram um apelo a “Madame Nilo Peçanha”, esposa do Presidente Nilo Peçanha.

Família mossoroense congratula-se V. Excia festa bandeira, pede osculo bondade tantas mães crianças infelizes deste recanto pátria vítima secas, interessando-se construção Estrada Mossoró São Francisco que resolverá de vez horrível flagelo.

Carinhosas saudações. Comissão Senhoras: Justa Nogueira Couto, Benedita Filgueira, Pautila Praxedes, Maria Brito Guerra, Noemi Nogueira, Isaura Rosado, Maria Souza Melo, Ericima Melo, Maria Leão, Elvira Couto, Irinésia Reis, Fausta Costa, Ismênia Filgueira, Ana Wanderley, Vescia Fernandes, Maria Fernandes Pessoa, Idalina Gurjão, Emília Martins¹⁷¹.

Em um cenário que é pura dramaturgia, cada ator/atriz em cena precisa saber representar bem o seu papel, sensibilizando a plateia quanto ao estado de miséria em que

¹⁶⁹ SOUZA, Iara Lis S. C. **A república do progresso**. São Paulo: Atual, 1994, p. 18.

¹⁷⁰ ROSADO, 1998, op cit., p. 53.

¹⁷¹ Idem.

vive *as tantas mães crianças infelizes da pobre coitada cidade de Mossoró*. O teor do telegrama era para que a esposa do Presidente intercedesse junto ao marido para que este autorizasse a construção da Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco. As “Damas de Mossoró” eram as esposas da classe dominante mossaoroense, que também utilizavam dessas estratégias com o objetivo de *seduzir*, utilizando o *sofrimento*, o *horrível flagelo* para *aliciar* e sensibilizar o governo. Estratégias não cessaram até 1912, quando a primeira picaretada não atingisse o torrão de Mossoró.

2.3 As “propagandas” continuam (1910-1912)

A essência das propagandas era a mesma, como foi suscitado acima. Sempre alimentando a ideia de que o meio por excelência de solucionar os efeitos da seca era construir a ferrovia, pois essa seria *uma medida indispensável ao desenvolvimento da zona das seccas*. Essas propagandas eram tomadas sempre como uma dose de reforço em prol da afirmação da ferrovia de Mossoró. Um dos propagandistas foi o juiz de Direito e escritor sobre a seca – “o homem das secas” – Felipe Neri de Brito Guerra, mais conhecido como Felipe Guerra. Algumas de suas obras são: *A Seca de 1915* e *Seccas Contra a Secca*. Neste interim, em 31 de março de 1910 Felipe Guerra produz um “Memorial” (anexo 2) sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco e enviado ao Presidente da República, Ministro da Viação, aos Representantes dos Estados Flagelados pelas Secas, a Engenharia Nacional, jornais espalhados pelos pais, entre outros. Cabe ressaltar que o Memorial continha inúmeros dados colhidos por Felipe Guerra, inclusive de engenheiros, exemplo de, Roderic Crandall¹⁷². Esse mesmo Memorial foi publicado em folhetos e distribuídos exemplares no Sul do Brasil com o objetivo de fazer “propaganda” da ferrovia. Alia-se a isso também que a imprensa brasileira externava apoio a ferrovia de Mossoró a luz do Memorial. A título de exemplo, “O Mossoroense” reproduz uma nota intitulada “Mossoró a S. Francisco” pelo periódico “O PAIZ”, a saber: “[...] sob a epígrafe – Um grito dos Sertões – referente ao Memorial de propaganda da Estrada de Ferro Mossoró a S. Francisco, empreendimento salvador de uma grande parte das populações do norte [...]”¹⁷³.

¹⁷² ROSADO, Vingt-un. **Roderic Crandall, Um Mossoroense da Califórnia**. Edição Especial para o acervo virtual Oswaldo Lamartine de Faria. [s. d.], p. 13.

¹⁷³ JORNAL. **O Mossoroense**. 12 de junho de 1910, p. 01.

Alguns fatos interessantes no Memorial são da intensidade do *drama* e da *calamidade* serem mais intenso. Havia convicção por parte das elites do Nordeste de que receberia mais recursos do tesouro quem melhor apresentasse um quadro de miséria, e sofrimento, levando cada Província a buscar traçar um quadro mais sombrio possível do que poderia estar ocorrendo em sua terra¹⁷⁴. Em Mossoró não foi diferente, os representantes apelaram para os dados pluviométricos, com intenção de demonstrar que Mossoró era mais seco que qualquer outro município ou estado.

Quadro 4: Altura Pluviométrica em Milimétricos

ANNOS	PARAHYBA	NATAL	FORTALEZA	QUIXERAMOBIM	MOSSORÓ
1898	937	-	463	433	140
1899	2274	-	2464	916	1268
1900	2254	-	268	280	146
1901	1181	-	1309	620	567
1902	1157	-	690	342	394
1903	1185	-	773	315	180
1904	1457	1265	910	456	280
1905	1422	1467	974	383	463
1906	1678	1773	1472	736	487
1907	1079	837	596	391	245
1908	1099	1510	937	307	401
1909	938	777	1139	496	422

Fonte: GUERRA, Felipe. **Memorial – Do Lithoral da Zona das Seccas ao Brazil Central:** Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco. Atelier Escossia. Tipographia, Photographia e Papelaria. Mossoró-RN. 1910, p. 22. In: Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense. Série B, 1988.

Para Felipe Guerra, Mossoró aparece com o menor índice pluviométrico, mesmo muito próximo do litoral, significando que nessa zona a seca estende-se até o litoral e que Mossoró encontra-se geograficamente entre o litoral e o sertão¹⁷⁵. Porém, não há como deduzir dos números que o inverno foi farto, também não há como deduzir que a zona seca se estende até o litoral. Por outro lado, os representantes de Mossoró eram espertos em trazer os discursos da seca acompanhada de dados pluviométricos. É que não

¹⁷⁴ GALVÃO, op cit., p. 82.

¹⁷⁵ GUERRA, Felipe. **Memorial – Do Lithoral da Zona das Seccas ao Brazil Central:** Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco. Atelier Escossia. Tipographia, Photographia e Papelaria. Mossoró-RN. 1910, p. 22. In: Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense. Série B, 1988.

adiantava apenas pronunciar nas casas parlamentares, em jornais, nos folhetos, telegramas e memoriais, mas também *provar* que o índice de *miséria* que atinge um determinado município ou estado é mais acentuado que nos demais, sendo merecedor do favor que propicie o *combate aos efeitos da seca*, na forma de estradas de ferro ou outro *melhoramento*¹⁷⁶. Fato bastante curioso, haja vista que normalmente para conseguir ferrovias os representantes bastavam apenas discursar em prol de sua província, estado ou cidade como a mais *sofrida, coitadinha e flagelada*. Assim, inserir dados pluviométricos no Memorial para fazer “propaganda” da ferrovia de Mossoró servia como peça de retórica e/ou meios estratégicos para causar impacto, sensibilizar e fazer crer que é um dever do Estado acudir *em nome das vítimas das seccas* e seus horrores.

Além disso, se utilizou de números em relação à exportação de algodão pelo porto de Mossoró como estratégia discursiva para exibir a União à potencialidade econômica. São estratégias que já foram destacadas anteriormente, mas que são bastante repetitivas para criar efeitos, objetivando a materialização da ferrovia de Mossoró. Some-se a isso novamente quando o Memorial ovaciona o porto de Mossoró.

Quadro 5: Movimento de entradas de algodão no porto do Rio de Janeiro em 1910

Mossoró	14.651 saccos
Recife	8.539
Sergipe	8.055
Penedo	5.537
Maceió	5.367
Parahyba	4.017
Natal	3.583
Ceará	3.417
Piauhy	3.272
Assú	2.878
Maranhão	896

Fonte: *Gazeta de Notícia*. 11 de Março de 1910. In: GUERRA, Felipe. Memorial – Do Lithoral da Zona das Seccas ao Brazil Central: Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco. Atelier Escossia. Tipographia, Photographia e Papelaria. Mossoró-RN. 1910, p. 12-13.

¹⁷⁶ ARANHA, 2001, op cit., p. 139-140.

Os números acima colocam o Porto de Mossoró como o maior exportador de algodão para o Porto do Rio de Janeiro no ano de 1910. Embora isso possa ter relação com a Figura 3 abaixo, pois o algodão exportado para o Rio não era somente produção mossoroense, mas escoado de outras praças de dentro do Estado, do Ceará e da Paraíba. No caso do Ceará, a produção de algodão do Vale do Jaguaribe diante, por exemplo, do assoreamento do Porto Fluvial de Aracati em 1857 e de a elite da capital abortar o comércio do Aracati, faz com que a produção dessa região fosse exportada por Mossoró.

Figura 3: Principais cidades e portos na rota de exportação de algodão no RN (1880-1915)



Fonte: TAKEIA, 1985, p.110. (Citado por PINHEIRO, 2006, p. 40).

Porém, em relação aos números acima, pode-se levantar algumas suspeitas. Primeiro, será que o porto do Recife, o maior do Nordeste à época, com tantas conexões ferroviárias com o interior de PE, PB, RN e AL, de fato exportava menos que Mossoró? Sendo assim, nota-se que alguns desses números foram simplesmente inventados. Segundo, a própria fonte (quadro 5) parece encerrar um problema sério: comparar estados inteiros com cidades, por exemplo, Mossoró com o Ceará. Será que todo o estado do Ceará, que era o maior produtor de algodão do Nordeste, enviava tão pouco algodão

através do porto de Fortaleza? Será que Mossoró transportava a maior parcela do algodão cearense?

Some-se a isso ao último questionamento: será que o porto de Mossoró com todo seu problema de logística e atracagem exportava tanto algodão assim? Ora, o porto sofria rígidos problemas em relação ao transporte e à atracagem no cais. Isto é, o porto não permitia a ancoragem de navios de grande porte, por isso eles ficavam fundeados na parte mais profunda da barra e as mercadorias desembarcadas ou embarcadas eram transportadas em barcaças, que levavam e traziam para o porto de fundo fluvial (o porto de Santo Antônio), localizado entre os trilhos e o Porto de Mossoró. Isso porque apenas navios calando até 12 pés d'água podiam entrar e sair francamente¹⁷⁷. Cabe ressaltar que essa mesma dificuldade citada por Felipe Guerra é destacada por Ulrich Graf em 1875 no seu prospecto, ou seja, esse mesmo problema ainda permanecia na primeira década do século XX. Desse modo, toda essa logística de carregamento e descarregamento de mercadorias era mais oneroso e lento. Esse fato pode ser visto numa nota do “O Mossoroense”:

[...] Não sabemos porque, ha muito tempo, em Areia Branca e consta-nos que em outros portos não entra vapor vindo do Sul, sendo a carga entregue fóra da barra, d'ahi transportada para terra em frageis embarcações, exporta a grande perigo de avaria, e, alem disso, sendo o frete pago pelo dono da mercadoria, muitas vezes quantia identica a cobrada do Porto de Recife até este¹⁷⁸.

Então, pode-se inferir que os dados sobre o porto de Mossoró não passavam de um verdadeiro jogo verbal, de recurso de retórica, de jogo de cena, não se configurando, por assim dizer, numa *nobre intenção* do Memorial em tentar parecer verdade¹⁷⁹. No tão disputado o jogo de se buscar estradas de ferro, aqueles que as reivindicam utilizavam as estratégias discursivas que tinham em mãos. Mesmo diante de todos esses problemas enfrentados, no ano de 1910 o engenheiro Roderic Crandall¹⁸⁰ escreve um relatório

¹⁷⁷ FELIPE, op cit., p. 40-41.

¹⁷⁸ JORNAL. **O Mossoroense**. 19 de julho de 1908, p. 01.

¹⁷⁹ ARANHA, 2001, op cit., p. 18.

¹⁸⁰ Antes mesmo de ser publicado o seu relatório, o engenheiro norte-americano membro da “Comissão Geologica e Mineralogica do Brazil” forneceu os dados a Felipe Guerra e publicado no Memorial sobre a distância e a ligação da respectiva estrada, a saber: a estrada de Ferro de Mossoró ao Rio São Francisco, terminando em Petrolina, que segundo os cálculos de Roderic Crandall chegaria a 660 quilômetros. Ficaria ligada à Estrada de Ferro de Paulo Afonso, Alagoana e a rede Bahiana, que por sua vez ligar-se-á a Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Natal Ceará e Piauí e as grandes redes de viação férrea de Minas e de todo o Sul do Brasil. O que poderá ser chamada de *estrada de ferro estratégica do Nordeste*. Adjetivos não

apoando a construção da ferrovia de Mossoró a luz das importados e exportações do seu porto:

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, sendo esta a primeira secção da linha Mossoró – Petrolina ou Cabrobó, que mais cedo ou mais tarde de ser construída¹⁸¹.

Os relatórios de muitos engenheiros incluíam também um estudo de *questões de ordem social*, especialmente voltado para os interesses econômicos. Fato que o próprio Roderic Cranall fazia parte da comissão de estudos do semiárido brasileiro, fazendo com que o engenheiro chefe – Miguel Arrojado Lisboa – procurasse especialistas estrangeiros para estudar a região, a exemplo de G. A. Waring, Alberto Löefgren, Horácio Williams, R. Soper, Guilherme Lane, Horace Small, Cecil Haig, entre outros. Roderic Cranall percorreu os sertões do Norte, do que resultaram relatórios detalhados sobre hidrografia, pluviometria, botânica, fisiografia, fluviometria, geologia e cartografia da região. Com isso, observa-se que a ferrovia de Mossoró foi uma das poucas no país, guardadas as devidas proporções, possuir um certo grau de estudos/relatórios sobre sua natureza econômica, social e estratégica. Entretanto, as justificativas dessa natureza podem surgir, numa leitura apressada como a total negação do utilitarismo próprio dos sistemas ferroviários, do ponto de vista da rentabilidade do capital. Nesse viés, os investimentos em projetos ferroviários cujo objetivo era transportar gêneros para populações *famintas* ou servir de meios de transporte para essas mesmas populações, parecia contraproducente. Nem poderia ser diferente, já que as entradas de ferro costumam ser encaradas segundo o princípio racional de que levam a um encurtamento das distâncias e a uma conseqüente economia de tempo. Ora, falar em economia de tempo é falar na própria razão de ser do utilitarismo burguês. Afinal, *time is Money*¹⁸².

Contradições à parte, utilizar relatórios de engenheiros em memoriais e telegramas para reivindicar ferrovias pode consistir também em mais uma estratégia de provar que tal estrada era viável. Os relatórios e pareceres eram usados para amparar trabalhos ou até mesmo criticar e alertar as tramas político-econômicas. Por exemplo, Felipe Guerra cita no seu Memorial a fala do Engenheiro Raymundo Pereira da Silvana na conferência no

faltavam para essa estrada. Para Otto Guerra, a construção da EFM ao S. Francisco era uma verdadeira “transnordestina”, cortando de Norte a Sul o Nordeste, isto é, de Mossoró a Petrolina.

¹⁸¹ ROSADO, 1998, p. 48.

¹⁸² ARANHA, 2001, op cit., p. 115.

Club de Engenharia: “[...] quase sempre os nossos traçados obedecem mais a influência de uma politicagem inconsciente, que as tem por toda parte alongado além dos limites razoáveis, do que às direções propostas pelos engenheiros que os estudaram”¹⁸³. Isso leva a acreditar que os representantes de estradas de ferro sabiam das interferências políticas e econômicas muito em voga naquele período.

O fato é que os engenheiros eram os homens de ciência, estudados, *civilizados* da época, capazes de provar ou reprovar qualquer ferrovia. Mas também acreditavam possuir conhecimento neutro, que não seria a favor nem contra qualquer pessoa, mas capazes de orientar o governo¹⁸⁴. Afinal, os engenheiros se tornaram o braço direito do Estado no controle dos investimentos estrangeiros em obras de infraestrutura. Foi o século XIX o que Hobsbawm (1988) chama de “época heroica dos engenheiros”, haja vista que devido à natureza de seu trabalho, ao mesmo tempo teórico e prático, fazia deles um corpo de profissionais cujo papel era estratégico na elaboração de projetos, relatórios, pareceres, entre outros. Atrelado a isso, havia os interesses de grupos políticos e econômicos nos quais pertenciam, relacionando-se também com interesses locais que acabaram por definir traçados de linhas férreas. Alia-se a isso também que engenheiros solicitavam concessões ao Estado com fins de enriquecer com ferrovias; um exemplo disso foi o engenheiro Chrockatt de Sá em 1888 e em 1910, solicitando a construção de uma ferrovia saindo do porto de Macau-RN a foz do rio Pajeú e depois de Mossoró-RN ao São Francisco, respectivamente.

Retornando às propagandas, depois de enviado o Memorial ao Presidente da República, Ministro e outras autoridades, a propaganda não cessou. Um dos telegramas enviado ao Rio de Janeiro pelo mossoroense e farmacêutico Jerônimo Rosado, em 10 de maio de 1910, exemplifica um pouco como o Memorial foi utilizado para fazer propaganda no Sul do país, enviando a mossoroenses que lá residiam para ajudarem nessa campanha.

Mossoró, 10 de maio de 1910.

José Ferreira Queiroga, José Inácio de Carvalho, Manoel Acrísio Bezerra, Antônio Oliveira, Silvério Filgueira e Manoel Trindade – Rio.

Aos mossoroenses natos e aos mossoroenses de coração entrego à causa de Mossoró: a Estrada de Ferro de Mossoró a Petrolina, atualmente depende de propaganda feita ai. Consigam (ilegível) a transcrição da primeira parte do memorial. Convidam os nortistas interessados para auxiliá-los na distribuição dos memoriais. Mande diretamente memoriais para os Estados, conceituando

¹⁸³ GUERRA, 1910, op cit., p. 04.

¹⁸⁴ SOUSA, Iara Lis Schiavinatto C. **A república do progresso**. São Paulo: Atual, 1994, p. 17.

os Deputados e Senadores Federais. Por intermédio dos comerciantes daqui arranjei recomendações para os comerciantes daí. O Dr. Severino Vieira e Marechal Pires Ferreira são ótimos elementos para a propaganda. Incluo nota dos memoriais com endereços para aí. Por intermédio do Comendador Santana remeto-lhes 10 pacotes com 480 memoriais para distribuírem aí. (Grifos do original)

Do amigo Jerônimo Rosado¹⁸⁵

Meses depois, em Natal, no dia 18 de julho de 1910, o Governo do estado do Rio Grande do Norte contrata a construção da Estrada de Ferro de Mossoró a Patu a capitalistas franceses. No mesmo dia o Governador Alberto Maranhão telegrafia ao Presidente da Intendência: “Parabéns contrato Estrada Areia Branca-Patu, antiga justa aspiração Mossoró, tive prazer realizar meu governo. Saudações. (a) Alberto Maranhão¹⁸⁶”. Era mais uma tentativa de Francisco Solon, interessado a firma que era sócio – “J. Bastos & Cia”. O governo estadual propunha garantia de juros de 7% até mil contos de capital, cabendo ao tesouro à renda de 3% sobre todos os transportes de passageiros e mercadorias, conforme as tarifas que fossem organizadas com prazo de 30 meses para o serviço. Conhecedor do contrato, no dia seguinte Meira e Sá envia um telegrama ao Governador, temeroso e desconfiado que o *seu* Projeto nº 41 (demonstrado anteriormente), onde defendia o trajeto Mossoró-São Francisco, sofresse dispersão do Governo Federal.

Natal, 19 de julho de 1910.

Exmo. E prezado amigo Dr. Alberto Maranhão.

Muito penhorado a fineza da comunicação que me fez em data de hoje, de ter sido assinado hontem, o contrato da Estrada de Ferro Estadual de Mossoró ao Patu, felicito-o por esse notável empreendimento, cuja realização será mais um belo atestado de seu operoso governo. Ocorre, porém, uma interrogação: estando em andamento no Congresso o projeto de Estrada de Ferro de Mossoró ao rio S. Francisco, não virá esse contrato, agora, embaraçar aquela ideia de vantagem muito maior para o Estado? Certamente no contrato ficou prevenida, convenientemente, essa hipótese.

Sempre A. Meira Sá¹⁸⁷.

¹⁸⁵ ROSADO, Vingt-Un **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**. 7º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 2000b, p. 13.

¹⁸⁶ CASCUDO, Luís da Câmara, et al. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**: Dicionário dos Guerreiros da Grafiana Saga Ferroviária de Mossoró ao São Francisco – Fascículo III. 8º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 200a, p. 8. Cabe destacar que em 1904, quando também era Governador do Estado, Alberto Maranhão foi contra a construção da ferrovia de Mossoró. Para saber mais ver início do segundo capítulo.

¹⁸⁷ ROSADO, 2000b, op cit., p. 54.

As fontes não indicam a resposta do Governador, mas pode-se inferir que já no ano de 1910 a ideia da Estrada de Ferro de Mossoró chegar ao rio São Francisco já começa a perder força, tendo em vista que o traçado sugerido é de Mossoró-Patu. Fato disso é o Projeto de Meira e Sá que tinha como traçado final ao São Francisco estava parado a um ano na Comissão de Finanças¹⁸⁸. Mesmo assim, outros idealizadores ainda vão sustentar a ideia da ferrovia chegar ao São Francisco.

Destarte, dias após, em 22 de julho de 1910, o engenheiro Chrockatt de Sá leu em sessão do Conselho Diretor o seu Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco. No mesmo dia a Revista do Clube de Engenharia, do Rio, em seu número 22 de 1910, publica seu Parecer. O engenheiro tinha dados colhidos de anos de estudo sobre a conveniência da construção da Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco. Segundo Vingt-un Rosado (1998), em 1888 estudou a região financiado por um grupo de capitalistas, solicitando ao Ministro da Agricultura a concessão de uma ferrovia ligando o Porto de Macau a foz do rio Pajeú, no São Francisco. Em 25 de maio de 1889 expõe seu plano a conferência do Club de Engenharia. No entanto, depois da conferência Chrockatt de Sá falha a documentação sobre seus estudos – não calcula, por exemplo, a renda provável. Além do parecer não obter êxito, havia um fato no mínimo curioso e interessante, a saber: “Entrando o período dos bons invernos, não se achava justificativa para um projeto de serviços de emergências”¹⁸⁹. Ora, era nos momentos de seca *que recrudesceria a luta por ferrovias em Mossoró*¹⁹⁰.

O Parecer do engenheiro Chrockatt de Sá em 1910 tinha o mesmo teor do que está sendo analisado, ou seja, mesclava elementos dramatizadores sobre a seca e elementos de natureza econômica. Isto é, trazendo à tona o *sofrimento* sobre todos os *tormentos da fome* que passam esses sertanejos, fazendo com que essas infelicidades da vida não a façam se atirarem ao crime, pois quando o faz, *o sertanejo não é ladrão, é bandido*, por atacar armazéns, *atiram-se ao crime por motivos justos*. Assim, *ganhariam* também com o prolongamento os flagelados, no qual *fornecia trabalho e evitava a ociosidade forçada*,

¹⁸⁸ JORNAL. **O Mossoroense**. Dezembro de 1910, p. 01.

¹⁸⁹ ROSADO, 1998, op cit., p. 35.

¹⁹⁰ A frase anterior em destaque pertence a Felipe Guerra, a qual nos leva novamente ao ano de 1903, quando o autor já escrevia uma série de artigos publicados no “Diário de Natal”, em 1903, discorrendo sobre a importância da construção de ferrovias, açudes e poços. Desde o início do século XX Felipe Guerra mostra que era sempre preciso reforçar que um dos instrumentos de combates às secas seriam a construção da ferrovia. Em suas palavras: “*Mas, muitas vezes, para convencer, é preciso martelar, como quem deseja enfiar um prego no âmago do madeiro*”. Ver mais em: GUERRA, Otto (org.). **Felipe Guerra**. O jornalista guerreiro na defesa do semiárido. Fundação Guimarães Duque. Mossoró/RN: Coleção Mossoroense. Série “C”. V. 1389. 2004, p. 16.

uma vez que não estaria vagando pelas ruas pedindo esmolas ou na vadiagem. A ideia salvacionista da época era, pois, além de possibilitar uma *esmola justa* ou afastar da *ociosidade* os flagelados, a construção da estrada de ferro de Mossoró serviria como um poderoso meio de salvar o sertanejo do crime. No trabalho de Tyrone Apollo Pontes Cândido – “Proletários das secas: arranjos e desarrajos nas fronteiras do trabalho”, o autor destaca que a classe dominante acreditava que a fome entre os pobres era capaz de suspender as próprias regras básicas da civilização, restando aos retirantes apenas o instinto selvagem de conservação, o que ameaçava perigosamente a ordem social estabelecida¹⁹¹. Há de se discordar, pois a classe dominante nunca deu a mínima para a imensa massa de gente flagelada. Quando se falava em nome dessa “massa” era para reivindicar estradas de ferro ou prolongamentos como instrumento retórico.

Sobre os elementos econômicos, são repetitivos como os demais vistos: a importância do porto de Mossoró, o sal, entre outros já conhecidos. Com isso, em 23 de outubro de 1910 é aprovado à concessão requerida por Chrockatt de Sá. Deste modo, as propagandas fizeram efeito. Mossoró estava com a perspectiva de três ferrovias ao mesmo tempo e praticamente com o mesmo traçado, e os representantes dessa organização em prol das ferrovias eram: Meira e Sá, Chrockatt de Sá e Francisco Solon. O telegrama a seguir relata isso.

26 de outubro de 1910

Amigos Acrísio e Oliveira – Rio

Conforme pediram providenciamos sobre os telegramas. Os jornais de Natal e Mossoró devem ter lhes contado tudo que há por cá. O primeiro contrato da Mossoró-Patu não foi publicado; A República de 19 e 21 de julho noticiou os principais pontos. O segundo contrato foi publicado pela a de 15 de setembro nº 194 e o terceiro com aditiva ao segundo pela a de 7 de outubro nº 213. Estou providenciando para que lhe seja remetido brevemente as duas mensagens. Logo que houver certeza de nome do Ministro da Viação me avise por telegrama[...]. Qualquer coisa que precisarem daqui peçam que, se for possível, serão atendidos imediatamente. A história da atual propaganda está sendo colecionada para vocês e Eufrásio escrevam-na. (Os documentos estão sendo colecionados). Recebi a carta de Acrísio de 14 de junho. Ainda tenho memoriais. Precisam de alguns? (Grifos do original)

Disponha do amigo Jerônimo Rosado¹⁹².

¹⁹¹ CÂNDIDO, op cit, p. 148.

¹⁹² ROSADO, 2000b, op cit., p. 58.

Embora existissem três projetos ferroviários para Mossoró, cabia à Câmara aprová-los ou rejeitá-los. Enquanto isso, a propaganda com os memoriais continuava sendo feita para cativar os Deputados Federais na capital. Nesse contexto, Jerônimo Rosado, membro da Intendência Municipal¹⁹³ envia um telegrama.

29 julho de 1911

J. Rosado Filho e José Inácio de Carvalho – Rio.

Registramos sob nº 524, 525, 526, 527, 528, 529 e 730 remeto-lhes 7 pacotes com 266 memoriais (circulares) para Ves. Distribuírem 212 com 212 memoriais (o que está em poder de José Inácio e Ricardo Santana) aos 212 deputados. Aguardem a chegada de Eufrásio para guiar o serviço. Caso Eufrásio não venha coloquem as circulares nos memoriais (por meio de grampo em cada um memorial uma circular) e façam a distribuição direta ou pelo correio. O Dr. Chrockatt de Sá lhos indicará o melhor meio de os memoriais e circulares.

Qualquer despesa que fizerem na distribuição correrá por conta de Mossoró.

Recado

J. Rosado¹⁹⁴.

No dia 24 de novembro de 1911 chegou em Mossoró o engenheiro Paulo Azevedo contratado pela firma “J. Bastos & Cia” constituída por Francisco Solon, Joaquim Olinto Bastos, Francisco Cascudo e Joaquim Etelvino para começar os estudos da locação do primeiro trecho. O principal organizador foi Francisco Solon, porém, ainda não havia orçamento autorizado do Ministério da Viação para iniciar a ferrovia. Somado a isso, Solon não conseguiu levantar capitais, mesmo indo a Paris tentar assinar contrato com os banqueiros em março de 1911. As exigências dos capitalistas franceses impossibilitaram a concordância do governador. Foi também ao Rio tentar levantar o capital, sem êxito. A concessão da qual era sócio foi transferida a uma empresa particular de concessionários cearenses que organizaram a firma – “Albuquerque & Cia” a construir o trecho de Mossoró a Barriguda (Atual Alexandria-RN) sob concessão estadual. Isso ocorreu no período em que ferrovias da região tinham sido arrendadas por empresas particulares e depois repassadas para administração da União, e a EFM seria um exemplo dessa política, abordada mais adiante. Nesta perspectiva, Camelo Filho resume bem isso:

[..] a política de integração e controle do território do Governo Imperial fez com que ele se empenhasse para a implantação de estradas de ferro para estes fins. Inicialmente esta tarefa coube ao capital privado, para logo em seguida ser assumida pelo Estado. A partir de 1900 o capital privado recebeu novamente a missão de fazer com que as ferrovias alcançassem os pontos

¹⁹³ Foi Intendente de 1908 a 1910. Presidente em 1917-1919, reeleito no triênio 1920-1922.

¹⁹⁴ ROSADO, 2000b, op cit., p. 95.

previstos nos seus traçados estabelecidos anteriormente, assim como aqueles previstos pelos novos prolongamentos das estradas de ferro nordestinas, previstos nos contratos de arrendamento, pois, até 1913, todas as ferrovias da região haviam sido arrendadas por empresas particulares para em seguida iniciarem o retorno ao controle administrativo do governo. O exemplo mais nítido deste processo foi o rompimento do contrato de arrendamento da Rede de Viação Cearense com a SARCCOL, em 1915¹⁹⁵.

O primeiro trecho construído da ferrovia de Mossoró trata-se da primeira ferrovia privada (genuinamente brasileira) no Nordeste, com caráter nacional e de integração¹⁹⁶. Esse sonho sempre foi pleiteado por Ulrich Graf e depois por outros organizadores que se mobilizaram para a sua implantação por outras vias, ou seja, através de liberação orçamentária por parte do Governo Federal. Cabe lembrar Camelo Filho (2000), quando ressalta que a maioria das estradas de ferro nordestinas foram construídas com investimentos externos, e outra parte, pelos governos Central e provinciais e umas poucas, como a ferrovia de Mossoró, foi feita por capital local e posteriormente nacional.

