



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
CENTRO MULTIDISCIPLINAR DE PAU DOS FERROS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

JULIANA DE CASTRO SOUZA

**OS ANOS ÁUREOS DE DESENVOLVIMENTO DA FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA:
Conformação urbana de Mossoró, 1950 a 1980**

**PAU DOS FERROS – RN
2024**

JULIANA DE CASTRO SOUZA

OS ANOS ÁUREOS DE DESENVOLVIMENTO DA FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA:
Conformação urbana de Mossoró, 1950 a 1980

Monografia apresentada à Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

PAU DOS FERROS – RN
2024

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

S719a Souza, Juliana de Castro.
Os anos áureos de desenvolvimento da ferrovia
Mossoró à Sousa: conformação urbana de Mossoró, 1950 à
1980 / Juliana de Castro Souza. - 2024.
120 f. : il.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de
Medeiros.
Monografia (graduação) - Universidade Federal
Rural do Semi-árido, Curso de Arquitetura e
Urbanismo, 2024.

1. Ferrovias. 2. Território. 3. Crescimento
Urbano. 4. Mossoró. 5. Centro Comercial. I.
Medeiros, Gabriel Leopoldino Paulo de, orient.
II. Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Biblioteca Campus Pau dos Ferros
Bibliotecária: Erlanda Maria Lopes da Silva
CRB: 15/966

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

JULIANA DE CASTRO SOUZA

OS ANOS ÁUREOS DE DESENVOLVIMENTO DA FERROVIA DE MOSSORÓ A SOUSA

Conformação urbana de Mossoró, 1950 a 1980

Monografia apresentada a
Universidade Federal Rural do Semi-
Árido como requisito para obtenção
do título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo.

Defendida em 25 de outubro de 2024:

BANCA EXAMINADORA



Documento assinado digitalmente

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

Data: 26/10/2024 18:57:36-0300

verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Prof. Dr. Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros (UFERSA)
Presidente



Documento assinado digitalmente

ANTONIO CARLOS LEITE BARBOSA

Data: 26/10/2024 17:35:17-0300

verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Prof. Dr. Antônio Carlos Leite Barbosa (UFERSA)
(Membro examinador interno)



Documento assinado digitalmente

LEMUEL RODRIGUES DA SILVA

Data: 25/10/2024 21:57:35-0300

verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Prof. Dr. Lemuel Rodrigues da Silva (UERN)
(Membro examinador externo)

Ah, se o que eu sou é também
O que eu escolhi ser
Aceito a condição

O velho e o moço, Los Hermanos

AGRADECIMENTOS

Esse foi um percurso individual, mas, sem sombra de dúvidas, não foi um percurso que trilhei sozinha. O amor pela arte e pela história me fizeram escolher o curso de arquitetura, mas foi o amor das pessoas que tenho em minha vida que me manteve nele. Eu não poderia ser mais grata.

Agradeço à Deus, em primeiro lugar, por absolutamente tudo! Pela vida, por minha saúde, pelos dias bons e principalmente pelos ruins – foi, graças a eles, que aprendi a aproveitar os bons. Por ter sido o meu ponto de fé e confiança quando a fé e confiança em mim mesma não eram suficientes. Pela oportunidade de viver esse momento.

Aos meus pais, Ana Maria e Francisco Canindé, por todos os anos que trabalharam e continuam trabalhando para que eu pudesse “só estudar”. Por sonharem esse sonho junto comigo e por me criarem com a liberdade de escolher meu próprio caminho, na certeza de que vocês serão sempre casa e eu poderei voltar. Obrigado, mãe, por todas as vezes em que passou um cafezinho e foi até o quarto me chamar para tomar; pelas inúmeras vezes que me ouviu conversar sobre trabalhos, artigos, projetos e sobre o curso; pelas mensagens perguntando se estava tudo bem quando passava o dia na universidade. Por sua presença diária e pelo seu amor. Obrigado, pai, por dizer há sete anos que tem uma filha arquiteta – mesmo isso se concretizando realmente só agora; pelos abraços, brincadeiras e alegria contagiante; por ser a minha referência de pessoa prestativa e disposta a ajudar o próximo. Tudo que tenho e sou nessa vida, devo a vocês.

Aos meus irmãos, Renata Souza e Canindé Júnior, pelo privilégio de dividir a vida com vocês. À Renata, minha primeira amiga e minha alma gêmea, pelo amor incondicional, pelo cuidado diário, por ser minha confidente e por todos os momentos em que foi o pilar que me sustentou nessa caminhada. À Júnior, pelo amor, cuidado, por acreditar no meu potencial e por todas as vezes que me incentivou a ir em frente. Amo vocês!

Ao meu sobrinho, Davi, por ser a luz que ilumina todos os meus dias desde que chegou. Por ser a pessoa que mais amo no universo. Por trazer sentido ao passado, presente e futuro. Por todas as noites do pijama que recusei enquanto escrevia esse trabalho e ainda assim continuei sendo sua pessoa favorita para brincar e assistir. Amo você, meu Churupinha.

Aos amigos de toda uma vida, por terem testemunhado múltiplas versões de mim mesma e continuarem me amando em todas elas:

Laís, Roberta e Pedro Victor, por serem as pessoas que me lembram quem eu sou no mundo. Por todos os dias em que ser amiga de vocês foi o que me salvou. Não há nenhuma palavra no dicionário que possa descrever o impacto avassalador que foi o encontro de nossas vidas.

Marina Gabriele, pela grata surpresa da nossa amizade. Pelo cuidado, amor, carinho e por todos os bons momentos que compartilhamos juntas.

Lucas Chaves, Sheyliane e Marina Amélia por todos os anos de amizade e pela certeza de todos os outros que virão.

Ana Beatriz, por ser minha melhor amiga há mais tempo e continuar contando.

Vitorinha, pelo seu companheirismo diário, por todas as nossas conversas e momentos juntas. Por ser a irmã mais nova que a vida me deu e pelo amor que construímos ao longo dos anos.

Aos amigos que a universidade me trouxe e que transformaram completamente essa jornada:

Natan, por ser o amigo que não precisava ficar, mas ficou. Por todas as noites que compartilhamos juntos virando em madrugadas de estudos. Por me acolher em sua casa e na sua vida. Pelo amor, conselhos e por me aguentar conversando sobre curiosidades aleatórias ou acontecidos da minha vida.

Ingrid, Mônia e Adriana, por compartilharem comigo o fim deste percurso, pelo ombro amigo e por todos os momentos em que estarmos juntas era a melhor parte do meu dia.

Murilo, por não lembrar quando exatamente nos tornamos amigos durante o curso por simplesmente parecer que você sempre esteve aqui. Por todos os nossos momentos terem risadas como trilha sonora. Pelas noites de projeto que me fez companhia e por seu abraço único.

Karine, Hortência, Victor, Ricardo, Sérgio e Guilherme, pelo apoio nessa reta final e por transformarem todos os nossos momentos juntos em dias especiais.

Isadora, Karol, Ruth, Ana Luíza, Vinícius e Gabriel Nogueira, assim como todos os amigos que fiz durante o curso, pela sorte e alegria dos nossos caminhos terem se cruzado.

Ao meu orientador, Gabriel Leopoldino, pela paciência, confiança e por exercer tão plenamente sua função. Desde 2018, quando entrei no primeiro projeto de pesquisa da graduação, Gabriel tem me acompanhado e orientado pelo caminho acadêmico, sendo sempre uma inspiração profissional e de ser humano para mim. Normalmente, quando o fim

do curso está chegando, também surge a dúvida de qual professor iremos convidar para orientar o TCC. Isso não me aconteceu. Ele sempre foi a única opção, e é isto pelo qual lhe sou mais grata.

À todos os professores que contribuíram com a minha formação, em especial aos membros da banca: Antônio Leite, que acompanhou o processo de construção desse trabalho desde o início e que cooperou de forma significativa para conclusão do mesmo; e Lemuel Rodrigues que, mesmo não me conhecendo pessoalmente, abraçou o meu convite e foi peça fundamental para a finalização dessa pesquisa.

Ao grupo de pesquisa História da Arquitetura e do Urbano no Sertão (HAUS), onde pesquisei pela primeira vez sobre a Estrada de Ferro de Mossoró. Em especial, aos companheiros de jornada Arthur, Jassi e Luíz.

Nesse último ano como estudante do curso de arquitetura na UFERSA, fui também estagiária do Campus, e sou muita grata por tudo que aprendi e vivi com essa experiência, além de todas as pessoas que conheci e construí amizade. Em especial, à Vinícius Navarro e Franklyn Monteiro, que além de supervisor e companheiro de estágio, foram também bons amigos. Todos os dias de trabalho eram bons dias por serem compartilhados com vocês.

À todos aqueles que contribuíram para que essa pesquisa pudesse ser concretizada, em especial ao Museu Lauro da Escóssia por seu inestimável acervo, na pessoa de Paulo César, que tanto me ajudou ao fazer a ponte entre meu trabalho e o professor Lemuel, além das fotos que me enviou quando não pude ir à Mossoró. Agradeço, também, à prima Edna Diógenes e à amiga Ceição Moura, pela hospedagem e receptividade quando fiz minha visita à cidade, deixando sempre claro que eu poderia voltar quantas vezes fossem necessárias.

Por fim, agradeço à Universidade Federal Rural do Semi-Árido, UFERSA, por todos os anos em que foi minha segunda casa. Pela oportunidade de realizar esse sonho com um ensino público e de qualidade e por todos os momentos vividos que me proporcionou. Estive mais tempo do que esperava em suas dependências, mas não menos do que era necessário. Eu não mudaria nada. Obrigado!

RESUMO

No período entre o século XIX e XX, as linhas ferroviárias desempenhavam um papel crucial na dinamização da economia, atendendo aos objetivos de modernização e progresso da época: o escoamento da produção e a integração do território. Introduzidas no urbano das cidades após a Segunda Revolução Industrial (1850), no Brasil, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1854 no Rio de Janeiro, visando o transporte de café do interior para o litoral. A implantação da malha ferroviária provocou uma nova dinâmica territorial, complementando as vias carroçáveis já existentes desde os tempos coloniais. Além de facilitar o transporte de mercadorias, as ferrovias também influenciaram na definição do traçado das cidades brasileiras, moldando regiões, redes e o território urbano. No Rio Grande do Norte essa influência não foi diferente. Com a construção de três estradas de ferro, a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, que fazia conexão do estado potiguar à Paraíba, após a sua conclusão, em 1951, atuou de forma configurante no interior do estado, em especial na cidade de Mossoró, onde o primeiro trecho ferroviário da linha foi construído. Esse contexto de desenvolvimento ferroviário coincidiu com um intenso processo de urbanização no país, marcado pela migração do campo para as cidades e pelo rápido crescimento populacional. A constatação de que esse foi um marco importante na formação da cidade de Mossoró e do seu território direcionou o presente trabalho e seu objetivo geral, que consiste em analisar como a conformação urbana do município foi modificada pela ferrovia entre os anos de 1950 e 1980. Empregando o método histórico geográfico como abordagem científica, uma vez que o estudo busca compreender fatos do passado, o trabalho utilizou como fontes primárias jornais da época, relatórios ministeriais e relatórios técnicos da companhia; além de fotografias históricas como fontes empíricas e do uso de fontes secundárias. Caracterizada como o principal centro comercial dos sertões durante o século XX, a conclusão da Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa possibilitou, a partir de uma rota comercial totalmente independente da capital, a concentração e ligação de comerciantes e casas exportadoras em Mossoró, conformação refletida no crescimento urbano da cidade, que utilizou, até fins da década de 1960, os trilhos do trem como eixo principal de desenvolvimento. Com a construção de novos bairros e com uma nova lógica territorial imposta, a pesquisa sobre a influência da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa na conformação urbana de Mossoró entre 1950 e 1980 visa preencher uma lacuna acadêmica acerca do tema e contribuir para a compreensão da história e da estruturação urbana do Rio Grande do Norte.

Palavras chave: Ferrovias; Território; Crescimento urbano; Mossoró; Centro Comercial

ABSTRACT

Between the 19th and 20th centuries, railway lines played a crucial role in stimulating the economy, fulfilling the modernization and progress goals of the time: the transport of production and the integration of territory. Introduced into urban areas after the Second Industrial Revolution (1850) in Brazil, the first railway was inaugurated in 1854 in Rio de Janeiro, aimed at transporting coffee from the interior to the coast. The implementation of the railway network created a new territorial dynamic, complementing the existing roadways from the colonial period. In addition to facilitating the transport of goods, railways also influenced the layout of Brazilian cities, shaping regions, networks, and urban territory. In Rio Grande do Norte, this influence was no different. With the construction of three railways, the Mossoró to Sousa Railway, which connected the state of Potiguar to Paraíba, played a defining role in the interior of the state, especially in the city of Mossoró, where the first railway segment was built. This context of railway development coincided with an intense urbanization process in the country, marked by migration from rural areas to cities and rapid population growth. Recognizing that this was an important milestone in the formation of the city of Mossoró and its territory guided this study and its main objective, which is to analyze how the urban configuration of the municipality was modified by the railway between 1950 and 1980. Employing a historical-geographic method as a scientific approach, since the study seeks to understand past events, the research used primary sources such as newspapers from the time, ministerial reports, and technical reports from the company, as well as historical photographs as empirical sources and secondary sources. Characterized as the main commercial center of the hinterlands during the 20th century, the completion of the Mossoró to Sousa Railway enabled a trade route completely independent of the capital, concentrating and connecting merchants and export houses in Mossoró, a configuration reflected in the urban growth of the city, which utilized the railway tracks as the main axis of development until the late 1960s. With the construction of new neighborhoods and a new territorial logic imposed, the research on the influence of the Mossoró to Sousa Railway on the urban configuration of Mossoró between 1950 and 1980 aims to fill an academic gap on the subject and contribute to the understanding of the history and urban structure of Rio Grande do Norte.

Keywords: Railways; Territory; Urban growth; Mossoró; Shopping Center

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Classes e disposição das estações intermediárias	38
Figura 2: Disposição dos edifícios de passageiros nas estações terminais e intermediárias	39
Figura 3: Croqui da Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, em 1772	45
Figura 4: Croqui de Mossoró em 1883	48
Figura 5: Planta Geral da Estrada de Ferro de Mossoró a Cabrobó	53
Figura 6: Folheto distribuído por Roderic Crandall e executado pelo Dr. Felipe Guerra	55
Figura 7: Manchete do Jornal 'O Mossoroense' sobre as empresas com saldo positivo em 1948	59
Figura 8: Planta reduzida do primeiro trecho da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, elaborada em 1912	64
Figura 9: Funcionários da Rede Ferroviária Federal e manchetes do O Mossoroense sobre as paralizações dos funcionários da Cia. Estrada de Ferro Mossoró	66
Figura 10: Manchete do jornal O Mossoroense sobre as disparidades de proventos entre as companhias da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa	67
Figura 11: Planta da Estação de Mossoró e dos pontos escolhidos para as oficinas da companhia. Em vermelho, a localização da Estação.	72
Figura 12: Manchete do jornal O Mossoroense sobre a Encampação do trecho Mossoró-Porto Franco	82
Figura 13: Porto de Areia Branca em fevereiro de 1974	89
Figura 14: Manchete sobre a extinção do trecho entre Mossoró e Porto Franco	90
Figura 15: Manchetes do O Mossoroense de 1973 e 1974	92

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Igreja de Santa Luzia durante a construção de sua primeira torre	44
Imagem 2: Igreja de Santa Luzia com suas duas torres elevadas	47
Imagem 3: Inauguração do ramal entre Porto Franco e Mossoró, onde uma viagem teste foi realizada em 07 de fevereiro de 1914	56
Imagem 4: Estação de Porto Franco, localizada em Grossos, em 1915	57
Imagem 5: Trecho Mossoró-Porto Franco em 1915.....	63
Imagem 6: Av. Mario Negócio já pavimentada em 1957	68
Imagem 7: Ato inaugural da estação de tratamento de água de Mossoró, em 1957	69
Imagem 8: Estação da Ferrovia Mossoró à Sousa em Mossoró nos anos de 1950 e, ao fundo, escritório da Companhia Indústria e Comércio de Óleos S. A.....	71
Imagem 9: Vista aérea de Mossoró em 1957. Destaque para Igreja de Santa Luzia em vermelho; Estrada de Ferro e seu percurso em verde; ponte Jerônimo Rosado em laranja .	74
Imagem 10: Vista aérea da cidade de Mossoró na década de 60	79
Imagem 11: Trecho da Companhia Estrada de Ferro Mossoró, entre Porto Franco e Mossoró. 1915	83
Imagem 12: Escola Superior de Agricultura de Mossoró (ESAM).....	94

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa geográfico localizando a cidade de Mossoró	20
Mapa 2: Municípios por onde a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa realizava o seu trajeto	22
Mapa 3: Rede Ferroviária Brasileira entre 1854 e 1870	34
Mapa 4: Rede Ferroviária Brasileira até 1930	35
Mapa 5: Esquema das Estradas de Ferro no Brasil em 1954.....	36
Mapa 6: Mapa localizando as Estradas de Ferro do Rio Grande do Norte e os novos ramais propostos pelo Deputado Gil Soares.....	61
Mapa 7: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1950: Paradões, Baixinha, Jardins, Alto São Manoel, Doze Anos, Alto da Conceição e Ilha de Santa Luzia.....	73
Mapa 8: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1960: Barrocas, Santo Antônio, Boa Vista e Lagoa do Mato.	80
Mapa 9: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1970: Abolição I e II, Nova Betânia, Aeroporto, Bom Jesus, Alto do Sumaré, Dom Jaime Câmara, Presidente Costa e Silva, além da Zona Industrial	95

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução demográfica e taxa de urbanização de Mossoró de 1940 a 1980	78
--	----

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Manchete sobre o ato inaugural da estação ferroviária de Alexandria no Jornal O Mossoroense	107
Anexo 2: Manchete sobre alterações no plano de viação nacional no Jornal O Mossoroense	108
Anexo 3: Manchete sobre a iminente paralização do trecho ferroviário entre Mossoró e Porto Franco-Areia Branca, no Jornal O Mossoroense	109
Anexo 4: Manchete sobre o convite feito ao prefeito de Mossoró pela Presidência da República para comparecer ao Rio de Janeiro no Jornal O Mossoroense	110
Anexo 5: Manchete sobre o auxílio destinado às obras de abastecimento adquiridos pela prefeitura de Mossoró no Jornal O Mossoroense.....	111
Anexo 6: Manchete sobre o Plano Salte e a construção do Porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense	112
Anexo 7: Manchete sobre o possível início da construção do Porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense	113
Anexo 8: Manchete sobre a queda na produção do sal no Jornal O Mossoroense	114
Anexo 9: Manchete sobre o progresso de Mossoró no Jornal O Mossoroense	115
Anexo 10: Manchete sobre o contrato do porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense	116
Anexo 11: Manchete sobre a conclusão do porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense	116
Anexo 12: Manchete sobre o desemprego nas salinas no Jornal O Mossoroense	117
Anexo 13: Manchete sobre o primeiro navio carregado no Porto Ilha de Areia Branca no Jornal O Mossoroense.....	118
Anexo 14: Manchete sobre o início das obras da Mossoró-Grossos no Jornal O Mossoroense	119
Anexo 15: Manchete sobre tráfego diário entre Mossoró e Sousa no Jornal O Mossoroense	120

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

RN – Rio Grande do Norte

CE – Ceará

PB – Paraíba

MA – Maranhão

PI – Piauí

EFMS – Estrada de Ferro Mossoró à Sousa

EFM – Estrada de Ferro de Mossoró

EFNNC – Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz

EFCRGN – Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

UFERSA – Universidade Federal Rural do Semi Árido

UERN – Universidade Estadual do Rio Grande do Norte

NUDOPH – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica

E. F. – Estrada de Ferro

D.N.P.R.C – Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais

CES – COMISSÃO EXECUTIVA DO SAL,

SERFAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

TERMISA – Terminais Salineiros S/A

BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1. TERRITÓRIO, FERROVIA E CIDADE: NOÇÕES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS ACERCA DO TEMA	29
1.1 Território, morfologia e rede urbana.....	29
1.2 RELAÇÃO FERROVIA E CIDADE NO BRASIL	33
2. ENTRE TRILHOS E HISTÓRIA: A CONFORMAÇÃO DE MOSSORÓ E O SURGIMENTO DA FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA	44
2.1 De vila à Centro Regional: a conformação de Mossoró	44
2.2 FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA	50
3. EMPÓRIO SOB TRILHOS: 1950	59
4. MOSSORÓ OPERÁRIA: 1960	77
5. UM SONHO QUE SE TRANSFORMA EM SAUDADE: 1970	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS.....	100
ANEXOS	107

INTRODUÇÃO

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

Como elemento escoador da economia, as ferrovias passaram a ser analisadas de forma capitalista, como empresas destinadas à circulação de bens, produtos e serviços. No entanto, de forma mais implícita e como consequência do ato de circundar o território, as ferrovias também atuaram como forma de definição do mesmo, sendo responsáveis pela conexão e relação entre região-cidade e cidade-cidade, definindo, dessa maneira, redes e traçados urbanos.¹

Como consequência do desenvolvimento tecnológico advindo da segunda Revolução Industrial, as linhas de ferro passaram a ser introduzidas nas cidades e foram capazes de reestruturar todo o sistema produtivo. No Brasil, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1854 pelo imperador D. Pedro II no Rio de Janeiro, e fazia a ligação entre Porto Mauá e Fragoso, possuindo uma extensão de 14km, objetivando o transporte das safras de café do interior para o litoral, propiciando a exportação através dos portos. O período entre 1850 e meados do século XX constituiu-se na “Era Ferroviária”, onde a malha ferroviária do país passou de 223km, em 1860, para 38.287km, em 1960. A maior expansão ferroviária nacional ocorreu de 1908 a 1914, em consequência da recuperação financeira do Brasil, após a crise do Encilhamento. Em um só ano, 1910, foram construídos 2.225 km de ferrovias, índice nunca mais atingido².

No Nordeste, a primeira estrada de ferro construída foi também a segunda linha ferroviária do país. Com suas obras iniciadas em 1855, a pioneira Estrada de Ferro de Recife à Água Preta foi finalizada em 1862 e fazia ligação da capital pernambucana com

¹ ZORZO, Francisco A. Ferrovia e Rede Urbana na Bahia (1860-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, 2003. Belo Horizonte. Anais... São Paulo: FAU/USP, 2003

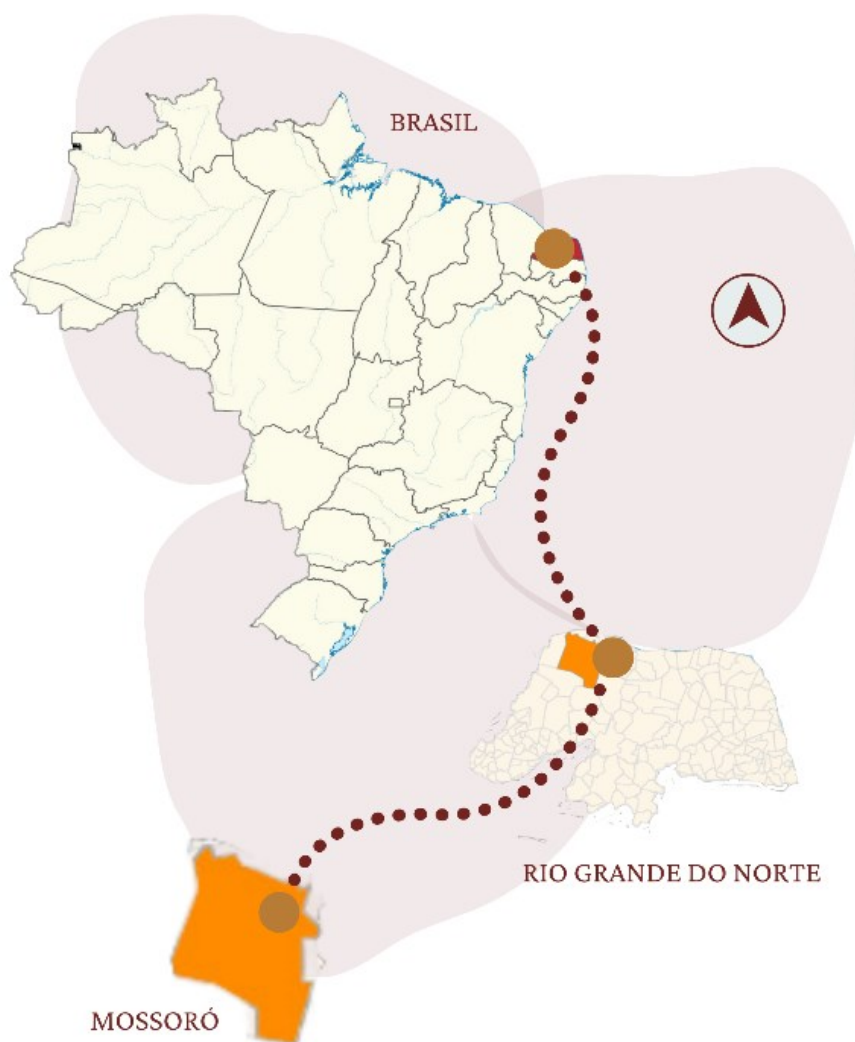
² TELLES, Pedro Carlos da Silva (1993). História da Engenharia no Brasil - século XX. Rio de Janeiro: Clavero Editoração

as cidades de Cabo, Limoeiro e Água Preta, possuindo 67km de extensão. De forma semelhante, a construção e consolidação de linhas férreas no Rio Grande do Norte surgiu em detrimento da necessidade de interligar o território, a fim de melhorar a articulação das cidades, fazendo a ligação entre o litoral do estado e o interior. Entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX, foram construídas três linhas, sendo a primeira delas a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (EFNNC), inaugurada em 1881; a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN), que possuía um ramal até a cidade de Macau, e que foi inaugurada em 1906; e a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa (EFMS), inaugurada em 1915 e que fazia a ligação entre o estado do Rio Grande do Norte e a Paraíba, sendo esta o fruto inspirador para desenvolvimento desta pesquisa.

Situada na mesorregião Oeste do estado, a cidade de Mossoró está localizada entre as capitais Natal/RN e Fortaleza/CE. Com o distrito criado em 27 de outubro de 1842, após dez anos o município foi elevado à categoria de vila, em março de 1852. Tornou-se cidade em 9 de novembro de 1870, através de lei provincial. Até alcançar a atual formação, Mossoró passou por diversas mudanças, incorporando e desmembrando territórios. Foi assim com o território que atualmente pertence às cidades de Assu, Governador Dix-Sept Rosado e Baraúna.

Com um clima semiárido, caracterizada por altas temperaturas e baixa precipitação pluviométrica, de acordo com o IBGE de 2022 sua população é de aproximadamente 264.577 habitantes, sendo o segundo município mais populoso do estado (perdendo apenas para Natal) e sua área territorial é de 2.099,334km² - equivalente a mais de 4,00% da superfície estadual. Sua densidade demográfica é de 123,76 (hab/Km²) e com base nos dados da Prefeitura Municipal de Mossoró (2010) possui 52,83 Km² de zona urbanizável e 60,33 Km de perímetro urbano.

Mapa 1: Mapa geográfico localizando a cidade de Mossoró



Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

Assim como as estradas de ferro simbolizaram no imaginário das elites brasileiras o progresso, a construção da EFMS foi reivindicada pela população mossoroense a fim de expandir os horizontes e possibilidades locais, em especial relacionadas ao comércio, visto que, na transição para o século XX, Mossoró configurava-se como o principal centro comercial dos sertões. O primeiro ramal da linha, inaugurado em 19 de março de 1915, fazia a ligação do Porto Franco, instalado em Areia Branca, e Mossoró, e possuía 37,69

km de extensão. Somente trinta e seis anos depois, em 1951, o último ramal da estrada, que fazia ligação entre o estado potiguar e a Paraíba, foi concluído.

Distante 420km da capital João Pessoa, a cidade de Sousa era o destino final do percurso realizado pela Estrada de Ferro de Mossoró. Com sua fundação datada de 1722, o povoado do Jardim do Rio do Peixe, como primordialmente era conhecida, foi elevada à categoria de vila em 22 de julho de 1766. Em 4 de julho de 1800 é instalado, oficialmente, o nome de Vila Nova de Sousa e, através da Lei Provincial de nº 28, de 10 de julho de 1854, a vila é elevada à categoria de cidade passando, na oportunidade, a se chamar Sousa.

Com aproximadamente 67.259 habitantes, segundo o censo do IBGE de 2022, e ocupando o terceiro lugar em extensão territorial do estado, com 728,492km², a cidade de Sousa está localizada estrategicamente entre dois estados: Ceará e Rio Grande do Norte. Apesar da estrada de Ferro de Mossoró ter alcançado o município em 1951, a Estação Ferroviária de Sousa foi inaugurada em 13 de maio de 1926, onde fazia ligação com a Rede Ferroviária Cearense, pela Estrada de Ferro Baturité, e de onde partiu, em 1944, um ramal da rede paraibana até Patos. Em 1958, após chegar até Campina Grande, o ramal paraibano foi definitivamente incorporado pela Rede Ferroviária do Nordeste (RFN).

A estrada de Ferro Mossoró à Sousa, após sua conclusão, configura-se como a única linha ferroviária que adentrou o Oeste Potiguar do Rio Grande do Norte. Com 279,31 km de extensão, o percurso realizado pela linha, como pode ser observado no Mapa 2, passava por Porto Franco (instalado em Areia Branca), Mossoró, Governador Dix-Sept Rosado (antiga São Sebastião), Caraúbas, Patu, Almino Afonso, Frutuoso Gomes (antiga Mombaça), Antônio Martins (antiga Demétrio Lemos) e Alexandria. Ao adentrar no território paraibano, em direção à Sousa, a EFMS passava por zonas rurais do município de Santa Cruz, como Inveja, Goiabeira e São Pedro, além de São Paulo, Fortuna e Alagoinha, zonas rurais de Sousa, até finalmente adentrar a referida cidade.

A conclusão do último trecho da EFMS em 1951 expressava o protagonismo do sistema ferroviário brasileiro, que apresentou o seu auge entre as décadas de 1950 e 1980, quando iniciou-se seu período de decadência. Para enfrentar os diversos problemas econômicos advindos da Segunda Guerra Mundial, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi criada pelo então presidente Juscelino Kubitschek em 1957.

Mapa 2: Municípios por onde a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa realizava o seu trajeto



Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

Durante sua atuação (1957-1996), a RFFSA foi responsável pela administração da maior parte da malha ferroviária do país, atuando amplamente no Nordeste – à exemplo da Estrada de Ferro São Luiz/MA-Teresina/PI; da Estrada de Ferro Central do Piauí; da Rede de Viação Cearense; da Estrada de Ferro Mossoró/RN-Sousa/PB; da Estrada de Ferro Sampaio Correia; da Rede Ferroviária do Nordeste; da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro; e da Estrada de Ferro Bahia-Minas³.

Concomitante ao protagonismo do sistema ferroviário brasileiro, o desenvolvimento urbano no país, em especial o movimento de saída das áreas rurais, também foi estimulado pela intensificação da industrialização decorrente da Segunda Guerra Mundial. No Brasil, o processo padrão de urbanização foi marcado por um crescimento rápido, amplo e concentrado da população, evidenciado principalmente entre

³ Barreto Filho, B. de F. (2023). A experiência do ferroviarismo e a ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB. Politeia - História E Sociedade, 21(2), 164-182.

as décadas de 1950 à 1980. Enquanto que, entre 1940 e 1950 o Brasil subiu de onze cidades com cerca de 50 mil habitantes para dezoito cidades, esse número passa para vinte e oito entre 1950 e 1960. O número quase duplica se analisado a década de 1970, com quarenta e três cidades. Entre 1970 e 1980 o número de cidades muda de quarenta e três para setenta e um com cerca de 50 mil habitantes.⁴

Dessa forma, estimulado pelo constante processo de desenvolvimento desencadeado no país, a conclusão da EFMS possibilitou, a partir de uma rota comercial totalmente independente da capital, a concentração e ligação de comerciantes e casas exportadoras em Mossoró, conformação refletida no crescimento urbano da cidade, além da ligação indireta do município e interior do estado a outros estados, como a Paraíba e Recife. A constatação de que esse foi um marco importante na formação do seu território gerou uma inquietação que direcionou o presente trabalho: De que forma a consolidação da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa, entre as décadas de 1950 e 1980, interferiu na conformação urbana da cidade de Mossoró?

Compreendendo que as estradas de ferro foram introduzidas no tecido intraurbano das cidades como forma de impulsionar o desenvolvimento do comércio e interligar as regiões produtoras das regiões exportadoras, o objeto de estudo parte do território modificado a partir das ferrovias, evidenciando de que forma as relações interurbanas estabelecidas pelo percurso da estrada de ferro modificaram o território urbano de Mossoró. Tais estradas foram agentes importantes e configurantes da atual distribuição territorial das cidades brasileiras, especialmente no que diz respeito ao interior do Rio Grande do Norte, mais especificamente das cidades em que a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa realizou seu trajeto, sendo imprescindível a compreensão do tema e elaboração da pesquisa.

A produção deste trabalho é justificada, ainda, pela escassez acadêmica de informações sobre a problemática, especialmente a partir da década de 1950, quando o traçado da estrada foi concluído, até 1980, quando a circulação e importância da ferrovia entrou em decadência, sendo esta pesquisa potencial referência acerca do tema. Ademais, o interesse pessoal em desenvolver este trabalho tem sido alimentado durante anos devido

⁴ Baeninger, Rosana. *População e Cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais*. Unicamp. Campinas, setembro de 2010.

à familiaridade com o tema, adquirida a partir da participação no projeto de pesquisa “Formação de redes urbanas no Oeste Potiguar: caminhos, desenvolvimento urbano e arquitetura (1756-1950)”, desenvolvido dentro da Universidade Federal Rural do Semiárido – UFERSA, campus Pau dos Ferros, e que tratou, em uma de suas vertentes, acerca da história e construção da Estrada de Ferro Mossoró a Sousa.

Assim sendo, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar como a dinâmica urbana da cidade de Mossoró foi alterada a partir da consolidação da ferrovia entre os anos de 1950 e 1980; de forma específica, pretende-se: 1- analisar aspectos relacionados à conjuntura político-econômica vigente na época correlacionada à Estrada de Ferro Mossoró à Sousa; 2- compreender quais impactos no tecido urbano, a partir de infraestruturas produtivas e ocupação urbana, a implantação da ferrovia desempenhou na reestruturação de Mossoró; 3- contribuir à pesquisa na área a partir do desenvolvimento de trabalhos acadêmicos que aprofundem a compreensão da estruturação do Rio Grande do Norte.

De tal modo, para a realização deste trabalho, utilizou-se a abordagem científica denominada como método histórico geográfico, uma vez que o estudo visa compreender fatos do passado e suas implicações na atualidade. Vale salientar, no entanto, que a pesquisa está centrada na análise de conteúdo e não na análise do discurso histórico. Como fontes primárias foram utilizados jornais da época, em especial o jornal O Mossoroense, relatórios ministeriais e relatórios técnicos das companhias ferroviárias. Fontes empíricas, como fotografias históricas, também foram utilizadas. Como fontes secundárias, realizou-se uma revisão bibliográfica completa acerca do tema, a fim de que trabalhos na área pudessem contribuir e acrescentar às informações já coletadas.

O trabalho exibe um caráter de pesquisa exploratória onde, segundo Antônio Carlos Gil⁵, tem-se a finalidade de ampliar o conhecimento a respeito de um determinado fenômeno. Em paralelo a isso, o caráter descritivo também pode ser empregado à pesquisa, quando, ainda segundo o autor, procura-se compreender a realidade estudada,

⁵ GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

suas características e seus problemas. O estudo pode ser definido como qualitativo, tomando como base as pesquisas e evidências históricas adquiridas.

Por fim, a utilização de mapas da cidade de Mossoró e da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa foram importantes documentos para que a localização da linha dentro do contexto urbano do município pudesse ser compreendida plenamente. Apesar disso, no entanto, é importante salientar que a pesquisa não chega a caracterizar-se como um estudo cartográfico, uma vez que a análise destes foi feita unicamente com a pretensão de entender as mudanças no traçado urbano da cidade.

Utilizando um recorte temporal de 3 décadas, a influência da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa no desenvolvimento do traçado urbano de Mossoró foi analisada dentro do espaço tempo dos anos de 1950 e 1980, período em que o sistema ferroviário brasileiro apresentou estabilidade e que o desenvolvimento urbano das cidades médias do país cresceu exponencialmente. Para isto, durante o período de 22 à 25 de julho de 2024, foi realizado visita à cidade de Mossoró, a fim de que fontes primárias acerca da estruturação do município na época fossem encontradas.

Durante o período de estadia em Mossoró, foi realizada visita à Câmara Municipal de Vereadores; a Secretaria Municipal de Infraestrutura; a Secretaria Municipal de Urbanismo, Meio Ambiente e Serviços Urbanos; a Biblioteca Pública Municipal Ney Pontes; ao Museu Histórico Lauro da Escóssia; além da Sede da antiga Estação Ferroviária, hoje Museu do Petróleo da PETROBRAS e Estação das Artes Eliseu Ventania, com o propósito de que mapas da cidade, cartografias, imagens ou qualquer outro tipo de conhecimento sobre o período estudado fossem encontrados.

No Museu Histórico Lauro da Escóssia, após obter conhecimento de que o acervo físico do jornal O Mossoroense no recorte mencionado encontrava-se preservado e sob seu domínio, com o intuito de que o máximo de informações pudessem ser levantadas, o trabalho foi dividido da seguinte forma: primeiro, foi realizado um levantamento e pesquisa em todo acervo disponível acerca da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa – desde relatórios da companhia, manchetes de jornais, fotos históricas a livros; segundo, em posse dos exemplares do Jornal O Mossoroense, e com base no recorte temporal já

estabelecido, o acervo dos seguintes anos foram levantados⁶: 1950, 1951, 1955, 1959; 1960, 1961 e 1963⁷; 1971⁸. Em momento posterior, de forma online, a partir do banco de dados do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da UERN, o NUDOPH, os exemplares de 1972, 1974, 1975 e 1979 puderam ser analisados.

Utilizado como principal fonte primária no desenvolvimento da pesquisa, o jornal O Mossoroense era o periódico de maior circulação do município na época. Com 152 anos de história, foi fundado em 17 de outubro de 1872 por Jeremias da Rocha, pelo padre português José Damião de Souza Melo e por Ricardo Vieira do Couto, sendo o terceiro jornal mais antigo do Brasil e, por muito tempo, o único jornal da cidade de Mossoró. Fundador da imprensa Mossoroense, Jeremias da Rocha foi advogado e secretário da Câmara Municipal de Mossoró de 1864 a 1872, quando se demitiu por questões políticas e fundou o O Mossoroense⁹.

Após a sua morte, em 1881, a administração do jornal é sucedida por seu filho, João da Escóssia. Com a morte de João, em 1919, o jornal é encabeçado por seus dois filhos, Augusto da Escóssia e Lauro da Escóssia, até o ano de 1951, quando Augusto morre. A partir desse momento, Lauro da Escóssia assume o comando do O Mossoroense por aproximadamente trinta anos, sendo ele quem mais escreveu sobre o Jornal e a família Escóssia, estando o mesmo sob o comando de seus descendentes. Figura mossoroense marcante, o Museu Histórico Lauro da Escóssia, localizado no antigo prédio da Cadeia Pública de Mossoró, carrega o nome em sua homenagem.

A pesquisa estrutura-se em cinco capítulos principais, onde alguns deles distribuem a temática abordada em tópicos. O primeiro capítulo, intitulado “Território, ferrovia e cidade: noções conceituais e históricas acerca do tema” tem como intuito contextualizar os temas base para desenvolvimento do trabalho, abordando temáticas sobre território, rede urbana, a inserção das ferrovias nas cidades e como essas estruturas

⁶ Para que o tempo de pesquisa e as informações coletadas fossem sintetizadas, estabeleceu-se dois critérios: anos chaves para o recorte – que anteriormente, com base na pesquisa bibliográfica, foram possíveis de identificar; e o início, meio e fim de cada década.