Logo, não se deve esquecer que a maioria das concessões foi feita a pessoas com fortes influências locais, regionais ou nacional, que posteriormente as transferiam para as empresas responsáveis pela implantação destas ferrovias, inclusive aquelas construídas pelo governo, tratando de uma combinação que articulava intermediação política com especulação econômica, atrelada a interesses individuais e/ou classistas com fito para o aumento da margem de lucro; de proprietários rurais, que vislumbram a valorização de suas terras ou indenizações por parte dos contratante; das companhias ferroviárias que lesava o governo com custo quilométrico exorbitante; os políticos que tiraram proveito eleitoral, por apresentarem como idealizadores do *benefício*; dos concessionários que ganhavam prestígio na qualidade de idealizadores de projetos ferroviários, entre outros (CAMELO FILHO, 2000; ARANHA, 2001).

Deste modo, em 31 de agosto de 1912 foi iniciada a escavação do leito em Porto Franco na vila de Areia Branca¹⁹⁷, no litoral Norte, onde também havia o aclamado porto, ponto inicial da estrada. Em grande solenidade estavam presentes os concessionários, autoridades, imprensa, uma verdadeira festa com músicas e fogos. O desejo de ser contemplado com a passagem do trem criava uma esperança de mudança tão grande em uma cidade, que uma simples cerimônia de início da implantação dos trilhos era motivo de muita comemoração. O trabalho inicial foi dado por Felipe Guerra, cavara com a

¹⁹⁵ CAMELO FILHO, op cit., p. 16.

¹⁹⁶ Ibidem, p. 187.

¹⁹⁷ Atualmente, Porto Franco é situado no município de Grossos, antes uma pequena vila que pertencia a cidade de Areia Branca. Porto Franco hoje só resta os escombros.

picareta o futuro leito da futura estrada. Em dezembro de 1912 foi aprovado na Câmara o orçamento, autorizando a construção da Estrada de Mossoró pela firma – “Albuquerque & Cia”, e em 1915 é inaugurado o primeiro trecho com 37,690 quilômetros de Porto Franco a Mossoró.

2.4 A viagem inaugural do trem em Mossoró

A imagem (anexo 5) mostra a foto do trem inaugural da Estrada de Ferro de Mossoró no dia 07 de fevereiro de 1915. O trem sai de Porto Franco (imagem 1), ponto inicial da ferrovia, com o percurso de 37,690 quilômetros da Estação de Mossoró-RN. A viagem experimental estava dentro dos planos da firma que construiu o primeiro trajeto, cujo interesse era saber se a estrutura estava em ordem para a inauguração, que ocorreu em 19 de março do mesmo ano.

Imagem 1: Fotografia do trapiche em Porto Franco – barra do Rio Mossoró (1916)¹⁹⁸



Fonte: Acervo do Museu Municipal Lauro da Escóssia.

A foto acima mostra a conexão do trem com a barra do Rio Mossoró, local onde as barcas transportavam o sal, gesso, algodão e outras mercadorias que demandavam

¹⁹⁸ O verdadeiro nome é Rio Ivipaním, onde nasce na serra de Luiz Gomes. Ao chegar em Mossoró o rio é batizado com o nome da cidade.

das casas comerciais e industriais instaladas na cidade. Tal como o de Mossoró, os portos brasileiros eram quase todos constituídos por trapiches e pontões dos quais saíam pequenas embarcações ou balsas que levavam as mercadorias aos navios de maior porte fundeados ao largo (VARGAS, 1994, p. 189 apud RODRIGUES, 2006, p. 96).

Destarte, pode-se imaginar os inúmeros espectadores que aguardavam na estação o majestoso espetáculo. A inauguração foi muito esperada pela população local. A força do impacto cultural da inusitada máquina que cuspiu fumaça foi capaz de atrair uma multidão nunca antes vista. Os ares de espetáculo eram nítidos, como será visto no terceiro capítulo. Todavia, a carga simbólica que representava a chegada do trem na cidade construía no imaginário social e da burguesia os inúmeros *benefícios* da chegada desse signo da modernidade. Isso pode ser visto no discurso regozijante do Cel. Bento Praxedes, aconselhando que o trem não ficasse aqui, “penetrasse sertões adentro levando os cristais de nossas salinas e artigos de comércio e trazendo, em troca, algodão, peles e outros produtos da riqueza sertaneja¹⁹⁹”. Some-se a isso as festas, bailes, jantares, missa campal que engalanavam a cidade, tendo em vista que a chegada desse decantado instrumento de progresso foi um pertinente ingrediente para abrir caminhos adentro dos sertões virgens.

No entanto, quando o primeiro trajeto é concluído, Mossoró já havia perdido sua posição de empório comercial, uma vez que a poucos quilômetros a Oeste tinha a Estrada de Ferro de Baturité, a Leste a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e ao Sul a Conde d’Eu²⁰⁰. As ferrovias interligavam vastas áreas do sertão nordestino, inclusive, as áreas de influência do comércio de Mossoró, pelas quais as mercadorias deixavam de circular no seu porto para ir aos portos de Fortaleza, Cabedelo e Recife. Os entraves e a demora em construir a ferrovia de Mossoró ocasionou a perda do seu posto de empório comercial, posição que assumia desde o século XIX para outras praças comerciais, inclusive a de Campina Grande-PB, uma das principais rivais. Essas consequências foram o êxodo de comerciantes para outras praças devido à ausência de meios de transporte, ocorrendo sua retração econômica²⁰¹. Este assunto será retomado no terceiro capítulo, analisando também como Mossoró retoma seu posto de empório comercial.

¹⁹⁹ CASCUDO, 2000, et al, op cit., p. 15.

²⁰⁰ A Estrada de Ferro Conde d’Eu, na Paraíba, ao adentrar o interior paraibano até Campina Grande, fato ocorrido em 1907, já estava sob o comando da Great Western.

²⁰¹ PAIVA NETO, op cit., p. 10.

Por outro lado, Felipe Guerra, em tom de ironia, põe a culpa nos “grandes chefes da política Potiguar”:

O descaso que os grandes próceres da política riograndense tiveram pelo progresso do pequeno Estado ocasionou isso que se vê. Os vizinhos ao norte e ao sul lançaram sua viação férrea em estratégico cerco pelas proximidades das fronteiras do Estado, arrebatando mercados naturais. Se as campanhas pela E.F. Mossoró tivessem surtido efeito, suas pontas de trilhos estariam em Petrolina, caminhando embora apenas nove quilômetros por ano. E desse surto que originou o grande empório comercial que é Campina Grande teria Mossoró participado em vantajosa proporção. Não teria a estrada insulamento a vizinhos. Estaria ligada a uma imensa rêde de transporte, incrementando o intercâmbio comercial e protegendo contra as secas vastas regiões dos Estados do Nordeste²⁰².

Apesar de inaugurado um insignificante trecho, isso fez ressurgir a arenga entre Natal e Mossoró. Não durou muito tempo e veio às críticas em 03 de dezembro de 1915. “Gil Vidal”, na verdade um pseudônimo para o deputado baiano Leão Veloso, o mais lido dos jornalistas cariocas do “Correio da Manhã”, lançou uma enxurrada de ataques à construção da estrada, “afirmando-a inoportuna, injustificável, obra puramente local e sem interesse comum legítimo na região das secas. Praticamente quase uma inutilidade”²⁰³. Qual o interesse dessa briga? Nas palavras de Felipe Guerra²⁰⁴, que em 1915 residia em Mossoró ocupando o cargo de Juiz de Direito da Comarca, julgou influência dos “Proenças”, arrendatários da Central do Rio Grande do Norte²⁰⁵, no qual “tiveram mesmo a coragem de afirmar que Natal, a 60 léguas de Apodi, e não Mossoró, a 15 léguas, era o porto indicado para essa região do Apodi²⁰⁶”. Isto é, havia desde o início

²⁰² GUERRA, op cit., p.130, 131.

²⁰³ CASCUDO, 2000, et al., op cit., p. 15.

²⁰⁴ Mais de 25 anos depois, residindo em Natal, Felipe Guerra vai escrever uma crônica documentada chamada de: “A Seca de 1915”. Um registro extemporâneo sobre a seca de 1915, com alguns comentários e dados variados relativos a Mossoró. Tinha em mãos daquele ano um arquivo com telegramas, mensagens, documentos daquela época. O que ele mesmo chama de “crônica documentada”.

²⁰⁵ O eixo central da EFCRN partindo de Natal chegou a São Rafael-RN em 1956. Ao longo da construção da EFCRN foram feitas mudanças no traçado original da ferrovia que a levaria para o sentido oposto ao planejado, ou seja, em vez de seguir para o sul, o traçado foi transportado para o norte, com a intenção de alcançar a região salineira do estado polarizada na cidade de Macau-RN, que seria o ponto final do ramal. Assim, o ramal de Macau começou a ser construído em 1918 e demoraria inacreditáveis 43 anos para ser concluído, já em 1962. A Pedro Avelino-RN chegou em 1922 quando a estação foi ali inaugurada, seguindo até Afonso Bezerra-RN ali chegando em 1950, daí partindo para alcançar Macau concluindo assim a construção do ramal com a inauguração da estação daquela cidade. A construção desse ramal era uma reivindicação dos salineiros da zona polarizada em Macau que esperavam uma ferrovia desde o final do século XIX, no entanto a construção desse ramal alterou o projeto original prejudicando assim a região do Seridó. Saber mais em: SANTOS, João Batista dos; MELO, Evaneide Maria de. **Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória**. Natal: Editora do IFRN, 2016.

²⁰⁶ GUERRA, Felipe. **A Seca de 1915** [s.d.], p. 99. In: ROSADO, Vingt-Un; ROSADO, América. 11º Livro das secas. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. [s.d.].

uma preferência para o ponto de partida da Estrada de Ferro Central e isso estava claramente relacionado aos “melhoramentos” feitos na capital nos primeiros anos do século XX e o anseio de tornar Natal e seu porto uma cidade digna desse título, tentando reforçar antecipadamente a posição de Natal na hierarquia das cidades do Estado e sabotando a construção da EF de Mossoró para não perder sua hegemonia (RODRIGUES, 2006). O telegrama de um dos construtores do primeiro traçado da EFM ajuda a entender os ataques de Gil Vidal orientados pelos Proenças, arrendatários da ferrovia Central do Rio Grande Norte, sintetizando bem o embate entre Natal *versus* Mossoró.

Rio 3 dezembro 1915 – h 21,58
Jerônimo Rosado – Mossoró.

Deputado Leão Veloso, redator Correio da Manhã sob pseudônimo Gil Vidal provavelmente orientado por falsos interesses arrendatários Central escreve contra construção Mossoró dizendo não passa de uma linha local sem nenhum interesse para região das secas. Necessário telegrafem daí Gil Vidal Redação Correio Manhã mostrando improcedência suas apreciações segundar esforços tantos trabalhos patrióticos ideal Rufino custeará despesas. Saudações Saboia²⁰⁷.

Como foi visto no início deste capítulo, a Estrada de Ferro de Mossoró, no que diz respeito ao seu traçado, foi marcadamente influenciado por interferências políticas e particulares. Desde 1904, quando foi escolhido pela “Comissão de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca”, a EFM poderia ser um empecilho à hegemonia da capital. Com o primeiro trecho inaugurado, provocou novamente a rivalidade entre as duas cidades. Críticas desse teor não foi um ato ocorrido somente com a ferrovia de Mossoró. Segundo Mello (1984), o jornal “O Comércio”, do Rio, fez também campanha de descrédito contra a Ferrovia Conde d’Eu.

As arengas entre Natal e Mossoró não cessariam, pois, a política territorial do Governo Federal era dinamizar os portos das capitais e, que ainda era reforçada pelas elites administrativas do Estado na República. Tanto a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte como a Conde d’Eu, na Paraíba, partindo das capitais para buscar as zonas produtivas do interior, o que gerou um obstáculo para expansão da linha férrea de Mossoró²⁰⁸, o que também explica a morosidade para construir a EFM, em virtude da expansão da Central ao interior oferecendo obstáculo à linha mossoroense. A expansão da EFCRGN refere-se ao prolongamento até as cidades de Angicos e, posteriormente,

²⁰⁷ ROSADO, 2000b, op cit., p. 140.

²⁰⁸ RODRIGUES, op cit., p. 111.

São Rafael, áreas de influência comercial da cidade de Mossoró e de sua ferrovia. O Senador Meira Sá desmascara essa antiga rivalidade e indica uma clara orientação dos investimentos de transporte em função das capitais administrativas: “Não se fazem estradas para opulentar cidades em detrimento dos povos; fazem-se para o bem-estar e desenvolvimento destes, cuja prosperidade os tornará opulentos quando for tempo”²⁰⁹.

Porém, as críticas de Gil Vidal não eram infundadas. De fato, a estrada de ferro de Mossoró atenderia a elite econômica local, apropriando-se em proveito dos seus projetos políticos e econômicos as imagens de sofrimento ocasionado pela seca e pelas relações de produção que iriam definir um elemento de norte *atrasado*. Some-se a isso a mais uma defesa da EFM. Um telegrama dias depois apelou a um senador e deputados norte-rio-grandenses para refutar as críticas de “Gil Vidal”. Trouxe à tona para o contragolpe novamente falas e expressões com máxima capacidade para dramatizar o fenômeno da seca e produzir efeitos necessários.

08 de dezembro de 1915.

Senador Antônio de Souza e os deputados Juvenal Lamartine, Alberto Maranhão e José Augusto.

Confiamos esforços representação Estado benefício vítimas calamidades que torna proporções assombrosas. Famintos sertões duplicam população Mossoró, onde entra ininterrupta corrente míseros retirantes [...].

Cunha da Mota, Presidente Intendência, Felipe Guerra, Rosado, Sebastiao Gurgel, presidente Uniao Caixeral Comércio Mossoró, Redação “Mossoroense”, doutor Almeida Castro²¹⁰.

O ano de 1915 foi de seca, e como já se sabe, *a cada crise climatérica recrudescia a luta* (GUERRA, 1933). Nesse ano foi ativada novamente a campanha pelo prolongamento, repetindo a retórica dramática: “E todos muito confiantes no bom êxito, não só pela justíssima aspiração de salvar uma população faminta, como pelo comprovado valor e alcance econômico da Estada, para todo o Nordeste das secas, como também para o Rio Grande do Norte [...]”²¹¹. Como era de costume, uma grande diáspora de miseráveis pelo sertão caminhava em busca de emprego ou esmolas, despertando o temor das populações urbanas e, em particular, das autoridades preocupadas com o que consideravam ser uma ameaça das “caravanas errantes de peregrinos esfomeados que se

²⁰⁹ GUERRA, Felipe. **A Seca de 1915: Crônica documentada**, p. 107.

²¹⁰ CASCUDO, 2000, et al., p. 17.

²¹¹ ROSADO, 1998, op cit., p. 115.

arriscam à aventura e até a morte pela impaciência que já produz o sofrimento”²¹². De fato, em Mossoró havia cerca de 6.000 flagelados²¹³, mas os números poderiam ser bem maiores, como aponta Guerra:

Difícil era apanhar todos, espalhados pelos casebres e recantos da cidade e arrabaldes, abarracados nos arredores, à sombra (?) de árvores sem folhas e sem sombras. Muitos se ocultavam julgando que se queria “tirar uma lista para embarque”. As mulheres, principalmente, não apareciam, por sua quase nudez²¹⁴.

Esse tipo de situação faz remeter ao trabalho de Frederico de Castro Neves – “Curral dos Bárbaros: os Campos de Concentração no Ceará (1915 e 1932)”. Nele, reflete-se que, diferente de Mossoró, os retirantes de Fortaleza e cidades cearenses foram levados para Campos de Concentração com o objetivo de substituir os “abarracamentos” dos flagelados que enfeivavam, aterrorizavam os habitantes das cidades e contaminavam os ares da cidade que vaidosamente se modernizava e se higienizava. Tal iniciativa veio do então Presidente do Estado do Ceará, Benjamim Barroso, encenando fins “humanitários” – com a justificativa de que os retirantes teriam *alimento abundante e assistência aos desvalidos da seca*. Além disso, os campos estavam organicamente ligados a obras públicas e, conseqüentemente, a construção e prolongamentos de ferrovias. Logo, os campos se mostraram incapazes, haja vista por falta de estrutura sanitária veio a se formar em um depósito de seres humanos.

Destarte, os esforços para o prolongamento não cessaram. Os relatos de Pedro Leopoldo que trabalhou de 1912 até 1950²¹⁵, conta que ainda em 1915 o concessionário da estrada Vicente Saboia tentou pleitear do governo a construção do prolongamento e mandou atacar os estudos do trecho Mossoró-São Sebastião com os limitados recursos da estrada, com renda precária, tirando do próprio bolso, mas nenhuma tentativa resultou em êxito. Destarte, em Mossoró continuaram todos em empenho para *atenuar os sofrimentos dos flagelados*. A linguagem dramática continuava como importante peça de retórica do discurso da seca, cujo prolongamento da estrada era um serviço para *o amparo a milhares de vítimas da seca* e um grande serviço ao *progresso do país*.

²¹² CÂNDIDO, op cit., p. 147.

²¹³ GUERRA, op cit., p. 42.

²¹⁴ Ibidem, p. 43.

²¹⁵ Nesse período, Pedro Leopoldo se retirou da construção da Estrada de Ferro de Mossoró de 1916 a 1925. Ver mais em: LEOPOLDO, Pedro. **Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró**. In: ROSADO, Vingt-un. A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano. 4º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998c.

Cabe ressaltar que no ano de 1915, em Mossoró, foram fundadas entidades intituladas de “Sociedades da Seca”, “Sociedade Defesa do Nordeste”, “Comitê proflagelados” e “Comitê Patriótico”, todas buscavam promover obras e serviços para *atenuar os efeitos das secas*. “O Mossoroense” registra algumas atividades dessas entidades, tendo como preocupação também as “condições” dos locais que os retirantes estavam sendo acolhidos, principalmente no “Estado do Amazonas”²¹⁶. A Sociedade Defesa do Nordeste, fundada em 11 de julho de 1915, reunia autoridades locais tendo Felipe Guerra como seu Presidente. Essa entidade erguia constantes propagandas com intuito de desenvolver serviços de irrigação (poços, açudes, barragens), de estradas de ferro, de rodagem, além da agricultura, indústria pastoril, proteção a retirantes, proteção e educação de menores, órgãos e abandonados²¹⁷. No entanto, as sociedades tinham uma ação política em busca de recursos na capital federal, um forte aparato para as elites locais de Mossoró ampliarem sua estrada de ferro (o que não ocorreu), além de outras obras de *combate aos efeitos da seca*²¹⁸. Contrariando a ideia ingênua de Paiva Neto (1998) em acreditar que a sociedade possuía um ideário desenvolvimentista, com clara inspiração regionalista, comum em toda região Nordeste²¹⁹.

Findo o primeiro trajeto de 37,690 quilômetros, no mesmo ano foi ativada a “campanha” pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró. Durante a seca de 1915 houve uma forte “propaganda” da classe dominante perante o Governo Federal para que fossem prosseguidos os trabalhos da ferrovia. No mesmo ano, nas próprias palavras de Felipe Guerra: “Sua propaganda foi duradoura e tenaz. A cada crise climatérica recrudescia a luta. Todos aqueles que dela se ocupavam, entre os mais competentes, indicavam o valor e o alcance da Estrada²²⁰”. Como pode ser visto, a cada *crise climatérica* era o mote que devia ser desenhado e aclamado. Sendo assim, a solução dada e sabida seria o prolongamento da EFM.

Explicitadas o teor dramático e o uso político da seca, porém, foi de balde. Segundo Felipe Guerra, confiando os representantes da ferrovia de Mossoró ter *um ilustre filho Potiguar* ocupando o Ministério da viação – Tavares de Lira, o ministro do então presidente Wenceslau Braz – o dito Ministro não solicitou um palmo de trilhos, pois foi “vergonhosamente mesquinha” a ação do Governo Federal para com o Rio Grande do

²¹⁶ JORNAL. **O Mossoroense**. 1915, p. 01.

²¹⁷ GUERRA, Otto. **Felipe Guerra**. Coleção Mossoroense. Série A, nº 55, p. 15-16 [s.d.].

²¹⁸ MATOS, op cit., p. 183.

²¹⁹ PAIVA NETO, op cit., p. 42.

²²⁰ GUERRA, op cit., p. 67.

Norte, ou melhor, para com os três estados do Nordeste, *então vitimados por mais uma seca*. Porém, em julho o Presidente da República através do Decreto n.º 11.641, dava autorização ao Ministério da Viação e Obras Públicas abrir créditos extraordinários de até de cinco mil contos de réis para obras contra a seca²²¹.

[...] para aplicar em obras de reconhecida utilidade na zona do Nordeste assolada pela seca, preferindo as que derem ocupação ao maior número de trabalhadores e conservarem nos seus domicílios as populações flageladas e possam ser concluídas dentro do tempo de duração da crise²²².

Para o Estado do Rio Grande do Norte foi liberado a importância de dois mil contos de réis, deliberando-o a iniciarem as seguintes obras: o açude do Saco e a estrada de rodagem de Mossoró a Alexandria. No entanto, mesmo aberto créditos extraordinários para obras contra a seca, nenhum conto de réis foi destinado ao prolongamento da EFM. Por mais que a classe dominante fizesse coro em torno do prolongamento da ferrovia, nota-se o caráter contraditório da obra e do discurso, visto que a ferrovia chega no momento onde outras vias de transportes já eram realidade no país. Então, ao mesmo tempo em que se mantinha a defesa da estrada de ferro, já se arquitetava a defesa de estradas de rodagens, as quais se apresentavam como um novo signo de progresso e desenvolvimento²²³. Isso abre uma chave de leitura para a dissertação de Luís Gustavo Martins Botaro – “Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)”, onde o autor analisa que a estrada de ferro nas primeiras décadas do século XX não era o único elemento modernizador: a presença do automóvel e da estrada de rodagem ganha espaço nos jornais como meio de dinamizar o comércio e a indústria local, condições para a modernização do espaço urbano de Botucatu-SP, segundo os jornais da cidade. Alia-se a isso a análise abaixo:

As estradas de rodagem e os automóveis ganhavam cada vez mais, no correr dos anos de 1910, espaço na sociedade e na política, o que fazia com que não só aumentassem a regulamentação e a legislação em torno do uso cada vez mais constante de automóveis, mas também, a necessidade de planejamento para a execução das novas obras rodoviárias. O aumento das estradas que interligavam os municípios e regiões do Estado de São Paulo era uma

²²¹ Em dezembro de 1915 foram abertos mais três créditos extraordinários o mesmo objetivo, a saber: no dia 15 o Decreto de nº 11.823, destinando a quantia de 200:000\$000 duzentos contos. No dia 22 de dezembro foram criados mais dois Decreto: nº 11.829 com o valor de 600:000\$000 seiscentos e o de nº 11.834 com 2.000:000\$000 dois mil contos. Ver mais em: BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Relatório do ano de 1915, p. LXXVIII-LXXX.

²²² GUERRA, op cit., p. 14.

²²³ SILVA, op cit, p. 74.

característica recorrente no planejamento e criação de novas instituições por parte do estado²²⁴.

Mas as críticas sobre o não prolongamento da ferrovia de Mossoró não cessaram. Para Felipe Guerra: “Quis-se disfarçar essa desumanidade alegando despesas e aperturas trazidas pela “Grande Guerra”²²⁵. A crítica correspondia a alta quantia de dinheiro gasto pelo Governo Federal em propagandas na imprensa sobre a participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial. Para justificar sua crítica, Felipe Guerra cita Barbosa Lima Sobrinho, reproduzindo sua fala na publicação intitulada “O problema da imprensa”, esclarecendo que: “Através de informação, que merece confiança soube que o governo do senhor Wenceslau Braz despendeu cinquenta e cinco mil contos com a imprensa”²²⁶. O presidente alegou que os efeitos das secas, da Primeira Guerra Mundial e da crise econômica sobre o país, refletiram diretamente no processo de construção e desempenho econômico e financeiro das ferrovias brasileiras, sobretudo nas nordestinas. Apesar disso, o Governo Federal decretou a continuação do prolongamento da RVC com o objetivo de socorrer os flagelados da seca ao Sul (E.F. Baturité), dando início a construção do trecho entre Iguatu e Cedro. Na frente Norte, dava-se a construção do trecho entre Sobral e Crateús. Por ser chamada de “ferrovia da seca”, a E.F. Baturité foi justificada seu prolongamento sob essa ótica, pois proporcionava emprego aos flagelados da seca.

Por ser a Estrada de Ferro de Mossoró de concessão estadual, o Governo Federal alegou que não poderia prolongar a ferrovia, pois quem estava incumbido disso eram os concessionários da estrada. Ademais, não havia lei que permitisse a encampação, além da Câmara não ter aprovado tal prolongamento, a saber:

No Rio Grande do Norte foi pedida a construção do prolongamento da estrada de Mossoró, pertencente a uma empresa particular de concessão estadual. O pedido não pode, porém, ser atendido, porque para isto seria preciso encampar o trecho já em tráfego, entrar em acordo com os contractantes e dispor de créditos, além de que a lei de 17 de junho do ano passado revogou, em relação a estradas e portos, todas as autorizações anteriores, que, de presente, é indispensável que constem em lei especial, e uma emenda que, neste particular, foi, em tempo, sugerida Câmara dos Deputados não logrou aprovação²²⁷.

²²⁴ BOTARO, Luís Gustavo Martins. **Botucatu**: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934). Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2015, p. 171.

²²⁵ GUERRA, op cit., p. 94.

²²⁶ Idem.

²²⁷ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Relatório do ano de 1915, p. LXXVIII.

Em tom dramático e melancólico, trivial daqueles que se auto-advogam representantes da ferrovia de Mossoró, Felipe Guerra solta a seguinte crítica: “Levantou-se intransponível barreira, invencível empecilho, verdadeiro tabu, contra a inclusão da Estrada em obras para dar trabalho aos que morriam a mingua; havia uma concessão estadual... Nada seria possível fazer”²²⁸.

Os concessionários estavam sujeitos a ceder ao Governo sem nenhuma indenização sobre seus direitos de construção, podendo entregar a concessão gratuitamente, sem qualquer contrapartida do Governo ou ceder sob única condição de empreitar com a firma o prolongamento. Isso leva a crer que a estrada de ferro já não despertava interesse de gestores públicos e privados, em relação ao lucro por ela obtido. Esse tópico dialoga com uma passagem do 8º volume do livro – “A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano”, no qual Câmara Cascudo cita que Vicente Saboia, diretor da firma que construiu o primeiro traçado, mandou atacar os estudos do trecho entre Mossoró-São Sebastião com os limitados recursos da estrada, renda precária e tirando do próprio bolso²²⁹. Embora o governo tenha justificado que não poderia encampar o prolongamento, segundo telegrama abaixo os obstáculos e a influência para que a União não prolongasse a ferrovia de Mossoró-Alexandria vieram novamente dos empreiteiros da ferrovia Central do Rio Grande do Norte.

Mossoró, 21 dezembro 1915

Jornal Comércio, País, Gazeta Notícias, Noite, Imparcial, Correio Manhã, Jornal Brasil, Saboia, Deputado Barbosa Lima, Deputado Alberto Maranhão. Tm10 – Rio.

Daí telegrafaram para aqui: Prolongamento Mossoró não depende autorização legislativo pois lei 3041 de 09 do corrente autoriza construção qualquer Estrada Ferro dentro zona assolada. Execução prolongamento depende somente Governo pois concessionários desejando facilitar propuseram ceder Governo sem nenhuma indenização seus direitos construção Mossoró Alexandria para Governo construir como pretender sem exigir empreitada nem arrendamento. Propuseram também entregar gratuitamente ao Governo trecho Porto Franco Mossoró sob única condição Governo empreitar com eles prolongamento. Assim construção prolongamento depende somente Ministro Viação perante quem vocês dessem trabalhos diretamente e intermédio Chaves. Empreiteiros Central continuam campanha imprensa procurando convencer Governo completa inutilidade construção Mossoró alegando Central Rio Grande do Norte suprirá melhor necessidade sertão levando população Natal.

Jerônimo Rosado, Redação Mossoroense, Redação Comércio de Mossoró²³⁰.

²²⁸ GUERRA, op cit., p. 95.

²²⁹ CASCUDO, 2000, op cit., p. 17.

²³⁰ ROSADO, 2000b, op cit, p. 142.

Cabe ressaltar que os empecilhos criados pela Central do Rio Grande do Norte vão do início do século XX, ou seja, em 1904 e 1915, ano de inauguração do primeiro traçado. O telegrama trouxe à tona como os empreiteiros da FCRN também influenciaram na morosidade de quase quatro décadas, isto é, 39 anos para ser construída a ferrovia de Mossoró a Sousa, levando em conta o início da sua construção e o fim – 1912 a 1951. Alia-se a isso outro provável atraso da implantação da EF Mossoró ao São Francisco, estando relacionado com a concorrência que esta fazia às ferrovias Central do Rio Grande do Norte, de Pernambuco, da Paraíba e Ceará à medida que seus trilhos avançassem rumo aos estados. Isso remete ao “Projeto de Meira e Sá”, quando o mesmo “desaparece” da Comissão de Finanças da Câmara. Felipe Guerra destaca isso na sua crônica documentada – “A Seca de 1915”, reproduzindo o discurso do Deputado Juvenal Lamartine e publicado na “A República” de 10 de janeiro de 1915:

Terminando, Sr. Presidente, peço a V. Exa. os bons ofícios da Mesa junto à Comissão de Finanças, para que esta dê seu parecer sobre o projeto do Senado, que autoriza o Governo a construir a estrada de ferro de Mossoró, no Rio Grande do Norte, ao centro da Paraíba. Posso informar à Câmara que esse projeto teve parecer favorável da Comissão de Obras Públicas desta casa, depois disso desapareceu, sendo infrutíferas todas as buscas feitas no arquivo da nossa Secretaria com o fim de encontrá-lo. Será possível, continua o ilustre deputado, explicar fatos dessa ordem que vão até o desaparecimento de pareceres por causas diversas de feitiços, urucubacas, caveira de burro ou poderes outros de ato de ocultismo, de mágicas e *poderosas forças ocultas!*”²³¹. (O último grifo é de Felipe Guerra)

Um outro exemplo de interferência dessa natureza é citado por Mello (1979), mostrando que a assembleia provincial do Ceará, em 1873, engavetou o projeto de lei que autorizava a construção de uma estrada de ferro com ponto inicial em Aracati (litoral sul do Ceará) e que a praça comercial de Fortaleza sabotou o quanto pôde aquele projeto. Na outra ponta, os baianos impediram que a Província de Sergipe construísse sua própria ferrovia, além de fazer forte oposição ao avanço da E.F. Paulo Afonso em Alagoas e Pernambuco²³².