⁷ Em decorrência do Golpe Militar estabelecido no país a partir de 1964, o jornal O Mossoroense paralisou suas publicações até o ano de 1971, sendo impossível que este recorte fosse levantado a partir dele.

⁸ Por razão do pouco tempo de estadia em Mossoró, que foi dividido entre visitas às instituições já mencionadas e ao levantamento das fontes, e do volume de jornais a serem folheados, o acervo do O Mossoroense disponível no Museu Lauro da Escóssia foi catalogado até este período.

⁹ Para mais informações sobre o jornal O Mossoroense, sua fundação e figuras marcantes de sua administração, recomenda-se o Especial 140 anos de História, lançado em 17 de outubro de 2012, disponível em <<http://p.download.uol.com.br/omossoroense/mudanca/pics/pdf/Capa-Especial.pdf>>

foram adaptadas no Brasil. Está dividido em dois tópicos, sendo o primeiro deles “Território, morfologia e rede urbana”, seguido de “Relação ferrovia e cidade no Brasil”.

O segundo capítulo, intitulado “Entre trilhos e história: a conformação de Mossoró e o surgimento da Ferrovia Mossoró à Sousa”, tem como foco historicizar o surgimento da cidade de Mossoró e da ferrovia, estando dividindo em dois tópicos: “De vila à centro regional: a conformação de Mossoró” e “Ferrovia Mossoró à Sousa”. Após esse momento de contextualização dos temas básicos da pesquisa e dos objetos de estudo, os três capítulos seguintes apresentam o objetivo geral ao que esta pesquisa se propõe: analisar como a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa influenciou no traçado urbano e na expansão da cidade de Mossoró entre 1950 e 1980, apresentando aspectos relacionados à economia, desenvolvimento urbano e política da época, correlacionando-os à atuação da ferrovia no município de Mossoró e no Rio Grande do Norte. Por fim, as considerações finais acerca do tema serão apresentadas.

CAPÍTULO 01
TERRITÓRIO, FERROVIA E CIDADE
NOÇÕES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS ACERCA DO TEMA



1. TERRITÓRIO, FERROVIA E CIDADE: NOÇÕES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS ACERCA DO TEMA

1.1 Território, morfologia e rede urbana

Território, de acordo com Rogério Haesbaert (2007), em qualquer acepção está ligado ao poder – mas não necessariamente ao “poder político”. Segundo o autor, desde o princípio o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente está ligado tanto à terra-territorium quanto à terreo-territor (terra, aterrorizar), cujo significado tem a ver com dominação da terra e a inspiração do terror, especialmente para aqueles que estão sujeitos à esta soberania, ficando alijados da terra. Por outro lado, no entanto, para aqueles que tem o privilégio de usufruir do território, o mesmo pode inspirar a identificação positiva e afetiva de apropriação.

Segundo Robert Sack (1986), apud Haesbaert (2007), o território e a territorialidade, além de incorporar uma dimensão mais estritamente política, também diz respeito às relações econômicas e culturais do lugar, pois está intimamente ligado ao modo como as pessoas utilizam a terra, organizam o espaço e como elas dão significado ao ambiente. Milton Santos (1994) acrescenta, ainda, que o território está ligado à ocupação humana, sendo este definido por objetos e ações, constituído de espaço humano, espaço habitado, não devendo ser confundido apenas com a noção de espaço ou de lugar, estando intrinsecamente ligado à ideia de comunidade.

Portanto, todo território é, ao mesmo tempo e obrigatoriamente, em diferentes combinações, funcional e simbólico, pois as relações de poder têm no espaço um componente indissociável tanto na realização de "funções" quanto na produção de "significados" (Haesbaert, 2007, p. 23).

No entanto, de acordo com Rogério Haesbaert e Ester Limonad (1999), é necessário distinguir território e espaço (geográfico), pois, diferentemente do que muitos autores dizem, eles não são sinônimos – sendo o segundo muito mais amplo do que o primeiro. Sem dúvidas, o homem nasce com o território, e vice-versa, já que o território nasce com a civilização, porém, como é discutido e apresentado pelos autores, “espaço” pode ser considerado o espaço natural que circunda o homem, enquanto que território é sempre, e concomitantemente, apropriação deste espaço natural, tornando-o um espaço socialmente partilhado.

Ao passo que o território passa a ser compreendido pelas relações de apropriação e dominação que o definem, o conceito de morfologia urbana torna-se fundamental. Explicado por Stael Costa e Maria Netto (2015), apesar do termo “morfologia” ser usualmente relacionado ao estudo das formas biológicas, a morfologia urbana é o estudo da forma urbana, considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o, ao longo do tempo. Embora possua uma diversidade de definições e aplicações, Costa e Netto afirmam que a morfologia urbana está associada ao solo edificado, estando intrinsecamente relacionada às construções, edificações, ao parcelamento do solo e aos espaços livres. Esse é, portanto, um dos principais aspectos contemplados em uma análise morfológica, pois ocorre em decorrência de uma ação social.

Para esta análise, vários aspectos da dinâmica social podem ser destacados. Apesar de existir variáveis diferenciadas para se utilizar em uma análise morfológica, há um consenso geral entre os pesquisadores, como destaca Anne Moudon (1997) apud Costa e Netto (2015). Para ela, a forma urbana pode ser lida e analisada através da sua forma física, que se estrutura em três princípios:

1. A forma urbana é definida pelos elementos físicos fundamentais: as edificações e os espaços livres a elas relacionados, ou seja, as áreas livres privativas e públicas, os lotes, os quarteirões e as vias.
2. A forma urbana pode ser compreendida a partir dos diferentes tipos de resolução, que, de modo geral, correspondem às escalas que institucionalizam a relação construtiva entre o edifício e o lote, as vias e as quadras, a cidade e a região.
3. A forma urbana só pode ser compreendida a partir da história, porque os elementos que a compõem têm origem social e estão sempre em transformação e substituição formal (Moudon, 1997 apud Costa e Netto, 2015, p. 35).

De acordo com José Manuel Lamas (2004), a compreensão dos elementos morfológicos pressupõe o entendimento da forma e o modo como se estruturam nas diferentes escalas espaciais. Como exemplo prático, os instrumentos morfológicos genéricos da arquitetura podem ser considerados como os pilares, vigas, paredes, portas e janelas. Para o autor, os elementos morfológicos do meio urbano são dez: o solo, os

edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado, a praça, o monumento, as árvores, vegetações e por último, o mobiliário urbano.

Neste aspecto, os edifícios como elemento da morfologia urbana caracterizam-se como um instrumento mínimo (mas essencial) de estudo do formato dos centros urbanos. É por meio de elementos edificados, como a Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, que se constitui o espaço urbano e se organizam os espaços identificáveis e com forma própria, como as ruas e avenidas, e a cidade como um todo (Lamas, 2004).

Para Henri Lefebvre, o modo de produção organiza e produz o espaço. O capitalismo, ao estender-se globalmente, passa a estabelecer diferentes relações espaciais, apesar de não ser possível afirmar que o mesmo advém de um espaço “vazio”, mas sim a partir do espaço existente também marcado por modos de produção.

O espaço social “incorpora” atos sociais, os de sujeitos ao mesmo tempo coletivos e individuais, que nascem e morrem, padecem e agem. Para eles, seu espaço se comporta, ao mesmo tempo, vital e mortalmente; eles aí se desenvolvem, se dizem e encontram os interditos; depois caem e seu espaço contém sua queda. Para e diante do conhecimento, o espaço social funciona – com seu conceito – como analisador da sociedade (Lefebvre, 2006, p. 59).

Dessa forma, o poder sobre o território se efetiva a partir das redes, exposto por limites e conexões. Para o geógrafo Roberto Lobato Corrêa, a definição de rede urbana traria entre seus parâmetros estruturadores a hierarquia urbana, a relação cidade e região e a divisão territorial do trabalho. Segundo o autor, rede urbana se caracteriza como “o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (1989, p. 05).

Em linhas gerais, a classificação de hierarquia proposta pelo autor seria, em nível decrescente de importância: metrópole regional, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local. Como explica Gabriel Medeiros (2007), esta classificação é baseada na diversidade de funções centrais que um único núcleo pode oferecer, onde a metrópole é aquela que congrega bens e serviços dos mais difíceis aos mais fáceis.

Essa divisão hierárquica, além de ser um reflexo da divisão territorial do trabalho, também contribui no desenvolvimento das redes urbanas. Para que a circulação de bens e mercadorias se estruture de forma eficiente, é necessário a existência de pontos de produção no território – aqui chamados de centros urbanos. Assim como na cidade de

Mossoró, caracterizada como um dos principais centros regionais do estado, são nestes centros onde ocorre o processamento da produção, como a concentração, armazenamento, refinamento, transformação industrial e vendas dos produtos (Medeiros, 2007).

Dessa forma, utilizada como o principal meio de escoamento da produção na cidade de Mossoró, a Estrada de Ferro Mossoró a Sousa, além de apresentar-se como elemento modificador do espaço, a partir de fluxos completamente novos e independentes, foi responsável pela estruturação de uma rede urbana única tanto no estado do Rio Grande do Norte e Paraíba, quanto dentro do território mossoroense¹⁰.

¹⁰ É importante salientar que o estudo da rede urbana estabelecida pela Estrada de Ferro Mossoró à Sousa será compreendido de maneira tangencial somente a partir das informações referentes aos impactos dos fluxos ferroviários em relação à cidade de Mossoró.

1.2 RELAÇÃO FERROVIA E CIDADE NO BRASIL

Associadas ao progresso e desenvolvimento, a construção das ferrovias representa um importante capítulo da história do Brasil e sua inserção no “mundo moderno”¹¹. Como explica Medeiros (2007), até a primeira metade do século XIX, a circulação de pessoas e mercadorias se resumia aos caminhos carroçáveis, onde a grande maioria apresentava condições precárias de deslocamento, seja pela tortuosidade e estreiteza ou pela insegurança proporcionada pelos frequentes assaltos aos viajantes.

Até o aparecimento das primeiras estradas de ferro, os transportes terrestres no Brasil eram ainda praticamente os mesmos dos tempos coloniais: isto é, caminhos para as tropas de mulas e para carros de boi. As tropas de mulas constituíam o principal meio de transporte terrestre, e o tropeiro era, como definiu poeticamente o Eng. Barros Pereira, ‘um hífen ambulante entre a costa e as cidades remotas do interior’. Enquanto que na Europa e nos Estados Unidos houve um rodoviarismo bem desenvolvido anterior às primeiras estradas de ferro, com intenso transporte de cargas e passageiros em diligências de tração animal, aqui no Brasil passou-se, por assim dizer, direto das tropas de mulas para as ferrovias (TELLES, 1994, p. 227).

No Brasil as primeiras linhas férreas foram construídas para atender fundamentalmente a demanda de escoamento da produção entre as zonas interioranas e portuárias (D’Agostini, 2019). Dessa forma, devido ao fato de concentrar a industrialização e o capital mercantil da época, durante a segunda metade do século XIX e na primeira década do século XX destacou-se a formação de aglomerações urbanas próximas às estações ferroviárias, denominadas por alguns autores como “povoados-estações”. Para D’Agostini, “estas marcas permaneceram na malha urbana subsequente, e se conformam como marcos da identidade e memória da paisagem das cidades que se desenvolveram em torno desses povoados até hoje”.

Neste contexto, a partir de 1850 foram inauguradas as primeiras ferrovias no Brasil, interligando as regiões interioranas dos estados, responsáveis pela produção das mercadorias, até seus portos marítimos, encarregados da exportação e circulação dos produtos. No primeiro centenário das ferrovias brasileiras, em 1954, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) lançou um exemplar produzido por diversos autores e

¹¹ Recomenda-se a leitura do livro “Trem-Fantasma”, de Francisco Foot Hardman, acerca da ferrovia de Madeira-Mamoré e as condições de trabalho dos operários que a construíram.

que tinha por finalidade retratar a rede ferroviária do país, das suas origens, à conjuntura atual da época.

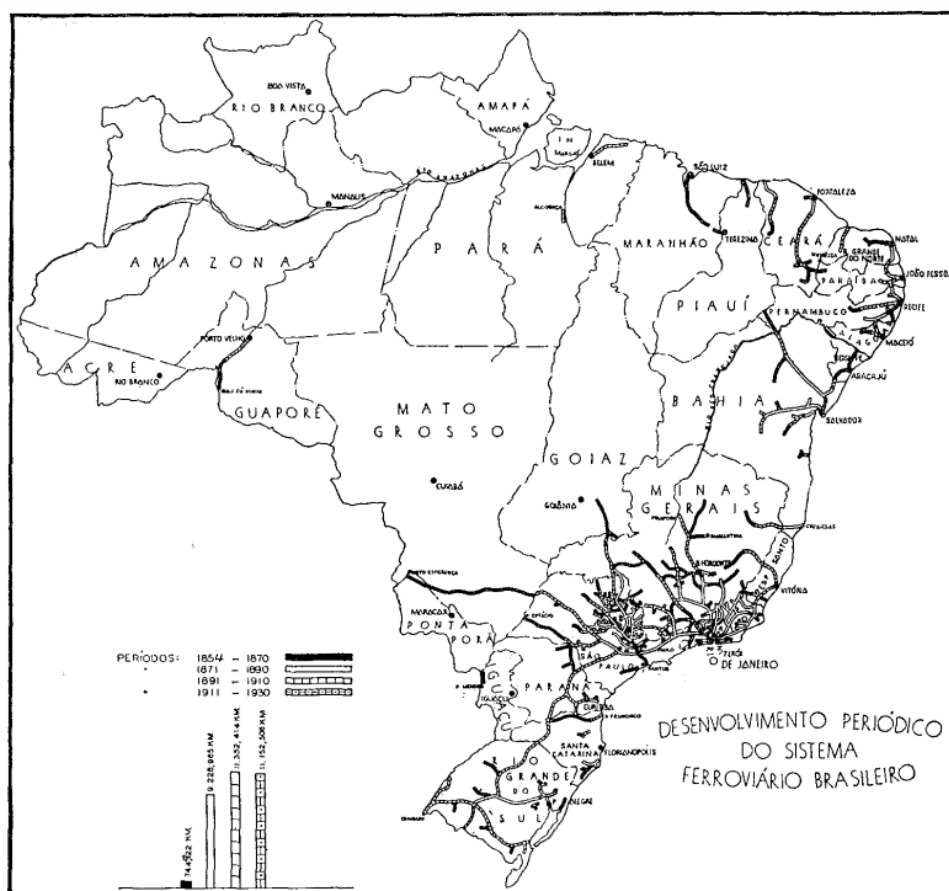
Mapa 3: Rede Ferroviária Brasileira entre 1854 e 1870



Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras, IBGE (1954)

Como é possível analisar no mapa acima, que apresenta a conjuntura da malha ferroviária brasileira de 1854 à 1870, as primeiras ferrovias construídas no Brasil partiam do litoral do país. Até 1852 havia sido iniciada a construção de apenas uma ferrovia, a E. F. Petrópolis, inaugurada em 30 de abril de 1854, e que fazia a ligação do porto de Mauá (localizado na praia de Mauá) e Frágoso, possuindo apenas 14,5 quilômetros de extensão (Finger, 2013). É possível perceber que estradas de ferro em São Paulo, Salvador e Recife já haviam sido desenvolvidas à época.

Mapa 4: Rede Ferroviária Brasileira até 1930



Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras, IBGE (1954)

Neste novo panorama, ilustrado no mapa acima e que apresenta a malha ferroviária brasileira até 1930, setenta e seis anos após a construção da primeira linha de ferro do país, é possível perceber que as estradas que antes estavam concentradas no litoral, agora adentravam o território nacional e interligavam o interior aos portos. No entanto, também é perceptível que, apesar de novas linhas terem sido construídas em regiões que anteriormente não apresentavam tal infraestrutura, como no sul do país, em alguns estados do Nordeste e do Norte, a rede ferroviária brasileira estava majoritariamente concentrada na região Sudeste que, em função do café, teve sua malha intensamente ampliada (Finger, 2013).

Por fim, entre 1930 e 1954, período em que a malha ferroviária brasileira apresentou estabilidade e crescimento contínuo, é possível analisar a partir do Mapa 05, apresentado abaixo, que a distribuição da mesma no território nacional exibiu pouquíssimas – ou quase nenhuma – mudanças.

Mapa 5: Esquema das Estradas de Ferro no Brasil em 1954



Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras, IBGE (1954)

Como explica Doralice Sátyro Maia (2017), a ferrovia é de fato um marco na história, por onde passou ela conduziu a expansão da cidade ou apresentou-se como barreira para o crescimento da mesma além dos trilhos. Ainda, a ferrovia não exigia apenas os trilhos e a estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que modificam e influenciam na morfologia urbana das cidades e sua dinâmica socioeconômica. Maia (2014) ressalta que a implantação das ferrovias em núcleos urbanos era considerada um importante elemento capaz de influenciar a organização e morfologia destes espaços.

Dessa forma, Pedro Pinchas Geiger (1963) apud Maia (2017) elenca alguns elementos decorrentes da ferrovia sobre o quadro urbano brasileiro, sendo alguns deles o fortalecimento dos portos, a decadência de algumas cidades situadas distantes da linha férrea, a valorização dos núcleos atingidos pela ferrovia – fator determinante para a criação de novas cidades – e o estímulo às modificações operadas no interior da estrutura de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia.

Durante aproximadamente um século (1850-1950), com seu potencial sendo explorado ativamente, o sistema ferroviário contribuiu para o desenvolvimento econômico, tecnológico e territorial do país, influenciando assim, o surgimento, formação e consolidação das cidades brasileiras (Spagnollo; Almeida, 2022). Medeiros (2011) ressalta que a presença da ferrovia modificou a paisagem urbana das cidades, influenciando alterações na sua morfologia e configuração e, ainda, o crescimento acerca da ferrovia gerava atração de moradores para ocupar suas áreas adjacentes, seja pela dependência do transporte, pela oferta de serviços ou ainda pela proximidade do local de trabalho – como é o caso dos operários.

Por suas características específicas, relacionadas inicialmente apenas ao transporte de grandes volumes de cargas, as ferrovias serviram como experimentação de novas técnicas construtivas, como o ferro e, mais tarde, o concreto. Após novas funções serem incorporadas, como o transporte de passageiros, foi necessária uma readequação do modo de pensar e construir os complexos e edifícios que fazem parte de uma ferrovia onde, a partir deste momento, a preocupação com a estética e funcionalidade ganhou destaque (Finger, 2013).

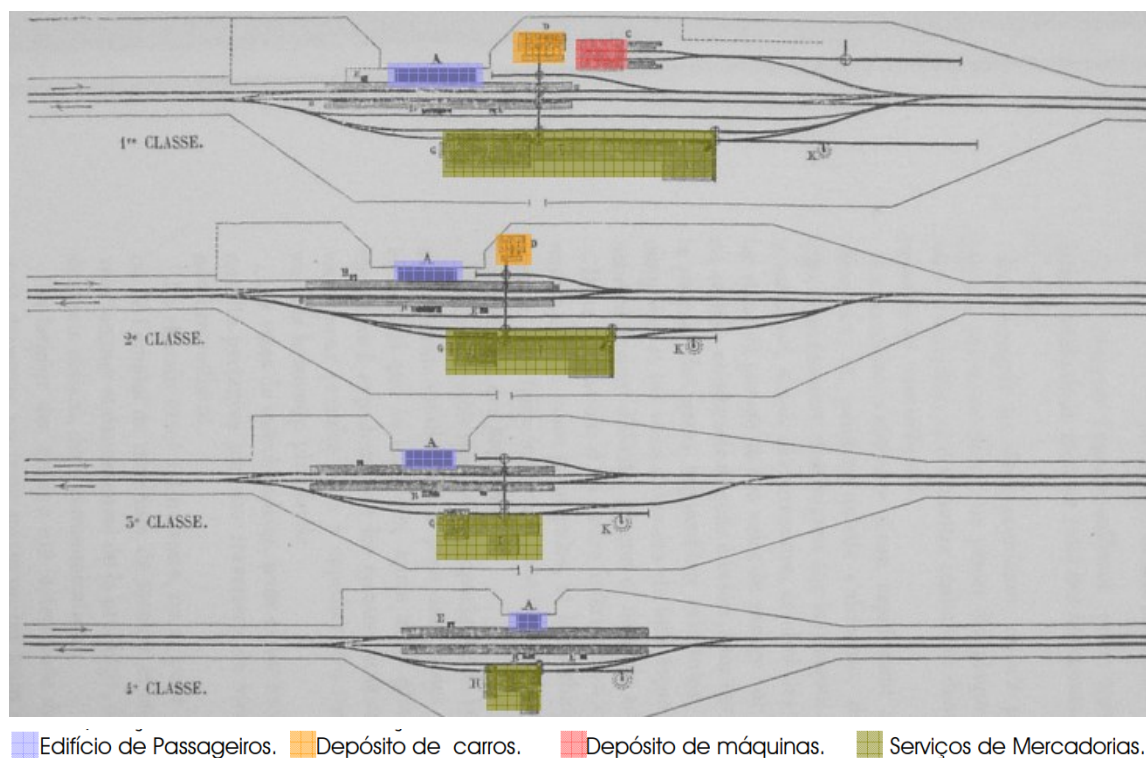
Apresentando-se não somente como uma modificadora do território, as ferrovias alteravam também a paisagem urbana das cidades onde eram instaladas. De todos os elementos que compunham o funcionamento de uma ferrovia, como pontes, viadutos e túneis, as estações ferroviárias e seus equipamentos adjacentes (galpões, armazéns, oficinas e vilas ferroviárias) foram os principais que possibilitaram o desenvolvimento de uma expressão propriamente arquitetônica (Moreira, 2007).

Moreira (2007) destaca que um dos primeiros engenheiros e pesquisador a desenvolver uma investigação tipológica sistemática acerca das estações ferroviárias foi Auguste Perdonnet, através do “*Traité Élémentaire des Chemins de Fer*” (1856) – Tratado Elementar das Estradas de Ferro. De acordo com Perdonnet (1856), as estações ferroviárias eram organizadas em dois grandes grupos: as “estações de extremidades ou terminais” e as “estações intermediárias ou de passagem” – sendo as primeiras as que se situavam nas cabeças de linha (início ou fim), e as segundas as que se situavam em pontos intermediários dos trajetos (Moreira, 2007). Esta distinção também era feita entre as estações que mesclavam usos de passageiros e mercadorias, e as estações que eram destinadas exclusivamente ao transporte de mercadorias.

As estações terminais também eram caracterizadas pela sua subdivisão, em duas partes principais. A primeira, destinava-se especialmente aos serviços de passageiros; aos pátios e depósitos de carros; aos edifícios contendo escritórios, salas de espera, sala de bagagem; margeando sempre as plataformas de embarque e desembarque. Em um outro local, situado além das plataformas, deveriam estar localizados os edifícios especiais para o depósito de vagões ou locomotivas, oficinas, armazéns, e as demais dependências necessárias para o serviço de mercadorias (Moreira, 2007) (Perdonnet, 1856).

As estações intermediárias eram classificadas em classes, sendo a primeira delas onde todas as composições de trem faziam parada. A segunda e terceira, onde apenas algumas composições se detinham e, dependendo da importância dos serviços, também poderiam ser de quarta, quinta, sexta ou sétima classe, constituindo apenas pequenas edificações com uma plataforma para embarque e desembarque de passageiros (Moreira, 2007) (Perdonnet, 1856). Esta classificação, a dimensão e complexidade dos serviços das estações podem ser observados na ilustração abaixo, apresentada por Perdonnet (1856) em seu tratado, que esquematiza a diferenciação entre as classes de estação.

Figura 1: Classes e disposição das estações intermediárias



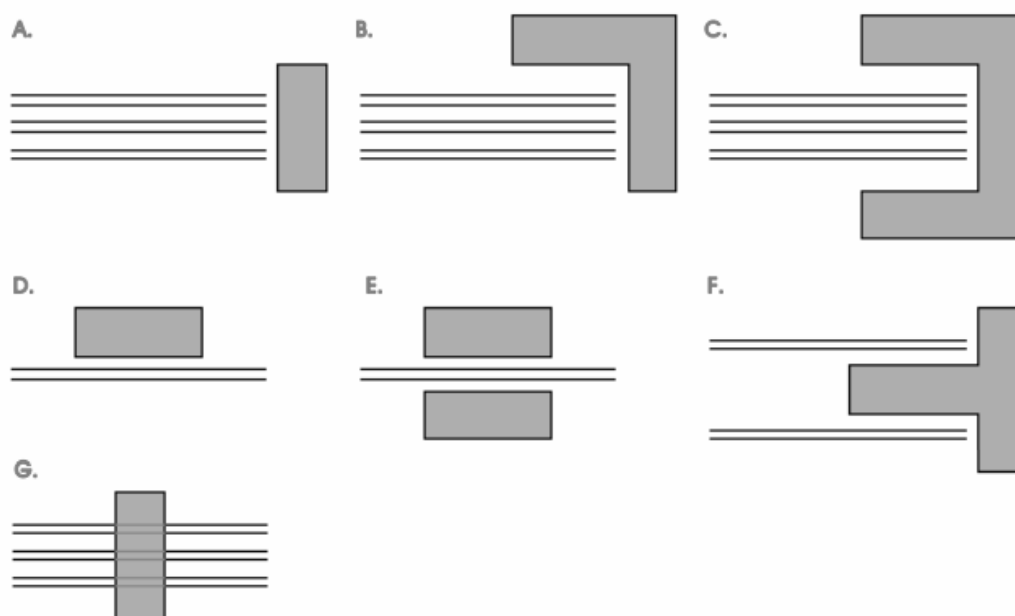
Fonte: Perdonnet, 1856 *apud* Moreira, 2007.

Nota: Marcações feitas por Moreira, 2007

Além do tratado de Perdonnet, Moreira (2007) também apresenta o “*Traité d’Exploitation des Chamins de Fer*” (1885-1899), Tratado de Exploração Ferroviária, de Flamache e Huberti. Neste estudo o autor apresenta uma síntese de disposições dos edifícios das estações com relação às vias, algumas das quais eram comuns tanto nas estações terminais quanto nas intermediárias. Na ilustração abaixo, é possível identificar as disposições apresentadas pelo autor, sendo a mais comumente utilizada nas estações intermediárias a localização D e E, onde as estações estão dispostas unilateralmente ou bilateralmente às vias.

No caso das estações terminais, poderiam ser localizadas na extremidade das vias (A), no meio das vias (F), em “L” e em “U” (B e C), ou sobre as vias (G) (Moreira, 2007). As estações que compunham a Estrada de Ferro de Mossoró, em especial a da referida cidade, apresentavam disposição unilateral à via, como o exemplo D, com exceção da estação de Sousa, que se assemelhava à disposição F, pois estava localizada no meio das vias, entre duas linhas.

Figura 2: Disposição dos edifícios de passageiros nas estações terminais e intermediárias



Fonte: Levantamento baseado em Fontenelle (1967), Flamache e Huberti (1885) e Perdonnet (1856) *apud* Moreira (2007).

No Brasil, o panorama apresentado pelas cidades na época da construção das primeiras ferrovias descidia do período colonial, onde o ambiente urbano ainda seguia

os padrões definidos pela tradição construtiva portuguesa, caracterizada pela implantação das casas no alinhamento da rua e sobre os limites laterais e frontais dos lotes, proporcionando um aspecto uniforme às avenidas (Finger, 2009). Pela ausência de experiência técnica e mão de obra especializada no país, a tecnologia, que apresentava várias décadas de experiência, foi integralmente importada de empresas estrangeiras, a partir da adoção do sistema de concessões (Finger, 2013).

Para que as linhas de ferro apresentassem um funcionamento contínuo, graças à tecnologia empregada, baseada na energia a vapor, a distância entre as estações não costumava ser maior do que 20 quilômetros, a fim de que a supervisão e manutenção, além do abastecimento de água e carvão fossem feitos naquele trecho da linha. Por este motivo, a demanda por uma equipe de funcionários instalada junto a ferrovia fazia-se necessária. Dessa forma, e por muitas vezes não existir núcleos urbanos próximos a esses pontos, muitas empresas optaram por construir vilas inteiras, dotadas de equipamentos e infraestrutura urbana, que diferiam notavelmente dos padrões de urbanização das cidades tradicionais brasileiras, contribuindo para que estes espaços marcassem a paisagem urbana (Finger, 2013).

Seguindo essa lógica, de acordo com Manoel Tavares de Oliveira (2005), além das estações ao longo da ferrovia, que serviam como ponto de apoio para a locomotiva e seus passageiros, no percurso da Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa existiam ainda mais dez paradas obrigatórias, estabelecidas apenas para os trens passageiros e que serviam de embarque e desembarque de pessoas. Em algumas dessas paradas existiam desvios, que correspondiam à uma linha paralela à linha principal, onde o trem fazia cruzamento. Em sequência, de Mossoró à Sousa, nomes e locais das referidas paradas:

- A primeira, entre Mossoró e Governador Dix-Sept Rosado, estava localizada no Sítio Camurim e possuía desvio;
- A segunda, após muitos anos de funcionamento, teve sua estação construída e recebeu o nome de Luciano Veras, localizada entre Governador Dix-Sept Rosado e Caraúbas, e onde as locomotivas a vapor abasteciam de água e lenha. Não possuía desvio;
- A terceira parada, no Sítio Jatobá, entre os municípios de Jordão e Patu, manteve-se em funcionamento enquanto as locomotivas a vapor trafegavam, pois possuía uma caixa d'água onde o abastecimento das caldeiras era realizado, sendo desativada após as locomotivas à óleo e

diesel entrarem em circulação, concomitante ao fato de existir pouca movimentação de passageiros na localidade. Não possuía desvio;

- Entre Almino Afonso e Mineiro estava localizada a quarta parada, no sítio Cachoeirinha e, assim como a anterior, neste local era realizado o abastecimento de água das locomotivas. Neste ponto, no entanto, o tráfego permaneceu após o início de circulação das locomotivas à óleo e diesel devido sua demanda por passageiros ser considerável e também não possuía desvio;
- A quinta parada, no sítio Vaca Morta, estava localizada após a cidade de Demétrio Lemos 9km e não tinha desvio;
- A sexta parada, localizada nas casas de turma do sítio Inveja, ficava entre as cidades de Alexandria/RN e Santa Cruz/PB, não possuindo desvio;
- Localizada também em casas de turmas, desta vez no sítio Goiabeira, a sétima parada ficava entre os municípios de Santa Cruz e São Pedro, na Paraíba, e não possuía desvio;
- A oitava parada, nas casas de turmas do sítio São Paulo, ficava entre São Pedro e Sousa e possuía desvio;
- Também entre São Pedro e Sousa, a nona parada estava localizada no sítio Fortuna, não possuindo desvio;
- A décima e última parada ficava nas casas de turma do sítio Alagoinha, distante 9km de Sousa e possuía desvio.

A arquitetura ferroviária contribuiu no emprego de novos materiais construtivos que, antes, não eram comumente utilizados no país. A exemplo disso, o ferro e o tijolo foram amplamente difundidos e empregados nas construções ferroviárias, além do cimento, telhas francesas tipo Marselha, rufos e condutores, vidros decorados, azulejos e ladrilhos hidráulicos (Finger, 2013). No contexto brasileiro, a primeira fase de expansão ferroviária foi marcada pela atuação de engenheiros estrangeiros, devido à carência de profissionais e ensino especializado em construções ferroviárias no país. Somente em 1858, quando já se encontravam em operação três ferrovias, que a Escola de Engenharia iniciou o ensino sobre estradas de ferro (Moreira, 2007).

Por este motivo, segundo Silva (1986), a arquitetura ferroviária produzida no Brasil manifestou-se “repetindo, sem grandes variações e com várias exceções, os modelos europeus”, apresentando as mesmas tipologias e expressões vistas nas

construções europeias. O complexo ferroviário desenvolvido em Mossoró, que possuía como ponto central a Estação Ferroviária – hoje Museu do Petróleo da PETROBRAS e Estação das Artes Eliseu Ventania – criou uma grande esplanada, atual Avenida Rio Branco, que viria direcionar o crescimento urbano posterior da cidade.

CAPÍTULO 02

ENTRE TRILHOS E HISTÓRIA

A CONFORMAÇÃO DE MOSSORÓ E O SURGIMENTO DA FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA

2. ENTRE TRILHOS E HISTÓRIA: A CONFORMAÇÃO DE MOSSORÓ E O SURGIMENTO DA FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA

2.1 De vila à Centro Regional: a conformação de Mossoró

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

Os Monxorós, primitivos habitantes da região hoje compreendida pelo Município de Mossoró, eram, segundo o Dr. Câmara Cascudo, cariris. Há quem queira designá-los como pertencentes à família dos Potiguares e até mesmo como tapuias. O ilustre historiador rio-grandense a que nos referimos faz ver, porém, que os Monxorós eram de “tipo baixo, ágil, platicéfalo, com hábitos de guerra e espírito taciturno”, características dos cariris” (Rosado, 2006, p. 16).

Imagem 1: Igreja de Santa Luzia durante a construção de sua primeira torre

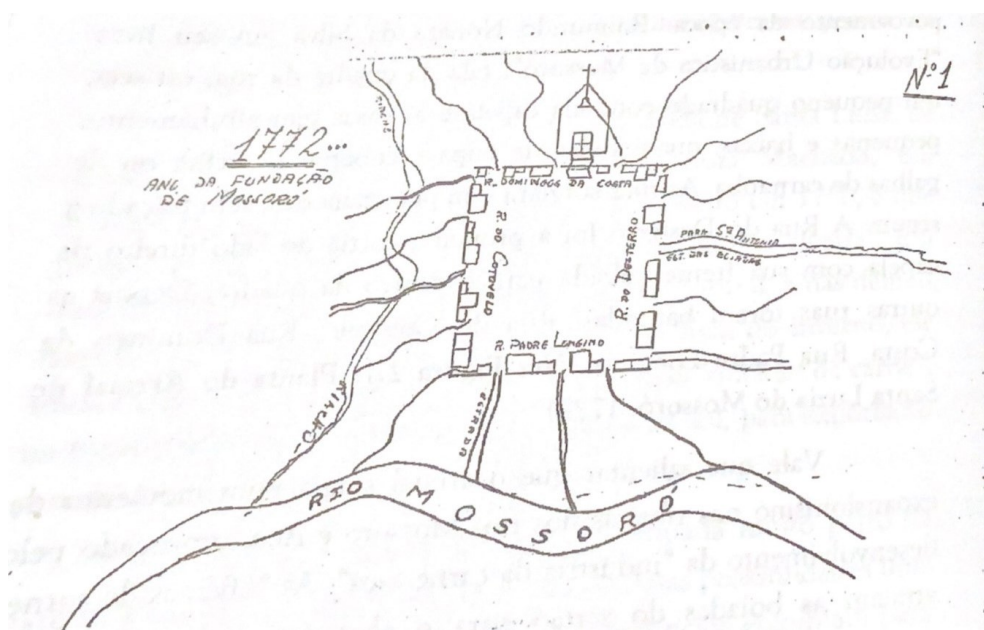


Fonte: Ano e autor desconhecidos. No entanto, acredita-se tratar de imagem anterior ao ano de 1910, quando a segunda torre da igreja foi construída. Foto disponível em < <https://defato.com/mossoro/83332/catedral-de-santa-luzia-ser-repaginada-e-ganhar-nova-arquitetura-sacra>>, acesso realizado em 05 de setembro de 2024

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

Fundada a povoação de Santa Luzia do Mossoró, o arraial seguia os moldes de povoamento da época. Como apresenta Raimundo Nonato da Silva em seu livro “Evolução Urbanística de Mossoró” (1983) e que pode ser observado na Figura 3, a quadra da rua consistia em um pequeno quadrado com sua capela e casas sem alinhamento, pequenas e baixas, quase todas de taipa e cobertas de telha ou de palhas carnaúba. As ruas foram projetadas sem planejamento ou traçado a seguir, sendo a primeira delas denominada de Rua do Desterro e que se localizava na lateral direita da capela, com sua frente voltada para o centro da quadra. Em sequência, novas ruas foram batizadas: Rua do Cotovelo, Rua Domingo da Costa, Rua Padre Longino (Silva, 1983) (Pinheiro, 2007).

Figura 3: Croqui da Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, em 1772



Fonte: Silva (1983) apud Pinheiro (2007)

Após este acontecimento, que viria a ser o embrião da vida urbana da cidade de Mossoró, o objetivo principal do Arraial de Santa Luzia passa a ser a criação de sua paróquia, elevando a capela ao predicamento de Matriz (Cascudo, 2001) (Pinheiro, 2007). Com o apoio popular, a partir de uma Petição enviada à Assembleia Legislativa Provincial, em 27 de outubro de 1842, pela Resolução nº 87, Mossoró foi desmembrada da freguesia de Apodi, e a Freguesia de Santa Luzia de Mossoró foi criada, passando a pertencer ao Termo e Comarca do Açu (Pinheiro, 2007).

Nestes primeiros tempos de sua história, Mossoró era abastecida por Aracati – CE, vila de maior importância econômica no estado do Ceará à época. Tal ligação foi estabelecida pela cidade ao longo do tempo em especial pela sua localização privilegiada, entre dois estados (CE e RN), estando mais próxima da capital cearense do que da capital potiguar, o que influenciou na sua estreita ligação com o estado vizinho (Rocha, 2005) (Santos, 2009).

Pela Lei Provincial nº 246, de 15 de março de 1852, o território da ribeira do Mossoró fora desmembrado da Comarca do Açu, sendo elevada, assim, à condição de vila. Apesar de sua importância geográfica, a vila tinha pouca feição urbana e uma atividade econômica inicial. Com aproximadamente 6000 habitantes distribuídos ao longo das margens do Rio Mossoró em aproximadamente 2000 casas residenciais, o contexto em que Mossoró estava inserida durante sua emancipação evidencia que tal acontecimento teve um caráter mais político do que econômico (Rocha, 2005). No entanto, o ano de 1852 marca o que, historicamente, é conhecido como o primeiro período econômico de Mossoró – que apresenta, até então, três fases¹².

¹² O primeiro período, conhecido como “empório comercial”, se estende de 1857 até a segunda década do século XX; o segundo, denominado “agroindustrial”, vai até a década de 1960; e o terceiro e último, se afirma na transição das décadas de 1960-1970, estando ainda em vigor (Oliveira, 2012).