O caso de Fortaleza e Aracati, são exemplos de como as grandes praças preservavam sua dominação da economia agrário-exportadora em sentido oposto à da provincialização²³³. A respeito disso, Aranha (2001) mostra como a bancada cearense resolveu, nos bastidores da política, não aceitar o traçado entre Aracati-Icó, pois o que

²³¹ GUERRA, op cit., p. 74.

²³² CAMELO FILHO, op cit., p 190.

²³³ MELLO, op cit., p. 228.

estava em jogo eram os interesses da elite econômica sediada na capital Fortaleza, uma vez que os trilhos saindo da cidade de Aracati poderia canalizar para essa urbe o comércio, criando uma concorrência com a capital. A política de centralização provincial do Ceará, projeto tão desejado e liderado pela elite senhorial de Fortaleza, levou a praça de Aracati a decadência econômica. Isso ocorreu com a elite natalense junto aos arrendatários da Central do Rio Grande do Norte e/ou políticos de outros Estados, como foi visto nas análises anteriores deste capítulo, quando impediu e atrapalhou a ferrovia de Mossoró avançar, contribuindo para parte do atraso de 39 anos até seu destino final – Sousa-PB em 1951.

Ainda sobre os entraves do prolongamento da ferrovia, em dezembro de 1915 um telegrama foi enviado ao Presidente da República, Ministros, Deputados, Senadores, jornais do Rio de Janeiro, entre outros, onde se dizia: “[...] Mais uma vez implorando vosso patriotismo humanidade pró-vítimas fome dando trabalho digno capaz remir calamidade presidente crises futuras”²³⁴. Defender prolongamento ferroviário constituía o meio mais adequado de prevenção contra as futuras secas, única medida capaz de combater de forma duradoura seus efeitos, haja vista o mote para *combater a miséria* bastava construir trilhos ou prolongamentos. Essas eram justificativas já conhecidas de comoção para sensibilizar o Governo Central, uma verdadeira cantilena.

Esses tipos de discursos são amiúde abordados por serem ótimos motivos para se reivindicar uma estrada de ferro ou prolongamentos. Eram argumentos muito engessados para justificar a necessidade do transporte ferroviário, pois o que importava era a capacidade de engatilhar discursos que sensibilizassem, implicando na liberação de recursos por parte do Governo Federal. Isso fez com que a classe dominante começasse a pedir ao Governo Central o prolongamento da ferrovia de Mossoró, momento em que a União já estava intervindo no setor ferroviário, encampando ou arrendando um grande número de estradas de ferro privadas. Tal procedimento se justificava porque as garantias de juros concedidas a essas empresas pesavam muito no orçamento federal. Embora a ferrovia de Mossoró tenha sido a primeira construída com capital de dentro do país, cuja concessão foi dada a brasileiros, isso não impediu o Governo Federal de cedê-la a partir de concessão a construtores, sobretudo numa ferrovia nordestina, que geralmente

²³⁴ ROSADO, 2000b, op cit., p. 143. O telegrama foi enviado por Felipe Guerra (Juiz de Direito), Cunha da Mota (Presidente Intendência), Sebastião Gurgel (Presidente da União Caixeiral), Jerônimo Rosado e Bento Praxedes.

apresentava déficits operacionais. Isso fez com que a União intervisse nos próximos prolongamentos a partir de 1926.

2.5 Prolongamentos Mossoró-São Sebastião-Caraúbas: 1926 e 1929

Até a inauguração do trecho de Mossoró-São Sebastião e São Sebastião-Caraúbas passaram ainda três presidentes. Porém, ainda durante o Governo Wenceslau Braz (1914 e 1918), a Estrada de Ferro em 1918 retornou o estudo para a construção de Mossoró-São Sebastião. O Governo Federal mandara uma comissão chefiada pelo engenheiro Paulino de Souza levar a construção do prolongamento até São Francisco. Segundo o relato de Pedro Leopoldo, essa comissão fez a locação da linha com seu traçado sobre os estudos de Plínio de Castro Nunes alguns serviços de terraplanagem, mas não se sabe por qual motivo retirou-se sem concluir o serviço²³⁵. O retorno aos estudos para o prolongamento da ferrovia de Mossoró, segundo Rodrigues (2006), foi devido a saída do Potiguar Augusto Tavares de Lyra do Ministério da Viação e Obras Públicas em 1918 e o enfraquecimento da oligarquia natalense comandada por Pedro Velho. Como foi visto anteriormente, o Ministro representava em esfera federal os interesses da oligarquia da cidade de Natal e, conseqüentemente, da Natal-Nova Cruz e a Central do Rio Grande do Norte. Com isso, os motivos reais sobre o boicote da Estrada de Ferro de Mossoró ter sofrido durante anos vieram novamente à tona.

Nos anos de 1919-1922 inicia o governo do Presidente Epitácio Pessoa. Em outubro de 1919, outra comissão chefiada pelo engenheiro Edgard Werneck. O telegrama enviado por Vicente Saboia do Rio de Janeiro remete ao assunto.

ESTRADA – Mossoró, Setembro 1919
Rio 30 – horas 17 (Recebido a 4. 10. 1919)

Tribunal Contas sessão de ontem por quatro votos contra dois resolveu registrar termo de 23 de julho que garante prolongamento Estrada Mossoró ficando assim vencidas as dificuldades até hoje, tem sido crivadas a essa justa aspiração do povo de dessa região; convém notar que por interessante coincidência os dois votos contrários foram proferidos pelo Ministro Camilo Soares que foi Diretor Geral dos Correios na administração de Tavares de Lira na pasta da Viação Metelo, que foi Senador quando Lira também ocupava uma cadeira no Senado Federal. Na sessão ontem Lira não votou declarando ser impedido por motivos que não compreendemos e nem foram explicados. Será nomeado amanhã Comissão Werneck que deverá embarcar quatro outubro disposto atacar serviço construção até S. Sebastião e estudos até Souza que será ponto terminal da Estrada. Peça mostrar este Rosado. Doutor Castro, João

²³⁵ LEOPOLDO, op cit., p. 20.

Almeida e outros sinceros amigos da Estrada e leais defensores dos interesses da zona em que habitamos aos quais peço apresentar minhas congratulações. (Grifo meu).

Abraços
Vicente Saboia²³⁶.

Cabe destacar que o telegrama enviado por Vicente Saboia, em setembro 1919, acima citado, põe fim o ideal de João Ulrich Graf da Estrada de Ferro de Mossoró alcançar o Rio São Francisco, uma vez que o ponto terminal escolhido será Sousa-PB.

Dentro desse período, constituía uma nova firma sob a razão social de “Companhia Estrada de Ferro de Mossoró”²³⁷ em 23 de julho de 1919, para o arrendamento e exploração dos trechos de linha férrea. Isso porque na República houve mudanças na política ferroviária do Brasil. O governo alterou radicalmente a política ferroviária vigente até 1889. A mudança mais significativa foi a extinção gradual do regime de garantia de juros a partir de 1896 e ao mesmo tempo iniciou-se o processo de encampação e arrendamento das ferrovias brasileiras, realizados em grande escala nos anos de 1901, no governo de Campos Sales, e continuou até 1904 no governo de Rodrigues Alves (ARANHA, 2001). Isto é, o governo encampou e logo em seguida arrendou estradas para empresas privadas através de concorrência pública. Essas mudanças foram feitas sob a justificativa de que a garantia de juros era danosa às finanças do Estado e estimulava a ineficiência, “pois qualquer ferrovia mal dirigida poderia ter lucro, visto que o governo se encarregava de fornecê-lo (TENÓRIO, 1979)”. Por outro lado, a maioria das ferrovias brasileiras, sobretudo no Nordeste, apresentava déficits operacionais, com exceção de apenas uma delas, a “Great Western”. Com isso, o governo encampou e arrendou a maioria das ferrovias do país, alterou a forma de concessão, zona de privilégios e eliminou a garantia de juros para os novos contratos assim como para os antigos²³⁸. Nesta perspectiva, o arrendamento da ferrovia de Mossoró pelo governo republicano veio atender uma aspiração antiga das elites, some-se a isso a citação abaixo.

No Brasil, do conjunto de concessões e implementações desde o final do Império (1889) às primeiras décadas da República, prevaleciam as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos. É a partir deste

²³⁶ ROSADO, 2000b, op cit., p.146.

²³⁷ O decreto n. 16.566, de 27 de agosto de 1924 autoriza a transferência a Companhia Estrada de Ferro Mossoró do contrato celebrado com Albuquerque & Cia em 1919.

²³⁸ CAMELO FILHO, op cit., 116-117.

propósito que as ferrovias são expandidas às cidades interioranas ou “bocas de sertão”²³⁹.

Percebe-se, portanto, que no Nordeste do Brasil a integração do território via estradas de ferro ocorre inicialmente ao longo do litoral para atender a demanda emergente da produção do açúcar. Posteriormente, as ferrovias adentram o território dos estados para favorecer o transporte do algodão, ligando-se aos portos litorâneos. Em relação a Mossoró, além do algodão, o sal, o gesso, produtos da agroindústria e outros oriundos da pecuária (couros peles, por exemplo), foram favorecidos com a exportação pelo porto, atendendo principalmente a indústria do Centro-Sul, questão sobre a qual tratará o terceiro capítulo.

Deste modo, o trecho entre Mossoró a São Sebastião ficou a cargo do Governo Federal executar a construção por administração direta, cujos concessionários pagavam ao Governo uma quota do arrendamento, a saber:

PRIMEIRA – Os concessionarios ficam obrigados a entregar immediatamente á Inspeitoria Federal das Estradas os estudos definitivos e respectivos orçamentos do trecho compreendidos entre Mossoró e S. Sebastião, os quaes passarão á inteira propriedade do Governo, sem direito a pagamento ou indemnização de qualquer espécie. SEGUNDA – O Governo Federal mandará construir, por administração, o prolongamento da Estrada a partir de Mossoró, e a proporção que ficar concluída a construção de cada uma das secções em que tiver sido dividida a Estrada e dividamente aparelhada com o correspondente material de tracção e de transporte, os concessionarios focam obrigados a trafega-la, de acordo com as condições geraes fixadas para as estradas de ferro fiscalizadas pela União, pagando ao Governo Federal uma quota de arrendamento [...].(BRASIL, 1919, p. 429).

Os serviços do prolongamento foram iniciados em novembro de 1919. O tom de agradecimento à luz da *miséria* e do *sofrimento* dos sertanejos não poderia ficar de fora. Dias após de saber que o Governo Federal ira autorizar o prolongamento até São Sebastiao, Jerônimo Rosado telegrafa agradecendo ao Presidente da República e ao Ministro.

Ato V. Exa. autorizando construção Estrada de Ferro Mossoró impressionou vivamente alma mossoroense que reconhecidamente vem significar V. Exa. sua intensa alegria profunda gratidão. Apesar estado miséria aqui reinante em milhares sertanejos imigrados, certeza próximo início serviços reconforta ânimo povo sempre confiante generoso coração insigne patriota que é V. Exa.

²³⁹ MAIA, Doralice Sátyro; OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **As ferrovias e a centralidade no Nordeste brasileiro**: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil). VII Congresso de História Ferroviária. Associação Ibérica de História Ferroviária. [s.d.], p. 02.

Respeitosas saudações
Jerônimo Rosado – Presidente Intendência²⁴⁰.

Os discursos dos representantes que advogavam para os retirantes, num apelo claro à generosidade, residem na tentativa de mostrar que a tábua de salvação da *miséria* e seu índice acabariam com a chegada dos trilhos. No entanto, ainda em 1919, a comissão chefiada pelo engenheiro Edgard Werneck não avançara. Embora muito adiantados os serviços entre Mossoró e São Sebastião, com um trecho do leito de cerca de 40 quilômetros já construídos, veio a ordem de paralisação dos serviços, sendo reiniciados somente no ano de 1926, com o então Presidente Arthur Bernardes. A suspensão foi dada através do Aviso nº 474, de 10 de agosto de 1920. Só foram autorizados os trabalhos pela lei orçamentária do Governo, e depois pelo decreto nº 16.007, de 11 de abril de 1923, abrindo crédito de 1.000:000\$ para atender as despesas com o prosseguimento de Mossoró a São Sebastião e a conclusão dos estudos até Caraúbas²⁴¹. Em 30 de setembro de 1924 o prolongamento foi novamente suspenso por ter se esgotado a verba. Foi reiniciado em novembro de 1925 e em 01 de novembro 1926 foi entregue ao público o prolongamento Mossoró - São Sebastião. A Companhia que construiu esse prolongamento era proprietária do trecho entre Porto Franco e Mossoró e arrendatária dos trechos federais que forem abertos ao tráfego. Esta medida, segundo o governo, era necessária haja vista que o sistema de garantia de juros representava uma verdadeira sangria para as finanças públicas. Voltando a analisar o traçado, Pedro Leopoldo informa:

Quando se cogitou do prolongamento da Estrada de Caraúbas em diante, havia em Mossoró, entre os interessados e as pessoas de maior influência, diversos projetos de roteiro. Uns queriam Caraúbas, Pau dos Ferros, Rio do Peixe (Antenor Navarro), no Estado da Paraíba, onde se fazia a ligação com a “Ceará-Paraíba”. Jerônimo Rosado, que sempre foi uma opinião autorizada, sugeria o itinerário: - Caraúbas, Patu, Catolé, Jericó, Pombal. A companhia contratante da construção, não sei a que critério, planejou um traçado médio entre os dois projetados: - Patu, Boa Esperança, (Demétrio Lemos), Alexandria, Sousa²⁴².

Embora o ponto terminal ser Sousa, caberia ainda estudar a região por onde passaria cada prolongamento. E uma dessas pessoas de *maior influência* que tentou intervir no traçado foi Jerônimo Rosado. Segundo Câmara Cascudo (2000), o “Traçado Rosado” partia de Caraúbas, passando por Patu, Catolé, Jericó e Pombal – era o que

²⁴⁰ ROSADO, 2000b, op cit., p.147.

²⁴¹ BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório do ano de 1923, p. 80.

²⁴² LEOPOLDO, op cit., p. 32.

menos servia ao Rio Grande do Norte e era o de mais longa distância, mas, em compensação, o mais econômico em sua execução pela regularidade do terreno. Não havia grandes acidentes, era afastado das cordilheiras e não atravessava rios de grandes leitos que exigissem obras de grandes vãos²⁴³. O seu traçado interessaria a Paraíba, almejando contribuir com sua terra natal, Catolé do Rocha. Isso é um exemplo de como as ferrovias eram marcadas por poderosos interesses de pessoas de prestígio e do grupo que as representavam, ou seja, interesses que se colocavam acima de qualquer aspiração de natureza pública²⁴⁴. Seu Rosado era uma pessoa da classe dominante de Mossoró, ganhando notoriedade na cidade como, por exemplo, farmacêutico e Intendente Municipal. No entanto, por ser um traçado mais caro, atravessaria em maior extensão o centro produtor. Jerônimo ainda telegrafou inúmeras vezes recomendando ao Presidente, Ministros, Deputados, entre outros, que pudessem escolher o traçado defendido por ele, resultado nulo. Por outro lado, já o projeto da Companhia era o que mais encurtava a distância, mas se tornou o mais prejudicial pelo seu aspecto topográfico na altitude brusca e forçada da Serra do Martins (CASCUDO, 2000).

Sobre o critério do traçado, a justificativa pode ter sido pela “conveniência econômica”, uma vez que foi estudado pelo engenheiro Edson Junqueira Passos, publicado na “Revista Brasileira de Engenharia, volume IV de julho a dezembro de 1922”. O engenheiro estudou o prolongamento por traçados diversos. Dentre eles o de Patu – Catolé – Alexandria – Sousa, com 156 quilômetros, orçando a sua construção em 9.543:388\$510, sendo o custo quilométrico Patu – Catolé de 65:198\$072. E o de Patu – Catolé – Paulista – Pombal, com 126 quilômetros, orçado em 10.001:396\$604²⁴⁵. Embora o último tivesse 30 quilômetros do seu traçado reduzido do primeiro, o orçamento para sua construção é superior – 458:000\$000, aproximadamente. Esses custos por quilômetro eram altíssimos, acima da média histórica praticada na região, em torno de 50 contos, cujos traçados representariam uma enorme “sangria financeira” aos cofres do Estado, caracterizando o que se chama hoje de obras superfaturadas (ARANHA, 2001). Porém, todos os traçados acima foram desprezados; o escolhido e aprovado pela Conferência Ferroviária do Nordeste Brasileiro foi Patu – Almino Afonso – Boa Esperança – Alexandria – Sousa, com 134 quilômetros. A execução, no entanto, foi mais difícil pela

²⁴³ CASCUDO, 2000, op cit., p.21.

²⁴⁴ ARANHA, 2001, op cit., p. 49.

²⁴⁵ MAIA, Américo. **Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró**: Memorial. 1936, p. 05.

passagem da Serra de Martins, mas com 22 quilômetros mais curto em distância em relação ao traçado: Patu – Catolé – Alexandria – Sousa.

Voltando a analisar o governo de Epiácio Pessoa, o Presidente era membro de uma importante oligarquia nortista, e seu discurso tinha comprometimento aos interesses das classes dominantes de sua região, decidindo por incrementar os investimentos em serviços públicos contra as secas. Afinal de contas, o governo de Epiácio Pessoa é tido como um marco na longa estratégia de recuperação de poder por parte das oligarquias do Norte, em crise desde as últimas décadas do século XIX, quando a queda do preço do açúcar levou à decadência a classe dos donos de engenhos de cana, antigo setor dinâmico da economia na região. Feridas de morte as oligarquias açucareiras, restou às oligarquias algodoeira-pecuárias apegarem-se ao “discurso da seca” como instrumento de reivindicação²⁴⁶, pois nas últimas décadas do século XIX as elites nortistas faziam uso político da região identificada como *sofrida*, pintando um quadro de *miséria*, e cuja classe dominante vai dispor de um mote perfeito para consolidar a ideia de que a região precisa de proteção por parte da União, sendo as ferrovias um instrumento por excelência de combate aos efeitos da seca e sua *miséria*²⁴⁷. Entretanto, não foi isso que aconteceu no Rio Grande do Norte em relação à paralisação do prolongamento da ferrovia de Mossoró. Felipe Guerra, novamente na sua crônica documentada – “A Seca de 1915” tece as seguintes críticas ao Presidente Epiácio Pessoa.

Aquela paralisação de serviços e venda de restos de materiais, em leilão, quando se tratava de obras contra as secas, e conforme informa o relatório da citada comissão de exame, se chegou a construir, em outro Estado, estrada de rodagem inútil, a duzentos contos de réis o quilômetro, indicando bem o descaso e pouca atenção que se tem dado ao tão falado problema do Nordeste. No Ceará foram projetados 465 quilômetros de estradas de ferro; na Paraíba, 486; no Rio Grande do Norte, “zero”²⁴⁸.

As críticas não cessaram. Para Felipe Guerra, não foi esse o malefício único que o Governo Epiácio Pessoa fez ao Rio Grande do Norte. A Estrada de Ferro Central teve os serviços paralisados. Toneladas de trilhas, locomotivas etc, foram retiradas para outros Estados, *nem um litro sequer d’água ficou armazenado em açudes, em represas*. A única ligação marítima entre Natal e Mossoró foi acabada, evitando que os vapores que escalavam em Natal de viagem para o Norte tocassem em Mossoró. Logo, o teor

²⁴⁶ CÂNDIDO, op cit, p. 192.

²⁴⁷ ARANHA, 2001, op cit, p. 110.

²⁴⁸ GUERRA, op cit., p. 122.

dramático e metafórico veio à tona: “Das vacas gordas, que vieram para o Nordeste, no Governo Epitácio, foram atirados ao Rio Grande do Norte raros ossos magros, já despojados de carne. Sendo, aliás, o Estado mais duramente vitimado pelas secas”²⁴⁹.

Os discursos da época para a defesa e prolongamento de estradas de ferro eram que dariam serviços àquelas *vítimas das secas*, e que a *carne* para saciar a fome desses *sufredores* seria o prolongamento da estrada de Mossoró. Assim, embora repetitivos, reproduzir em exaustão era o mote para as reivindicações em nome das *vítimas da seca*. E diante da ausência de trilhos no Rio Grande do Norte, o estado não pode apoiar o presidente, pois *assim os enfileirar entre aqueles que atiram loas ao “Grande Presidente”*, porque trata o norte-rio-grandense com *raros ossos magros, já despojados de carne*. Se colocar como discriminado, esquecido ou reclamar dos recursos rateados para estradas de ferro aos Estados, principalmente pequenos sempre foi um artifício usado costumeiramente e eficientemente nas representações (ARANHA, 2001). Essa foi uma das cantilenas repetida à exaustão pela classe dominante mossaoroense ao longo da construção da EFM.

Segundo Felipe Guerra, o exagero do regionalismo levou Epitácio Pessoa a ser virtualmente adversário da Estrada de Ferro de Mossoró, pois julgou preferível a uma grande zona do sertão paraibano, seu Estado natal, ser obrigado o escoamento dos produtos pelo porto da capital, onerando-se com fretes em longo percurso em vez de consentir nesse escoamento por um porto que traria ao produtor grande economia pela sensível diferença de percurso, economias que diretamente iriam incrementar a riqueza particular, o bem-estar da população e o desenvolvimento geral do Estado. Para Guerra, no Governo Epitácio Pessoa os trabalhos da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e os trabalhos da Estrada de Ferro de Mossoró não foram apenas suspensos: foram extintos²⁵⁰.

A impressão é que Felipe Guerra, na obra em questão, não compreendia muito bem como funcionavam os rateios ferroviários no Brasil, no Norte (hoje Nordeste) em especial. Ora, todos que entravam na disputa por um trecho de estrada de ferro lançavam mão de justificativas parecidas quanto ao potencial econômico do ramal disputado e cada um reproduzia discurso parecido quando a reivindicação se dava em nome do *flagelo da seca*. Com isto, levava a melhor quem se articulasse bem politicamente, e isto muitas

²⁴⁹ GUERRA, op cit., p. 124.

²⁵⁰ Ibidem, p. 128.

vezes no interior da própria província ou estado, a exemplo de Aracati contra Fortaleza e; Mossoró contra Natal.

Por outro lado, o traçado Mossoró-Patu-Souza, aprovado também pela “Conferência Ferroviária do Nordeste Brasileiro” em 1922, citado anteriormente, foi aprovado no mesmo ano pelo “Congresso Ferroviário de Recife”, de iniciativa do Club de Engenharia de Pernambuco. O Congresso julgava o traçado como justificativa de sanar o escoamento do sertão da Paraíba para o porto de Mossoró, haja vista que só a rede da “Great Western” com seus 359 quilômetros ficava na realidade servindo ao Estado da Paraíba, canalizando a produção do interior ao porto de Cabedelo. Nesse ínterim, o Congresso aprovou por unanimidade “adoptar o plano da ligação e de prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró, de Patu a Souza, tendo em vista a maior conveniência do traçado”²⁵¹. Segundo o engenheiro e técnico Moraes Rêgo, na abertura do Congresso Ferroviário de Recife, o traçado de Patu a Souza era importante para escoar a produção do hinterland dos municípios para um escoadouro marítimo, pois deixa o interior isolado da capital e do porto de Cabedelo. Para o engenheiro, o prolongamento da ferrovia de Mossoró, por estar mais adiantada e ter seu porto com menor distância do de Cabedelo, a expansão resolveria a logística dos produtos desses municípios do sertão paraibano. Porém, mais adiante será analisado o Memorial do Deputado paraibano Américo Maia que defenderá em 1936 outro traçado: Patu – Catolé – Pombal.

No entanto, o argumento acima em prol do Porto de Mossoró esbarrava em poderosos interesses do lado paraibano e pernambucano. Pois o empório de Campina Grande, onde o trem aportara há mais de uma década, estava em conexão direta com o Recife e seu porto e não com o de Cabedelo. Antes mesmo do trem se estender ao interior da Paraíba até Campina Grande, era poderosa a influência recifense sobre os sertões paraibanos. Toda essa influência do Recife, além da arenga entre a Central do RN e a ferrovia de Mossoró pode ter interferido no prolongamento da estrada de ferro de Mossoró e, conseqüentemente, a sua morosidade.

Todavia, somente no Governo do Presidente Arthur Bernardes em 1º de novembro de 1926 estabeleceu-se o tráfego regular de 39 quilômetros entre Mossoró a São Sebastião (atual município de Governador Dix-sept Rosado). Instalar-se-ia a Estação com a presença do Governador José Augusto e autoridades locais, da capital e do Ceará. Na manhã do grande dia – que era justamente o dia da festa de todos os Santos – seria

²⁵¹ CONFERENCIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE BRASILEIRO. 1922, p. 21.

celebrada missa campal na plataforma da estação. Muitas caixas de bebidas foram enviadas para serem distribuídas com os operários e o povo em geral. Os ares de festa misturado com bebida contagiou a população local. Pedro Leopoldo relata um pouco desse verdadeiro festão ruidoso, “cuja aglomeração dentro do recinto da estação densa e fervilhante, que na distribuição de bebidas o povo invadiu o gradil, nem a polícia com apenas oficiais à frente pode contê-lo²⁵²”. Depois da missa campal feita pelo Padre Mota, viário da Paróquia, o Governador José Augusto entrega ao tráfego público²⁵³.

Em 28 de dezembro de 1928, derradeira cópia do seu arquivo, Jerônimo Rosado telegrama à Saboia e Rafael Fernandes – no Rio de Janeiro, ao governador Juvenal Lamartine, o desembargador Felipe Guerra e ao genro Aldo Fernandes, em Natal: “Trem lastro chegou hoje quilômetro 39 proximidade Caraúbas onde povo nos recebeu festivamente. Parabéns. Rosado²⁵⁴”. No entanto, a inauguração do prolongamento de 43 quilômetros entre São Sebastião-Caraúbas foi em 30 de setembro de 1929. Jerônimo Rosado ainda desatou a fita cerimonial na inauguração de Caraúbas. Nesse dia, Felipe Guerra teceu as seguintes palavras sobre Jerônimo:

Olhem o retrato de Jerônimo Rosado, grave, olhos castanho tranquilos, os lábios prendendo a palavra, fisionomia sem me rir e sem chorar, o pequenino bigode, aparado e grisalho, impassível, severo, expliquem-me a origem da fê, trabalho em prol do comum, compensação interior e divina nessa servidão jubilosa...²⁵⁵

Cabe destacar que no ano da inauguração da estação o próprio conceito de estrada de ferro como ícone do progresso e civilização já sofreu um abalo com a chegada do transporte rodoviário, uma vez que o ano de 1929 os automóveis já são realidades em todos os espaços brasileiros. Uma frase que resume bem isso foi dita um ano antes, em agosto de 1928, quando o então presidente Washington Luís tece as seguintes palavras – “Governar é abrir estradas”. Diante desse contexto e outra explicação da possível morosidade na continuação dos prolongamentos da linha férrea de Mossoró, uma matéria

²⁵² LEOPOLDO, op cit., p. 27.

²⁵³ As obras de prolongamento entre Mossoró e São Sebastião eram de responsabilidade do Governo Federal, que construiu o trecho e lentamente avançou até Mombaça. Depois o governo arrendou o trecho por ele administrado para a Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, e pelo Decreto nº 9.506, de 24 de julho de 1946 o Governo Federal, tendo em vista promover a melhoria e eficiência dos serviços de tráfego desta linha, cancelou o contrato de arrendamento e em 1951 concluiu o trecho entre Alexandria e Souza e a ferrovia recebeu o nome de E.F. Mossoró-Souza.

²⁵⁴ ROSADO, 2000f, op cit., p. 170.

²⁵⁵ CASCUDO, Luís da Câmara. **Jerônimo Rosado**: uma ação brasileira na província. 3º ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-Un Rosado. 1999c, p. 123.

publicada em “A República”, jornal da cidade de Natal, depois veiculada em “O Mossoroense” no ano de 1928 já fazia uma clara defesa do automóvel, pois o progresso era transportado não mais por linhas férreas e sim pelas rodovias, daí a necessidade de se abrir novas estradas de rodagens.

Mossoró e a causa da sua decadência

Mossoró, pela sua excelente posição geographica, foi, por muitos annos, o centro principal de exportação e de importação de ricas regiões do nosso *hinter land* que para alli convergiam de preferencia por não encontrarem outro escoadouro mais próximo para a sahida de seus productos ou logar menos distante em contacto directo, por via marítima, com as grandes praças do paiz. Parte da Parahyba e do Ceará e grande parte do nosso Estado (incluindo mesmo até 1875 a nossa extensa zona do Siridó) afluíam naturalmente para esse magnífico ponto, encravado nas proximidades de nossas melhores salinas. Na impossibilidade de conseguir, com urgência, esse município a continuação de sua estrada de ferro, cogita, por emquanto, de substituir esse plano por uma estrada de rodagem que partindo dalli alcance Souza ou Cajazeiras, no Estado da Parayba. O futuro das communicações terrestres pertencerá, infallivelmente, ao automóvel que dagora começa a substituir a locomotiva com grandes vantagens. O dinheiro que se tem gasto com estradas de ferro, tivéssemos antes, com mais economia e proveito, aberto caminhos para o automóvel que, na opinião de Henry Ford, 'está destinado a fazer o Brasil uma grande nação'. Com a abertura de novos caminhos, Mossoró readquirirá, em todo tempo, o seu antigo desenvolvimento comercial, não sò pela sua posição geographica excelente, como sobretudo pela vontade admirável do seu povo que sabe querer²⁵⁶.