Imagem 2: Igreja de Santa Luzia com suas duas torres elevadas

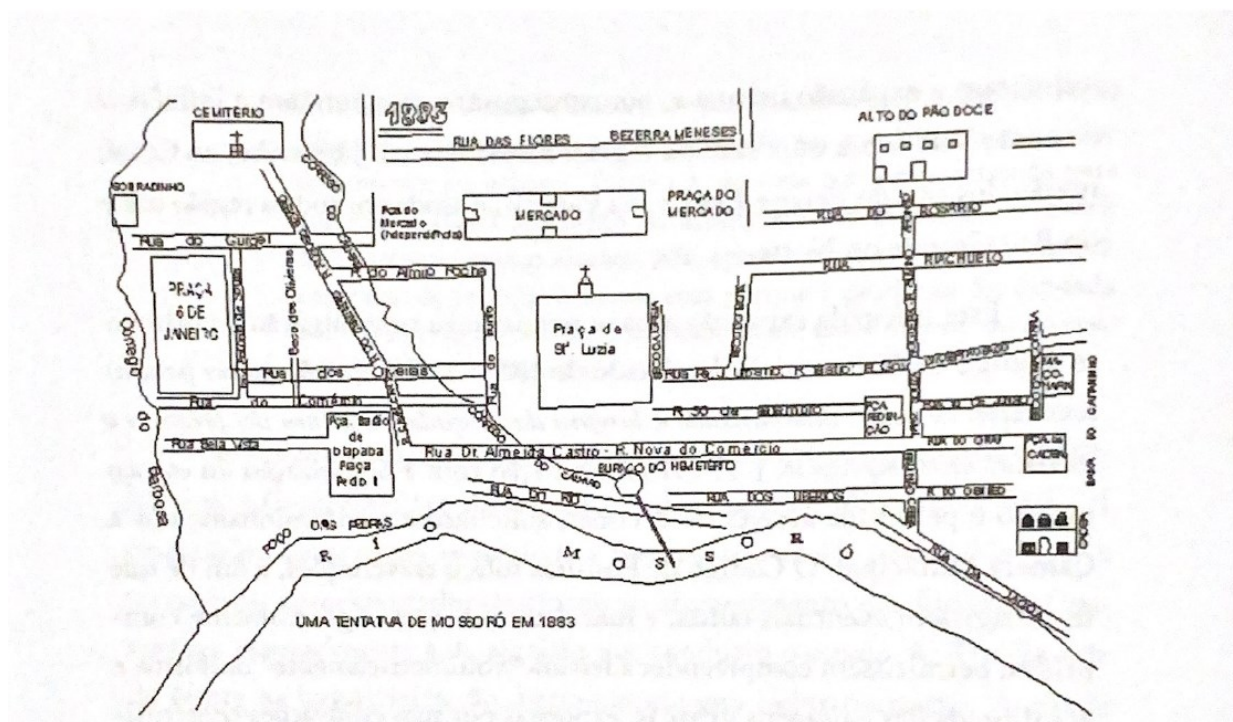


Fonte: Acervo fotográfico do Museu Lauro da Escóssia. Ano desconhecido, porém, as duas torres da igreja foram concluídas em 1910, sendo possível afirmar que a imagem corresponde à um período posterior a este. Adaptações feitas pelo autor, 2024

De acordo com José Lacerda Alves Felipe (1982, p. 52) apud Rocha (2005, p. 29), o ano de 1857 marcou o início da expansão urbana de Mossoró, após a Cia. Pernambucana de Navegação Costeira começar a fazer escala no porto de Mossoró – posteriormente Porto Franco¹³. Este acontecimento, aparentemente simples, provocou mudanças importantes na organização urbana das províncias do Ceará e do Rio Grande do Norte, além do aumento do movimento comercial, visto que o Comércio Marítimo conseguira o que os comboios não haviam podido realizar: tornar Mossoró um grande empório comercial (Rocha, 2005). Na figura apresentada abaixo, que ilustra a cidade de Mossoró entre os anos de 1861 e 1870, o crescimento urbano que ocorreu desde a construção da capela de Santa Luzia, em 1772, pode ser analisado.

¹³ Além de Porto Franco, localizado no que hoje corresponde ao território do município de Grossos, Mossoró também era abastecida pelo Porto de Santo Antônio, que estava localizado às margens do Rio Mossoró e dentro da própria cidade. Antes da construção da ferrovia o porto era utilizado como principal meio de ligação entre a cidade de Mossoró e Areia Branca. Após a construção da ferrovia, o porto entrou em desuso e foi desativado.

Figura 4: Croqui de Mossoró em 1883



Fonte: Silva (1975) *apud* Rocha (2005)

Arelado a este desenvolvimento, em 9 de novembro de 1870 a vila se torna cidade. Concomitante a este fato e a partir das novas perspectivas empregadas no município, o número de comerciantes estrangeiros reunidos na localidade se tornou significativo, fato que contribuiu para mudanças estruturais, urbanas e logísticas da cidade, além de novas concepções culturais e de vida no cotidiano (Oliveira, 2012). Durante este período, segundo Santos (2009), houve um surto de crescimento no número de casas, armazéns e estabelecimentos comerciais, gerando a base para formação do empório comercial em Mossoró.

Felipe (1980, 1982) *apud* Silva (2017) destaca que existem três fatos históricos que explicam a ascensão e consolidação da Vila de Mossoró: o primeiro, a já mencionada chegada da Cia. Pernambucana de Navegação Costeira à cidade; o segundo, a localização privilegiada de Mossoró entre o sertão e o litoral, permitindo que produtos de outras praças comerciais do Brasil e do exterior fossem recebidos, bem como, possibilitando a embarcação da produção regional pelo seu porto; e o terceiro, a seca ocorrida em 1877.

Durante este terceiro fato, Mossoró já se encontrava como um espaço de destaque na região, visto pela população como um lugar que concentrava “alternativas de

sobrevivência” diante do problema climático emergente (Felipe, 1980). Com a finalidade de amenizar as mazelas decorrentes da estiagem, o Governo Geral enviou recursos para o município que atraiu, conseqüentemente, um grande volume de pessoas para esse espaço urbano (Silva, 2017).

Este contingente populacional, utilizado como mão-de-obra barata, configurou-se como uma força motriz para o crescimento comercial de Mossoró que, apesar de dispor dos transportes marítimos, não possuía boas condições de tráfego, sendo sua estrutura urbana insuficiente para sustentar e viabilizar a sua função de Empório¹⁴ (Felipe, 1980) (Rocha, 2005). Dessa forma, o sonho de construir uma estrada de ferro em Mossoró que preexistia desde sua emancipação, em 1870, ganha força e é impulsionado.

¹⁴ Local de grande atividade comercial; cidade que é célebre, centro ou sede de uma arte ou atividade, como por exemplo, um empório das artes; empório das ciências; empório comercial.

2.2 FERROVIA MOSSORÓ À SOUSA

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

Sem que a iniciativa fosse adiante, em 1872, dois anos após o primeiro decreto, João Pedro de Almeida tentou, junto ao Governo Federal, uma concessão para construção da estrada de ferro, ligando Mossoró à cidade de Souza, na Província da Paraíba¹⁵. Com este pedido também caído em esquecimento, a partir da lei nº 742, de 26 de agosto de 1875, aquele que viria a se tornar o precursor-mor da causa, João Ulrich Graf, foi autorizado pelo Presidente da Província a desenvolver sua ideia, que consistia na construção de uma linha que partisse de Mossoró até o rio São Francisco, passando pelas cidades de Apodi e Pau dos Ferros (Rosado, 2006).

Nº 14 – A assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte resolve: Art. 1º Fica o Presidente da Província autorizado a contratar com João Ulrich Graf, ou com quem maiores vantagens oferecer, a construção de uma estrada de ferro à partir do porto, ou cidade de Mossoró aos limites da Província em direção dos municípios de Apodi e Pau dos Ferros... (Graf, 1980).

Nascido John Ulrich Graf, na Suíça, teve o nome brasileiroado para João Ulrich Graf após instalar-se no país, em 1866. A convite do vigário de Mossoró, Padre Antônio Joaquim Rodrigues, a quem lhe apresentou as vantagens da cidade, cuja lei provincial garantia isenção de 5% de impostos por três anos sobre exportação para estrangeiros e negociantes que se estabelecessem ali, Graf instalou sua casa exportadora em companhia de dois ingleses, Henrique Burly e Rodolfo Guysne, e do também suíço e sócio Conrado Meyer, com nome de “Casa J. U. Graf & CIA”, tornando-se um dos estabelecimentos comerciais mais importantes do município (Cascudo, 2010) (Xavier, 2023).

¹⁵ DE MATOS MACIEL, Francisco Ramon. “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876).

Após a emancipação da vila de Mossoró à cidade, em 1870, Graf viajou com alguns engenheiros pelos sertões do nordeste, chegando até às margens do rio São Francisco, em Petrolina. Retornando da viagem, a ideia de construir uma estrada que partia do porto de Mossoró, em Areia Branca, até os limites da Província, em Luis Gomes, surgiu. Neste projeto, João Ulrich Graf também previa o prolongamento da estrada, após os limites da província, levando-a até o rio São Francisco¹⁶.

Como explicado por Xavier (2023), as concessões autorizadas pelo Governo Imperial e pela província estavam atreladas ao Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, no qual o Governo Central autorizava a concessão de garantia de juros e outros incentivos àqueles que se dedicassem à construção de estradas de ferro. Dentre essas vantagens, pode-se citar a licença para companhias importarem todo material ferroviário isento de taxa e uma zona privilegiada de 30 km de cada lado da estrada, sem que o governo permitisse a construção de outros caminhos de ferro, permanecendo por 30 anos o privilégio.

Confirmada concessão pelo Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876, Ulrich desenvolveu o “Prospecto da Emprêsa”¹⁷ a fim de angariar recursos para construção do empreendimento. Este prospecto, comum no mundo das concessões, costumava traçar um quadro promissor e de exagerado otimismo da Província/Estado, ou da região pleiteada, uma vez que era preciso convencer, em primeiro lugar, o governo central e o parlamento para a obtenção de concessões; e, em segundo, os detentores do capital necessário para a concretização do empreendimento (Xavier, 2023). Sendo assim, alinhado com o espírito dos projetos ferroviários oitocentistas, os quais eram reivindicados em nome da civilização e do progresso, João Ulrich Graf dizia em seu prospecto:

Esta emprêsa reúne quase todas as vantagens que uma via férrea pode apresentar, sua utilidade e seu valor serão superior a todas as outras estradas do norte Brasil.

Para conhecer esta superioridade incontestável, bastará ver a carta do Brasil e examinar o seu traçado e saber que: com uma linha quase reta de cerca de 230 quilômetros unir-se-á com um dos melhores portos do Norte, o centro mais importante, contendo uma população das mais compactas, com um solo na maior parte dos mais férteis, podendo produzir pela variedade do mesmo e

¹⁶ DE MATOS MACIEL, Francisco Ramon. “Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876).

¹⁷ Em todo trabalho, a grafia original dos documentos apresentados foi mantida.

da temperatura entre as serras e as planícies, não somente os produtos do Brasil inteiro como também cereais e muitos outros gêneros da Europa (Graf, 1980).

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

Por exemplo: para chegar ao ponto importante de Cajazeiras, uma estrada partindo do Ceará, necessitava uma extensão de 530 quilômetros ao menos.

600 quilômetros à da cidade da Paraíba.

900 quilômetros à da cidade do Recife pela linha de S. Francisco em quanto que à do porto de Mossoró, por onde a natureza criou uma linha quase reta, não passará de 300 quilômetros ou para Cabrobó na margem do Rio S. Francisco. (Graf, 1980).

O percurso mencionado por Graf, até os limites da província, correspondia a uma rota já tradicional, a chamada “Estrada de Mossoró”, que, trilhada pelas tropas de burros, era uma das três mais importantes do estado (Xavier, 2023). Após atravessar este percurso, almejando chegar ao Rio São Francisco, a linha deveria adentrar a cidade de Cabrobó-PE, às margens do Rio. Abaixo, na Figura 5, a Planta Geral da Estrada de Ferro de Mossoró a Cabrobó, idealizada por João Ulrich Graf, pode ser observada.

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

Figura 5: Planta Geral da Estrada de Ferro de Mossoró a Cabrobó



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

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

Surgiram outros nomes ilustres na luta pela concretização desse ideal, como João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, Francisco Solom, Nogueira Brandão e Roderic Crandall (Rosado, 2006), mas foi em 1909, graças a atuação de autoridades e figuras ilustres da região, que ações foram decisivas para construção da ferrovia mossoroense. Em um projeto apresentado pelo senador Francisco de Sales Meira e Sá ao Senado Federal, o político descreveu minuciosamente a região do Alto Oeste, seu potencial

econômico e a importância da estrada de ferro de Mossoró para o desenvolvimento da região, respaldado, ainda, pelo discurso da seca (Lima, 2011).

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

Não ha, talvez, estrada de ferro no Brazil, construida com tão poucos obstaculos a vencer, offerecendo tão pequenos declives, quanto essa de Mossoró a Petrolina. De Mossoró a Souza, no sertão Parahybano, em distancia de 280 kilometros, o terreno offerece suave-elevação que nesse ponto chega a 220 metros (...) (Coleção Mossoroense, 1988).

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

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

Figura 6: Folheto distribuído por Roderic Crandall e executado pelo Dr. Felipe Guerra

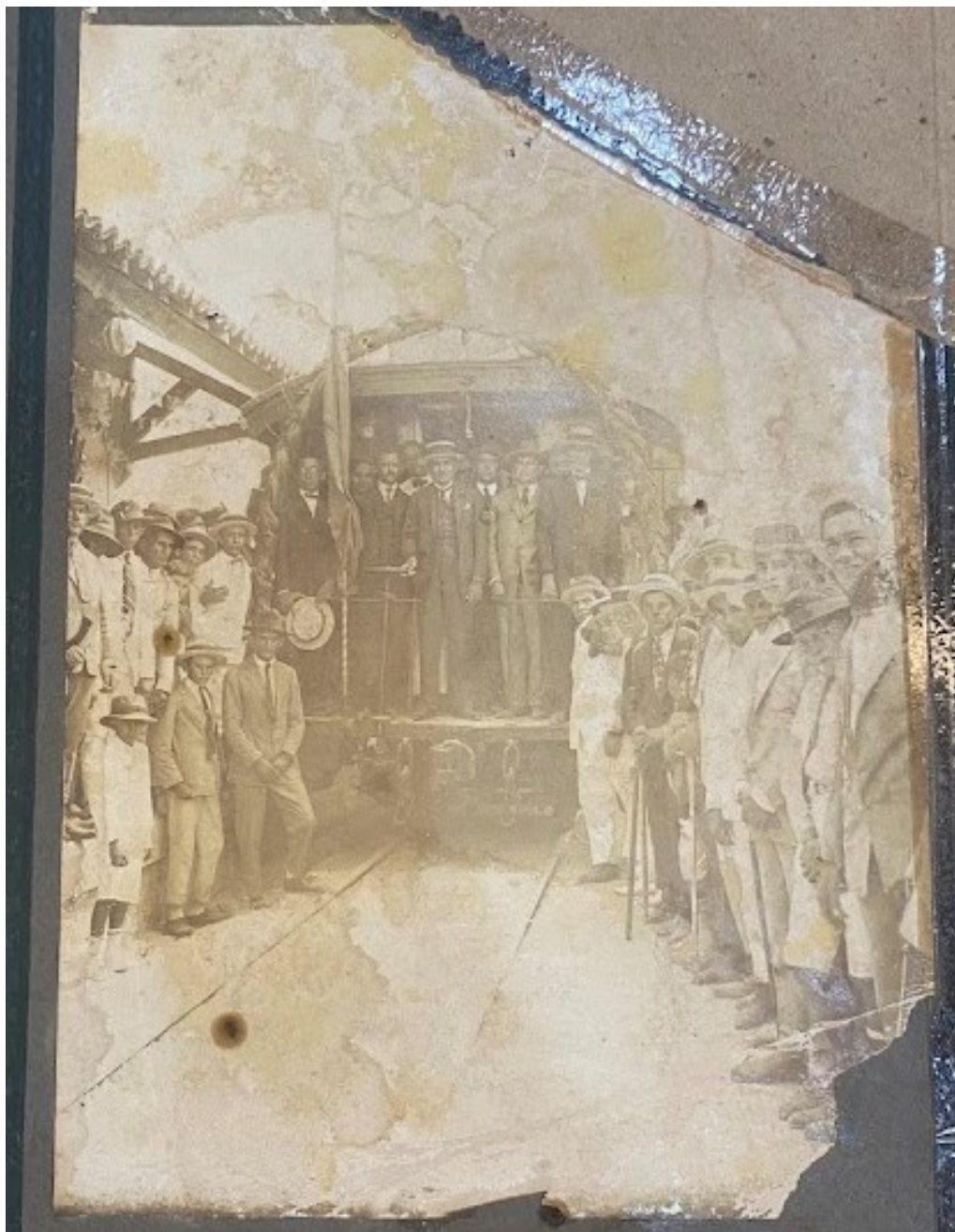


Fonte: Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense, série B. Número 565. 1988.

Sendo assim, unindo o projeto do senador Meira e Sá ao relatório do geólogo Roderick Crandall, a construção da Estrada de Ferro de Mossoró foi sancionada em decreto autorizado pelo Dr. Alberto Maranhão, então governador do Estado, onde os trabalhos foram iniciados em 31 de agosto de 1912 (Rosado, 2006). Em 7 de fevereiro de 1915 chegava à Mossoró, recebido com muita festa e vindo de Porto Franco, em Areia

Branca, o primeiro trem. Esse trecho, que foi concluído pela firma Albuquerque & Cia, deu-se a inauguração em 19 de março do mesmo ano (Rosado, 2006).

Imagem 3: Inauguração do ramal entre Porto Franco e Mossoró, onde uma viagem teste foi realizada em 07 de fevereiro de 1914



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

Apesar do projeto idealizar a ida da linha até Petrolina, o último trecho da estrada se deu na cidade de Sousa, na Paraíba. Em sequência, após a inauguração do trecho entre

Mossoró e Porto Franco, a estrada de ferro chegou a São Sebastião, atual Governador Dix-Sept Rosado, em 1º de novembro 1927; Caraúbas em 30 de setembro de 1929; Patú em 30 de setembro de 1936; Almino Afonso em 30 de setembro de 1937; Frutuoso Gomes (antiga Mombaça) em 31 de dezembro de 1941; Antônio Martins (antiga Demétrio Lemos) em 1942; Alexandria em dezembro de 1949; até o último trecho da linha adentrar o estado paraibano e fazer ligação com Sousa, em 1951 (Rosado, 2006) (Medeiros, 2007).

Imagem 4: Estação de Porto Franco, localizada em Grossos, em 1915

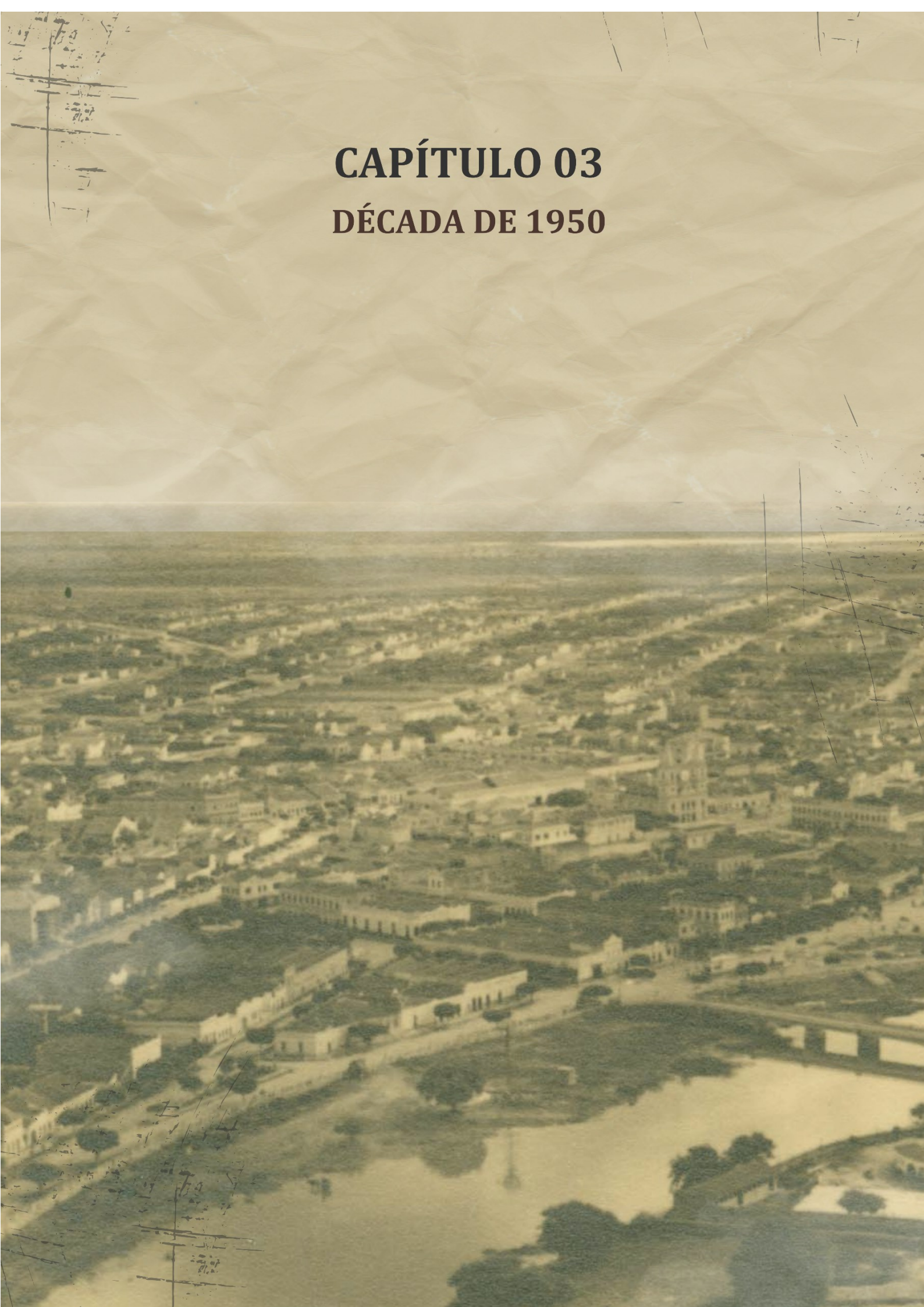


Fonte: Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia (2024).