A partir desta década o Governo Central começa a deixar um pouco de lado a imagem do trem como fruto do desenvolvimento comercial e do progresso, haja vista que as ferrovias não mais condiziam com os novos aspectos das comunicações, pois *o dinheiro que se tem gasto com estradas de ferro, tivéssemos antes, com mais economia e proveito, aberto caminhos para o automóvel.*

Destarte, o próximo tópico será reservado a uma pequena parte sobre Jerônimo Rosado, não sendo de se estranhar o quanto o nome dele é lido na historiografia e memória sobre a estrada de ferro de Mossoró. Toda essa engenharia do poder da família Rosado extrapolava a fronteira da política, construindo e se apropriando dos mecanismos e controle cultural, uma chave que também rege a história e a memória da ferrovia de Mossoró. Assim, serão analisados os interesses da ferrovia para Jerônimo, uma vez que a historiografia e os memorialistas glorificam em demasia como *maior líder da segunda fase da campanha.*

²⁵⁶ JORNAL. **O Mossoroense**. 7-10-1928, n°. 902, p. 1, c. 4.

2.6 “Seu Rosado era o maior amigo da Estrada”: desinteresse, ausência de qualquer retribuição ou prêmio final?²⁵⁷

Jerônimo Rosado foi o chefe da campanha pela Estrada de Ferro de Mossoró. Agiu incansavelmente, com esforço, com inteligência, com sacrifício, com proveito, durante anos. Na última fase da propaganda, nenhum outro desenvolveu atividade igual à sua.

Felipe Guerra

Durante a campanha/propaganda em torno do prolongamento da ferrovia de Mossoró, o nome de Jerônimo Rosado é bastante representado²⁵⁸. A frase acima, de Felipe Guerra, amigo e contemporâneo de Jerônimo, é um pouco de como os trabalhos historiográficos e memorialistas sobre a ferrovia de Mossoró apresentam-no como *chefe* da campanha ferroviária em nome do *interesse coletivo*. A citação acima é apenas uma das representações sobre “Seu Rosado”. Muitas obras escritas por Luís da Câmara Cascudo, Vingt-un Rosado e outros intelectuais e memorialistas da *saga ferroviária* mossoroense, enaltem a figura de Jerônimo Rosado a luz da defesa e prolongamento da estrada de ferro de Mossoró. A escrita biográfica de ambos os autores se volta numa relação de reciprocidade narrativa, cujos discursos são parecidos e ufanistas. Isso se faz produzir representações sobre Jerônimo com intenção de atingir “efeito de real”. Acontece que as representações produzidas no campo intelectual, para Roger Chartier (1990, 2002), se expressam a partir de algumas práticas culturais como a escrita. E nesta perspectiva, tecemos o objetivo desse tópico, ou seja, analisar o interesse de Jerônimo Rosado na defesa da ferrovia de Mossoró.

São inúmeras obras que tecem sobre Jerônimo Rosado, mas a primeira dela e a principal é sua biografia – “Jerônimo Ribeiro Rosado: uma ação brasileira na província (1861-1930)”, uma vez que essa será o embrião para as outros exemplares. Logo, a escrita

²⁵⁷ Frase dita por Luís da Câmara Cascudo sobre Jerônimo Rosado no seu livro: **Jerônimo Ribeiro Rosado: uma ação brasileira na província (1861-1930)**.

²⁵⁸ Jerônimo Ribeiro Rosado nasceu na cidade de Pombal-PB em 8 de dezembro de 1861. Filho de Jerônimo Ribeiro Rosado e Vicência Maria da Conceição Rosado. Formou-se em Farmácia no Rio de Janeiro. Abriu sua primeira farmácia em 1889 na cidade de Catolé do Rocha-PB. Casou-se com Maria Rosado Maia. Mudou para Mossoró-RN em 1891, transferindo sua drogaria a convite do médico e político Francisco Pinheiro de Almeida Castro, patrocinador da mesma. No período que viveu em Mossoró, além de farmacêutico foi Intendente Municipal, Presidente da Intendência e Coletor de Rendas Federais, falecendo no ano de 1930. Ver mais em: CASCUDO, Luís da Câmara. **Jerônimo Rosado: uma ação brasileira na província**. 3° ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-un Rosado. 1999.

do texto biográfico é composta por dois escritores, Luís da Câmara Cascudo²⁵⁹ e Vingt-un Rosado, embora a obra faça alusão apenas a Câmara Cascudo (ver anexo 3). Porém, a maior parte do livro, dois terços, é escrito por Vingt-un com os subtítulos: “O pioneiro Jerônimo Rosado” e “Sobre a descendência de Jerônimo Rosado”. Levar apenas o nome de Câmara Cascudo na capa do livro sobre o pai pode ter algumas explicações, mesmo possuindo em suas mãos todas as fontes e recursos para escrever a história de vida do seu genitor, foi uma tarefa transferida para Cascudo. Segundo Bruno Balbino Aires da Costa na sua dissertação – “Mossoró não cabe num livro”: Luís da Câmara Cascudo e a produção historiográfica do espaço mossoroense” – tece algumas hipóteses. Primeiro, o próprio Vingt-un não se considerava um escritor, mas um agrimensor, cujo papel era de detalhar e organizar um conhecimento acerca do espaço mossoroense. A segunda hipótese é que Cascudo era um mentor, “seu mestre”, para Vingt-un, diferenciando a posição de Cascudo (mestre) em relação a Vingt-un (aluno). Isso se deu diante da íntima aproximação dos dois intelectuais, chegando a trocar inúmeras correspondências ao longo de anos. E terceiro, a alusão apenas a Câmara Cascudo era fundamental para a repercussão da “batalha da cultura” não só em Mossoró, mas também no Rio Grande do Norte e a nível nacional, diante do prestígio intelectual que Luís da Câmara Cascudo tinha além das fronteiras potiguares²⁶⁰. Mas este trabalho levantará mais outra hipótese: para não mostrar explicitamente e carregar nos ombros o discurso laudatório sobre o pai, Vingt-un pode ter tentado se abster, de maneira simulada, o denso panegírico feito sobre seu genitor.

Diferente da problemática deste tópico acima destacado, a dissertação de Bruno Balbino foca exatamente em como a biografia de Jerônimo Rosado foi utilizada para vincular a cidade com a sua história de vida. Bem parecido com o trabalho de Francisco Fagundes de Paiva Neto – “Mitologias do “país de Mossoró”. Parte da obra de Paiva Neto é estudar a atuação de Jerônimo, concentrando-se na sua participação política como responsável pelo progresso e desenvolvimento da cidade, deixando um legado para Mossoró e seus filhos como “herói-civilizador” e “mito-fundador”. Assim, esses trabalhos não analisam o interesse de Jerônimo em lutar pela ferrovia de Mossoró.

Nesta perspectiva, o desejo da escrita e publicação de obras sobre Jerônimo Rosado e sua família não são neutros. Esse interesse esteve presente no plano

²⁵⁹ Esse não foi o único livro que Luís da Câmara Cascudo escreveu sobre Mossoró, além desse existe mais dois: “Notas e documentos para a História de Mossoró (1955)” e “Mossoró, região e cidade (1980)”. A produção desses livros deu a Cascudo o título de “historiador de Mossoró”.

²⁶⁰ Saber mais em: COSTA, Bruno Balbino Aires da. **“Mossoró não cabe num livro”**: Luís da Câmara Cascudo e a produção historiográfica do espaço mossoroense. Dissertação de Mestrado. Natal-RN, 2011.

administrativo municipal com o então prefeito e irmão de Vingt-un²⁶¹, Dix-sept Rosado. A política do prefeito de Mossoró no ano de 1948 seria construir no plano cultural uma identidade para Mossoró e região a partir da chamada “batalha da cultura”, iniciando a publicação pela Coleção Mossoroense²⁶² nos anos quarenta do século passado em Mossoró, com o intuito de construir e internalizar uma história e memória para a cidade de Mossoró e, simultaneamente, relacionando com a da família Rosado. Isto é, esculpir uma história para a cidade de Mossoró, trazendo os Rosados para os meandros da produção simbólica do cotidiano da cidade. Os Rosados entram na Coleção como autores, com nome de título, temáticas e assuntos. Jerônimo Rosado é um título com mais de meia dúzia de publicações. Os filhos Dix-Sept, Dix-huit, Nono Rosado, Vingt e Tércio fazem também parte da memória da cidade e através da Coleção se imortalizam. José Lacerda Alves Felipe explica bem isso:

A Coleção Mossoroense tornou-se, ao longo da sua existência no instrumento político vital para a reprodução do poder do grupo familiar. Pois ela serve para a fabricação da imortalidade dos Rosados e, principalmente, para, através da história local/regional, narrados nos seus diversos títulos, inventarem a sua cultura particular, na qual os fragmentos do passado compõem para nortear as experiências do presente e a construção do futuro²⁶³.

Feitas essas considerações iniciais, os intelectuais, através da “batalha da cultura” e da Coleção Mossoroense remetem ao que Ângela de Castro Gomes chama de “intelectual mediador”. Tais intelectuais seriam aqueles voltados para a construção de representações que têm grande impacto numa sociedade, sendo estratégicos para se entender como uma série de novos sentidos que são gestados a partir da recepção dos bens culturais; de como tais bens transitam entre grupos sociais variados; de como a esfera da cultura se comunica, efetivamente, com a esfera social²⁶⁴. Muito embora, não possam ou não devam ser vistos como meros transmissores ou produtores de conhecimento,

²⁶¹ Vingt-Un Rosado era engenheiro agrônomo, formado em 1944 na Escola Superior de Lavras (ESAL). E o convocado para guiar e conduzir isso será Vingt-Un Rosado, o homem de cultura da família-historiador, educador e editor das obras publicadas pela Coleção Mossoroense.

²⁶² Dentro desse programa cultural para o município, são criados ainda o Museu Municipal e o Boletim Bibliográfico, a editora. Esse último foi o embrião da Coleção Mossoroense, que surgiu em 1949 no contexto da Batalha da Cultura. Com mais de 3 mil títulos publicados, o objetivo da Coleção é de publicizar sobre os diversos aspectos (históricos, geográficos, etnográfico, folclore etc) da sociedade mossoroense, região e da família Rosado. A Coleção Mossoroense é mantida por patrocinadores ou assistência pública, onde não comercializa os seus livros, sua distribuição é feita através de doações.

²⁶³ FELIPE, op cit., p. 123.

²⁶⁴ GOMES, Ângela Maria de Castro; HANSEN, Patrícia Santos. **Intelectuais, mediação cultural e projetos políticos**: uma introdução para a delimitação do objeto de estudo. P. 08-09. In GOMES, Ângela Maria de Castro; HANSEN, Patrícia Santos (orgs). *Intelectuais mediadores: práticas culturais e ação política* /. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, p. 26.

quando identificados como intelectuais criadores de bens culturais. Esses mediadores são incluídos na dinâmica de produção de sentido e de valor. Numa acepção mais ampla e numerosa, estariam os intelectuais mediadores, cuja atenção primordial se volta para práticas culturais de difusão e transmissão.

Deste modo, a Coleção Mossoroense pode ser entendida como uma rede de sociabilidades, de onde protagoniza projetos de mediação cultural de enormes impactos políticos, conferindo estrutura aos “mediadores culturais”, compartilhando e construindo memórias individuais e coletivas através da publicação de livros, folhetos, plaquetas, periódicos etc., tendo suas intenções e projetos no entrelaçamento entre o cultural e o político. Essa “transmissão cultural” envolve, por excelência, intenções e projetos políticos de intelectuais que objetivam o espraiamento das ideias e valores que defendem. Com visões e sensibilidades compartilhadas, pensados em articulação e solidarizando suas escritas iguais ou semelhantes com seus pares, por serem sujeitos conectados entre si. Por isso, a Coleção Mossoroense constituiu num dos principais instrumentos de dominação ideológica dos Rosados (SILVA, 2004). Ou seja, o *modus operandi* desses intelectuais é atuar na formação de representações culturais, uma espécie de *organizadores da cultura* por eles acreditados²⁶⁵. Os mediadores, sejam indivíduos ou grupos, estão integrados em redes que se constituem em espaços propícios ao surgimento de novas maneiras de pensar e sentir.

Esse cenário vai ao encontro de um dos representantes da elite e político mossoroense bastante exaltado na historiografia da estrada de ferro, Jerônimo Ribeiro Rosado. Uma vez que a produção historiográfica da estrada de ferro revela-se no campo das representações na produção de sentidos e poder. E sua memória e a história foram utilizadas como uso cultural e político. Isso pode ser entendido a partir de um enquadramento de memória imprescindível ao agenciamento e veiculação da imagem política da família Rosado como construtora desse passado²⁶⁶. Percebe-se que a família *tutelou* o passado por meio do acervo da Coleção Mossoroense, museus, monumentos, ruas, prédios públicos, dentre outros usos públicos da história a seu favor. Essas estratégias de memória e de construção do passado e sua aparente posição de neutralidade mostra-se que o “ato de recordar nunca é isolado”, porque, em sua gênese, estão implícitos

²⁶⁵ PAIVA NETO, op cit.,p. 40.

²⁶⁶FALCÃO, Marcílio Lima. **No labirinto da memória**: fabricação e uso político do passado de Mossoró pelas famílias Escóssias e Rosado (1902-2002). Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. São Paulo, 2018, p. 09.

elementos determinantes aos interesses do presente, bem como aqueles que produzem as expectativas do futuro²⁶⁷. Deste modo, grande parcela da produção historiográfica e memorialista da Coleção Mossocoense foram desenvolvidas por um grupo de intelectuais mediadores capitaneados pela família Rosado, assumindo um sentido ideológico²⁶⁸.

Assim, a biografia de Jerônimo Rosado é marcada por uma obstinação apaixonante e com excessos verdadeiramente gratuitos construídos pelo filho, quando se trata de lutar para solucionar os problemas de Mossoró: “As campanhas que apaixonaram a Jerônimo Rosado não lhe trariam vantagem superior a nenhum outro homem; água e transporte, para todos, indistintamente”²⁶⁹. No entanto, desde 1912 Jerônimo Rosado já explorava de forma artesanal as minas de gipsita em São Sebastião, viajando constantemente na verificação do trabalho²⁷⁰. O minério era transportado em carros de boi até o Porto de Santo Antônio. Nas próprias palavras de Vingt-un Rosado, intelectual e filho de Jerônimo, no tocante a seu pai não ter nenhuma vantagem pessoal pela estrada de ferro cai por terra, a saber: “Com os trilhos em S. Sebastião seria facilitado o carregamento, consistindo em levá-lo para a Estação”²⁷¹. Segundo Câmara Cascudo (1999), no ano de 1925 já fornecia gesso à firma distribuidora “Gesso Nacional Tapuio”, na capital federal²⁷². As memórias de Pedro Leopoldo evidenciam muito bem isso:

É que aquele cidadão parecia ser inspirado por uma mentalidade sobrenatural, em seu espírito de clarividência, que aquela via de transportes seria de futuro beneficiária, de seus filhos, no carregamento dos produtos de suas jazidas de gesso que exportam constantemente para muitos centros industriais do país²⁷³.

Segundo Leopoldo, durante o prolongamento da ferrovia, São Sebastião era uma pequena vila com cerca de cem casas de família com seu pequeno comércio e muitos

²⁶⁷ CATROGA, Fernando. **Memória, História e historiografia**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2015, p.13.

²⁶⁸ PAIVA NETO, op cit., p. 02-03.

²⁶⁹ ROSADO, Vingt-un. **O pioneiro Jerônimo Rosado**. P. 170. In: CASCUDO, Luís da Câmara. Jerônimo Rosado: uma ação brasileira na província. 3º ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-un Rosado. 1999.

²⁷⁰ Um ano depois, em 26 de novembro de 1913, seu filho Tércio Rosado Maia e Tibúrcio Gurgel Filho conseguem a isenção e privilégio de 20 anos para fabricação do cimento e mosaico. A Intendência Municipal concede, e inicia-se os requerentes à produção dentro de quatro anos (CASCUDO, 2010, p. 184).

²⁷¹ ROSADO, 1999, op cit, p 117.

²⁷² A calcinação inicial começara no fundo da farmácia, numa improvisação. A industrialização do gesso é posterior à sua morte. Em 9 de agosto de 1939 um genro e três filhos fundaram a “Sociedade Anônima Mineração Jerônimo Rosado”. Com um mercado em expansão na região Sudeste e um consumo assegurado pelas fábricas de cimento, a família criou uma empresa no Rio de Janeiro – “Gêssos Mossoró”, em 1946, para cuidar da comercialização do gesso explorado nas minas de São Sebastião. Saber mais em: FELIPE, José Lacerda A. **A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”**. Joao Pessoa-PB: Grafset, 2001.

²⁷³ LEOPOLDO, op cit., p.06.

elementos. Com seu futuro muito promissor, nas imediações daquela localidade começava-se a explorar grandes jazidas de gesso que seria mais tarde exportado e industrializado como uma fonte inesgotável de riqueza – sendo o Farmacêutico Jerônimo Rosado o maior proprietário dessas jazidas²⁷⁴. Pedro Leopoldo desconstrói toda ingenuidade sobre o *desinteresse, ausência de qualquer retribuição ou prêmio final* a Jerônimo. Uma vez que os biógrafos tentam criar “efeitos de verdade” para o leitor. Esse discurso contrapõe mais uma vez o de Felipe Guerra, a saber: “Seu Rosado era o maior amigo da Estrada. Lá estava telegrafando, escrevendo, falando, pedindo como em coisa pessoal, para o benefício de todos. Para êle, pessoalmente, nada²⁷⁵. Assim, parece não restar dúvidas que Jerônimo Rosado e sua família se locupletaram em demasia com a estrada de ferro de Mossoró, haja vista foi essa atividade que deu aos seus filhos o sustentáculo econômico para o projeto político do grupo familiar²⁷⁶. Deste modo, a aspiração de Jerônimo é um exemplo de como maioria das concessões ou prolongamentos de ferrovias tornaram-se objetos de cobiça pessoal, numa ampla apropriação privada do público.

Outra reivindicação genuína nos discursos sobre Jerônimo para a cidade era a água. Um dos seus interesses era represá-la para construir o açude Tabuleiro Grande no rio Upanema. Isso estava atrelado ao discurso da seca absorvido por Jerônimo Rosado, Felipe Guerra e outros segmentos da classe dominante local, cuja solução desse problema era também a construção de açudes e barragens, sem a clara visão social dos problemas nacionais, ignorando e fingindo a presença secular de elementos estruturais, que tornaram ao longo do tempo os verdadeiros condicionadores da miséria e atraso da região nordestina – a concentração da terra, a concentração da renda e a exploração do trabalhador²⁷⁷. A *defesa pela água* para Jerônimo estava alinhada ao interesse tradicional das oligarquias em beneficiar suas terras com obras de irrigação financiadas pelo Estado e executadas pelos retirantes das secas – eventualmente trabalhadores rurais, as tradicionais “frentes de emergência”, que proprietários não queriam perder durante os tempos de estiagem²⁷⁸. A título de exemplo, seu contemporâneo Felipe Guerra, em 1903, escreve no “Diário de Natal” um artigo, cujo trecho destacamos:

²⁷⁴ FELIPE, op cit., p. 26.

²⁷⁵ ROSADO, 1999, op cit, p. 116.

²⁷⁶ FELIPE, op cit., p. 73.

²⁷⁷ Ibidem, p. 77.

²⁷⁸ CÂNDIDO, op cit., p. 180.

Somos pela viação férrea. Mas somos mais ainda, se é possível, pela açudagem, seja ela oficial ou não. Mais de uma vez nos temos manifestado contra a açudagem oficial, por causa da má aplicação das verbas destinadas a esse fim. É por isso que somos partidários dos açudes particulares, principalmente, e enxergamos mais viabilidade neste último sistema. Quem, porém, conhecer a vida, as dificuldades da zona sertaneja, há de adotar [...] ²⁷⁹.

A fala de Felipe Guerra demonstra sua ênfase na construção dessas obras pela iniciativa privada e controle dos açudes em terrenos particulares, reforçando ainda mais a estrutura de controle social da terra e água pelas elites rurais do Estado. Por outro lado, em mais uma frase publicada de Felipe Guerra, o retrato de Seu Rosado é construído como um indivíduo *inesgotável*, representando-o como *provedor* de todo progresso de Mossoró.

Plantador, criador, farmacêutico, engenheiro ferroviário e civil, nos cursos intermináveis de auto-didática, lendo através da noite, tomando notas, funcionando o aparelho sensível da memória privilegiada, Rosado passa a ser também o técnico de gipsita, de marga, de gesso. Distribui a prodigiosa atenção em todos os setores duma atividade surpreendente e exercida sem rumor, sem queixas e sem gabos. Todos os comandos tinham sua colaboração direta, pessoal, imediata. O homem era mesmo, como dizia o des. Felipe Guerra, *inesgotável* ²⁸⁰.

A construção imagética do biografado maximiza assumindo uma *natureza apologética*. Um discurso laudatório, cujas virtudes e adjetivos hiperbolizados são colocadas bem acima do mundo real, ou seja, projetando as ações políticas sobre Jerônimo Rosado num patamar superior em relação a outros políticos locais ²⁸¹, embora Cascudo, o biógrafo, diga o contrário, proclamando-se neutro e imparcial: “Não escrevi o elogio de Jerônimo Rosado, mas expus o documentário de sua vida, modesta e benemérita. Uma ação brasileira na província” ²⁸².

O que se parece é que todos os *comandos* e a *colaboração direta* das ações que transforma Jerônimo como *percursor do progresso* vão ao encontro do contexto da época, posto que a elite econômica de Mossoró e do Brasil estava preocupada em transformar a urbe como modelo europeu de cidade moderna, cosmopolita e higienizada. Mas para fins de criar sentidos, os biógrafos, constroem uma imagem de Jerônimo, entregando-o o desafio da decidibilidade de sua ação telúrica no comprometimento para com a cidade a

²⁷⁹ GUERRA, Otto (org.). **Felipe Guerra**. O jornalista guerreiro na defesa do semiárido. Fundação Guimarães Duque. Mossoró/RN: Coleção Mossoroense. Série “C”. V. 1389. 2004, p. 15.

²⁸⁰ GUERRA, op cit., p. 132.

²⁸¹ PAIVA NETO, op cit., p. 27.

²⁸² CASCUDO, Luís da Câmara. **Jerônimo Rosado**: uma ação brasileira na província. 3º ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-un Rosado. 1999, p. 12.

todo o momento. Mas todo o afincado de Jerônimo Rosado em busca do progresso de Mossoró como, por exemplo, a estrada de ferro era se locupletar na logística do seu gesso extraídos em suas terras em São Sebastião, local da segunda estação ferroviária construída a 39 quilômetros de Mossoró.

No mais, o trabalho não tem intenção de negar a biografia de Jerônimo Ribeiro Rosado, mas analisar como o Vingt-un Rosado e Luís da Câmara Cascudo irão construir imageticamente a figura do biografado. Destarte, a cada *ação benemérita* do biografado na cidade é construída sua grandeza, sobretudo a de *servir incansavelmente* Mossoró: “O interesse vital era fazer viver e manter um clima possibilitador para todos os esforços. Por isso três quartas partes de sua energia queimou-as para que Mossoró tivesse transporte e água”²⁸³. As ordens, o ato de comandar e o trabalho gratuito logo criam uma etiqueta, uma estética de produção de sentidos no corpo do texto sobre Jerônimo Rosado. A história de vida do Jerônimo cascudiano, e principalmente de Vingt-un, assumem, ares de *saga*, cujo *herói-civilizador* parece renunciar a sua individualidade em prol de *lutar pelos outros*, pragmático, totalmente despolitizado e comprometido mais com a coletividade do que com os seus interesses próprios. Mas tudo isso se passa na busca de criar sentidos e “efeito de real”, tentando produzir na figura de Jerônimo um certo *desinteresse, ausência de qualquer retribuição ou prêmio final*, cuja intenção dos biógrafos, segundo Paiva Neto (1998), é projetar Jerônimo como responsável pelo progresso e desenvolvimento de Mossoró: “Jerônimo Rosado foi em vida o maior precursor do progresso desta terra, em benefício da qual ele sempre dispendeu o seu trabalho incansável e grande dedicação a toda prova”²⁸⁴. Todo o “desinteresse” de Jerônimo foi para escamotear seus negócios particulares, das quais pessoas poderosas como ele da política e da economia ocultavam suas aspirações pessoais, simulando-as como se fossem de natureza pública.

Diante disso, pode-se dizer que a biografia de Jerônimo Rosado vai ao encontro da ideia de “ilusão biográfica”, tecida por Pierre Bourdieu (1996). Para o autor, o relato, seja ele biográfico ou autobiográfico, para ter sentido, propõe acontecimentos que, sem terem se desenrolado sempre em sua estrita sucessão cronológica tendem ou pretendem organizar-se em sequências ordenadas segundo relações inteligíveis e previsíveis²⁸⁵. Pois há uma preocupação de dar sentido, procurando certos acontecimentos “significativos” e

²⁸³ ROSADO, 1999, op cit., p. 137.

²⁸⁴ Ibidem, p. 87.

²⁸⁵ BOURDIEU, Pierre. **A ilusão biográfica**. In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes; PORTELLI, Alessandro (orgs.). Usos & abusos da história oral. Rio de Janeiro: FGV, 1996, p. 184.

estabelecendo entre eles conexões a fim de dar-lhes coerência. Como se tais acontecimentos selecionados e organizados cronologicamente sucederam como se a vida fosse vivida sempre em linha reta. Ao fazer isso, os autores que narraram a vida de Jerônimo podem ter suprimido de seus relatos os acontecimentos desprovidos de brilho, as dúvidas e inseguranças e, os desvios que acabam por conduzir a vida para outros caminhos às vezes não imaginados. Exemplo disso, é o fato de Jerônimo não ter presenciado a chegada da ferrovia em Sousa, uma das suas principais aspirações.

Tudo isso, no contexto da “batalha da cultura” e da Coleção Mossoroense como instrumento ideológico da família, contou com a cumplicidade natural dos biógrafos, que, a começarem por suas disposições de profissional da interpretação, só pode ser levado a aceitar essa criação artificial de sentido²⁸⁶, uma vez que tendem a fazer uma história bem construída, um mundo constante e normal. Essa ideia totalizante e de unidade atribuída ao relato de vida é uma “ilusão biográfica”, pois o indivíduo não é uma unidade, pelo contrário, é fragmentado e múltiplo. Para Bourdieu, esse tipo de relato vai ao encontro da representação tradicional literária do discurso romanesco: uma história coerente, totalizante e a existência de um eu irreduzível. É nesta perspectiva que a biografia de Jerônimo si constitui.

O maior precursor do progresso desta terra, no entanto, sucumbiu em 1930. Não consegue ver a ferrovia de Mossoró chegar ao seu ponto final na cidade de Sousa, pois até lá, 21 anos irão se passar até chegar ao seu destino final. Da década de 30 do século XX até os anos de 1951 foi o período mais moroso para concluir a Estrada de Ferro de Mossoró a Sousa. Acontece que, a rigor, nunca existiu um verdadeiro sistema ferroviário no país e isso pode ter afetado na demora em se concluir a ferrovia de Mossoró, entre outros fatores que podem ser vistos posteriormente. Embora as ferrovias fossem vistas como caras e ineficientes, período no qual as empresas ferroviárias viviam em constantes crises financeiras, o que impactava nas contas do governo, cabe destacar que no ano de 1901 a malha ferroviária no território brasileiro tinha uma extensão de 15.776 quilômetros e no ano de 1940 alcançou a marca 34.621 quilômetros de trilhos de ferro. Ou seja, ainda na primeira metade do século XX, mesmo com a maior presença de estradas de rodagens e automóveis, o sistema ferroviário brasileiro mais que dobrou no período (BOTARO, 2018). Então, cabe aqui chamar atenção se, mesmo deficitária a maiorias das companhias ferroviárias, o Brasil entrou de fato nas décadas de 1920-30 no que se poderia chamar de

²⁸⁶ BOURDIEU, op cit., p. 85.

“era rodoviária”, foi concomitantemente estendendo os dois tipos de transportes, embora sofresse pressão das empresas automobilística, mas isso ganha mais corpo a partir de meados dos anos de 1950 com o Plano de Metas, no governo de Juscelino Kubitscheck.

2.7 Prolongamento Caraúbas-Patu-Sousa

Em 1932 ocorreu outra seca que assolou o Nordeste. O Governo Federal disponibilizou verbas para custear serviços de emergência, de salvação das populações flageladas no Nordeste. Sempre no aparecimento de uma nova estiagem, inúmeros sertanejos errantes peregrinavam pela região, despertando o temor das populações urbanas e, em particular, das autoridades preocupadas com o que consideravam ser uma ameaça. Para tentar conter esse “perigo” foi reservado para o prolongamento da ferrovia de Mossoró sete mil contos. A Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, que fora construtora do prolongamento, a partir de São Sebastião, foi autorizada a retomar os serviços na obrigação de empregar três mil operários. Em abril de 1932 inicia os trabalhos de locação. Em suas memórias sobre esse período, Pedro Leopoldo tece as seguintes observações: “[...] a Companhia, movida por um dever humano de atender aos flagelados, colocava a todos que se apresentavam para o trabalho, até completar o número de três mil [...]”. Socorrer os retirantes, diria Pedro Leopoldo, era antes de tudo *um gesto de humanidade, a primeira das virtudes*.

Afinal de contas, aproveitar a presença de milhares de pessoas como mão de obra barata para serviços de infraestrutura era uma medida bastante sugestiva, quando multidões de pobres se aglomeravam às portas dos centros do poder clamando por amparo. Nessas condições, as obras de socorros públicos figuravam como empreendimentos de um tipo peculiar: além dos “melhoramentos materiais” a serviço da realização de lucros, seria essas obras um importante meio de controle sobre uma população agitada pelas circunstâncias da carência extrema²⁸⁷. Alia-se a isso a defesa de se construir estradas de ferro com tanta disponibilidade de mão-de-obra a um custo tão baixo.

Sob esse aspecto, o flagelo representa um momento propício às construções ferroviárias. Quer seus proprietários sejam entes públicos ou privados, não têm que despende grandes somas para cobrir as despesas relativas à força de trabalho. Os “*indigentes*”, uma vez que já não vivem na “*ociosidade*” e têm

²⁸⁷ CÂNDIDO, op cit., p. 147.

um “*trabalho proveitoso*”, recebem uma “*esmola*” merecida. Essas justificativas, quando delas é retirada a exploração da força de trabalho do que tem se convencionado chamar “*vítimas da seca*”[...]”²⁸⁸.

Para se ter uma ideia da realidade dos sertanejos, em 1916 Felipe Guerra publica no órgão de imprensa local “Comércio de Mossoró” a chegada da comissão encarregada dos serviços da estrada de rodagem, dos açudes do Saco e Serra Vermelha:

[...] Chegando aqui em princípios de fevereiro (Dr. Brito Amorim) com seus dignos e honestos auxiliares. Drs. Feliciano Mata e Gaston Saraíba, encontrou enorme população de famintos vindos de outros municípios e de outros Estados, homens que precisavam de urgentes socorros, incapazes de trabalho, corpos esqueléticos que perambulavam pela cidade, e que estamos habituados, a ver em leves serviços de socorros, incapazes do menor esforço, caindo exaustos, inanidos de fome, quando ao fim do dia, procuravam receber o magro salário de oito tostões para sustento seu e da família, que lhes era facultado pelos minguados recursos às comissões de assistência. Foi esse o pessoal que o Dr. Brito Amorim encontrou para os trabalhos da sua Comissão²⁸⁹.

A viabilização das obras de socorros públicos como um meio de se oferecer trabalho aos milhares de sertanejos ociosos teve de se deparar, portanto, com os arranjos dos proletários das secas que já chegavam aos canteiros de obras famintos, fracos, esqueléticos e cansados. Mesmo com essas condições desumanas, a maioria era forçada a trabalhar para *receber um magro salário de oito tostões*. E com tudo isso ainda tirava vantagem da própria desgraça alheia. O estado precário de saúde, a incapacidade física e a ausência de qualificação para o trabalho criaram estereótipos para com esses flagelados. A classe dominante acreditava que isso era essa incapacidade para o trabalho, pois era *gente incivilizada, rústica, indomável e sem princípio para educação e trabalho regular*. Isso leva novamente à fala de Pedro Leopoldo, ainda em agosto do ano de 1932, quando era um dos responsáveis na organização de turmas para os trabalhos de locação do prolongamento a Patu: “[...] As turmas que me mandavam eram, quase sempre, de operários inábeis, incapazes para aquele trabalho, e nessa dependência e com essa morosidade, só em de novembro em diante, organizei o serviço”. Alia-se a isso a ideia de que aqueles que não fossem subjugados pelos imperativos da civilização eram taxados de *indolentes, ociosos*, entre outros preconceitos do período.

Em 1933, os sete mil contos do governo central para a ferrovia se esgotam. A Companhia Estrada de Ferro de Mossoró é forçada a suspender os serviços. O trecho –

²⁸⁸ ARANHA, 2001, op cit., p. 115.

²⁸⁹ GUERRA, op cit., p. 28-29.

Caraúbas-Patu será inaugurado somente em 30 de setembro de 1936, com 37 quilômetros. No mesmo ano o deputado paraibano Américo Maia escreve um “Memorial” sobre o prolongamento da estrada de ferro de Mossoró apresentado aos poderes competentes, na qual *representava a população da região interessada*. No Memorial o deputado sugeria a mudança de traçado – Patu-Catolé-Pombal (ver anexo 4). Américo Maia cita no seu Memorial o estudo do engenheiro Edson Junqueira Passos, já citado anteriormente, para justificar seu traçado pela “conveniência econômica” da região, a saber: “[...] enquanto os Municípios de Martins, Alexandria, Porto Alegre e Patu produziram em 7 anos de 1918 a 1924, 58.669 fardos de algodão em pluma, só o Município de Catolé em 3 anos produziu 38.104 fardos, não computando o algodão em caroço exportado nesse mesmo período [...]”²⁹⁰. Cabe lembrar que havia enorme facilidade para se fabricar números nas justificativas em prol desse ou daquele ramal ferroviário (ARANHA, 2001).

O deputado também cita e compara as arrecadações, demonstrando a superioridade econômica dos municípios paraibanos em relação aos norte-rio-grandenses: “[...] Catolé do Rocha, Brejo do Cruz, Pombal, Patos e Piancó, foi em 1935 de 672:953\$000 [...]. Ao passo que as receitas municipais de Alexandria, Páu dos Ferros e Martins fôram no mesmo anno de 86:764\$500 [...]”²⁹¹.

Justifica-se também a mudança do traçado pela “conveniência demográfica”, considerada no estudo do engenheiro Edson Junqueira Passos: “[...] enquanto a população de Catolé do Rocha, Brejo do Cruz, Pombal, Patos, Piancó e Souza, é de 112.107 almas [...], a dos municípios de Martins, Alexandria, Páu dos Ferros, Luiz Gomes, São Miguel de Páu dos Ferros e Porto Alegre (Rio Grande do Norte), a que pretende servir a estrada de ferro de Mossoró é de 44.113 almas, de acordo com o recenseamento procedido em 1922 [...]”²⁹².

Américo Maia alegou a escolha de mudança do traçado, pois o escolhido (Patu-Sousa) serviria exclusivamente aos interesses de certa zona do Estado do Rio Grande do Norte, quando poderia abranger as regiões de ambos os Estados. O objetivo de Américo Maia com a mudança de traçado era de beneficiar toda a região compreendida pelos municípios paraibanos e norte-rio-grandenses no escoamento da produção para o porto de Mossoró, podendo o destino final ser Pombal, fazendo o entroncamento com a Rede de Viação Cearense naquela cidade. Com isso, não poderia faltar o discurso *redentor* dos

²⁹⁰ MAIA, op cit., p. 07.

²⁹¹ Ibidem, p. 08.

²⁹² Idem.

trilhos, na qual *virá a ser a região mais rica, de maiores possibilidades, mais populosa e de maior extensão*. Para Américo, a defesa desse traçado era uma *obra de patriotismo*, pois *estava prestando serviços à nação* na sua parte econômica, aos Estados interessados, a toda região e, sobretudo, à própria Estrada de Ferro de Mossoró. Essa era outra estratégia que consistia em falar em nome do conjunto das províncias ou Estados mais atingidos pela seca, para só depois falar em nome da província ou Estado que dizem representar, num apelo claro à *solidariedade*²⁹³.

O objetivo de Américo na mudança do traçado pode se configurar em mais um exemplo de interferência político/particular de pessoas ou grupos, tal como aconteceu com Jerônimo Rosado e outros exemplos analisado anteriormente. Dado que Américo Maia suplicou ao Governo Central para que fosse estudado esse traçado para alterar o plano ferroviário da Estrada de Ferro de Mossoró. Mas o trajeto se manteve aquele defendido em 1922, pelo engenheiro Edson Junqueira Passos, aprovado pela Conferência Ferroviária do Nordeste Brasileiro e pelo Congresso Ferroviário de Recife, ou seja, Patu – Almino Afonso – Boa Esperança (hoje Antônio Martins) – Alexandria – Sousa, com 134 quilômetros, um pouco mais longo dos demais, porém menos oneroso aos cofres públicos. No entanto, teriam os representantes de Mossoró se dado conta de que uma ponta de trilhos em Pombal deixaria a área beneficiada a um passo da ponta de trilhos em Campina Grande, a qual fazia conexão direta com o Porto do Recife? O desprezo pela mudança do traçado sugerido por Américo Maia, que beneficiava mais a Paraíba, seu Estado natal, pode ser justificado pela influência política da classe dominante mossoroense, cujo trajeto estava dentro do espaço de atuação de Mossoró, ou seja, sua área de influência abrangia desde a segunda metade do século XIX a região Oeste do RN, o baixo Jaguaribe (após a decadência de Aracati) e alguns municípios do alto sertão paraibano: Catolé do Rocha, Brejo do Cruz e Sousa²⁹⁴. Interferências político-particulares na instalação e no traçado das ferrovias foi uma prática dominante em todo o Brasil.

Destarte, o Memorial de Américo Maia não surtiu efeito. Um ano depois, em 1937, era inaugurado o trecho de 18 quilômetros, entre Patu e Almino Afonso. Em 1939 veio a Segunda Guerra Mundial, dificultando os trabalhos. Sobre esse período, Felipe Guerra tece as seguintes perguntas de efeito:

²⁹³ ARANHA, 2001, op cit., p. 139.

²⁹⁴ CLEMENTINO, op cit., p. 80.

A ligação de Mossoró ao S. Francisco, por uma via férrea de percurso relativamente curto, é a mais indicada e a mais proveitosa estrada de penetração para proteger o Nordeste da seca. Por quê? Por que motivo a pequena e esquecida cidade de Natal teve na guerra tão decisiva e eficaz influência, como “trampolim da vitória” para a terrível luta no continente africano? A posição geográfica do litoral do Rio Grande do Norte responde cabalmente a essas duas interrogações. E essa não mudará. Mesmo que contra ela se conjuguem interesses regionais e pessoais²⁹⁵.

A mesma classe dominante de Mossoró que brindou o progresso percebeu suas fragilidades, no qual ele não contentava a todos ao ver a estrada de ferro tão distante. Como foi percebido, cada atraso para prolongar era um tormento para a elite econômica de Mossoró. As “propagandas” que se apropriaram do discurso da seca não obtiveram muita eficácia.

Em 31 de dezembro de 1941 foi inaugurado um pequeno trecho até o sítio Mombaça (hoje município de Frutuoso Gomes). Sete quilômetros depois, a estação de Demétrio Lemos (hoje Antônio Martins) foi construída, em 29 de outubro de 1948. A despesa da construção desse pequeno trecho foi maior do que a de quarenta quilômetros de São Sebastião a Caraúbas. A diferença de nível era de 8.500 metros, de maneira que para atingir aquela altitude foi necessário desenvolver muita linha com grandes curvas. Foi o tráfego mais precário: “A locomotiva galgava aquela “Montanha Russa”, patinando, estancando, bufando e resfolegando, como um burro carregando uma carga superior às suas forças”²⁹⁶. Isso indica que a locomotiva “Maria Fumaça” ainda era realidade, pois o trem a diesel chegou tardiamente na EF de Mossoró – somente em 1957²⁹⁷. Depois de esgotadas as fontes, estas não nos permitem desbravar a fundo os outros prolongamentos. Assim, as estações de Ulrich Graf (no sítio Baixa Verde, pertencente a Alexandria), a outra no centro da mesma cidade²⁹⁸, Santa Cruz, São Pedro e Sousa foram inauguradas todas no mesmo dia, em 29 de dezembro de 1951.

Cabe ressaltar que no mesmo ano na cidade de Sousa houve a inauguração do trecho. Diante desse ato simbólico somos levados a crer que naquela altura o trem ainda representava um ethos moderno e que possibilitava dentre outras coisas a sintonia com a modernidade econômica – apesar das estradas de rodagens que estavam se desenvolvendo

²⁹⁵ GUERRA, op cit., p.131-132.

²⁹⁶ ROSADO, 1998, op cit., p. 33.

²⁹⁷ OLIVEIRA, Manoel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade.** 2ª Edição. Queima Bucha. Mossoró-RN, 2005, p. 98.

²⁹⁸ A Estação de Alexandria começou a funcionar normalmente logo no início de 1950, mas sua inauguração propriamente dita foi no dia 29 de dezembro de 1951.

no Brasil garantirem aos transportes terrestres maior prestígio²⁹⁹. Sobre esse feito, a revista “Letras do Sertão” testemunhou a inauguração.

Sob o sol impiedoso das duas horas da tarde um punhado de gente, aguardava a chegada do primeiro trem de Mossoró. Todos de vista voltada para o norte estendiam verdadeiros olhos de lince na estrada, que se descortinava longa, interminável... e quando o automotriz apontou distante, foi em grande polvorosa que acorreu o povo a abençoar aquele mensageiro do progresso³⁰⁰.

Alia-se a isso o fato da cidade de Sousa já possuir as novidades modernas na segunda metade do século XX, ou seja, no ano de 1926 a estrada de ferro que ligava Sousa ao Ceará foi inaugurada a partir da Rede Viação Cearense e com isso houve certa intensificação do comércio local com, principalmente, o porto de Fortaleza. Isso pode ter contribuído, a partir de trabalhos e fontes consultadas, não haver qualquer contra-argumento na urbe sousense sobre a ferrovia de Mossoró³⁰¹. Então, pode-se acreditar que o discurso da classe dominante de Sousa, no tocante a ferrovia de Mossoró ficou esvaziado, posto que o trem já era realidade na década de 1920 na cidade, ligando a urbe a outras cidades cearenses, além do porto de Fortaleza bem mais movimentado que o porto de Mossoró.

Destarte, embora não tenha alcançado o seu ponto final no Rio São Francisco na confluência de Juazeiro da Bahia e Petrolina, o sonho do principal genitor, João Ulrich Graf, foi defendido até 1919, quando no mesmo ano o trajeto final definido seria até Sousa. No início de sua construção em 1912, até o final, em 1951, foram 39 anos com 279,310 quilômetros de extensão. A *saga ferroviária* de Mossoró chega ao fim. No que concerne a repetição e alarmismo a respeito do estado de miséria da urbe mossoroense, não foi um discurso muito rentável, como ocorreu em outros municípios. Mas essa construção imagético-discursiva do Nordeste pela pobreza, sofrimento, miséria etc., foi sendo tecido historicamente e se instituiu como parte de uma falsa identidade, e feita, antes de tudo, pela classe dominante dessa região e em seu proveito, servindo esse discurso aos interesses daquela elite decadente.

²⁹⁹ DÁRIO, Rafaela Pereira. **Nos caminhos do progresso, nas veredas da modernização**: representações da cidade de Sousa-PB. Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCHLA - João Pessoa, 2012, p. 86.

³⁰⁰ REVISTA. **Letras do Sertão**. 1951, p. 10.

³⁰¹ Foi feita pesquisas na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional em jornais paraibanos, a saber: Correio do Sertão, O Observador, A União, ou em revistas como Letras do Sertão, Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, no qual não foram encontrados nenhum relato sobre as possíveis tramas político-econômicas da ferrovia de Mossoró na cidade Sousa.

Embora tenha sido pleiteada nas últimas décadas do século XIX, só foi materializada em 1915 seu primeiro trajeto, momento em que o automóvel já era realidade. Quando a Estrada de Ferro de Mossoró chega em Sousa, a empresa que se chamava Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, passou a se chamar “Estrada de Ferro Mossoró-Sousa”. Quando a ferrovia chega à cidade paraibana a EF Mossoró-Sousa estabelece ligações com a RVC e a Rede Ferroviária do Nordeste. Essas ligações davam acessos a três portos: o de Fortaleza, pela Rede Ferroviária Cearense; ao porto de Cabedelo, via RFN; e o terceiro ao Porto Franco, em Areia Branca-RN. Só em 1957 que a Estrada de Ferro Mossoró-Sousa passa a integrar a “Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA)”.

A Estrada de Ferro de Mossoró, diferentes da maioria, saiu na retaguarda da construção de seus trilhos e foi a ferrovia do Nordeste que apresentou o maior espaço de tempo entre a sua primeira concessão em 1870, pelos engenheiros José Luiz da Silva e João Carlos Greenhalgl e a inauguração do primeiro trecho, em 1915, quarenta e cinco anos depois. Foi aquela que mais gastou a energia dos seus organizadores e que apresentou mais justificativas para assegurar a sua construção, ao contrário de muitas outras que foram implantadas sem justificativa ou qualquer rigor técnico e com critérios econômicos duvidosos. Eram as contradições da ordem vigente. Como foi visto nos dois primeiros capítulos, as estradas de ferro, os portos e açudes eram a tríade para salvar qualquer província de seu estado *agonizante*. Fato disso é perceber como o porto tão aclamado, defendido e ovacionado desde João Ulrich Graf e depois na República, desempenhou junto à ferrovia mudanças econômicas e culturais na cidade.

Destarte, no terceiro e último capítulo será analisado os impactos culturais da ferrovia nas relações cotidianas, seus novos ritmos e sensibilidade, atrelado às transformações econômicas e sociais. Sobre esse último aspecto, será analisado se a implantação da ferrovia está relacionada ao processo de expansão urbana vinculada às empresas agroindustriais que se estabeleceram em Mossoró, aliando-se ao dinamismo econômico a partir da instalação de instituições financeiras como o Banco do Brasil (1918), Banco Mossoró S.A (1937) e da Casa Bancária S. Gurgel (1942), o que denotam a aglomeração de equipamentos urbano-industriais e ofertas de serviços geridos por Mossoró (FELIPE, 2001). Ao mesmo tempo, deseja-se averiguar como o porto de Mossoró, tão aclamado como justificativa para se construir a ferrovia, foi também, pelo que tudo indica, um dos principais mantenedores da economia mossoroense.

CAPÍTULO 3 – “O TREM ENTROU GRAVE E SOLENE”: A FERROVIA DE MOSSORÓ E SEUS IMPACTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS

3.1 “Não somos mais índios do Nordeste Potiguar”³⁰²: Mossoró civiliza-se.

No dia 07 de fevereiro de 1915 o trem chega a Mossoró-RN, vindo de Porto Franco, (região salineira) numa viagem experimental, um ensaio. Mesmo assim foi festivamente recebido. O jornal “Comércio de Mossoró” registrara: “Toda a população correu à estação: eram homens, mulheres, meninos, de todas as classes e todas as idades. O trem entrou grave e solene, devagar para não atropelar o povo que se apinhava em filas ao longo da estação, saudando-o, vibrando”³⁰³. A chegada do trem permeava um sentimento misto de encantamento e estranhamento pela máquina. O fascínio pela tecnologia, pela multidão e pelas inaugurações dessas invenções modernas transformadas em espetáculos, tinha como sentimento a crença na modernidade que traria progresso para toda a sociedade³⁰⁴. Logo, em 19 de março de 1915 houve inauguração oficial do trecho de 37,690 quilômetros, entregue ao serviço público, com banquetes oficiais e discursos³⁰⁵.

Diante dessa breve explanação, o objetivo do capítulo é buscar demonstrar os impactos culturais, sociais e econômicos com a chegada do trem em Mossoró. Deste modo, como foi destacado no segundo capítulo, o primeiro trem faz sua chegada triunfal. O alvoroço para ver de perto o trem fez com trafegasse devagar para não atropelar as pessoas. Pois o clima de entusiasmo com vista a sua chegada era uma decorrência da expectativa que se criou em torno deste gigante de ferro *redentor*. A “Maria Fumaça” era,

³⁰² Dada a visão estereotipada e preconceituosa do período, a expressão foi dita por Jerônimo Rosado em um de seus telegramas, na qual atribuiria quando a ferrovia chegasse a Sousa.

³⁰³ COMÉRCIO DE MOSSORÓ. Nº 546, de 13 de fevereiro de 1915.

³⁰⁴ HADLER, Maria Sílvia Duarte. **Trilhos da Modernidade**: memórias e educação urbana dos sentidos. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação. 2007, p. 52.

³⁰⁵ Mossoró já convivía com outros signos da modernidade. O “Cine-Teatro Almeida Castro” foi inaugurado em 1911. Quando o trem chega a Mossoró esse meio de transporte não era tão atual. O automóvel já era realidade na cidade desde 1911, quando em 8 de janeiro do mesmo ano a firma “Tertuliano Fernandes & Cia” inaugura a Empresa de Transportes de Automóvel, Areia Branca a Pau dos Ferros. No dia 10 realiza-se a viagem de Mossoró a Apodi. Segundo Cascudo (1955d), em 1917 Mossoró possuía 3 automóveis de passeio, 2 carros de luxo, 2 diligências, um auto de passageiros, um de cargas, além de outro avariado. Durante o triênio (1917-1919) as viagens de automóvel, as compras destes veículos e sua divulgação popularizam-se em Mossoró. Some-se a isso a outras inovações ditas modernas vão sendo incorporadas a cidade, por exemplo, a luz elétrica em 30 de dezembro de 1916. Segundo Rocha (2009), ao confrontar a chegada da energia elétrica à cidade de Mossoró com a chegada em outras cidades do Nordeste – São Luís (MA), em 1924, e Recife (PE), em 1914 – conclui-se que, aquela, mesmo sendo apenas uma cidade do interior, teve a energia elétrica instalada não tão tardiamente em relação a essas capitais. Além disso, diante da circulação de capital oriundo da industrialização, neste período foi instalado em Mossoró uma agência do Banco do Brasil, em 1918, que, segundo Galvão (2019), só as cidades mais importantes naquela época tinham o direito de sonhar com uma agência desse banco.

para muitos, um misto de medo e fascínio. Para outros, ela representava, antes de tudo, a chegada do progresso, da civilização e da modernidade. As representações de época ou sobre a época das “quimeras de ferro”, expressão usada largamente por Hardman (1988) em sua obra “Trem Fantasma: A modernidade na selva” seria capaz de realizar todos os sonhos de mudanças almejadas por essa comunidade. As festas inaugurais de estações ferroviárias eram grandes acontecimentos esperados em qualquer cidade, vila ou capitais do Brasil e do mundo, já que a presença deste instrumento redentor representava, antes de tudo, o aporte do progresso. Isto, evidentemente, criava no bojo de qualquer localidade uma grande expectativa com relação à chegada ou à viagem inaugural do “gigante de ferro”.

[...] todos os cantos do planeta, durante o apogeu de era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou à chegada, espectadores atônitos da modernidade³⁰⁶.

As festas de inaugurações eram grandiosas, como aquela da viagem inaugural da linha Liverpool – Manchester em que 400 mil pessoas foram assistir a esse espetáculo (HARDMAN, 1998), e as menores, como aquelas que se proliferaram pelo interior do Brasil. Mas em todas elas – das maiores as menores – existia um ponto em comum: o entusiasmo e admiração da população com a chegada do trem.

Se voltarmos por um instante para pinçarmos um momento da Mossoró em 1915, seria a fotografia e as representações dos indivíduos destacados na foto abaixo (imagem 2). O dia 19 de março do referente ano atesta que ela deve ser considerada como produto cultural, fruto de trabalho social de produção sógnica³⁰⁷. Isto é, a produção de significados através da fotografia com a chegada do trem. Pois o entusiasmo da festa de inauguração sugere um tom de conquista desse novo ícone da modernidade que chega à cidade. Sua inauguração foi um sinal de como a ferrovia representava um elemento do imaginário progressista da sociedade, afinal, as imagens nascem da necessidade de simbolização e produção de sentido.

³⁰⁶ HARDMAN, op cit., p. 182-183.

³⁰⁷ MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem**: fotografia e história interfaces. *Tempo*, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º 2, 1996, p. 11.

Imagem 2: Fotografia do primeiro trecho inaugurado da ferrovia de Mossoró em 1915



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/mossoro.htm>.

A imagem tem uma suposta intencionalidade do fotógrafo armar a cena, tendo como foco central a locomotiva. Mas a relação de poder na imagem é nítida³⁰⁸, permitindo entender a certa seleção da fotografia e dos personagens, a primeira manipulação/interpretação da realidade, seja ela consciente ou inconsciente, premeditada ou ingênua, mas que esteja a serviço de uma ou de outra ideologia, atentando-se devidamente para a mediação do contexto sociocultural. Sua materialização se faz a partir do processo de criação do fotógrafo, uma vez que é marcado pela subjetividade³⁰⁹. Porém,

³⁰⁸ Em pé, fora do trem, estão os mossoroense aparentemente menos abastados. Já em pé, sobre o trem, algumas “autoridades”: João Tomé de Saboia e Silva (ex-diretores da Estrada de Ferro de Sobral), Coronel Vicente Saboia de Albuquerque, Vicente Carlos de Saboia (estes proprietários da empresa que construíram o primeiro trecho da ferrovia), além de Jerônimo Rosado (farmacêutico), Rodolfo Fernandes (mais tarde prefeito de Mossoró em 1927), o juiz de Direito Felipe Guerra, representando o governador Alberto Maranhão, João Tomé, senador da República, o Coronel Bento Praxedes, entre outros. Saber mais em: OLIVEIRA, Manoel T. de. **Estrada de Ferro de Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade...** Queima Bucha, 2ª edição. Mossoró, 2005.

³⁰⁹ KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 4, ed – São Paulo: Ateliê Editorial, 2012, p. 116.

a fotografia pode ser produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder³¹⁰. Nesse documento, a protagonista da cena e da festa é a locomotiva. Alia-se a isso as roupas adequadas para um dia de celebração, com muitos homens representados, mas nenhuma mulher. A fotografia remete uma cena de apaziguamento de conflitos sociais, de gênero, manipulando e escamoteando as contradições e conferindo uma ilusão de harmonia a esse espaço em que foram ocultados os vestígios da presença de outros sujeitos que poderiam escancarar as dissonâncias dessa modernidade preconizada pelas elites dirigentes.

Essa imagem tem a ver com as lições do paradigma indiciário de Ginzburg (1989). O “método indiciário” ajuda a “ler a fotografia”, pois estimula a pensar, realizando a leitura da fonte (imagem 2) ao ponto de ela falar. Haja vista que a fotografia são “pistas mudas” e o seu indiciamento é fazê-la extrapolar o não aparente, o que não está escancarado, ou seja, o alcance da verdade – nesse caso, no mínimo parcial. As raízes do paradigma indiciário baseiam-se em alcançar a verdade através de detalhes, dos indícios aparentemente insignificantes, isto é, aqueles resíduos pormenores, negligenciados e, que descartados podem dar a chave para redes de significados e sentidos. Afinal, os signos marginais são considerados reveladores, inclusive de elementos cognitivos de acesso à realidade.

Nesta perspectiva, as pessoas representadas estavam lá para atestar aquele signo da modernidade, imaginando o começo de uma nova Era. Mas a cena montada deveria ser aquela que materializasse numa fotografia o espetáculo, em outras palavras, a viagem do trem inaugural como um grande acontecimento, início de uma vida marcada por uma nova era, novos ritmos e novas temporalidades a partir da chegada desse poderoso ícone da mecânica moderna. Nesse sentido, segundo Ana Maria Mauad, as intenções da produção de fotografias podem ser vistas da seguinte maneira:

Compreende-se a produção das imagens como um ato simbólico e as imagens nascem da necessidade de simbolização. Trata-se de uma experiência histórica, pois as imagens se reciclam no processo contínuo de produção de sentido, daí a possibilidade de as imagens como símbolos acamparem em corpos diferentes e se tornarem novas imagens em novos processos de simbolização³¹¹.

³¹⁰ LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 3. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1994, p. 536.

³¹¹ MAUAD, A. M. **Como nascem as imagens?** Um estudo de história visual. História: Questões & Debates, Curitiba, n. 61, p. 105-132, jul./dez. Editora UFPR. 2014, p. 115.

O nascimento de uma imagem pode simbolizar a experiência do mundo e usá-la como novas formas de sentidos, representação e legitimação de poder de certos grupos. Uma das finalidades da fotografia é buscar representar um meio de informação (de sentido, valores, códigos, signos etc.), cuidadosamente arquitetada e estetizada. Assim, os sinais do moderno em Mossoró e sua carga simbólica representava a chegada do trem, transformando novos hábitos, impactando na vida cotidiana, resultando em mudanças de comportamentos, de atitudes e visão de mundo. De modo geral, as cidades, cada uma ao seu modo, ritmo e proporção, buscavam adotar esses e outros signos que prenunciassem ares de modernidade à localidade, já que a urbe que se quer civilizada ou que estaria a civilizar-se deveria contar ao menos com um desses signos³¹².

Embora tenha sido um pequeno trecho, a inauguração materializava um sonho durante décadas de espera. Os vivos a chegada do trem em Mossoró não ocorreu isoladamente, outras localidades representavam o acontecimento como um grande espetáculo³¹³. Tal acontecimento era esperado e ovacionado por pessoas de todas as idades e classes. A chegada desse poderoso ícone da mecânica moderna simbolizava a força que essa tecnologia representava como sinônimo de um novo tempo, o tempo produtivo da máquina. A inauguração de estradas de ferro ou prolongamentos, também inaugura e constrói uma determinada realidade sociocultural pensada, dada a ler. Para entender “o mundo como representação” concorda-se com Roger Chartier (1990), quando afirma que as representações são formas de classificar, nomear e produzir sentidos sobre o mundo, muitas vezes expressos em práticas cotidianas, que algumas vezes são legitimadas por estarem vinculadas a instituições ou a grupos que compartilhem dos mesmos referenciais de produção de sentido. O que versa sobre um conjunto de símbolos, signos e poder que circulam dentro da sociedade, por meio da aplicação e interesses de grupos dominadores. No tocante a representação construída com a chegada dos caminhos de ferro acredita-se na abordagem abaixo:

³¹² ARANHA, Gervácio B. **Seduções do moderno na Parahyba no Norte**: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In *A Paraíba no Império e na República: estudos de História Social e Cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003b, p.87.

³¹³ Essas experiências ocorreram no trem inaugural entre Rio de Janeiro e Petrópolis; no ano de 1854; no Recife no ano de 1858, na inauguração do trecho entre a capital e a vila do Cabo; foi assim na cidade de Parahyba (atualmente João Pessoa), em agosto de 1880; na cidade de Campina Grande-PB, em 02 de outubro de 1907. Ver mais em: ARANHA, Gervácio Batista. **O trem na era do espetáculo**: a viagem inaugural para Campina no ano de 1907. In OLIVEIRA, Maria J. S.; RODRIGUES, José Edimilson. *Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem – Maria Fumaça*. Campina Grande: Editora, 2007.

Percebe-se, em todas essas representações, que o trem de ferro, enquanto símbolo moderno associado à ideia de um tempo disciplinado, marcado pela cadência da máquina, é um tempo que passa ao imaginário com força instituinte. Refiro-me ao fato de que a vida cotidiana nessa ou naquela comunidade, conforme vemos em um sem-número de representações imaginárias, é marcada por novos ritmos quando passa a conviver com o tempo produtivo do trem, tempo que contrasta com o tempo local anterior à chegada do equipamento moderno.³¹⁴

Deste modo, a população vai admirar o convívio com o novo tão assombrados quanto maravilhados com o invento³¹⁵. A chegada do trem em Mossoró era um dos sinais do progresso, irmão da civilização que os novos tempos traziam paz e prosperidade para os povos³¹⁶.

Entretanto, seu primeiro trecho, Porto Franco – Mossoró, foi inaugurado em 19 de março de 1915, ou seja, 40 anos depois da assinatura do primeiro, pode-se dizer, projeto ferroviário (Prospecto) – o de João Ulrich Graf. Sem contar a primeira concessão entregue aos engenheiros, José Luiz da Silva e João Carlos Greenhalgl, em 1870. Esse atraso na construção da ferrovia teve repercussões negativas na economia de Mossoró, acarretando a perda de empório comercial, comprimindo seu desenvolvimento econômico por alguns anos. Tal fato inviabilizou os propósitos iniciais daqueles que muito a idealizaram como redenção do lugar, a saber:

A Estrada de Ferro chega em 1915, já, portanto, tardiamente em relação a outros Empórios Nordestinos, como o de Campina Grande e os demais no restante do País. Por causa disso, o transporte marítimo perdeu sua função dominante no transporte de mercadorias. O transporte ferroviário redirecionou os transportes locais e regionais, de modo que, na década de 1920, o desenvolvimento das Estradas de Ferro de Natal – RN, de Fortaleza – CE e da Paraíba – PB facilitou o intercâmbio comercial com o interior desses estados. Mossoró não teve como enfrentar os Empórios Comerciais que lhe tomaram a dianteira. A sua Estrada de Ferro pouco avançava e faltavam Estradas de Rodagem (pavimentadas)³¹⁷. Grifos do original.