Idealizada pela elite mossoroense e por toda sua população, a Estrada de Ferro de Mossoró confirmou o lugar de destaque e empório comercial de Mossoró construído durante o primeiro momento de sua economia, que perdurou até a década de 1920 – logo após a conclusão da ferrovia. Com o advento da linha, deu-se início ao segundo período comercial de sua história, que foi protagonizado pela Estrada de Ferro e por sua influência na reformulação urbana de Mossoró.

CAPÍTULO 03

DÉCADA DE 1950



3. EMPÓRIO SOB TRILHOS: 1950

A Estrada de Ferro Mossoró à Sousa adentrou a década de 1950 com o seu último trecho, localizado em Alexandria, ainda por inaugurar (ANEXO 01). Apesar de não apresentar o seu traçado concluído, a ferrovia perpassava dentre as estradas de ferro mais bem sucedidas do país no ano de 1948. Em manchete publicada no jornal O Mossoroense em 07 de janeiro de 1950, apresentada na figura abaixo, “dentre 47 empresas ferroviárias somadas somente 9 apresentaram saldo positivo em 1948” – sendo uma delas, a EFMS.

Figura 7: Manchete do Jornal 'O Mossoroense' sobre as empresas com saldo positivo em 1948



Fonte: O Mossoroense, 07 de janeiro de 1950. Ano IV, página 2. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

Conforme registrado no exercício de 1948, com um cálculo realizado a partir da soma algébrica positiva e negativa das diversas companhias, o déficit das quarenta e sete

empresas ferroviárias que existiam no Brasil chegou ao montante de 7582 milhões de cruzeiros. Das quarenta e sete companhias, apenas nove apresentaram saldo positivo, dentre elas a Estrada de Ferro Mossoró a Sousa, ocupando o sétimo lugar com um superavit de 584 mil cruzeiros.

Coube à Companhia Paulista a melhor posição dentre as nove empresas que apresentaram saldo positivo. Para uma receita de 3967 milhões de cruzeiros, houve uma despesa de 327,3 milhões, finalizando o ano de 1948, assim, com um superavit de 69,4 milhões. Em contrapartida, o pior resultado ficou para a Central do Brasil que, com uma receita de 811,2 milhões de cruzeiros e as despesas chegando a 1.096,4 milhões, apresentou um déficit de 285,3 milhões.

O protagonismo da Estrada de Ferro de Mossoró é expresso nesta colocação por alguns fatores que são imprescindíveis de se relatar. Das nove empresas que apresentaram saldo positivo, a EFMS e a Great Western eram as únicas companhias nordestinas, no entanto, a Great Western era uma grande rede ferroviária, com diversas ferrovias, enquanto a EFMS era uma única estrada, independente. Ainda, sendo a estrada de ferro mais jovem do Rio Grande do Norte (1915), era também a segunda companhia mais jovem dentre as nove colocadas¹⁸ – perdendo apenas para a Estrada de Ferro Morro Agudo, localizada em São Paulo e inaugurada em 1929.

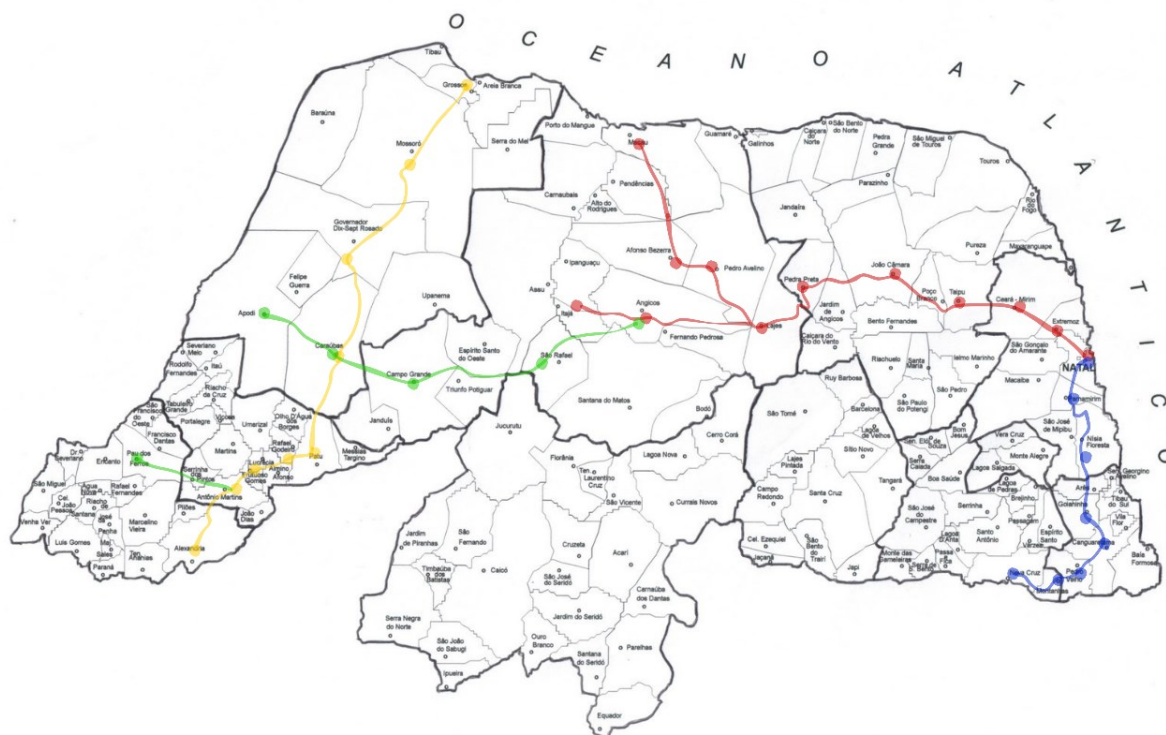
Compreendendo a importância econômica que a Estrada de Ferro Mossoró a Sousa desempenhava, não só no município de Mossoró, mas no estado do Rio Grande do Norte, em setembro de 1950, o deputado Gil Soares apresentou a Câmara Federal um projeto de lei visando alterar o Plano Geral de Viação Nacional com a inclusão dos seguintes ramais: Apodi e Pau dos Ferros (ANEXO 02). Neste, o ramal de Apodi partiria da Estrada de Ferro Sampaio Correia que, do trecho Angicos-São Rafael, atravessaria o território dos municípios de Assu, Campo Grande (antiga Augusto Severo) e Caraúbas, até finalizar em Apodi.

O segundo ramal, em direção a Pau dos Ferros, partiria da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, saindo da estação de Demétrio Lemos, no município de Martins. No

¹⁸ Em ordem de colocação, a estrada de ferro Paulista (1868), Great Western (1872), Mogiana (1872), Santos-Jundiaí (antiga São Paulo Railway, inaugurada em 1867), Vitória-Minas (1904), Araraquara (1898), Mossoró-Sousa (1915), São Paulo-Goiás (1910) e Morro Agudo (1929).

mapa 6, apresentado abaixo, é possível compreender a localização das três ferrovias existentes no Rio Grande do Norte e a relação das mesmas com os dois novos ramais propostos pelo deputado.

Mapa 6: Mapa localizando as Estradas de Ferro do Rio Grande do Norte e os novos ramais propostos pelo Deputado Gil Soares



LEGENDA:

■ Estrada de Ferro Sampaio Correia e suas estações	■ Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz e suas estações	■ Estrada de Ferro Mossoró à Sousa e suas estações	■ Novos ramais a serem construídos
---	--	--	---

Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

Dessa forma, como justificativa para essas construções, ao instalar estes novos ramais, as duas estradas poderiam se comunicar e, finalmente, unir o litoral do estado ao Alto Oeste Potiguar – que possuía polos produtores com nível de importância estadual e nacional¹⁹. A Estrada de Ferro Sampaio Correia penetrava o território paraibano ao sul

¹⁹ Em 1955, segundo o Relatório do Plano Regional do Oeste Potiguar, a gipsita produzida em Mossoró e Assu representou 91% do volume físico da produção nacional, sendo este um componente importante para indústria da construção civil por se tratar de uma matéria-prima indispensável na fabricação do cimento (Rocha, 2005).

do estado, por Nova Cruz, e interligava-se a Great Western of Brasil Railway até Maceió. Já a estrada de Ferro Mossoró Sousa, adentrava o território paraibano pelo Alto Oeste do estado, onde de Alexandria partia para Sousa, cidade em que se encontrava com a Rede de Viação Cearense. Com a construção desses novos ramais, o Rio Grande do Norte estaria interligado em sua totalidade, partindo de qualquer uma das linhas férreas, com os estados da Paraíba, Ceará e Alagoas.

Acreditava-se, ainda, ser imprescindível para a prosperidade econômica potiguar que essas duas linhas fossem conectadas, fazendo com que Natal e Mossoró entrassem em comunicação muito mais rápida com os municípios mais distantes e produtores. Na época, Apodi encontrava-se como uma das regiões mais ricas do estado, apesar de servida por meios de comunicação muito precários. Pau dos Ferros²⁰, por sua vez, possui uma localização geográfica privilegiada, tornando-o o maior entroncamento rodoviário da zona Oeste potiguar, entrando em comunicação com Natal, Mossoró e o território da Paraíba e do Ceará. A cidade de Caraúbas, devido sua localização geográfica, serviria de ponto de cruzamento entre a Sampaio Correia e a Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, articulando as duas.

6º. – Finalmente, o sistema ferroviário do Rio Grande do Norte atingirá, assim, a mais completa eficiência.

Sala das Sessões, em 5 de setembro de 1950. Gil Soares (O Mossoroense, 17 de setembro de 1950. Ano IV, página 2. 1950)

Diferente destes ramais, que não chegaram a sair do imaginário, o primeiro trecho da ferrovia, que fazia ligação de Porto Franco, localizado em Areia Branca, com Mossoró, era considerado o coração da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa. Sua circulação, imprescindível para o funcionamento pleno da linha, foi paralisada diversas vezes durante a década de 1950 por duas razões. A primeira: quando a encampação do contrato de administrar a estrada de Ferro de Mossoró à Sousa foi realizada. O trecho entre Mossoró e Porto Franco, por ser de propriedade particular (cuja firma possuía como um dos

²⁰ Apesar do plano de um trecho ferroviário que passasse pela cidade de Pau dos Ferros ser idealizado e justificado desde os primeiros projetos da Ferrovia Mossoró-Sousa, ainda com João Ulrich Graf, nem este, tampouco o ramal de Apodi, chegaram a se tornar realidade.

principais acionistas o Cel. Vicente Saboia), não foi incorporado, ficando dividida a direção da Estrada em duas administrações: a da interventoria federal para o prolongamento da mesma, e a da Cia. Estrada de Ferro Mossoró – referente ao trecho até Porto Franco.

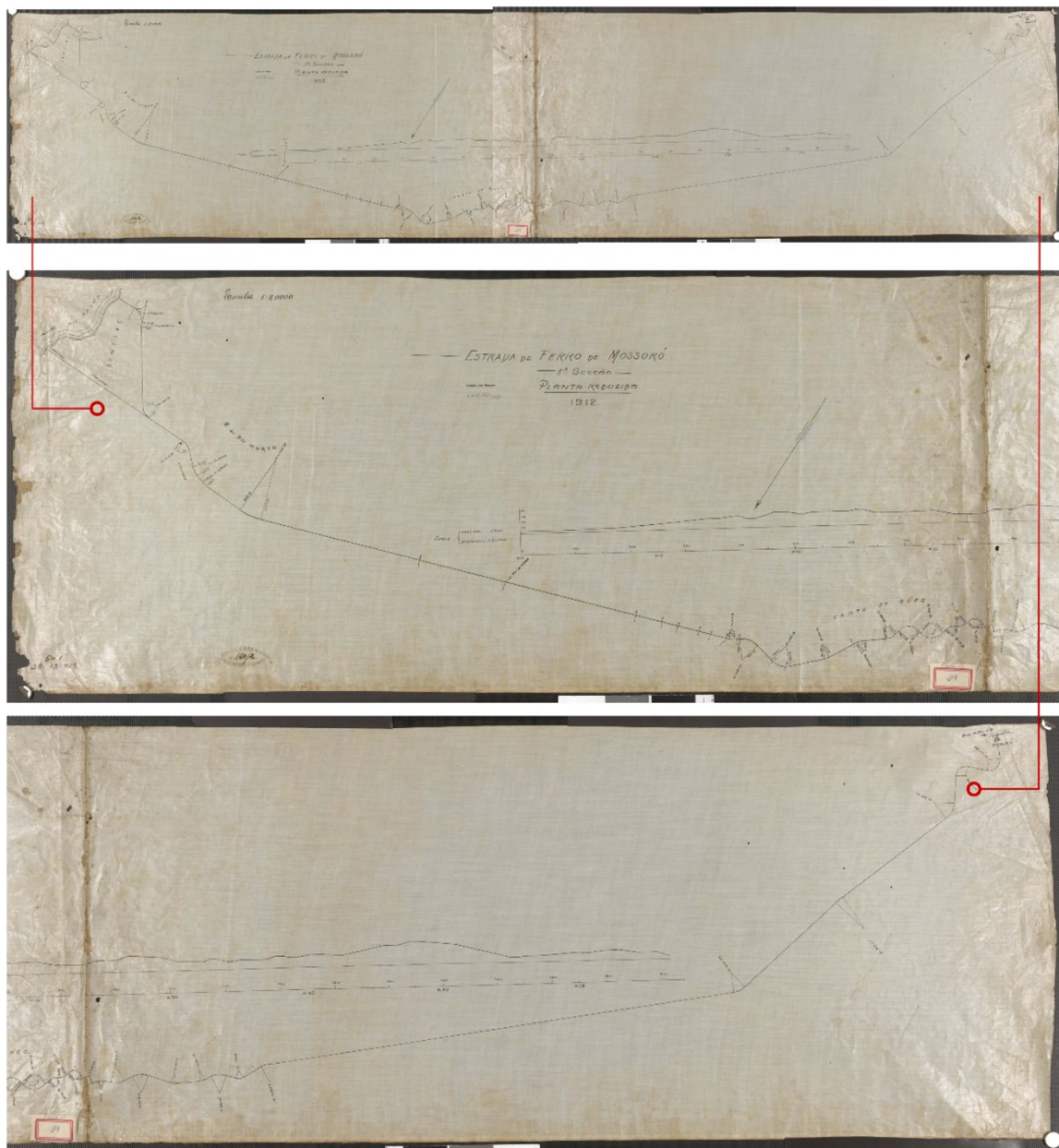
Imagem 5: Trecho Mossoró-Porto Franco em 1915



Fonte: Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia (2024).

Logo no início de 1950, a União, após ter o assunto levado à instância judiciária, perdeu o direito adjudicado sobre o trecho Mossoró – Porto Franco. No entanto, por não se apresentar interessante dirigir um trecho de estrada de ferro com pouco mais de 40km de extensão, decidiu a Cia. Estrada de Ferro entrar em entendimento com o Governo Federal para a venda do trecho, com propostas que, inicialmente, chegavam aos 6 milhões de cruzeiros, e que mais tarde seriam elevadas aos 12 milhões e, até mesmo a absurdos 30 milhões de cruzeiros.

Figura 8: Planta reduzida do primeiro trecho da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, elaborada em 1912



Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Código de referência: BR RJANRIO F4.0.MAP.273. Coordenação de Documentos Audiovisuais e Cartográficos. Adaptações feitas pelo autor, 2024

Sem que a compra fosse realizada, um primeiro impasse surgiu: a União possuía, encravado no trecho até Porto Franco, um trapiche e um guindaste que, em face da situação e pelo desejo de administrar essa parcela da linha, fez com que o Governo

Federal mandasse recolhe-los, ainda no início de 1950, impossibilitando, assim, o transitado entre as cidades.

Em manchete do dia 26 de março de 1950 o Jornal O Mossoroense expôs a situação e apresentou um posicionamento firme e explícito quanto aos malefícios que a paralisação desse trecho poderia acarretar à cidade de Mossoró (ANEXO 03). De acordo com o mesmo, “(...) nenhum outro meio de transporte suplanta o que é feito através das linhas ferroviárias, mormente o desta cidade, por onde se escoam todos os nossos produtos de exportação (...)”

Somos partidários de uma só administração na Estrada e melhor nos parece que uma outra atitude, mesmo comprando a qualquer preço o trecho, poderia dar uma solução pronta ao impasse; nunca, porém, podemos ver com uma medida eficaz a amputação das principais partes de um corpo, quando sabemos que a biologia não permite um tronco somente, substituir com vida. (O Mossoroense, 26 de março de 1950. Ano IV, página 1. Num. 186. 1950)

A segunda razão para as paralisações, ainda em face da administração dividida da EFMS, correspondia às diferenças salariais existentes entre os funcionários da Cia. Estrada de Ferro e os funcionários de mesmo cargo assistidos pelo governo federal – atuantes no restante da linha. Durante todo o período da década de 1950, por diversas vezes, o trecho entre Mossoró e Porto Franco foi paralisado em decorrência de greves organizadas pelos funcionários da Cia. Estrada de Ferro, a fim de uma equiparação salarial²¹.

²¹ Entre 1920 e 1930, o movimento sindical em Mossoró ganhou força e atuação, a partir dos trabalhadores das salinas, da ferrovia, construção civil, dentre outras categorias; e do crescimento dos partidos de esquerda, com o Partido Comunista. Para compreensão melhor acerca do tema, recomenda-se a leitura de: Sindicato do Garrancho, de Carlos Ferreira; Liga Operária de Mossoró, de David de Medeiros Leite.

Figura 9: Funcionários da Rede Ferroviária Federal e manchetes do O Mossoroense sobre as paralizações dos funcionários da Cia. Estrada de Ferro Mossoró



Fonte: Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia. Adaptações feitas pelo autor, 2024

Como exposto no jornal de 27 de março de 1955 do O Mossoroense (Figura 10), em que mais uma vez a disparidade de proventos entre funcionários da mesma categoria da Estrada de Ferro tornava-se notícia, os funcionários da Cia. Estrada de Ferro Mossoró se sentiam no direito de pleitear a equiparação de seus salários aos de seus colegas da Ferrovia Mossoró-Souza.

De acordo com a reportagem, enquanto funcionários de referência 10 da Cia. Estrada de Ferro Mossoró recebiam 600,00 cruzeiros de provento, os funcionários de função e referências idênticas da Estrada de Ferro Mossoró-Souza tinham, além deste salário base, acrescidos fixos 1.850,00 cruzeiros do abono emergência, totalizando 2.450,00 cruzeiros mensais. A diferença, notória, é ainda mais exorbitante ao passo que os cargos/referências iam subindo. Para funcionários da Cia. Estrada de Ferro de referência 22, enquanto os mesmos recebiam 1.900,00 cruzeiros por mês, os colegas da EFMS recebiam o dobro.

fez Ulrich Graf ao idealizar a Estrada de Ferro de Mossoró, a fim de que a cidade pudesse continuar a se desenvolver economicamente como praça comercial destacada no interior nordestino (Sousa, 2021).

Entusiastas das novas aquisições modernas que a sociedade estava produzindo, foram os responsáveis pela instalação de serviços de comunicação no município, como linhas telefônicas e emissoras de rádio, e pela construção da companhia fornecedora de luz elétrica (Faustino, 2014). Durante a década de 1950, em face do novo desenvolvimento econômico e urbano de Mossoró, desencadeado após a conclusão da EFMS, Jerônimo Dix-sept conseguiu angariar fundos da Presidência da República para o início das obras de saneamento e abastecimento de água da cidade, que foram concluídas e inauguradas no governo de Vingt Rosado, além de construir grande parte da pavimentação em paralelepípedos de Mossoró – que pode ser observada na Imagem 6 e que expõe uma fotografia de 1957 da Av. Mario Negócio após a sua pavimentação.