De fato, em comparação com Campina Grande, Mossoró realmente estava em desvantagem no tocante a trilhos. Quando o trem aporta em Campina em 1907, a cidade recebe o benefício por estar em conexão com quatro capitais do Nordeste: Recife, Maceió, João Pessoa e Natal. Ainda segundo Rocha (2005) e Clementino (1990), outros fatores contribuíram para o enfraquecimento do que antes era o grande empório comercial

³¹⁴ ARANHA, 2003b, op cit., p. 103.

³¹⁵ SOUSA, Iara L. Schiavinatto. **A república do progresso**. São Paulo: Atual, 1994, p. 20.

³¹⁶ NEVES, Margarida de Souza. **A ordem é o progresso**. São Paulo: Atual, 1991, p. 14.

³¹⁷ ROCHA, Aristotelina P. B. **Expansão urbana de Mossoró (período de 1980 a 2004): geografia dinâmica e reestruturação do território**. Natal, RN: EDUFRN Editora da UFRN, 2005, p. 44.

mossoroense – o fortalecimento da Praça de Campina Grande – PB, que atraiu os comerciantes pelo seu dinamismo econômico, principalmente em função de constituir-se um entroncamento de caminhos e posteriormente de estradas de rodagens favorecida pela rede de transportes automobilísticos. Ganhou ainda a hegemonia comercial de parte significativa destes sertões, ligando os hinterland da Paraíba, Rio Grande do Norte e do Recife. O enfraquecimento se deu até mesmo com o desenvolvimento de ferrovias dentro do próprio Estado, como a Central do Rio Grande do Norte e a Natal-Nova Cruz. Além da emergência de novas redes de intercâmbio comercial, como, por exemplo, a Rede Viação Cearense, que drenava parte do comércio para Baturité, Crato e Jaguaribe, uma vez que tais cidades anteciparam a construção de suas ferrovias, atraindo para si os grandes comerciantes. Outro exemplo eram os trilhos de Campina Grande, ligando a Natal pelos ramais de Itabaiana-Pilar, com entroncamento Mulungu-Guarabira, ligando à Nova-Cruz com destino à capital Potiguar.

No entanto, nesse contexto de crise, na década de 1920 outra alternativa de reintrodução econômica espacial emerge em Mossoró. A cidade passa a exercer um novo papel: o de produtor de produtos semi-beneficiados e exportador de matérias-primas para o Centro-Sul, iniciando seu processo de industrialização a luz da divisão de trabalho existente no Brasil. Assim, a cidade retoma seu posto de empório regional.

3.2 Mossoró se ergue novamente como Empório Comercial sob novas bases

A cidade de Mossoró, até então, com sua função comercial bastante reduzida pela perda da sua posição de empório comercial, começa a se concentrar na década de 1920 em atividades agrícolas e extrativistas, pois sua precária rede de transporte não lhe permitia concorrer com cidades acima destacadas, que rapidamente se projetaram para o interior dominando a antiga área de sua influência. Deste modo, a classe econômica mossoroense diante da crise, mas com capitais comerciais acumulados na época do empório comercial, inicia o financiamento e comercialização de uma economia agroexportadora e de produtos semi-beneficiados para a sua inclusão da nova dinâmica econômica regional e na divisão do trabalho no Brasil³¹⁸.

Segundo Rocha (2005), décadas depois originou-se um processo de industrialização local ligado à transformação dos produtos oriundos da agricultura e da

³¹⁸ FELIPE, 1982, op cit., p. 40.

pecuária, além das agroindústrias e das refinadoras de sal. Inicia-se então o desenvolvimento da indústria alimentícia e de vestuário, estimuladas pelo Governo, através de incentivos fiscais. Na sede do município surgiram fundições e oficinas fazendo quase tudo. As indústrias extrativas e beneficiadoras da semente da oiticica tiveram o surto propício assim como as pequenas fábricas de fio, aniagem, sabões, bebidas etc. (CASCUDO, 2010).

Segundo Pinheiro (2006), é nesse contexto também que Mossoró, sendo grande produtora/exportadora de algodão, do agave, da oiticica, da cera de carnaúba, sal, gesso etc. fez os comerciantes entrarem na nova divisão do trabalho no Brasil – exportar matérias-primas para o Centro-Sul do país, em especial São Paulo. Que, em contrapartida, se tornava predominantemente industrial, provocando uma demanda crescente de matéria-prima e/ou produtos semi-beneficiados para suas indústrias. Isto é, o processo de industrialização estava atrelado a divisão do trabalho que a cidade ocupava no país. Assim, para que exercesse o papel de fornecedora de matérias-primas com seus produtos dentro do padrão técnico exigido pelas indústrias do Centro-Sul, Mossoró teve que se industrializar, surgindo assim às indústrias de beneficiamento dos produtos que iria exportar. Por exemplo, fábricas algodoeiras, fábricas de óleo de caroço de algodão e de óleo de oiticica, usinas de beneficiamento da cera de carnaúba, do algodão, do agave, entre outras (ver imagem 3), que manteriam Mossoró na sua função de centro regional. O espaço urbano se reorganiza, preparando a cidade para participar de uma nova divisão territorial do trabalho: enviar produtos semi-beneficiados para o Centro-Sul.

Imagem 3: Fotografia de indústria de óleo



Fonte: Anuário Estatístico do Brasil.

No entanto, Pinheiro (2006) não se deu conta que Mossoró não era grande produtora de alguns gêneros acima citado, por exemplo, o algodão. Como foi visto nos capítulos anteriores, essa cidade escoava a produção até seu porto desses produtos de outras cidades do Estado, além do Ceará e da Paraíba. Por outro lado, esses produtos para exportação atendiam a exigência técnica da indústria paulista. O beneficiamento de tais produtos para exportação, associado à extração de sal, dá a Mossoró uma feição de centro industrial e, conseqüentemente, uma nova feição urbana, que passa a exercer forte atração sobre a mão-de-obra das populações vizinhas³¹⁹. Vale lembrar que esse processo de formação de uma indústria de beneficiamento ocorreu em paralelo ao aumento da extração de sal, um dos principais produtos de exportação. Essa especialização industrial de Mossoró é caracterizada por duas fases. A primeira fase desse processo vai de 1920 a 1954, quando a cidade chega a ter 30 unidades industriais; a fase seguinte vai de 1954 a 1968, quando são instaladas 132 unidades produtivas nos mais diversos ramos industriais³²⁰. Deste modo, após anos de estagnação um novo ciclo é iniciado. Na década de 1920 Mossoró volta a ser agrícola e pastoril, e ao mesmo tempo se tornou industrial. Aristotelina Pereira Barreto Rocha explica bem isso:

Desse modo, Mossoró passou a beneficiar produtos extrativos, como a carnaúba, a oiticica, e os produtos agrícolas, como algodão e agave – matérias-primas das agroindústrias de Mossoró para as indústrias de óleo, de rivados, onde seriam “semibeneficiados” e comercializados para as indústrias da região Centro-Sul do País, particularmente São Paulo, que passa a requisitar matéria-prima para as suas indústrias. Assim, a Industrialização que se vinha processando desde o início do século se firma e passa a comandar o processo de acumulação, propiciando ao Centro-sul, notadamente São Paulo, a hegemonia econômica e política sobre o espaço nacional³²¹.

Mossoró tanto produzia como exportava matéria-prima, bem como produtos semi-beneficiados para São Paulo. Parte dessa matéria-prima, principalmente o algodão, era escoado para o porto de município do Oeste Potiguar, Ceará e Paraíba (ver figura 3). Rocha (2005) ainda destaca que a afirmação do comércio em Mossoró ocorreu com o estabelecimento de firmas vinculadas a produtos de exportação. Em 1920, das cinco mais

³¹⁹ PINHEIRO, Karisa L. C. B. **O processo de urbanização da cidade de Mossoró: dos processos históricos à estrutura urbana atual.** Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFRN). Natal, 2006, p. 66.

³²⁰ FELIPE, José Lacerda A. **A organização do espaço urbano de Mossoró.** Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 1982, p. 67.

³²¹ ROCHA, op cit., p. 47.

importantes firmas comerciais do Rio Grande do Norte, três delas eram sediadas em Mossoró, a saber:

Na década de 20, as mais importantes eram: Felinto Elysio, em Jardim do Seridó (algodão); M.F.Monte e Cia., em Mossoró (algodão e sal); Warton Pedroza e Cia., em Natal (algodão); Tertuliano Fernandes e Cia., em Mossoró (sal) e Jerônimo Rosado, em Mossoró, que explorava mármore e gipsita³²².

Explicado brevemente o contexto de Mossoró na década de 1920, após alguns anos da chegada do trem, pode-se agora voltar ao assunto do impacto que a ferrovia trouxe para a cidade. Como já foi dito, com a chegada tardia do trem à cidade, ela passou a conviver com outras formas de velocidade, com ritmos mais velozes, como o dos automóveis e posteriormente o avião. Isso abre uma chave de leitura para Baudelaire (1996), pois o trem que um dia foi moderno tornou-se transitório, efêmero, mutável, pois chega em Mossoró um “velho” ícone ao lado do “novo”, o automóvel³²³. Apesar disso, a ferrovia impactou no âmbito cultural, econômico e social na espacialidade da cidade. A estrada de ferro vai ajudar no desenvolvimento de Mossoró concomitantemente com novas as atividades comerciais ditas anteriormente, intensificando novos processos de urbanização e a mudança no cotidiano da população. Com sua chegada uma nova espacialidade é formada, isto é, a cidade organiza seu espaço urbano de um lado do rio; e do outro, ao longo dos trilhos da linha férrea.

3.3 Mossoró se transforma com a chegada do trem

Embora tenha chegado tardio a Mossoró, o trem não se absteve de criar novos ritmos e novas sensibilidades para a urbe. A ferrovia era um agente transformador socioeconômico por excelência. Gervácio Batista Aranha menciona vários exemplos: “Povoação, vila ou cidade não ficam incólume à chegada do novo meio de transporte, cujas vidas mudam, seja porque adquirem outro ritmo, seja porque seus habitantes são marcados por novas sensibilidades”³²⁴. Somado a isso, o espaço citadino será remodelado em torno da estação e dos seus trilhos. Ademar Benévolo resume isso.

³²² MARIZ, Marlene da Silva; SUASSUNA, Luiz E. Brandão. **História do Rio Grande do Norte**. Natal: Sebo Vermelho, 2002, p. 218.

³²³ BAUDELAIRE, Charles. **Sobre a modernidade**: o pintor da vida moderna. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 22.

³²⁴ ARANHA, 2001, op cit., p. 404-405.

Todas as cidades novas de São Paulo, do norte do Paraná e várias outras do nosso país começaram a existir depois de inaugurado o tráfego ferroviário. A estação foi a célula primeira, o núcleo central, e em torno dele, e sob sua dependência, vieram se agregar os outros elementos de vida, para formarem aos poucos o arraial, a vila, a cidade, a cabeça de comarca³²⁵.

Destarte, as estações de trem do Norte do Brasil, e em especial, a de Mossoró vai reverberar construções de ordem comercial, de serviços e habitacional, cuja consequência imediata foi a emergência de uma nova cartografia urbana, não mais se reconhecendo a cidade que existia antes de sua edificação³²⁶. Assim, a cidade de Mossoró foi redefinida em torno da estação – (imagem 4). Com isto, novas atividades econômicas e o surgimento de novos bairros foram sendo incrementadas em torno dela.

Imagem 4: Fotografia da Estação de Mossoró em 1915.



Fonte: <https://cronicastaipuenses.blogspot.com/2015/09/centenario-da-estrada-de-ferro-de.html>.

As estações eram também locais de encontros citadinos, de namoros ou só de curiosos de ver embarcar e desembarcar passageiros, amigos e familiares ou apenas de passear para assistir a “Maria Fumaça” suas chegadas e saídas. Para Aranha (2001), as estações de trem tornam-se uma espécie de portas abertas para o mundo exterior. Além disso, as estações também possuíam outros signos da modernidade, como o telégrafo e o telefone, em que a população se dirigia às estações para resolver praticamente todos os interesses da coletividade em suas relações com o mundo externo e vice-versa, tanto dos

³²⁵ BENÉVOLO, op cit., p. 441.

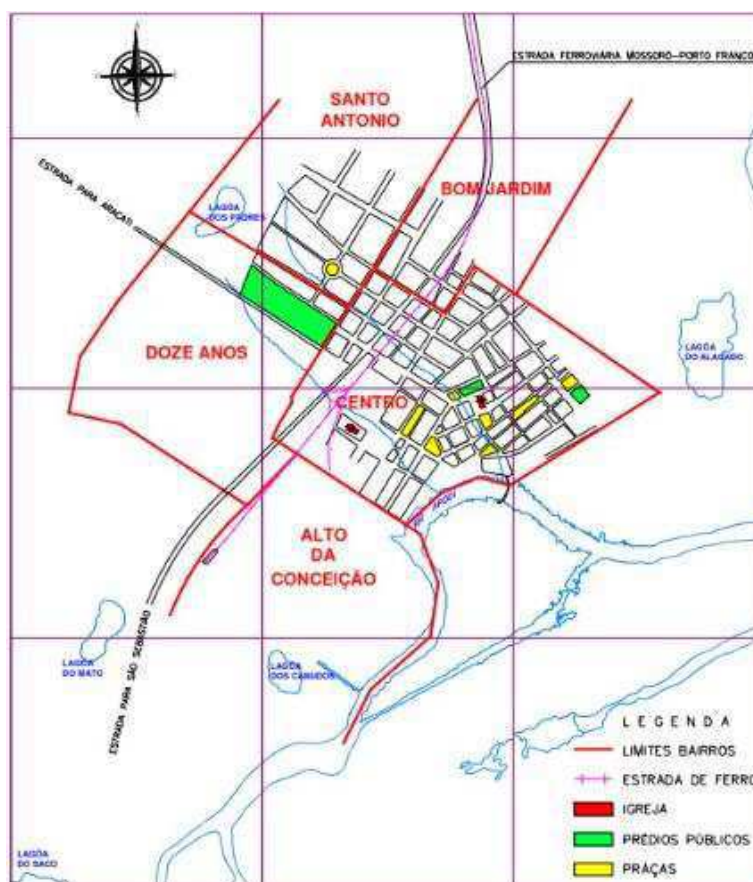
³²⁶ ARANHA, Gervácio Batista. **As estações de trem no Norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930)**. ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – João Pessoa, 2003b, p. 01.

pontos de vista econômico e político, quanto dos pontos de vista afetivos e sociais. Segundo o autor, as ferrovias marcaram a ruptura da vida lenta, ao conferirem novos ritmos e, conseqüentemente, estabeleceram uma nova relação espaço-tempo. As transformações no espaço urbano ocorriam, sobretudo, no entorno das estações ferroviárias, devido ao fluxo de passageiros, mercadorias, de serviços, armazéns, entre outros. Essas características estabelecem uma nova dinâmica no entorno das estações ferroviárias (ARANHA, 2003b).

Apesar de ser um espaço de convivência coletiva, havia uma divisão social pré-definida pelos vagões de primeira, segunda e terceira classe. A duas primeiras, por ser mais caras, ofereciam mais conforto do que a terceira classe, isto é, vagões para abastados e desafortunados. No entanto, o trem beneficia, de certa maneira, todas as classes sociais, e isso a despeito da segregação ou preconceito envolvendo os que são classificados como de “segunda” ou de “terceira” classes³²⁷.

Segundo Pinheiro (2006), com a inauguração do primeiro trecho Porto Franco-Mossoró a cidade crescia em direção ao porto (ver Figura 4). Já no ano de 1916, perante os arranjos espaciais que a linha férrea preconizava, foi solicitada uma planta topográfica da cidade ao Engenheiro Henrique de Novaes que era, na época, Superintendente da Estrada de Ferro de Mossoró.

³²⁷ ARANHA, 2001, op cit, p. 372.

Figura 4: Planta da cidade de Mossoró em 1917

Fonte: Pinheiro (2006, p. 64).

Nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia (ver quadro 6), houve um salto no seu desempenho a cada ano. No entanto, a renda líquida era realizada pelo confronto entre o que se arrecadava com o movimento de (cargas e passageiros) e desse movimento eram deduzidas as despesas de custeio (manutenção da via permanente, pagamento de pessoal, taxas de juros a pagar), o restante era, portanto, o lucro líquido da ferrovia. Logo, o desempenho das ferrovias era medido a partir do confronto receita *versus* despesa (ARANHA, 2001). Deste modo, não há como ter certeza do lucro da ferrovia representado pelos números abaixo.

Quadro 6: Desempenho da ferrovia 1916 a 1918

Ano	Saldo
1916	106:654\$130
1917	124:242\$524

1918	128:587\$320
------	--------------

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir da mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na primeira sessão da décima legislatura em 1 de novembro de 1918 pelo Governador Joaquim Ferreira Chaves.

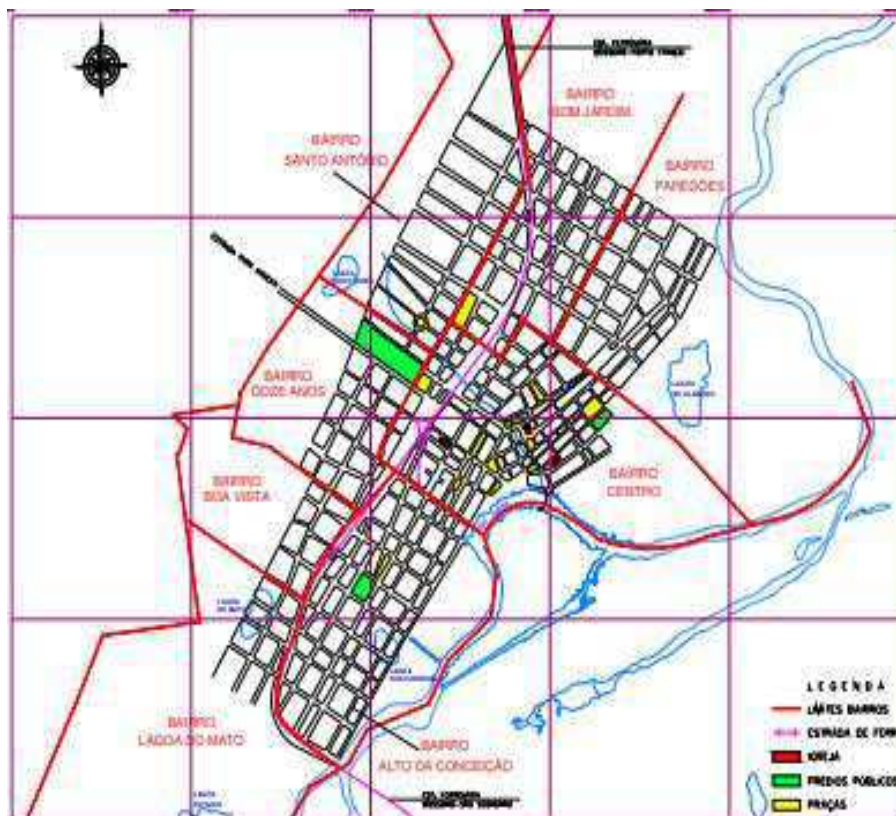
Na década de 1920 acontecia a transição econômica entre o decadente empório comercial e sua nova fase ou etapa de produção econômica, baseada na industrialização de matérias-primas locais, na qual produzia substratos e produtos que eram predominantemente fornecidos à região Sudeste do país e transportados pela ferrovia até o porto. Nesse caso, no ano de 1922 a receita arrecadada teve um aumento substancial na renda do município, a saber:

Quadro 7: Receita do Município de Mossoró 1922

Receita orçada	65.000\$000
Receita arrecadada	92.373\$437
Despesa fixa	65.000\$000
Despesa realizada	92.373\$437

Fonte: Cascudo, 2010, p. 191.

Dez anos se passa e uma nova planta é feita (ver Figura 5). Depois de inaugurada a estação de São Sebastião (atualmente Governador Dix-Sept Rosado) em 1926, a expansão se deu em ambas as direções – para Porto Franco (Norte) e para São Sebastião (Sul). A inauguração do segundo trecho da ferrovia foi elemento dinamizador e definidor da expansão urbana da cidade, uma vez que o gesso extraído do município de São Sebastião podia agora ser transportado pelos trilhos, e se tornara um dos principais produtos exportados para o Centro-Sul pelo Porto Franco, no qual será analisado detalhadamente mais adiante.

Figura 5: Planta da cidade de Mossoró em 1926

Fonte: Pinheiro (2006, p. 67).

Comparando com a primeira planta (Figura 4), e a segunda (Figura 5), novos bairros são formados, crescendo na direção de Porto Franco – Bom Jardim, Paredões, e comunidade Baixinha (porção do bairro Santo Antônio), eram “[...] povoados nesta fase de ocupação pelos trabalhadores das salinas [...]”; já os bairros que cresciam na direção da cidade ao encontro da estação de São Sebastião – Alto da Conceição e comunidade Pereiros (porção do bairro Alto da Conceição), eram “[...] ocupados e organizados pelos trabalhadores das algodozeiras, das fábricas de óleo (oiticica e caroço de algodão), fábricas de sabão, beneficiamento da cera de carnaúba, cordoaria, fiação e tecelagem [...]”; já o Bairro Doze Anos foi “[...] povoado pelos trabalhadores das moageiras e ensacadoras de sal, mas também pelos trabalhadores ferroviários que também povoaram o Alto da Conceição e a Lagoa do Mato”³²⁸.

Também foi importante o movimento de ocupação habitacional da cidade por parte dos trabalhadores, um reflexo da industrialização que se expandia. Assim, os operários ocuparam o espaço urbano, agregando-se de acordo com o ramo de atividade

³²⁸ FELIPE, 1982, op cit., p. 71.

em que se ocupavam. É por exemplo, dos operários que se ocupavam da atividade salineira que, predominantemente ocuparam áreas do setor norte da cidade, dando origem a ocupações de áreas que na atualidade formam bairros como Barrocas, Paredões e Santo Antônio. Em trechos da zona sul da cidade houve a fixação de trabalhadores ocupados com as atividades ferroviárias, assim como nos afazeres dos grandes armazéns que recebiam mercadorias dos trens, que formaram os bairros Alto da Conceição e Lagoa do Mato. Logo, o crescimento da cidade foi se ligando profundamente à fixação de sua classe operária.

A crescente expansão da cidade em volta da ferrovia é vista por Felipe (1982) como uma verdadeira disputa entre os comerciantes para instalar seus armazéns e depósitos ao longo da linha férrea, onde fariam o fluxo de mercadorias com o trem diretamente de suas calçadas. Para isso, entretanto, foi necessário demolir prédios e residências, especialmente na Av. Rio Branco, que era o percurso da linha férrea e, portanto, “a espinha dorsal” da cidade, propiciando que os comerciantes e as agroindústrias ali se estabelecessem predominantemente³²⁹.

Além do fator econômico, o aspecto humano também deve ser considerado no tocante a implantação da via férrea em determinado lugar, pois as mudanças humanas, que poderíamos chamar também de sociais, estão relacionadas ao crescimento demográfico, à expansão do espaço físico da cidade, ao deslocamento do centro urbano e comercial, como, por exemplo, ocorreu em Taipu-RN que, apesar de se constituir município ainda no século XIX, veio a se sobressair através do dinamismo imposto pela Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRN)³³⁰.

Some-se a isso o trabalho de mestrado de Karisa Pinheiro, “O processo de urbanização da cidade de Mossoró: dos processos históricos à estrutura urbana atual”, a autora destaca como a via ferroviária foi determinante, desde a fase agroindustrial, no delineamento de certos trechos da cidade, assim como estabeleceu tendências de seu crescimento. Para a autora, a expansão da cidade acompanhou o percurso da estrada de ferro, cujo espaço urbano passou por uma reorganização, oriunda predominantemente destas novas tendências econômicas, momento no qual está relacionado à influência da ferrovia na composição espacial da cidade, haja vista que era comum a localização das

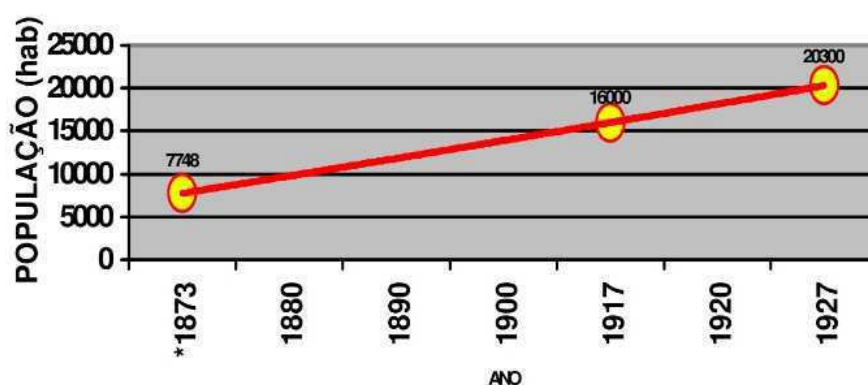
³²⁹ PINHEIRO, KARISA L. C. B. **O processo de urbanização da cidade de Mossoró: dos processos históricos à estrutura urbana atual.** Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFRN). Natal, 2006, p. 66.

³³⁰ SANTOS, João Batista dos. MELO, Evaneide Maria de. **Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória.** Natal: Editora do IFRN, 2016, p. 165.

indústrias na maior proximidade possível dos trilhos. No Brasil, em boa parte das pequenas cidades do interior, com a chegada do trem, as indústrias passaram a orbitar em torno da estação, funcionando como polo de atração, absorvendo várias atividades econômicas, de serviços, habitacionais, entre outras.

Neste interim, há uma evolução demográfica na cidade em apenas 54 anos, quando de 1873 a 1927 a população cresceu 262%.

Figura 6: Evolução demográfica de Mossoró: 1873-1927



Fonte: Pinheiro (2006, p. 68).

No período de dez anos, ou seja, de 1917 a 1927 o aumento da população foi de 126,87%. Esse crescimento vai ao encontro da expansão urbana visto nas “figuras 4 e 5”, com o aumento de número de bairros e o surgimento de empresas agroindustriais de grande porte em Mossoró. A isto se segue a construção de novas ruas, de armazéns comerciais, de residências próximas à estação ferroviária. A vida dos habitantes estaria, de agora em diante, determinadas pelo ritmo imposto pelo novo meio de transporte que ali chegava, passando por mudanças significativas em seu território, começando pela redefinição da zona urbana. Neste contexto, a receita da estrada de ferro de 1926 a 1927 eleva-se substancialmente.

Quadro 8: Receita do tráfego dos últimos dois meses de 1926 e 1927

Ano	1926	1927
Receita	6:056\$900	53:680\$800

Fonte: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório do ano de 1927, p. 170.

A receita do ano de 1927 foi bem maior, dado que quase no final do ano de 1926, ou seja, em 01 de novembro, foi inaugurada a estação de São Sebastião, distrito pertencente na época a Mossoró, onde havia as minas de calcário, matéria-prima para o gesso (gipsita) e para o cimento, produto no qual era encaminhado para as fábricas de cimento no Centro-Sul do país, que começou nos respectivos anos ser exportado de trem até o porto. Segundo Câmara Cascudo (1999), no ano de 1925 Mossoró já fornecia gesso à firma distribuidora “Gesso Nacional Tapuio”, na capital federal. Desde ano 1912 Jerônimo Rosado explorava as jazidas de gipsita em suas terras na vila de São Sebastião.

Por outro lado, o trem vai implicar em um novo padrão de velocidade até então desconhecido pelos habitantes, que demarca uma nova dinâmica à circulação das mercadorias e diminuindo as distâncias do espaço-tempo dos cidadãos. O trem possibilitou uma nova forma das pessoas perceberem os novos ritmos temporais ditados pela tabela de horários de chegada e partida (ver Figura 7), percebidos a partir da abertura do mundo para os moradores.

Figura 7: Tabela dos dias e horário entre Souza - Mossoró³³¹

115		Souza - Mossoró									
De Souza		IDA					VOLTA				
		Mx 31	Mx 32	Mx 33	Mx 34	Mx 35	Mx 36	Mx 37	Mx 38	Mx 39	Mx 40
		4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	Sáb.	Sáb.	5.ª	2.ª	4.ª	Dom.
Al.	1.ª cl. 2.ª c.	Recife-Souza pp. 172 e Sab.					Mossoró.....				
		Souza	400	530	1490	1700	Gov. Dix-Sept..	600	840	.....
32	8.4.5.8	S. Pedro...	513	642	1543	1815	Caraubas...	715	1000	.....
42	12.2.73	Sta. Cruz...	538	704	1610	1840	Jordão.....	934	1212	.....
56	16.1.8.8	Alexandria	608	731	1645	1900	Patú.....	445	1040	1253	.....
67	19.2.11.0	Ulrick Graff	643	806	1720		Alm. Afonso	512	1107	1320	.....
84	23.9.14.8	Dem. Lemos	718	839	1755	.....	Mineiro....	542	1137	1353	.....
94	26.8.16.5	Mineiro.....	743	902	1820	.....	Dem. Lemos	630	1220	1436	.....
106	29.7.18.5	Alm. Afonso	812	932	1850	.....	Ulrick Graff	700	1250	1507	.....
123	34.1.21.2	Patú.....	900	1011	1917	.....	Alexandria.	740	1330	1540	1700
141	38.4.24.0	Jordão.....	938	1046		.....	Sta. Cruz...	810	1400	1607	1730
160	43.1.26.9	Caraubas..	1013	1121	.....	.....	S. Pedro...	837	1420	1626	1750
203	53.5.33.5	Gov. Dix-Sept..	1135	1248	.....	.....	Souza.....	941	1524	1730	1854
243	62.4.39.1	Mossoró.	1245	1357	.....	.....	Souza a Recife pp. 173				

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_ne/mossoro-souza.htm

Segundo Gervácio B. Aranha, as tabelas dos dias e horários de chegada e saída do trem funcionavam como símbolos de um novo tempo, o tempo da modernidade representado pelo trem. E para que ninguém perdesse o horário “numa época em que o relógio de pulso ainda não se popularizara, as companhias ferroviárias colocam na plataforma das estações, à vista de todos, relógios para que possa ficar de olho nos

³³¹ A imagem deve remeter ao final dos anos de 1950 e/ou seguintes.

horários de chegada e/ou partida dos trens”³³². Assim, as estações exerciam uma função educadora sobre seus habitantes, pois o controle do tempo contém uma função pedagógica implícita.