Imagem 6: Av. Mario Negócio já pavimentada em 1957



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

Após convite da Presidência da República para tratar acerca dos projetos e obras de saneamento de Mossoró em fevereiro de 1950 (ANEXO 04), a cidade “vence a batalha da água” e em determinada ocasião, realizada no Palácio Rio Negro, o presidente assegurou a prefeitura de Mossoró que, dentro de trinta dias, com aprovação do Plano

Salte²², autorizaria a entrega de 15 milhões de cruzeiros, destinados ao abastecimento de água da cidade. Abaixo, foto do ato inaugural do “Serviço de Água de Mossoró”, a estação de tratamento de água do município, em 1957.

Imagem 7: Ato inaugural da estação de tratamento de água de Mossoró, em 1957



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

Aproveitando a oportunidade, ainda, o prefeito Dix-Sept Rosado solicitou uma consignação de mais 5 milhões de cruzeiros para o início das obras sendo, também, assegurados pelo presidente General Eurico Dutra. Na época, Dix-sept citou o Escritório Saturnino de Brito como responsável pela elaboração dos projetos e expressou ao Ministro da Viação seu interesse na construção de um porto na cidade de Areia Branca, litoral do estado do Rio Grande do Norte e onde o primeiro trecho da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa foi instalado (ANEXO 05).

²² O plano SALTE, desenvolvido durante o governo do presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), tinha por intuito estimular e melhorar o desenvolvimento de setores de saúde, alimentação, transporte e energia por todo o Brasil. Com a sua aprovação, a verba aprovada pelo governo para os serviços de água e esgoto da cidade de Mossoró estariam liberados.

Apesar da ideia de construção do Porto de Areia Branca ter recebido um parecer contrário da Comissão de Finanças da Câmara, o Dep. Mota Neto requereu no Parlamento Nacional uma emenda de mais de 50 milhões de cruzeiros para o desenvolvimento do empreendimento, assegurando o seu sucesso na existência da Estrada de Ferro de Mossoró que, com trecho ligando o município à Areia Branca, o transporte de materiais, trabalhadores, mercadorias e produtos estaria garantido (ANEXO 06).

Com uma comissão do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (D.N.P.R.C) desenvolvida ainda em 1950, os engenheiros João Aragão, Noya Volfson e Nilson Oliveira ficaram incumbidos de atualizar os projetos sobre o Porto de Areia Branca. Até julho do mesmo ano deveriam proceder os estudos complementares das barras do Rio Mossoró e Upanema para que a localização do porto fosse feita sem o perigo potencial do assoreamento, muito comum em nossas costas, e que a escolha do local pudesse ser definida (Mossoró ou Upanema). Ainda, era esperado que, até novembro do mesmo ano, a elaboração do projeto do Porto Ilha de Areia Branca, como ficou conhecido, fosse feito e, de acordo com o jornal de 07 de maio de 1950, logo em 1951 a construção do mesmo deveria ser iniciada – fato que não ocorreu, nem mesmo durante o restante da década (ANEXO 07).

Com sua economia oriunda principalmente da produção e exportação de produtos, o Rio Grande do Norte destacava-se pelo comércio de algodão e sal. O sal assumia muitas vezes o segundo lugar, ocupando o pódio durante as prolongadas estiagens. Porém, com a expansão da produção salineira na década de 1950, afim de atender a demanda da indústria química nacional, o sal marinho passou a representar a principal atividade da cidade de Mossoró (Pinheiro, 2007).

Com um rápido processo de industrialização do país ocorrendo neste período, no entanto, em meados da década de 1950 a salinicultura mossoroense passou a sofrer consequências. Em decorrência da necessidade de aumento da produtividade, os processos de produção do sal, antes realizados de forma manual, passaram a ser substituídos pela mecanização (Rocha, 2005). Com dificuldades de acompanhar tal modernização, este processo culminou na eliminação de pequenas e médias salinas, na demissão de um grande número de trabalhadores e, consequentemente, na produção do sal (Dutra, 2009).

A produção do sal, que tradicionalmente figurava como a mais importante do Estado, decaiu. De 850 mil toneladas em 1951, baixou para 390 em 1953. A menor desde 1946”. (O Mossoroense, 07 de setembro de 1955. Ano, IX, página 5. 1950).²³

Imagem 8: Estação da Ferrovia Mossoró à Sousa em Mossoró nos anos de 1950 e, ao fundo, escritório da Companhia Indústria e Comércio de Óleos S. A.



Fonte: Acervo George Macena, disponível em < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/mossoro.htm> > , acesso realizado em 05 de setembro de 2024; Autor e ano desconhecidos. Biblioteca do IBGE, ID da imagem: 44525; Código de localidade: 2408003. Adaptações feitas pelo autor, 2024

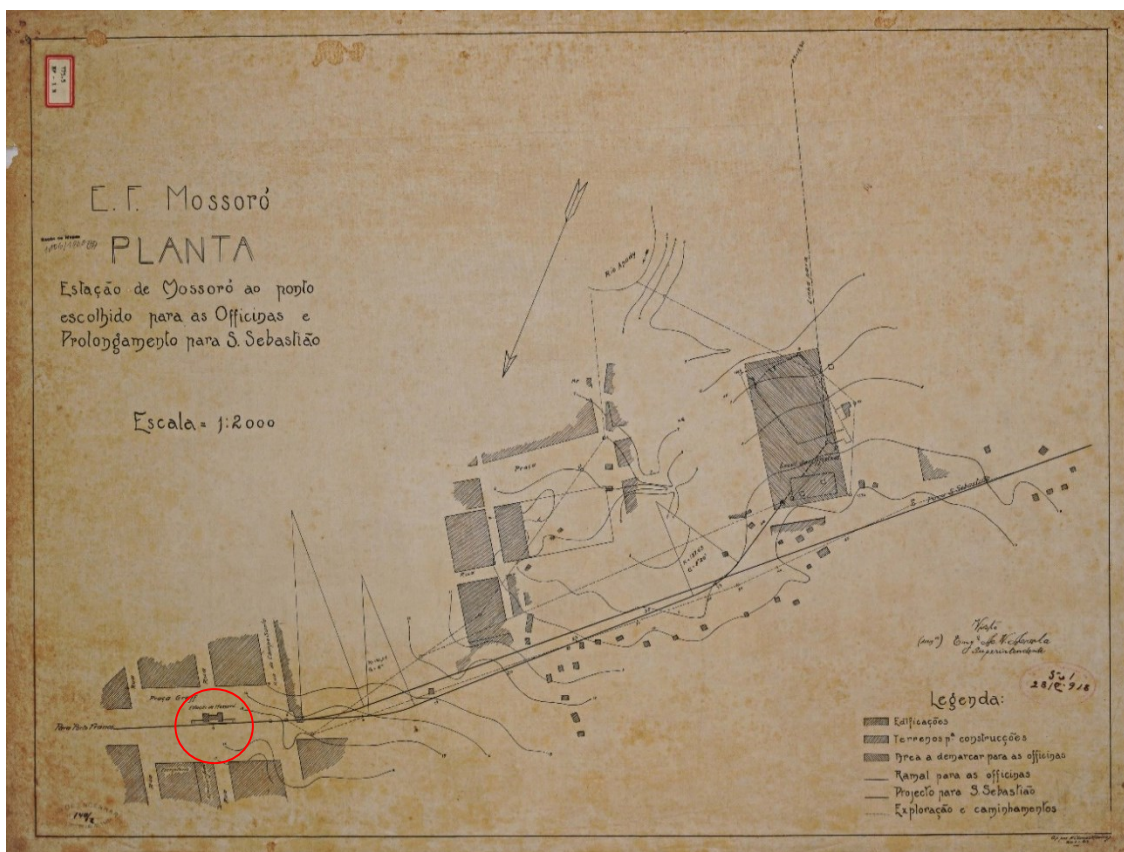
A partir dessa expansão industrial, a cidade de Mossoró voltou a reorganizar o seu espaço urbano. Algumas indústrias fixaram suas unidades de processamento nas proximidades do rio Apodi; outras, ao longo dos trilhos da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa. Dessa forma, “uma nova função e, por conseguinte, uma nova reorganização do espaço urbano de Mossoró se dá, tendo como suporte, mais uma vez, uma Economia de base regional, agora centrada na Agroindústria” e estabelecida no estado potiguar a partir

²³ Anexo 8

das ligações de rede urbana da linha férrea (Rocha, 2005). Acima, na montagem feita com duas fotos da década de 1950, é possível identificar a Estação de Mossoró e, ao fundo, a Companhia Indústria e Comércio de Óleos S. A., evidenciando a proximidade industrial com a ferrovia anteriormente comentada.

A instalação destas indústrias foi fomentada, em especial, em decorrência da existência dos equipamentos adjacentes da ferrovia em suas proximidades, fato que culminou em uma maior circulação de operários e comerciantes na localidade. Comum neste tipo de empreendimento, em planta desenvolvida após a construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, apresentada abaixo, a localização dos pontos escolhidos para construção das oficinas é exibida, assim como o prolongamento da mesma em direção à Governador Dix-Sept Rosado (antiga São Sebastião).

Figura 11: Planta da Estação de Mossoró e dos pontos escolhidos para as oficinas da companhia. Em vermelho, a localização da Estação.



Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Código de referência: BR RJANRIO F4.0.MAP.279. Arquivo digital. Planta produzida em 1919, em escala 1:2000. Nota: marcações feitas pelo autor, 2024

Neste período de crescimento demográfico, constata-se uma divisão da cidade, já que novos bairros surgiam tendo como eixo os trilhos do trem e influenciados pelas ocupações no seu entorno. No Mapa 7, apresentado abaixo, uma espacialização dos bairros de Mossoró dentro do município e sua relação com o traçado da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa pode ser observada – em destaque, aqueles com surgimento até o final da década de 1950.

Mapa 7: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1950: Paradões, Baixinha, Jardins, Alto São Manoel, Doze Anos, Alto da Conceição e Ilha de Santa Luzia



Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

Característica dos assentamentos ao longo das ferrovias, em decorrência da existência dos equipamentos adjacentes e comerciais, os novos bairros que surgiram até a década de 1950 eram ocupados majoritariamente por operários: Jardim, Paredões e

Baixinha, povoados pelos trabalhadores das salinas; Doze anos, pelos trabalhadores das moageiras e ensacadoras do sal; Alto da Conceição, Pereiros, Alto São Manoel, pelos trabalhadores das algodozeiras e das fábricas de óleo (Rocha, 2005). A região central era ocupada pelo comércio e pelos moradores mais abastados; enquanto no centro estava localizada a administração pública e onde novos prédios e sedes de aparelhos estatais eram construídos (Sousa, 2021).

Imagem 9: Vista aérea de Mossoró em 1957. Destaque para Igreja de Santa Luzia em vermelho; Estrada de Ferro e seu percurso em verde; ponte Jerônimo Rosado em laranja



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

É importante salientar que, no caso dos bairros Ilha de Santa Luzia e Alto São Manoel, a ocupação teve início ainda na década de 1940, após a construção da Ponte

Jerônimo Rosado – localizada sobre o Rio Mossoró e que fazia ligação dos dois lados da cidade – e da Av. Presidente Dutra, que foi construída a fim de viabilizar o crescimento da cidade em direção à capital, Natal (Pinheiro, 2007). Apesar desses dois fatores importantes, ainda assim, o crescimento da cidade ocorreu no sentido sudoeste da ferrovia, concentrando-se majoritariamente até o limite estabelecido pela ponte. Nas fotos da vista aérea de Mossoró de 1957, apresentadas abaixo, o crescimento ainda demorado do parcelamento da cidade após os limites do Rio Mossoró, em comparação com a malha urbana já estabelecida e edificada nos arredores da ferrovia pode ser observado.

Situada em uma região caracterizada por longos períodos de estiagem, a reformulação do espaço urbano de Mossoró se deu também em consequência das secas – como a de 1877 e 1915. Um grande número de pessoas foi atraído para a cidade pelo básico: ter o que comer e beber. Dessa forma, os moradores do campo agora localizados em Mossoró “tiveram sua força de trabalho utilizada à baixa remuneração para o desenvolvimento da economia salineira, que, junto com outras matérias-primas, formaria um setor da agroindústria local” (Sousa, 2021).

Para Sousa (2021), “se o trilho do trem mudou a estrutura da cidade e a reordenou para melhor funcionamento, isto ocorreu graças aos recursos adquiridos para sua construção (...)”. A Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, utilizada como justificativa ao combate dos males decorrentes da chegada dos migrantes da seca, ocuparia estas pessoas na construção dos trilhos e faria com que eles tivessem o que comer.

Não há dúvidas que muitos trabalhadores da estrada de ferro de Mossoró eram migrantes, mas seria errôneo classificá-los como retirantes fugidos das secas. Consistiam em trabalhadores que possuíam experiência na construção de outras ferrovias no Estado do Ceará (Lima, 2011, p. 62).

Manoel Albuquerque, em nota publicada ao Jornal O mossoroense em 03 de julho de 1955, retrata Mossoró como uma das poucas cidades do interior nordestino que sofreram, nos últimos anos, modificações tão profundas em sua estrutura, coincidentemente ocorridas após a conclusão do traçado da Estrada de Ferro Mossoró à Sousa. (ANEXO 09). A década de 1950, em razão de tudo que foi apresentado, ocupa uma fase marcante, no que se refere ao Setor Industrial do município de Mossoró, de acordo com estudos feitos pelo Instituto Brasileiro de Geografia – IBGE (1971) (Rocha, 2005).

CAPÍTULO 04

DÉCADA DE 1960



4. MOSSORÓ OPERÁRIA: 1960

Seguindo este processo de industrialização e expansão urbana, de acordo com o levantamento realizado pelo IBGE, Mossoró tem sua especialização industrial marcada por duas fases. A primeira vai de 1920 a 1954, quando a cidade chega a possuir trinta unidades industriais; a segunda vai de 1954 a 1968, quando são instaladas cento e trinta e duas unidades produtivas nos mais diversos ramos industriais no município (Rocha, 2005).

Já prenunciado desde 1945, um desenvolvimento ainda mais significativo é observado a partir de 1950, pois entre 1870 a 1949 apenas dezessete fábricas foram criadas em Mossoró (sendo oito delas entre 1945 e 1949). O ponto máximo, no entanto, é atingido no período de 1960 a 1964, quando setenta e duas fábricas são instaladas (Rocha, 2005).

Com sua divisão espacial urbana realizada a partir dos eixos da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, de acordo com dados do IBGE o setor urbano mossoroense assume superioridade espacial no tocante ao número de habitantes e taxa de urbanização a partir da década de 1960, principalmente pela centralização dos processos econômicos oriundos da produção agroindustrial e das atividades comerciais (Oliveira, 2017).

Como apresentado na tabela abaixo, apesar da população absoluta ter demonstrado valores de crescimento entre a década de 40-50 semelhantes ao crescimento entre a década de 50-60, a população urbana entre 1950 e 1960 mais do que dobrou. Concomitantemente, o processo de êxodo rural mencionado na década anterior e que persistia nos anos de 1960, além da crescente urbanização do município, são evidenciados. Enquanto que em 1950 a população rural de Mossoró era de pouco mais de 20 mil habitantes, na década de 1960 este número caiu para 16.214 (o menor dentro do recorte temporal desta pesquisa).

Tabela 1: Evolução demográfica e taxa de urbanização de Mossoró de 1940 a 1980

ANO	POPULAÇÃO ABSOLUTA	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	TAXA DE URBANIZAÇÃO (%)
1940	31.515	13.730	17.785	43,56
1950	40.681	20.088	20.593	49,37
1960*	50.690	41.476	16.214	81,82
1970**	97.245	79.509	17.736	81,76
1980	145.989	122.861	23.128	84,15

* Inclui a população dos atuais municípios de Governador Dix-sept Rosado, Baraúna e parte da população do município de Serra do Mel

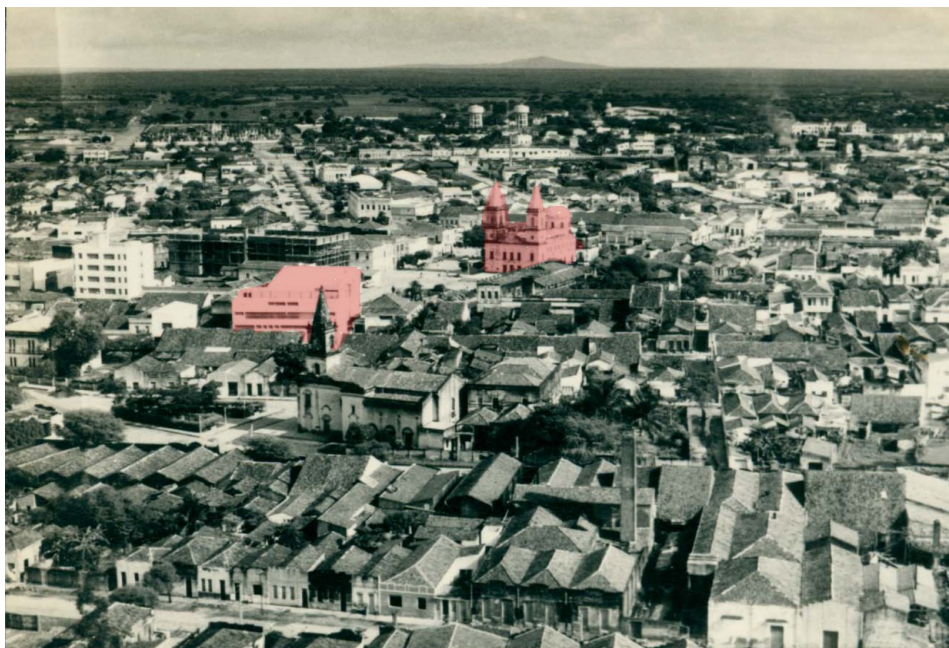
** Inclui a população do atual município de Baraúna e parte da de Serra do Mel

Fonte: IBGE. Dados da tabela retirados de Oliveira (2017).

Com relação à taxa de urbanização do município, enquanto a década de 1950 apresentava uma taxa de 49,37%, a década seguinte quase dobrou este número, com 81,82%, representando o maior crescimento urbano entre as décadas analisadas. Tudo isto deve-se ao fato da junção de alguns fatores: o êxodo rural, com a chegada de migrantes de todo estado à cidade; as novas indústrias instaladas – onde novos empregos passaram a ser ofertados; e a construção de uma grande quantidade de novos bairros, habitados majoritariamente pela classe trabalhadora operária.

Entre o período de 1930 e 1960, Mossoró apresentava um incremento populacional de aproximadamente 10.000 pessoas por década, com um crescimento que variava de 25 a 50%. No período entre 1960 e 1970, no entanto, ocorreu um incremento de 46.462 pessoas na população urbana da cidade em apenas uma década, chegando a um crescimento de 91%. Este fato evidencia como a industrialização de Mossoró exerceu grande atração entre as populações vizinhas, que migraram para o local (Pinheiro, 2007). Na Imagem 10, apresentada abaixo, a configuração urbana de Mossoró neste período pode ser observada.

Imagem 10: Vista aérea da cidade de Mossoró na década de 60



Fonte: Autor e ano desconhecidos. Biblioteca do IBGE, ID da imagem: 44493; Código de localidade: 2408003.
Adaptações feitas pelo autor, 2024

Apesar da fotografia com ano desconhecido, dois marcos arquitetônicos importantes podem nortear o período em que a imagem foi retirada. Em vermelho, podemos identificar na mancha urbana de Mossoró a Igreja de Santa Luzia e, localizado à frente da mesma, o Cine Cid, exemplar da arquitetura moderna mossoroense e que foi inaugurado em 22 de julho de 1964 – sendo esta imagem muito provavelmente retirada em período posterior a este fato.