Cabe ressaltar também que na estação de Mossoró não era apenas o relógio que exercia o controle sobre o tempo, havia também as “sinetas”. Segundo Manoel Tavares de Oliveira, as sinetas exerciam três funções: a primeira era avisar com duas ou três badaladas a partida do trem para a estação vizinha, alertando aos passageiros que a locomotiva estava perto de sair. A segunda era com uma badalada, quando o trem estava na estação, avisando ao maquinista que podia seguir a viagem. A terceira era tocar com o número de badaladas a hora certa³³³. Isso abre uma chave de leitura para Berman (1986), pois tais elementos e aspirações do moderno atingem grande parte dos territórios, mas não esquecendo que de forma desigual, já que o mundo “não chega a ser moderno por inteiro”. O trem exercia, por sua vez, o controle direto e indireto sobre as pessoas, seja pelos horários de saída ou de chegada, uma vez que o sujeito acostumado a executar as suas tarefas com base no tempo pessoal (subjetivo) ou da natureza, agora a marcação do tempo passa a ser regulado de acordo com o tempo útil do relógio ou em relação a natureza produtiva do capitalismo.

A disseminação desses novos padrões de comportamento urbano não se realiza sem tensões e conflitos. A presença barulhenta da “Maria Fumaça” vai interferir no espaço da cidade. Vários aspectos da rotina cotidiana dos moradores são afetados, como o cuidado e a precaução diante do medo do trem não atropelar os animais e transeuntes, além de outras formas de transtornos e incômodos causados aos moradores por modificações na paisagem urbana, são temas presentes de várias cidades brasileiras do início do século XX ou das primeiras décadas do século. Aranha (2001) traz um exemplo dessa natureza, lembrando que em Itabaiana, no agreste paraibano, o trem chegou tão ruidosamente a cidade, por meio do apito característico de sua locomotiva, que uma criança teria ido a óbito.

O choque com a modernidade incide nas vivências nas cidades e dos habitantes com a chegada do trem e de outros signos do moderno (a chegada da luz elétrica, cinema, telefone, escolas, hospitais, bancos). A cidade e seus instrumentos da modernidade expressam também relações e práticas de poder, modelando as formas de viver nesse espaço. De alguma maneira, a cidade exerce, não de forma homogênea, uma função

³³² ARANHA, 2001, op cit., p. 343.

³³³ OLIVEIRA, op cit., p. 69.

disciplinar sobre seus habitantes. Toda essa intensificação da vida urbana está articulada aos interesses da burguesia local que, nas décadas finais do século XIX e iniciais do XX:

[...] empenhou-se na reconfiguração da ordem social local, inspirada nos postulados cientificistas, positivistas da época e na crença dos valores do progresso e da civilização. Jornais, revistas, cinemas, escolas fizeram parte deste esforço civilizatório. As modificações ocorridas no espaço urbano e as novas construções estão articuladas às tentativas de materializar e conferir visibilidade às supostas conquistas do progresso desta cidade, numa demonstração, também, de sua afinção com os preceitos do higienismo moderno. Particularmente na primeira década do século XX, estas pretensões têm, entre seus referenciais de inteligibilidade, a intenção de projetar uma cidade totalmente recuperada dos terríveis problemas sócio-econômicos acarretados pelos surtos de epidemia³³⁴.

A partir da década de 1930, Mossoró assume de vez o papel de indústria salicultora, extrativista e agrário-exportadora para atender à crescente demanda por produtos primários, por exemplo, o algodão, o sal e o gesso fornecidos para atender a indústria do Centro-Sul do país. A intervenção do Estado na década de 1930 com a ideologia do “desenvolvimentismo” do Estado Novo de Getúlio Vargas passou a defender com vigor o envolvimento do Estado na organização da sociedade e nos rumos do desenvolvimento econômico. A ideologia vigente substituiu a política de importações por uma política de industrialização, visando assegurar o processo interno de acumulação e produção capitalista. Neste panorama, os resultados financeiros do tráfego da ferrovia de Mossoró nos anos de 1936-37 se deram da seguinte forma.

Quadro 9: Resultados financeiros do tráfego nos anos de 1936-1937

	1936	1937
Receita própria do tráfego	1.026:170\$650	962:869\$000
Despesa de custeio	649:065\$727	825:741\$802
Saldo	377:104\$923	137:127\$198
Coeficiente do tráfego	63,25%	85,76%
Receitas diversas	–	41:114\$700
Receita total	1.026:170\$650	1.003:983\$700
Despesas diversas	112:203\$180	132:061\$673

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas.

³³⁴ HADLER, op cit., p.173.

É notório, sobretudo, o exponencial crescimento no movimento de pessoas pela EFM (ver quadro 10). No período de 1932 a 1936 o número de passageiros quase triplicou, mas o de mercadorias se manteve estável. Esse desenvolvimento tem relação com a inauguração das Estações de São Sebastião (1926), Caraúbas (1929) e Patu em (1936). Já no ano seguinte, em 1937, seu trajeto alcançou o então povoado de Almino Afonso (hoje município), 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 de mercadorias e pessoas. Isso fazia com que a produção agrícola dessa região escoasse para o Porto de Areia Branca.

Quadro 10: Números do transporte de passageiros e mercadorias da Ferrovia Mossoró (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	49.056 ³³⁵	478:604\$933
1936	35.155	48.873	377:104\$923
1937	30.492	48.950	137:127\$198

Fonte: Inspetoria Federal das Estradas (1938).

Em comparação com outras estradas de ferro do RN e do Nordeste que geralmente trabalhavam em déficits financeiros, por exemplo, a EF Central, a de Mossoró ainda oferecia vantagens econômicas. O Interventor do Estado, Rafael Fernandes, em sua mensagem no ano de 1938, afirmou que no quinquênio de 1934 a 1938 a Estrada de Ferro Central apresentou um déficit de 815:691\$000 (oitocentos e quinze contos, seiscentos e

³³⁵ O total de mercadorias transportadas para 1935 corresponde apenas aquelas que foram realizadas mediante pagamento, excluindo o transporte gratuito.

noventa e um mil réis), enquanto que no mesmo período a EF Mossoró deu um saldo pouco superior a dois mil contos³³⁶.

Nesse panorama, marca uma nova fase urbana na cidade de Mossoró. Com a dinamização dos capitais em torno da salicultura e agroindústria exportadora, proliferaram-se equipamentos urbanos em toda a cidade, tais como, residências, edifícios comerciais, agências bancárias, por exemplo, a Casa Bancária S. Gurgel em 1937, estabelecimentos de ensino, igrejas, clubes, entre outros (PINHEIRO, 2006). Neste período, o crescimento econômico e do núcleo urbano de Mossoró tornaram-se evidentes na medida em que se estendeu sua dimensão ferroviária. O PIB municipal (ver quadro 11) apresentou 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 (ARAÚJO; MEDEIROS, 2019).

Quadro 11: Evolução do PIB real e industrial de Mossoró/RN (1920 e 1939)

Ano	PIB municipal a preços constantes	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. (Citado por Araújo e Medeiros, 2019, p. 2006).

Certamente a ferrovia e o dinâmico comércio de Mossoró, atrelado à industrialização e exportação de matérias-primas para o Centro-Sul contribuíram, por sua vez, para o aumento das chamadas “rendas públicas”, a saber:

Quadro 12: Orçamentos das receitas da prefeitura de Mossoró

Ano	Receita	Índice
1925	122:000\$000	+32%
1935	297:841\$348	+144%

³³⁶ ROSADO, 1998b, op cit., p. 145.

1936	442:401\$693	+48%
1937	514:659\$500	+16%
1938	654:379\$179	+27%

Fonte: ROSADO, 2006, p. 157, apud MEDEIROS, 2007, p. 117.

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.

Em comparação com o Quadro 10 acima e o Quadro 13, o número de passageiros transportado diminuiu em um ano 36%, enquanto o de mercadorias transportadas cresceu 18%. Então, pode-se inferir que a partir dos números dos quadros 10 e 13, que já no final da década de 1930 e início dos anos 1940 o número de passageiros cai, enquanto de mercadorias aumenta. Isso vai ao encontro do prolongamento dos trilhos no território norte-rio-grandense, alcançando novas localidades e, em consequência disso, aumentando o transporte de mercadorias. Já a diminuição do transporte de passageiros pode ser justificada pela opção de locomoção ser substituída pelo transporte rodoviário.

Quadro 13: Estatísticas da EFM 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(apud ARAÚJO; MEDEIROS, 2019, p. 2007).

Logo, à medida que os trilhos avançavam, Mossoró estreitava suas relações com sua área de influência direta. Ao absorver grande parte da produção dos municípios que faziam parte do trajeto da EFM, a cidade robusteceu sua teia de fluxos, exportando mercadorias para mercados dentro e fora do Brasil. Naquele período a cidade já estava consolidada sua condição de centralidade regional.

Assim, durante toda a década de 1940, Mossoró foi agregando atividades urbanas, como o comércio, bancos, empresas exportadoras ligadas à atividade salineira do litoral, olarias, serrarias, fábricas de redes, fábricas de cordoaria e sacaria, além de pequenos estabelecimentos de beneficiamento de algodão, carnaúba e oiticica³³⁷. Pode-se ter uma ideia da situação econômica da cidade de Mossoró nessa época, a partir das palavras de Vingt-un Rosado, em seu livro intitulado “Mossoró”, cuja primeira edição é de 1940, descrevendo a produção industrial da cidade à época que contava com:

Uma fábrica de aniagem, três de sabão (produção nesse ano de 600.000 kg), uma de cigarros, uma de redes, três de fundição de ferro e bronze, uma de chocalhos, quatro de cal, uma de mosaicos, uma de gelo, uma de fiação, duas empresas de óleos vegetais e três usinas de beneficiamento de algodão³³⁸

Como consequência da circulação de capital oriundo da industrialização, na década 1940 já existia na cidade três agências bancárias – Banco do Brasil, Banco de Mossoró e Casa Bancária S. Gurgel (os dois últimos de capital local)³³⁹, que constituem importantes agentes promotores de desenvolvimento. Cabe ressaltar que, com o crescimento da cidade que se dava a margem esquerda do Rio Mossoró, ainda não havia condições estruturais para a expansão urbana ocupar a outra margem. Somente em meados da década de 1940 a margem direita do rio tem viabilizada sua inserção na dinâmica urbana da cidade, quando em 1946 é inaugurada a ponte Jerônimo Rosado (ver imagem 5) e a Av. Presidente Dutra, viabilizando a expansão da cidade em direção a capital³⁴⁰. O que se tratou de mais um momento da extensão do espaço urbano, agora numa direção que ainda não havia tendência efetiva, ocasião em que a periferia encontra mais um espaço para ocupação³⁴¹.

³³⁷ PINHEIRO, op cit., p. 84-85.

³³⁸ ROSADO, Vingt-Un. **Mossoró**. 2ª ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2006, p. 210.

³³⁹ No decorrer dos anos outros bancos foram se instalando em Mossoró, tais como: Cooperativa de Crédito Mossoroense Ltda, criado em 1951. Banco do Povo S.A., em 1956; Banco do Nordeste do Brasil S.A., em 1958; Cooperativa de Crédito Agro-Industrial Ltda e Banco do Rio Grande do Norte S.A., em 1965 (FELIPE, 1982).

³⁴⁰ FELIPE, 1982, op cit., p. 139.

³⁴¹ OLIVEIRA, Jionaldo Pereira de. **Uma análise da formação e expansão do urbano de Mossoró: dinâmica e contradições**. Revista Pensar Geografia, v. I, nº. 1. Junho de 2017, p. 67.

Imagem 5: Fotografia da ponte Jerônimo Rosado

Fonte: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=444518>.

Todo o arranjo espacial já citado anteriormente, influenciado com a chegada da ferrovia, industrialização e exportação de matérias-primas, desencadeava mais uma consequência para a cidade: o aumento populacional de aproximadamente 10.000 pessoas por década, apontando um crescimento de 140,30% de 1936 a 1950.

Quadro 14: Evolução Demográfica de Mossoró 1936-1950

Ano	População
1936	29 862
1938	30 576
1940	31.847
1950	41.896

Fonte: Elaborado pelo autor. A partir de informações do Anuário Estatístico do Brasil (1936-1938) e de Cascudo (2010, p. 270).

Por outro lado, a economia estadual passou no início do século por modificações relacionadas ao processo de surgimento do mercado nacional com o crescimento da atividade algodoeira, superando o açúcar como cultura de exportação. Esse cenário reflete em Mossoró, podendo ser observado pelos números de exportação do Porto (ver Quadro 15), além de outros produtos também importantes na exportação para o Sudeste, por exemplo, sal, gesso, peles, óleo de oiticica, entre outros. Aliada a isso, foi a polarização

exercida por Mossoró-Areia Branca no comércio de mercadorias gerava uma rota comercial totalmente independente da capital e uma concentração de comerciantes e/ou casas exportadoras nessa cidade. Como parâmetro, o porto de Macau, relacionado com a cidade de Assú não conseguiu manter a sua função nuclear no comércio da produção da região mais central do Rio Grande do Norte e sua área de influência acabou sendo em parte absorvida por Mossoró e outra parte por Natal³⁴².

Quadro 15: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1947

MERCADORIAS	QUANTIDADE (KG)	VALOR (CR\$)
Algodão	8.295.974	86.599.726,30
Artefatos de palha	108.067	1.133.615,30
Caroço de algodão	449.575	726.127,30
Cera de carnaúba	18.109	529.866,60
Couros	8.044	96.520,00
Gergelim	17.608	76.044,00
Gesso	34.379.429	16.003.961,10
Óleo de oiticica	125.875	1.398.696,00
Paina	19.764	150.260,40
Peles	57.093	1.747.800,00
Sal	213.750.190	47.080.095,40
Sementes de oiticica	30.934	30.625,00
TOTAL	257.260.662	155.573.357,90

Fonte: Brito (1982) (apud FELIPE, 2001, p. 85).

Os dados sobre o comércio de exportação de Mossoró pelo Porto de Areia Branca no ano de 1947 colocam entre os três primeiros produtos o algodão, sal e gesso. De acordo com Felipe (2001):

Segundo Relatório do Plano Regional do Oeste Potiguar: “[...] em 1955, a gipsita produzida em Mossoró e Açú, representou 91% do volume físico da produção nacional [...]”, sendo esta matéria-prima indispensável na fabricação do cimento e componente importante para a indústria ceramista³⁴³.

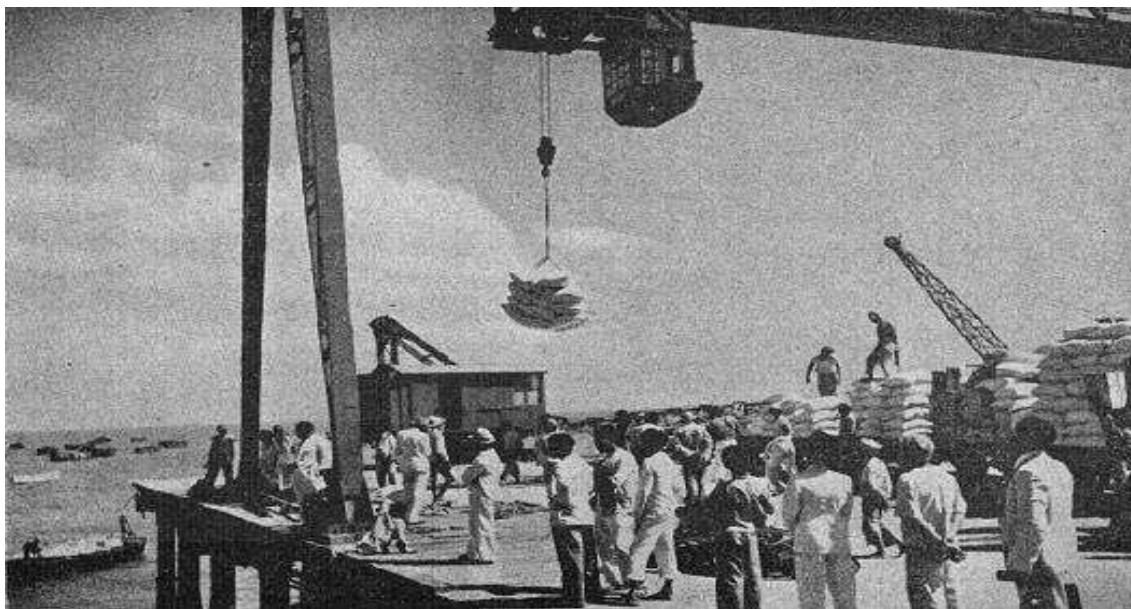
³⁴² CLEMENTINO, op cit., p. 85.

³⁴³ FELIPE, op cit, p. 85.

O gesso guarda grande importância para o crescimento econômico mossoroense, tendo em vista que ainda na primeira década do século XX, como foi visto anteriormente, acarretou em uma grande demanda da mercadoria para as fábricas, por exemplo, de cimento da região Sudeste diante do mercado em expansão. Cabe destacar também que a razão do surgimento das agroindústrias não reside apenas no contexto econômico local, mas deve-se também ao processo de industrialização no Centro-Sul do país, impondo a cidade a se industrializar à luz das necessidades que essas indústrias têm de matéria-prima já semi-beneficiada em Mossoró (ROCHA, 2005).

O desenvolvimento desse comércio chegou a esse momento após ter sido um centro comercial importante para região, estando em uma posição estratégica, ligando o sertão ao litoral, fez do seu porto ancoradouro para exportação nacional. A cidade que tinha como principal atividade de exportação o algodão, o sal e gesso proporcionou também, dentro da divisão do trabalho no país, uma industrialização que atendia principalmente a região Sudeste e outra ao mercado interno, diante do acúmulo desse capital pela classe econômica do município.

Figura 8: Fotografia de embarque de sal em Porto Franco na década de 1940



Fonte: <http://www.diariodegrossos.com.br/noticia/11799/estrada-de-ferro-de-mossoro-a-porto-franco-37-km-de-historia.html>.

Nessa década, com a expansão da produção salineira para atender à crescente demanda da indústria química nacional, o sal marinho passa a representar a principal atividade da cidade, que também absorvia grande contingente de mão-de-obra, por sua

vez, barata e abundante (PINHEIRO, 2006). Quem eram esses trabalhadores na cidade de Mossoró? A depender das fontes aqui utilizadas, não foi obtida respostas, pois não permitiram chegar a esses sujeitos. Se se tratasse de um trabalho de História Social, do tipo que se preocupa em focalizar os “de baixo”, é bem provável que se deslocasse o olhar para as categorias de trabalhadores envolvidas nesse processo, inclusive suas identidades de classe, suas relações com o patronato, com os gestores de plantão, entre outros.

Quadro 16: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1951

MERCADORIAS	QUANTIDADE (KG)	VALOR (CR\$)
Algodão	6.792.800	187.934.701,60
Agave	9.530	55.854,00
Cera de Carnáuba	463.929	21.520.104,80
Gesso	50.987.000	27.814.260,00
Óleo de oiticica	935.732	8.696.420,20
Paina	39.780	1.751.642,00
Peles	12.604	76.876,80
Sal	274.234.767	31.059.310,00
TOTAL	334.780.387	340.172.752,50

Fonte: Brito, 1982 (apud FELIPE, 2001, p. 87).

Apesar da tonelagem de algodão ser infinitamente menor que o sal, chama a atenção o baixo custo deste último. Esse mesmo produto também não era proveniente de Mossoró como foi visto no segundo capítulo (ver Figura 3), mas escoado de outros municípios do Oeste Potiguar, Ceará e Paraíba. Por outro lado, em 1953 (ver Quadro 17), em apenas dois anos na comparação ao “Quadro 16”, a quantidade de quilo exportado de sal aumenta consideravelmente, tornando o principal produto a ser exportado, ultrapassando também o valor arrecadado em relação ao algodão³⁴⁴. Isso foi devido à crescente demanda da indústria química nacional, tendo o sal a principal matéria-prima (PINHEIRO, 2006).

³⁴⁴ Ainda na década de 1960 o transporte de passageiros da estação de Porto Franco a Mossoró é desativado, ficando somente o transporte de mercadorias.

Quadro 17: Comércio de exportação de Mossoró pelo porto de Areia Branca - 1953

MERCADORIAS	QUANTIDADE (KG)	VALOR (CR\$)
Algodão	2.360.798	70.146.401,10
Cera de carnaúba	318.341	15.709.344,00
Gesso	51.440.000	39.513.750,00
Óleo de algodão	1.041.158	11.739.687,50
Óleo de oiticica	633.892	4.576.188,80
Paina	22.079	262.747,00
Peles	42.653	1.911.195,50
Sal	225.881.661	90.021.217,40
TOTAL	280.881.661	233.980.531,30

Fonte: Brito, 1982 (apud FELIPE, 2001, p. 88).

A ferrovia de Mossoró, como na grande maioria, interligou cidades/zonas produtoras e estas ao porto, chamados de corredores de exportação, promoveu a logística dos produtos agrícolas e de matérias-primas para serem exportadas para dentro ou fora do país. Isso nos remete mais uma vez ao “Prospecto da Empresa” do principal idealizador da ferrovia de Mossoró, João Ulrich Graf, nas quais uma das suas principais metas foram destacadas acima, ou seja, objetivando ser um corredor comercial da zona pleiteada, reverberando produtos da área de influência da ferrovia para o terminal portuário. Todo esse ideal foi bastante utilizado como peça de retórica para se construir a estrada de ferro e o quanto o mesmo foi importante para os interesses da classe econômica. Isso pode ser observado nas palavras de Vingt-un Rosado (2000a, p. 71): “[...] era da mais urgente necessidade o beneficiamento do porto de Mossoró não só para incremento da grande indústria do sal como, também, para complemento da Estrada de Ferro de Mossoró”. Essa rede de tessitura fazia parte da logística, a partir de onde as principais mercadorias eram exportadas para o Centro-Sul através da ferrovia e do porto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas décadas finais do século XIX a cidade de Mossoró já se colocava como “empório comercial”. Com isso, na década de 1870 as primeiras reivindicações e concessões para se construir uma estrada de ferro partindo do Porto de Mossoró vieram à tona. Mas foi a concessão de um comerciante, o suíço João Ulrich Graf que por meio de um “Prospecto” ou projeto ferroviário construiu estratégias discursivas para viabilizar a ferrovia. No tom especulativo e apologético enalteceu as potencialidades econômicas de Mossoró e região, projetando números fictícios para produzir certo efeito de verdade, sonhando a ferrovia como *redentora* de todos os entraves para o desenvolvimento econômico regional e até do país. O “Prospecto da Empresa” anunciava um futuro promissor com a chegada de uma ferrovia na região, preconizando a importância naquele espaço com acesso a um porto no litoral Norte Potiguar (Porto de Mossoró), como produtora agrícola, de sal e de interesse estratégico para a nação. Isso estava atrelado ao espírito dos projetos ferroviários oitocentista, reivindicando ferrovias à luz das “potencialidades” daquele espaço e em nome da civilização e do progresso.

No entanto, em seu projeto ferroviário, João Ulrich Graf não solicitou garantia de juros. Desse modo, a pesquisa mostrou que isso foi o principal problema de sua concessão, pois a ferrovia já nasce “natimorta”, uma vez que estradas de ferro sem taxa de juros não são levadas a sério. Passar um tempo gastando energias como essa era “chover no molhado”. Visto que as concessões ferroviárias autorizadas com garantia de juros despertavam o interesse dos investidores capitalistas e assegurada pelo governo, constituindo uma importante prática econômica para o retorno certo aos financiadores estrangeiros. Isto é, quando as receitas das ferrovias eram deficitárias, o papel do Estado foi imprescindível para pagar o lucro dos investidores. Graf não solicita a garantia de juros por achar onerosa aos cofres públicos, e de fato, o sistema de garantia de juros representava uma verdadeira sangria para as finanças públicas. Mas no país como o Brasil, periferia do capitalismo e dependente de investidores externos, pedir concessão de ferrovias sem garantia de juros constituiria uma perda de tempo. Isso foi imprescindível para a ferrovia de Mossoró no Império se tornar uma quimera, haja vista que o concessionário também não possuía um enorme cabedal financeiro para pessoalmente financiar sua ferrovia.

Apesar disso, o “sonho grafiano” foi retomado pelas elites de Mossoró na República. Seu traçado sugerido no século XIX será apropriado pelas elites agrário-comercial e salineira para reivindicar em inúmeras “propagandas” Brasil afora a defesa da ferrovia de Mossoró. O plano de Graf foi capaz de aglutinar e organizar as energias desses indivíduos em um tom heroico e épico, uma *saga ferroviária*, em busca da implantação dos trilhos *redentores*. Essa classe dominante era movida ainda pelo comércio e pela ideia de progresso e civilização, bem como novas estratégias, ou seja, se apropriando do “discurso da seca” e dos flagelados como instrumento para perpetrar a ferrovia de Mossoró. Esses sujeitos vão recorrer do sofrimento alheio e teatralidade política para produzir imagens que convencessem a maioria, na qual a causa da miséria e atraso de Mossoró era a ausência dos trilhos. Pois a construção da ferrovia de Mossoró enquanto causa do *progresso, humanitária e patriótica*, era também a solução para os *problemas das secas e dos flagelados*.

Aqueles que advogaram representantes da ferrovia de Mossoró vão apelar ao Club de Engenharia, enviar memoriais, telegramas, pareceres e estampar em jornais a defesa da ferrovia, servindo de estratégia para a classe dominante demonstrar as possíveis potencialidades ao governo central de uma ferrovia em Mossoró e região, mas também dramatizar o fenômeno da seca, produzindo efeitos sobre os ouvintes dessa *calamidade*. O teor dos documentos carregou sempre as cores hiperbolizadas de um quadro dramático sobre a seca, uma estratégia discursiva que desenhou um cenário, cujos registros eram o *testemunho da fome e da miséria* que esses *representantes do povo* pintaram sobre uma Mossoró *sofrida*.

Deste modo, a ferrovia tão sonhada por Graf e reverberada como ideal pela classe dominante mossoroense só saiu do papel décadas após aquela sonhada pelo concessionário, isto é, o primeiro trecho de 37 quilômetros foi inaugurado somente em 1915, saindo do Porto de Mossoró até a mesma cidade. A ferrovia de Mossoró, ao contrário da maioria, saiu por última. E foi adentrando pelo interior do Estado a passos lentos, chegando até seu destino final na cidade de Sousa na Paraíba apenas em 1951. Então o sonho do Graf de estender a ferrovia até o São Francisco na confluência de Juazeiro da Bahia e Petrolina não passou de uma mera utopia, pois a ferrovia que saiu do papel só chegou até Sousa, sem jamais construir um palmo de trilhos em direção ao Rio São Francisco.

O trabalho demonstrou que, apesar da morosidade que durou 81 anos (1870-1915) a ferrovia de Mossoró, os memorialistas e historiadores elaboraram um enredo épico, uma

“saga ferroviária”. A morosidade para encampar a ferrovia de Mossoró se justifica, por exemplo, pela interferência da Ferrovia Central do Rio Grande do Norte que atrapalhou sua construção a favor dos seus interesses econômicos. Mas esse tipo de interferência era comum no mundo das ferrovias, inclusive no Brasil, bem como os interesses particulares de indivíduos da classe dominante que queriam se locupletar por esses caminhos de ferro. Nesta perspectiva, as representações das construções de estradas de ferro elaboradas por grupos dominantes pleitearam justificativas, estratégias e práticas, por exemplo, em nome do coletivo e de redenção do lugar por onde os trilhos passariam, mas escamoteando que estavam ali lutando a favor dos seus próprios interesses pessoais. A título de exemplo, foi o “Traçado Rosado”, por meio de Jerônimo Rosado – membro da classe dominante mossoroense – que tentou interferir no traçado da ferrovia para benefício próprio, embora a historiografia e memorialistas sobre a estrada de ferro exaltem sua imagem *como líder da campanha* da ferrovia, defendendo-a em nome do *interesse coletivo*.

A ferrovia, por sua vez, foi construída em passos lentos, quase quatro décadas, levando em conta a inauguração do primeiro trecho em 1915 até seu destino final na cidade de Sousa em 1951, além de ter sido iniciada numa época em que o automóvel já era realidade no país e na cidade. Some-se a isso a perda do posto de “empório comercial” nas primeiras décadas do século XX, principalmente para Campina Grande pelo atraso na construção da ferrovia de Mossoró. Porém, anos mais tarde a cidade se destaca novamente no centro regional no quartel entre 1920-1941 encabeçada pela expansão de sua malha ferroviária e pelo crescimento de seu parque industrial, com agroindústria no beneficiamento de produtos e matéria-prima exportados para o Centro-Sul do Brasil, principalmente São Paulo.

Houve também os impactos culturais, novos ritmos e sensibilidade, atrelados às transformações econômicas e sociais. A implantação da ferrovia influenciou no processo de expansão urbana vinculada a formação de novos bairros a margem dos trilhos (esquerda) e sua expansão na outra margem (a direita) do rio Mossoró. Atrelado a isso, vieram o aumento populacional, das rendas públicas bem como a chegada de instituições financeiras como o Banco do Brasil (1918), Banco Mossoró S.A (1937) e da Casa Bancária S. Gurgel (1942), o que denotam a aglomeração de equipamentos urbano-industriais e ofertas de serviços geridos por Mossoró

Logo, a ferrovia de Mossoró, a partir do seu principal idealizador João Ulrich Graf – materializou o que sempre pleiteou: ser um corredor comercial, reverberando produtos da área de influência da ferrovia para o terminal portuário. A ótica de seu crescimento nas

décadas acima citadas ficou atrelada a expansão dos trilhos, empresas agroindustriais, parque industriais com o semi-beneficiamento de produtos exportados pelo porto de Mossoró, tendo como principais fontes de renda o sal, algodão e o gesso.

Portanto, alguns resultados e contribuições da pesquisa demonstraram que a classe dominante de Mossoró que brindou o progresso percebeu suas fragilidades, no qual ela não contentava a todos ao ver a estrada de ferro tão distante. Como foi percebido, cada atraso para prolongar era um tormento para a elite econômica de Mossoró. As “propagandas” que se apropriaram do discurso da seca não obtiveram muita eficácia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Palavras que calcinam, palavras que dominam**: a invenção da seca do Nordeste. *Revista Brasileira de História*, v.15, n. 28, p.111-120. 1995.

ARANHA, Gervácio B. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região**: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas. Campinas - SP, 2001.

ARANHA, Gervácio B. **Seduções do moderno na Parahyba no Norte**: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: A Paraíba no Império e na República: estudos de História Social e Cultural. João Pessoa: Idéia, 2003a.

ARANHA, Gervácio B. **As estações de trem no Norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930)**. ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – João Pessoa, 2003b.

ARANHA, Gervácio B. **O trem na era do espetáculo**: a viagem inaugural para Campina no ano de 1907. In: OLIVEIRA, Maria J. S; RODRIGUES, José Edimilson. Memórias da modernidade campinense: 100 anos do trem – Maria Fumaça. Campina Grande: Editora, 2007.

ARAÚJO, Breno de Assis Silva; MEDEIROS, Gabriel Leopoldino P. de. **A capital do Oeste sobre trilhos**: a ferrovia Mossoró-Souza e a consolidação da centralidade regional de Mossoró-RN (1920-1941). Simpósio Nacional de Geografia Urbana. XVI Simpurb, 2019.

BALANDIER, George. **O poder em cena**. Tradução de Luiz Tupy Caldas de Moura. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

BAUDELAIRE, Charles. **Sobre a modernidade**: o pintor da vida moderna. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução a História Ferroviária do Brasil** – Estudo Social, Político e Histórico. Folha da Manhã, Recife, 1953.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BLOCH, Marc L. B. **Os reis taumaturgos**: o caráter sobrenatural do poder régio, França e Inglaterra. Tradução: Júlia Mainardi. Companhia das Letras. São Paulo, 1993.

BOTARO, Luís G. M. **Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)**. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2015.

BOTARO, Luís G. M. **A "moderna Botucatu"**: a imagem de cidade moderna no interior paulista (1928-1934): *Antíteses*, vol. 11, núm. 21, pp. 312-344, 2018.

BOURDIEU, Pierre. **A ilusão biográfica**. In: AMADO, Janaina; FERREIRA, Marieta de Moraes; PORTELLI, Alessandro (orgs.). Usos & abusos da história oral. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

BURKE, Peter. **A fabricação do rei**: a fabricação da imagem pública do rei Luís XIV. Tradução: Maria Luiza X. de A. Borges. Jorge Zahar Ed. Rio de Janeiro, 1994.

CASCUDO, Luís da C. Et al. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano**: Dicionário dos Guerreiros da Grafiana Saga Ferroviária de Mossoró ao São Francisco – Fascículo III. 8º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 2000.

CASCUDO, Luís da C. Et al. **Jerônimo Rosado, o maior líder da segunda fase da campanha**. 1998b. In: ROSADO, Vingt-Un. A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano. 4º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998.

CASCUDO, Luís da C. Et al. **Jerônimo Rosado**: uma ação brasileira na província. 3º ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-Un Rosado. 1999.

CASCUDO, Luís da C. Et al. **Notas e documentos para a história de Mossoró**. Edição Especial Para o Projeto Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. Natal, 2010.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. Tese (Doutorado em Economia). Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP: [s.n.], 2000.

CÂNDIDO, Tyrone A. P. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2014.

CATROGA, Fernando. **Memória, História e historiografia**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2015.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Complexidade de uma Urbanização Periférica**. (Tese de Doutorado). Universidade Estadual de Campinas Unicamp. Campinas, 1990.

GEERTZ, Clifford. **Negara**: o Estado teatro no século XIX. Editora Bertrand. Rio de Janeiro, 1991.

CHARTIER, Roger. **História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1990.

CHARTIER, Roger. CHARTIER, Roer. **O mundo como Representação**. Estudos Avançados 11 (05), 1991.

CHARTIER, Roger. **À beira da falésia**: a história entre incertezas e inquietude. Tradução: Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.

COSTA, Bruno Balbino Aires da. **“Mossoró não cabe num livro”**: Luís da Câmara Cascudo e a produção historiográfica do espaço mossoroense. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal-RN, 2011.

COSTA LIMA, Aberlado. **Terras Aracatiense**. 2ª ed. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará. 1979.

DÁRIO, Rafaela Pereira. **Nos caminhos do progresso, nas veredas da modernização**: representações da cidade de Sousa-PB. Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2012.

DIÓGENES, Francisca Vanúbia M. **Mossoró e o comercio algodoeiro na segunda metade do século XIX**. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 1994.

FALCÃO, Marcílio Lima. **No labirinto da memória**: fabricação e uso político do passado de Mossoró pelas famílias Escóssias e Rosado (1902-2002). Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. São Paulo, 2018.

FELIPE, José Lacerda A. **A (re)invenção do lugar**: os Rosados e o “país de Mossoró”. Joao Pessoa-PB: Grafset, 2001.

FELIPE, José Lacerda A. **A organização do espaço urbano de Mossoró**. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 1982.

FERNANDES, Paula Rejane. **A escrita de si do intelectual Jerônimo Vingt-un Rosado Maia**: arquivos pessoais e relações de poder na cidade de Mossoró (RN) – 1920-2005. Tese de doutorado. Vitória-ES, 2014.

GALVÃO, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará**: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930). Dissertação (Mestrado em História), UFCG/CH – Campina Grande, 2019.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas e sinais**: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GINZBURG, Carlo. **Olhos de madeira**: nove reflexões sobre a distância. São Paulo: Companhia das Letras. 2001.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. **Estudos históricos e de evolução urbana da Cidade de Aracati**. Revista do Instituto do Ceará, 2001.

GOMES, Ângela Maria de Castro; HANSEN, Patrícia Santos. **Intelectuais, mediação cultural e projetos políticos**: uma introdução para a delimitação do objeto de estudo. In: GOMES, Ângela Maria de Castro; HANSEN, Patrícia Santos (orgs). *Intelectuais mediadores: práticas culturais e ação política* /. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

GUERRA, Felipe. **A Seca de 1915**. [s.d.] In: ROSADO, Vingt-Un; ROSADO, América. 11º Livro das secas. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria.

Acesso em: 07/12/2021. Disponível em:< <https://colecaomossoroense.org.br/site/wp-content/uploads/2018/07/11%C2%BA-LIVRO-DAS-SECAS.pdf>>.

GUERRA, Felipe. **Vias de comunicação**. 1933. In ROSADO, Vingt-un. A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano. 6º Volume. Coleção Mossoroense. Série C, 2000.

GUERRA, Otto. **A verdadeira Transnordestina**. Coleção Mossoroense. Série A, nº 87, março, 1996.

GUERRA, Otto. **Felipe Guerra**. Coleção Mossoroense. Série A, nº 55. [s.d.].

HADLER, Maria Sílvia Duarte. **Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação. 2007.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Europa, 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017.

HOBBSAWM, Eric J. **A era do capital**. 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HOBBSAWM, Eric J. Donaldson Magalhães Garschagem. 5ª ed. – Rio de Janeiro: Florence Universitária, 2000.

Hochschild, Adam. **O fantasma do rei Leopoldo: Uma história de cobiça, terror e heroísmo na África colonial**. Tradução Beth Vieira. Companhia das Letras. São Paulo, 1999.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 4, ed – São Paulo: Ateliê Editorial, 2012.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 3. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1994.

LE GOFF, Jacques. **O imaginário medieval**. Editorial Estampa. 1994.

LIRA, A. Tavares. **Aspectos econômicos do Rio Grande do Norte: estradas de ferro e portos**. Coleção Mossoroense. Série B – número 667, 1989.

MACIEL, Francisco R. M. **“A produção do Flagelo”**: a re-produção do espaço social da seca na cidade de Mossoró (1877-1903-1915). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-graduação em História. 2013.

MACIEL, Francisco R. M. **“Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”**: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876). Anais Eletrônico do V Encontro Nacional de História, CERES-UFRN, Caicó, 2012.

MAIA, Doralice Sátyro; OLIVEIRA, Elizângela Justino de. **As ferrovias e a centralidade no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional**

de Campina Grande-PB (Brasil). VII Congresso de História Ferroviária. Associação Ibérica de História Ferroviária. [s.d.].

MARIZ, Marlene da Silva; SUASSUNA, Luiz E. Brandão. **História do Rio Grande do Norte**. Natal: Sebo Vermelho, 2002.

MATOS, Francisco Ramon. “**Felipe Guerra contra a seca**”: cultura política, intelectuais mediadores e semiárido no Rio Grande do Norte (1900-1930). *Temporalidades – Revista de História*. Edição 28, v. 11, n. 1 (set./dez), 2018.

MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem**: fotografia e história interfaces. *Tempo*, Rio de Janeiro, vol. 1, n. 2, 1996.

MAUAD, Ana Maria. **Como nascem as imagens?** Um estudo de história visual. *História: Questões & Debates*, Curitiba, n. 61, p. 105-132, jul./dez. Editora UFPR. 2014.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças**: o trem inglês nos canaviais do Nordeste. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2000.

MELO, Josemir Camilo de. **A economia paraibana no século XIX e o capital inglês**: The Conde d’Eu Railway (1875-1901). Campina Grande: EDUFPG, 2019.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte agrário e o Império**: 1871-1889. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. Brasília, 1984.

NEVES, Frederico de Castro. **Curral dos Bárbaros**: os Campos de Concentração no Ceará (1915 e 1932). *Revista Brasileira de História*. V. 15, nº 29, p. 93-122. São Paulo, 1995.

NEVES, Margarida de Souza; et al. **A ordem é o progresso**. São Paulo: Atual, 1991.

OLIVEIRA, Jionaldo Pereira de. **Uma análise da formação e expansão do urbano de Mossoró**: dinâmica e contradições. *Revista Pensar Geografia*, v. I, nº. 1. Junho de 2017.

OLIVEIRA, Manoel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa**: um sonho, uma realidade, uma saudade. 2ª Edição. Queima Bucha. Mossoró-RN, 2005.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORREA, Lucas Mariani. **História ferroviária e pesquisa**: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). *Topoi (Rio J.)*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, mai./ago. 2018.

PAIVA NETO, Francisco Fagundes de. **Mitologias do “país de Mossoró”**. Fundação Vingt-un Rosado. Coleção Mossoroense. Série C, Mossoró, 1998.

PESAVENTO, S. Jatahy. **Exposições Universais**: espetáculos da modernidade do século XIX. Editora Hucitec. São Paulo, 1997.

PESAVENTO, S. Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2.ed. — Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS.

PINHEIRO, Karisa L. C. B. **O processo de urbanização da cidade de Mossoró:** dos processos históricos à estrutura urbana atual. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFRN). Natal, 2006.

ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **Expansão urbana de Mossoró (Período de 1980 a 2004):** geografia dinâmica e reestruturação do território. Natal, RN: EDUFRN, 2005.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro:** a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2006.

ROLIM, Leonardo Cândido. **"Tempo das carnes " no Siará Grande:** o mercado das carnes secas na vila do Aracati (1710-1793). *SÆculum - Revista de História* [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013.

ROSADO, Vingt-un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano.** Coleção Mossoroense, Série C. 1º volume, 1998a.

ROSADO, Vingt-un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano.** 3º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998b.

ROSADO, Vingt-un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano.** 4º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998c.

ROSADO, Vingt-un. **O pioneiro Jerônimo Rosado.** In: CASCUDO, Luís da Câmara. **Jerônimo Rosado:** uma ação brasileira na província. 3º ed. Mossoró-RN. Fundação Vingt-Un Rosado. 1999.

ROSADO, Vingt-un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano.** 6º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 2000a.

ROSADO, Vingt-un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano.** 7º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 2000b.

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

ROSADO, Vingt-un. **Roderic Crandall, Um Mossoroense da Califórnia.** Edição Especial para o acervo virtual Oswaldo Lamartine de Faria. [s. d.].

SANTOS, João Batista dos; MELO, Evaneide Maria de. **Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN:** transformações espaciais e memória. Natal: Editora do IFRN, 2016.

SCHWARCZ, Lília Moritz. **O Espetáculo das raças:** cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870 - 1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, Lemuel Rodrigues da. **Os Rosados encenam**: estratégias e instrumentos da consolidação do mando. Mossoró: Queima Bucha, 2004.

SILVA, Lucimar Bezerra Dantas da. **Cartas Abertas na imprensa de Mossoró-RN**: analisando a trajetória de uma tradição discursiva. Atas do V SIMELP - Simpósio Mundial de Estudos de Língua Portuguesa. 2017.

SODRÉ, Nelson Werneck. **A história da imprensa no Brasil**. 4. ed. [atualizada]. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

SOUZA, Iara Lis S. C. **A república do progresso**. São Paulo: Atual, 1994.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

FONTES PRIMÁRIAS

BRASIL. **Lei nº 1.145**. 1903.

BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório do ano de 1915. Acesso em 16/03/2022. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145?terms=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&item_id=2571#?h=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&c=0&m=6&s=0&cv=82&r=0&xywh=-35%2C475%2C2380%2C1679>.

BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório do ano de 1923. Acesso em 16/03/2022. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/145?terms=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&item_id=2571#?h=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&c=0&m=6&s=0&cv=82&r=0&xywh=-35%2C475%2C2380%2C1679>.

BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório do ano de 1927. Acesso em: 17/03/2022. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145?terms=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&item_id=2571#?h=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&c=0&m=18&s=0&cv=0&r=0&xywh=-278%2C-1%2C3851%2C2717>.

BRASIL. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório do ano de 1937. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145?terms=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&item_id=2571#?h=estrada%20de%20ferro%20de%20Mossor%C3%B3&c=0&m=19&s=0&cv=154&r=0&xywh=-28%2C10%2C2156%2C1521>.

BRASIL. **Inspetoria Federal das Estradas**. 1938.

BRASIL. **Decreto n.º 11.641**. 15 de julho de 1915.

CAMPOS, César. **Estrada de Ferro de Mossoró**: Estudo e Parecer. Rio de Janeiro, 1916.

Conferencia Ferroviária do Nordeste Brasileiro. 1922.

CONGRESSO NACIONAL. **Projecto nº 41**. 27 de outubro de 1909.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1936-1938.

DISCURSO de Bezerra Cavalcanti, deputado norte-rio-grandense, em 01 de setembro de 1882. Anais da Câmara dos Deputados, p. 340.

DISCURSO de Meira e Sá pronunciado na sessão de 27 de outubro de 1909. In: MEIRA e SÁ, Francisco de Sales. Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense. Série B, 1988.

FALLA com que o exm. sr. doutor Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 27 de outubro de 1879. [Natal]: Typ. do Correio do Natal, 1880.

FALLA com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abriu em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1883.

GRAF. João Ulrich. **Estrada de ferro de Mossoró em direção ao São Francisco (1876)**. 6ª edição. Coleção Mossoroense. Série B, 1991.

GAZETA DE NOTÍCIA. 11 de março de 1910. In: GUERRA, Felipe. Memorial – Do Lithoral da Zona das Seccas ao Brazil Central: Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco. Atellier Escossia. Tipographia, Photographia e Papelaria. Mossoró-RN. 1910.

GUERRA, Felipe. **Memorial – Do Lithoral da Zona das Seccas ao Brazil Central: Estrada de Ferro de Mossoró ao Rio S. Francisco**. Atellier Escossia. Tipographia, Photographia e Papelaria. Mossoró-RN, 1910.

JORNAL. O Mossoroense. 27 de julho de 1903, p. 2.

JORNAL. O Mossoroense, 16 de setembro de 1903, p. 3.

JORNAL. O Mossoroense. 26 de março de 1904.

JORNAL. O Mossoroense. 29 de maio de 1904.

JORNAL. O Mossoroense. 01 de julho de 1904.

JORNAL. O Mossoroense. 19 de outubro de 1904.

JORNAL. O Mossoroense. 12 de junho de 1907.

JORNAL. O Mossoroense. 19 de julho de 1908.

JORNAL. O Mossoroense. 19 de dezembro de 1908.

JORNAL. O Mossoroense. 30 de outubro de 1910.

JORNAL. O Mossoroense. Dezembro de 1910.

JORNAL. O Mossoroense. 1915.

JORNAL. O Mossoroense. 7 de outubro de 1928, n°. 902, p. 1, c. 4.

JORNAL. Comércio de Mossoró. N. 546, de 13 fevereiro de 1915.

LEOPOLDO, Pedro. **Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró**. In: ROSADO, Vingt-un. A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do Sonho Grafiano. 4º Volume. Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, Série C. 1998c.

MAIA, Américo. **Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró: Memorial**. 1936.

MEMORANDUM. Mossoró, 10 de agosto de 1903.

MENSAGEM do Governador Alberto Maranhão de 25 de março de 1904.

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo na primeira sessão da décima legislatura em 1 de novembro de 1918 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: Typ d'A República, 1918.

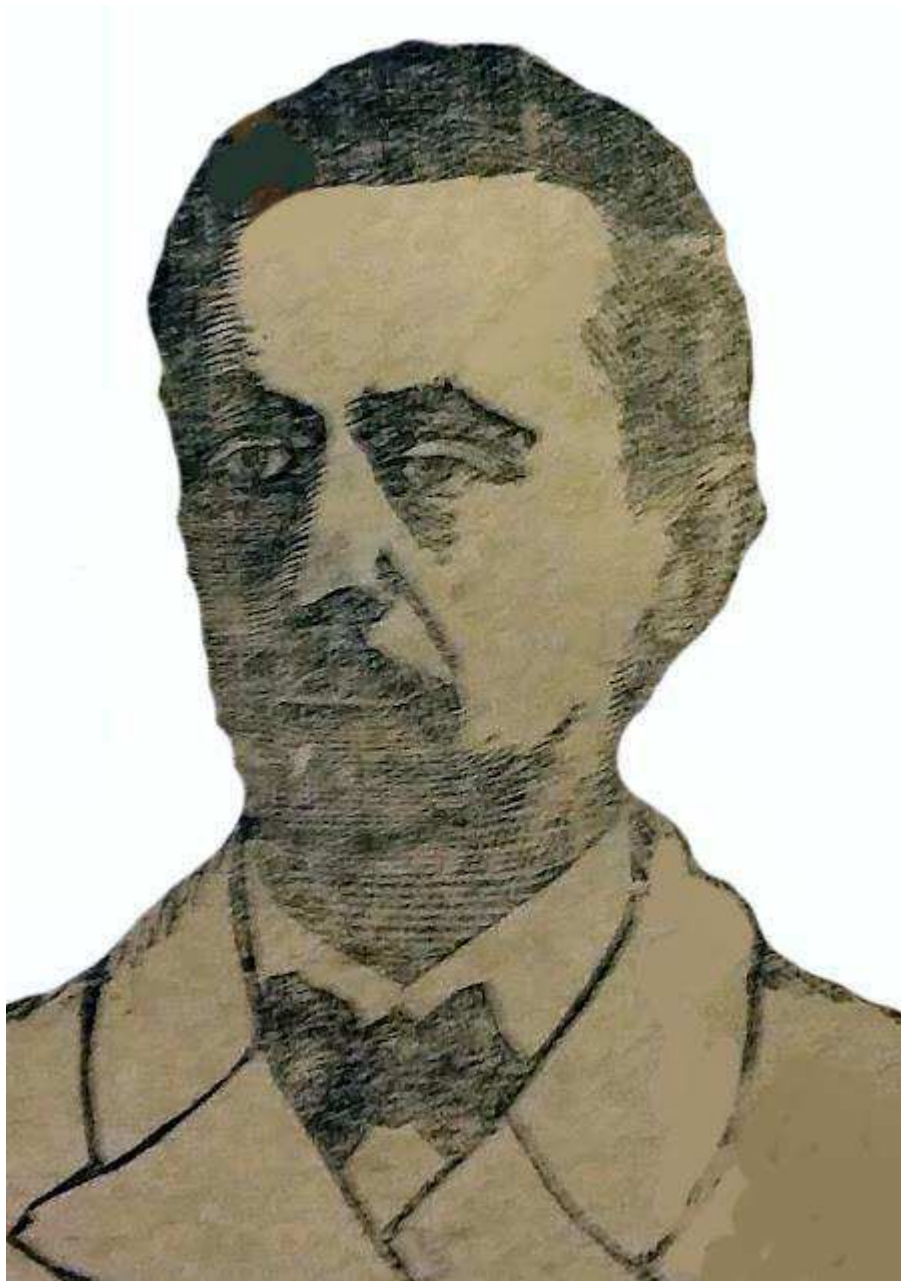
PECKOLT, Theodoro; PECKOLT, Gustavo. **Boletim da Sociedade Nacional de Agricultura**. Rio de Janeiro. Ns 4 a 6, de abril a junho, 1906.

REVISTA. **Letras do Sertão**. 1951.

SENADO FEDERAL. **Parecer nº 337**. 1909.

ANEXOS

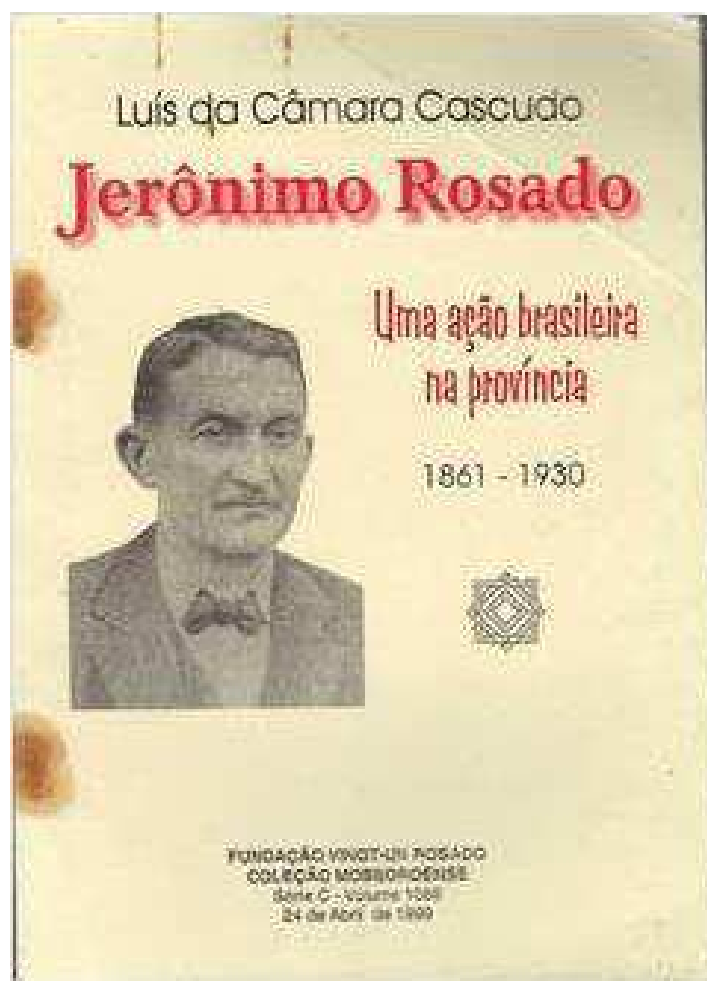
Anexo 1: João Ulrich Graf



Fonte: <https://www.blogdogemaia.com/detalhes.php?not=1150>

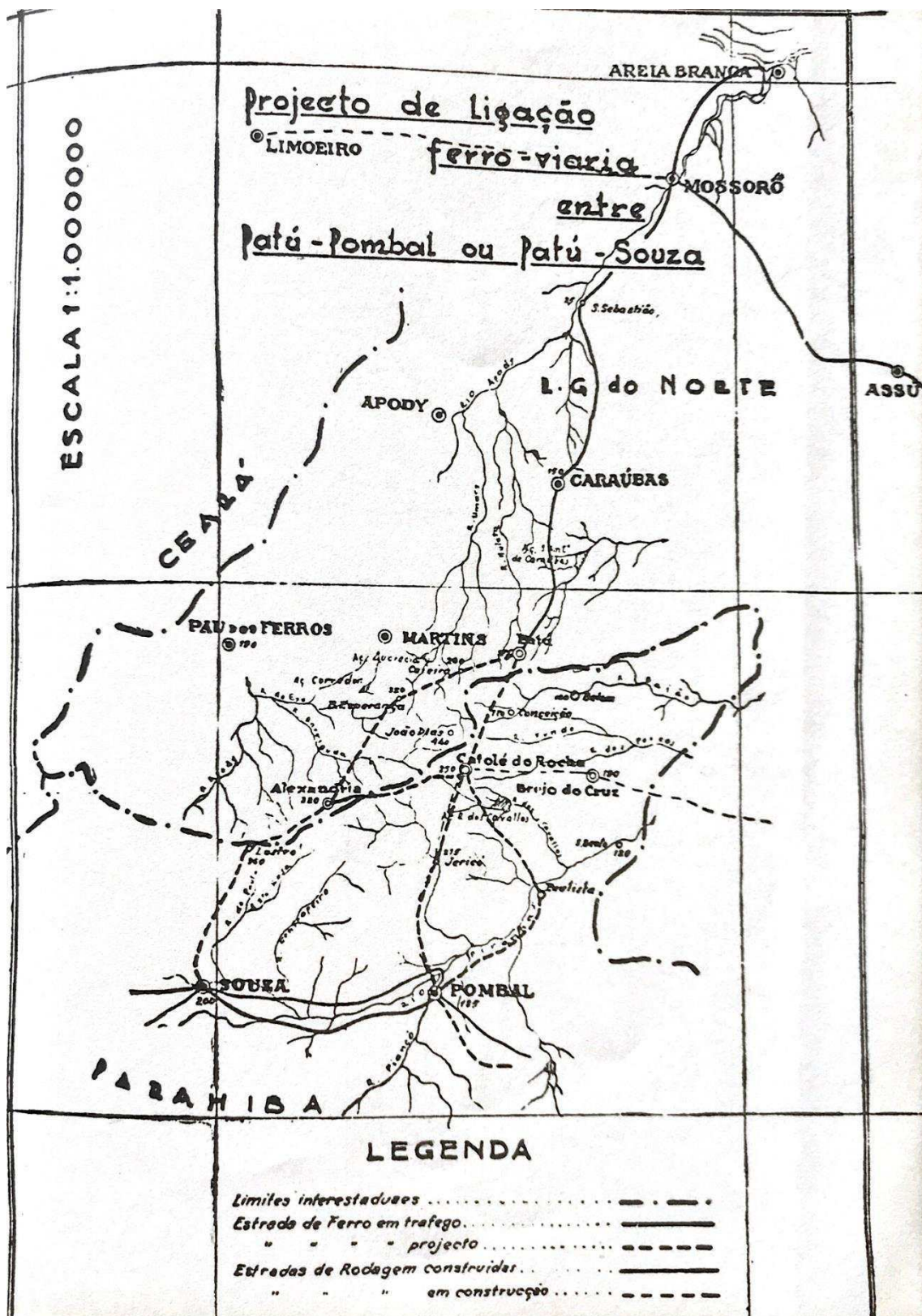
Anexo 2: Capa do Memorial de Felipe Guerra de 1910

Fonte: In MEIRA e SÁ, Francisco de Sales. **Um projeto do Dr. Meira e Sá.** Coleção Mossoroense. Série B, 1988.

Anexo 3: Capa da biografia de Jerônimo Rosado

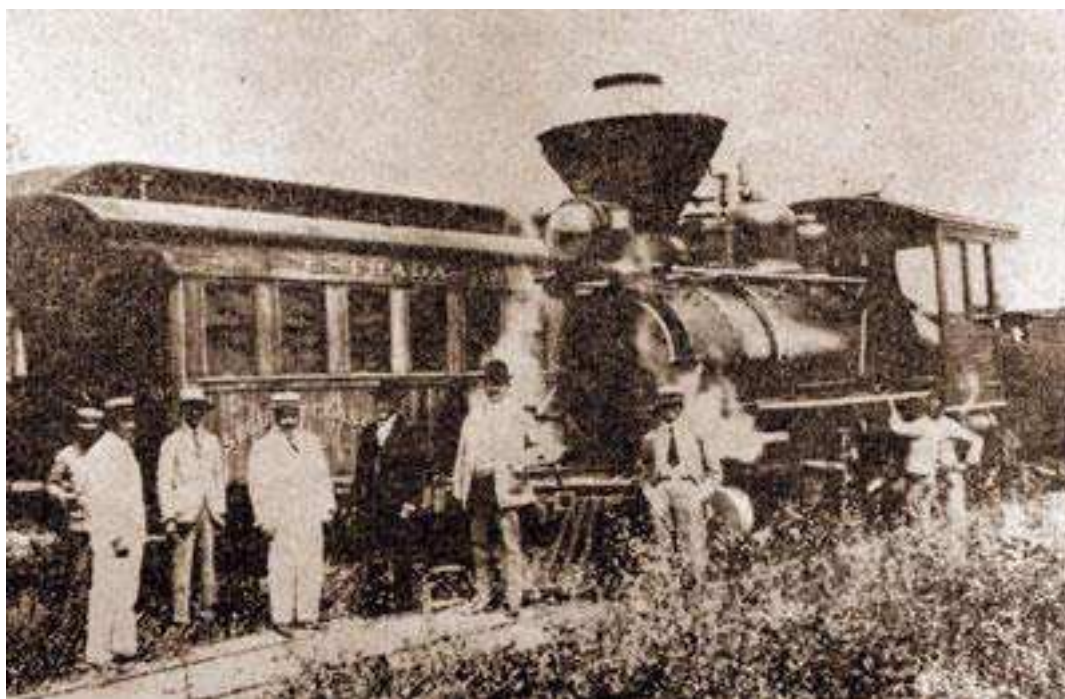
Fonte: <https://www.estantevirtual.com.br/sebopotiguar/luis-da-camera-cascudo-jeronimo-rosado-uma-acao-brasileira-na-provincia>.

Anexo 4: Traçado sugerido pelo deputado Américo Maia em 1936



Fonte: MAIA, Américo. Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró: Memorial. 1936.

Anexo 5: Foto do trem inaugural da Estrada de Ferro de Mossoró em 1915



Fonte: <https://cronicastaipuenses.blogspot.com/2015/09/centenario-da-estrada-de-ferro-de.html>.