A Estrada de Ferro Mossoró à Sousa continuava a desempenhar o seu papel de eixo norteador da expansão urbana de Mossoró durante este período. Em 1964, com aproximadamente 70.000 habitantes, a mancha urbana continuou a ultrapassar a linha férrea no sentido oeste do município. No entanto, com a consolidação de bairros como o Doze Anos, Boa vista e Lagoa do Mato, que foram construídos no sentido sudoeste, em direção ao aeroporto, estes passaram a constituir uma considerável barreira de expansão (Rocha, 2005). De acordo com Pinheiro (2007), durante a década de 1960 a cidade de Mossoró apresentava o mesmo padrão de crescimento da década de 1920, se expandindo ao longo da sua linha ferroviária.

A diferença é que, na década de 1920, a expansão era bem mais acentuada na direção de Porto Franco, e na década de 1960, depois que a linha ferroviária já tinha alcançado Souza-PB (1951), a expansão se deu em ambas as direções – para Porto Franco e para São Sebastião. (Pinheiro, 2007, p. 108).

Mapa 8: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1960: Barrocas, Santo Antônio, Boa Vista e Lagoa do Mato.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

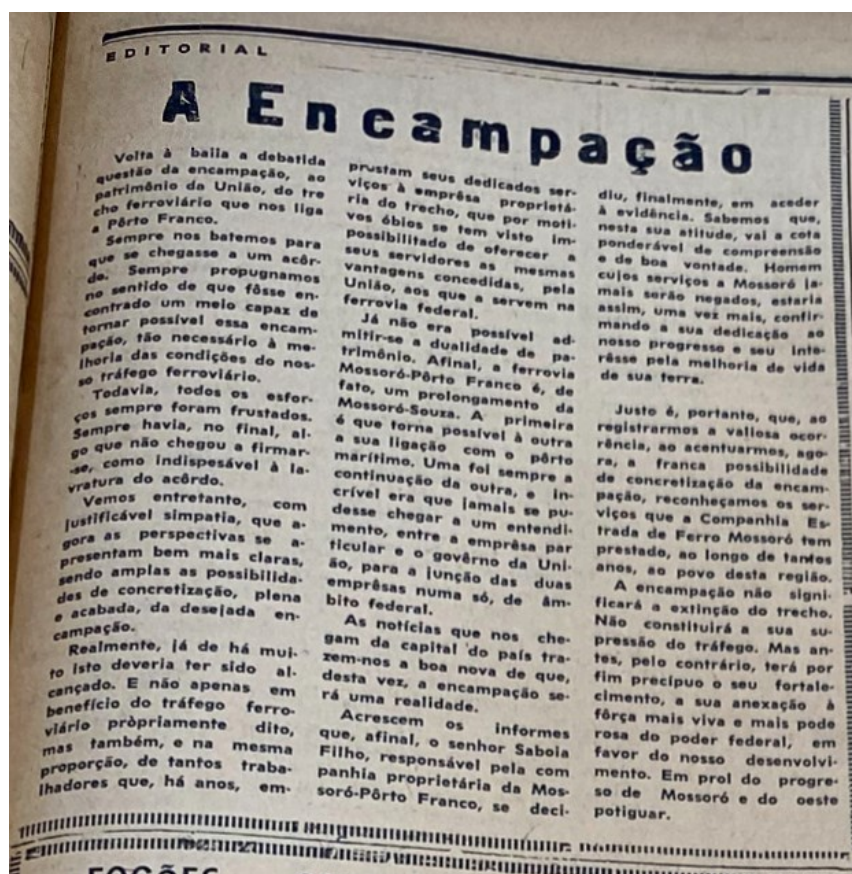
A expansão da malha urbana durante esse período deu continuidade aos bairros e loteamentos que já haviam sido ocupados de forma parcial durante a década anterior, assim como na criação de novos – ainda na busca por atender a demanda das classes operárias de Mossoró, que se distribuíam de forma particular no território (Pinheiro, 2007). No mapa 8, apresentado acima, o novo panorama de expansão pode ser observado.

Parte do que hoje corresponde ao bairro Santo Antônio passou a ser ocupado pelos trabalhadores das salinas, que já ocupavam Bom Jardim e Paredões. Com a construção do primeiro conjunto habitacional de Mossoró, o FUNDAP (atual Walfredo Gurgel), com 550 casas, o bairro Alto São Manoel, localizado à margem direita do Rio Mossoró, após a Ponte Jerônimo Rosado, e que teve parcialmente sua ocupação realizada na década de 50, foi consolidado (Pinheiro, 2007). Ainda, com o processo de mecanização do parque salineiro, o contingente de trabalhadores voltou a ocupar irregularmente o solo, criando novos bairros como Baixinha e Barrocas.

Durante este período, os embates entre os ferroviários da Cia. Estrada de Ferro Mossoró, existentes durante toda a década de 1950 em decorrência da administração dupla da linha – feita pela empresa privada no trecho entre Mossoró e Porto Franco e pela União no trecho entre Mossoró e Sousa – continuaram a interferir no funcionamento pleno da estrada. A encampação do trecho ferroviário entre Mossoró e Porto Franco foi, desde a década de 1950, palco de muitos atritos entre a Cia. Estrada de Ferro e a União. Finalmente, em manchete publicada pelo O mossoroense em fevereiro de 1960, um acordo entre as partes viria a ser firmado.

Responsável pela companhia proprietária da Mossoró-Porto Franco, o senhor Saboia Filho se decidiu, finalmente, em ascender a encampação. Considerado pela população mossoroense e pelo estado do Rio Grande do Norte como o coração da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, pois correspondia ao trecho que ligava a linha ao porto marítimo, a ferrovia Mossoró-Porto Franco era, também, um prolongamento da Mossoró-Sousa, não podendo continuar separadas suas administrações.

Figura 12: Manchete do jornal O Mossoroense sobre a Encampação do trecho Mossoró-Porto Franco



Fonte: O Mossoroense, 16 de fevereiro de 1960, página 3. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024

Apesar do prenúncio da encampação ter acontecido logo no início dos anos 60, ela só ocorreu de fato em janeiro de 1962²⁴. Até lá, a relação entre os ferroviários e a companhia foi marcada por novas greves e paralisações, situação que contribuiu, juntamente com a conjuntura política da época, para um cenário de oscilação na economia do município.

²⁴Disponível em <<https://www.suassuna.net.br/2017/05/primeira-locomotiva-mossorosouza.html>> com base no Diário de Notícias de 06/01/1962, p. 4. Acesso realizado em 03/09/2024

Imagem 11: Trecho da Companhia Estrada de Ferro Mossoró, entre Porto Franco e Mossoró. 1915²⁵



Fonte: Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

Com a renúncia do presidente Jânio Quadros em agosto de 1961, apenas sete meses após ser empossado, seu vice, João Goulart, foi alçado à presidência da república. Com o golpe militar instaurado em 31 de março de 1964, após os tanques de guerra do Exército se dirigirem ao Rio de Janeiro, onde Goulart se encontrava, o governo caiu sem grandes resistências. No dia 03 de abril do mesmo ano, o General Castelo Branco assumia como novo presidente do país, iniciando uma Ditadura Militar que duraria 21 anos (Araújo et al, 2013).

²⁵ Em dedicatória na foto “Ao amigo Rosado, oferece a Companhia Estrada de Ferro Mossoró. 23/12/1925”. É possível acreditar que, em face do ano da fotografia, a mesma foi oferecida pela companhia ao farmacêutico Jerônimo Rosado.

Logo após o golpe, a estrutura econômica e política implantada no país objetivava a sustentação de todo um processo de industrialização que “privilegiava o aumento das exportações e a entrada de capitais transnacionais nas várias esferas do Sistema Produtivo, particularmente no campo” (Rocha, 2005).

Com a mudança política, vem também as mudanças econômicas: se antes falavam em economias desenvolvimentistas, agora é falado em economia intervencionista; porém, se mantém a atuação econômica das estatais e das grandes obras públicas. (Sousa, 2021. p. 17)

Com o investimento vindo do exterior, o processo de mecanização das indústrias, que já ocorria desde a década de 1950, passou a ser intensificado, demandando menos pessoas no trabalho e desencadeando um desemprego latente na área, que contribuiu para a piora na situação de desigualdade de Mossoró (Sousa, 2021).

Como parte da política da Ditadura Militar, novos conjuntos habitacionais foram construídos no município, além de casas com o público-alvo os setores mais ricos da cidade (Sousa, 2021). O Sistema Financeiro Habitacional (SFH), que pressupunha a necessidade de planejamento e organização do crescimento das cidades também foi criado, seguido do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFAU) (Pinheiro, 2007).

Por todas essas modificações e ações governamentais em busca de um desenvolvimento que integrasse a economia e a urbanização, a década de 1960 pode ser chamada de “década do planejamento”. A Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, com sua função de escoar os produtos beneficiados em Mossoró e exportados em Porto Franco, “foi elemento dinamizador e definidor da expansão urbana da cidade”, sendo ainda o principal eixo norteador de seu crescimento (Pinheiro, 2007).

CAPÍTULO 05

DÉCADA DE 1970



5. UM SONHO QUE SE TRANSFORMA EM SAUDADE: 1970

A última década do recorte temporal desta pesquisa, estabelecido entre os anos de 1970 à 1980, constitui um período no país em que, ainda protagonizado pela Ditadura Militar (que perdurou até 1985), apresentava novas políticas de planejamento e investimento. O “milagre brasileiro”, como ficou conhecido, ocorreu entre 1967 e 1973 e marcou um período de crescimento excepcional no país, em contrapartida à economia mundial da época, que entrava num período de recessão (Pinheiro, 2007).

Acompanhando este processo de desenvolvimento e de implementação de políticas públicas, o governo do Estado do Rio Grande do Norte atuou de forma ativa na cidade de Mossoró durante a década de 1970, sendo responsável pela implementação de bens e serviços públicos, além da implantação de políticas públicas e da criação de órgãos estaduais que tanto contribuíram para o desenvolvimento de Mossoró e do Rio Grande do Norte, como a CAERN, COSERN, TELERN, DER/RN, CDM/RN, CIDA, entre outros (Rocha, 2005). Muito do que foi planejado desde 1960, concretizou-se nesse período (Pinheiro, 2007).

Com profundas transformações ocorrendo na base produtiva e da estrutura social do estado, muitos dos incentivos fiscais partiram de contribuições da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)²⁶ (Pinheiro, 2007). Em 1972 treze empresas industriais da região de Mossoró foram beneficiadas, das quais seis pertenciam ao município. Levando em consideração que o total de firmas beneficiárias do Estado na época foi de cinquenta e cinco, é possível afirmar que a região de Mossoró se encontrava em posição privilegiada. Vale ressaltar, ainda, segundo estudos do IBGE, que 44% dos investimentos destinados à região pertenceram ao município de Mossoró (Rocha, 2005).

O principal empreendimento da década, certamente, foi o porto de Areia de Branca. Apesar das primeiras iniciativas para construção do terminal salineiro terem acontecido ainda no início dos anos 1950, haja vista a existência de um trecho ferroviário entre o Porto Franco, em Areia Branca, e Mossoró, facilitando que o escoamento da produção em massa que seria realizada no terminal pudesse ocorrer, o financiamento para

²⁶ Desenvolvida durante o mandato de Juscelino Kubitschek, em 1959, a SUDENE foi fundada para que, através de recursos e incentivos, a indústria de base nordestina fosse impulsionada e acrescida, a fim de que viesse a se tornar fornecedora de insumos industriais para outras regiões, em especial, o Sudeste.

construção do mesmo só foi assinado em 1971. De acordo com O Mossoroense de 16 de fevereiro de 1971 (ANEXO 10), o contrato de financiamento do Porto de Areia Branca é assinado com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico no dia 15 de fevereiro do referido ano, no Rio de Janeiro.

Considerado na época um empreendimento de alta prioridade para o Governo Federal, a construção do Porto de Areia Branca foi especulada por muitos anos e, finalmente, havia sido iniciada, com previsão de término para 16 meses. O contrato de sua construção foi assinado entre a empresa TERMISA (Terminais Salineiros S/A) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), e estava estimada em 82 milhões de cruzeiros – sendo 40% desse valor financiado pelo BNDE. O restante da empreitada seria coberto pelo financiamento de fornecedores estrangeiros, avalizados pelo mesmo BNDE, no valor de 2 milhões de dólares; por empréstimo de 6 milhões de dólares pelo EXIMBANK; e com recursos próprios do capital da empresa no valor de 21 milhões de cruzeiros (ANEXO 11).

A atividade industrial que mais empregava em Mossoró, até a década de 1970, era a salineira²⁷ (Rocha, 2005). Com uma nova divisão territorial estabelecida no país no início dos anos 1970, a agroindústria de Mossoró sofre com a concorrência da região Sul e Sudeste. Junto ao processo de mecanização das indústrias, que já ocorria desde a década passada, em crise e sem mercado consumidor, completado com a construção e eminente conclusão do Porto de Areia Branca, o parque industrial de Mossoró decretou falência, desencadeando um processo de desemprego em massa da força de trabalho rural, urbana e salineira da região (Pinheiro, 2007).

Apesar de contribuir para essa realidade, no entanto, a conclusão do Porto poderia “deter o desemprego nas salinas do Rio G. do Norte”. Divulgado no O Mossoroense de 17 de outubro de 1971 (ANEXO 12), a publicação do Correio da Manhã de 15 de junho de 1970 discutia acerca do problema do sal no estado:

²⁷ Além de Mossoró, à época, os principais produtores de sal no estado do Rio Grande do Norte eram Galinhos, Guamaré, Macau, Areia Branca, Porto do Mangue e Grossos – antigamente território que pertencia à Areia Branca e onde o Porto Franco estava instalado (Rocha, 2005).

Mais de nove mil homens estão desempregados, em situação de penúria, diante da crise na Indústria salineira do Rio Grande do Norte. Sem qualquer qualificação para outro emprego, esses homens, que viviam da extração do sal, vêm agora a máquina fazer seu trabalho. Por outro lado, 70 por cento da Indústria salineira do Brasil passou para o controle de capitais estrangeiros. A super-produção do sal, a falta de mercado externo, a descapitalização das empresas, que estão vivendo à custa de financiamento, são aspectos da crise, reconhecida por todos. A solução do problema estaria na conclusão das obras de construção do porto-terminal de Areia Branca, que possibilitaria um barateamento do sal, melhor escoamento da produção e a conquista de novos mercados externos. Entretanto, o porto só estará concluído no fim do próximo ano ou princípio de 1973. Até lá, a crise prosseguirá com soluções paliativas. O Mossoroense, 17 de outubro de 1971, ano C, nº 3.617

Na época, segundo os técnicos da Comissão Executiva do Sal, a crise na geração de empregos aconteceu devido à superprodução gerada a partir da mecanização das empresas. Com a construção e conclusão do Porto de Areia Branca, os técnicos da CES acreditavam que a crise poderia ser superada, uma vez que cooperativas e empresas de maior porte poderiam se instalar no local. Ainda, os desempregados passaram a ser aproveitados nos serviços de conservação do terminal salineiro durante a construção do mesmo. Com o primeiro navio carregado no porto em 19 de julho de 1974 (ANEXO 13), sua inauguração se deu ainda neste ano e uma imagem deste empreendimento concluído pode ser observada a seguir.

Figura 13: Porto de Areia Branca em fevereiro de 1974



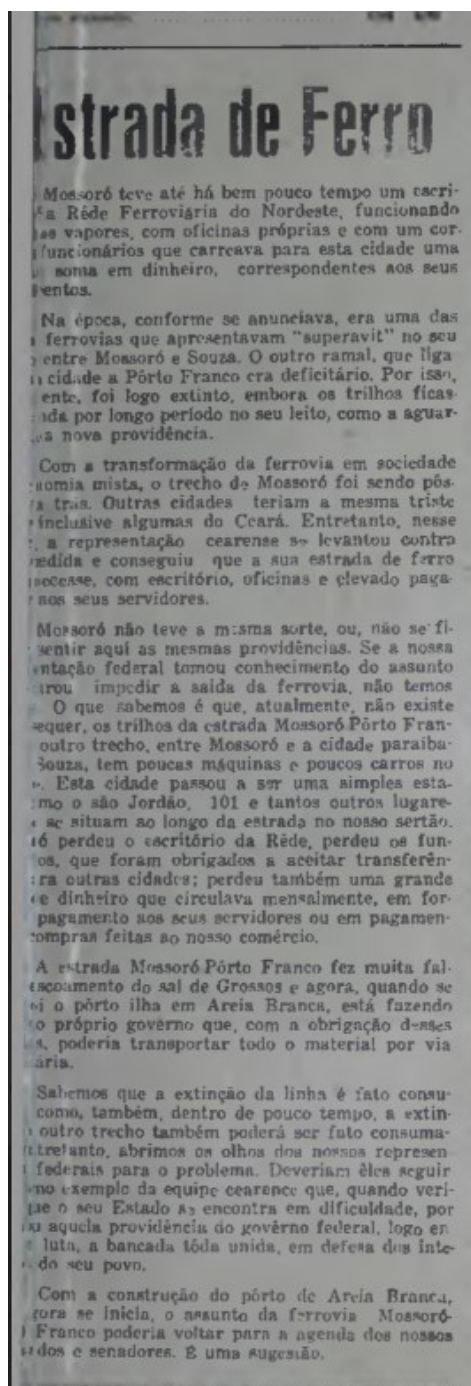
Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Código de referência: BR_RJANRIO_PH_0_FOT_02806_001. Fundo Correio da Manhã.

Apesar da importância evidente que a linha da EFMS entre Mossoró-Porto Franco desempenharia no escoamento da produção de sal realizada no Porto Ilha de Areia Branca, infelizmente esse trecho nunca chegou a ser utilizado para este fim. Prenunciando o sucateamento e desuso da estrada de ferro que viria a ocorrer durante a década de 1980, já em início de 1971, com base em manchete publicada pelo O Mossoroense em 17 de janeiro do dito ano, a extinção da linha entre Mossoró e Porto Franco foi mencionada, além da remoção do escritório da Rede Ferroviária do Nordeste da cidade.

Palco de um embate que durou mais de 10 anos, as greves e paralisações que aconteceram nesse trecho da linha tornaram o percurso deficitário. Pode-se acreditar que, em decorrência desses problemas que durante toda década de 1950 e boa parte de 1960 se repetiam e após a “transformação da ferrovia em sociedade de economia mista, o trecho de Mossoró foi sendo posto para trás”. Como apresentado na figura abaixo, para o O Mossoroense, a estrada Mossoró-Porto Franco fez muita falta no escoamento do sal de

Grossos e, a produção do Porto Ilha de Areia Branca que vinha sendo feita pelo governo federal, poderia estar sendo realizada também pela ferrovia.

Figura 14: Manchete sobre a extinção do trecho entre Mossoró e Porto Franco



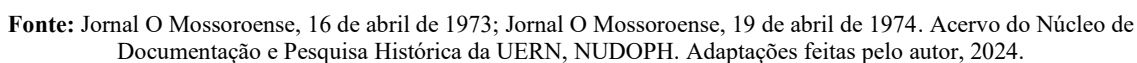
Fonte: Jornal O Mossoroense, 17 de janeiro de 1971. Acervo do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da UERN, NUDOPH. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

Diferentemente do Ceará, que conseguiu reverter situações semelhantes em algumas de suas cidades, mantendo os trechos e escritórios da ferrovia, Mossoró não teve a “mesma sorte” ou, não se interessou em tomar as mesmas providências, como mencionado pelo periódico. Ao contrário disso, pouco anos após a extinção do trecho ferroviário entre Mossoró e Porto Franco acontecer, a construção da rodovia Mossoró-Grossos²⁸ foi iniciada, em agosto de 1974 (ANEXO 14).

Como explica Medeiros (2011) e que foi discutido ao longo desta pesquisa, as estradas de ferro foram responsáveis pelo crescimento e dinamização econômica das cidades, contribuindo para emancipação de núcleos, pelo surgimento de novas localidades e pelo decréscimo de outras, impondo uma nova lógica territorial condicionada pelos caminhos estabelecidos pelas mesmas. Assim como ocorreu com as estradas carroçáveis, que foram sendo desestruturadas e substituídas pelas estradas de ferro, o mesmo passou a ocorrer com as ferrovias, com sua dinâmica e configuração territorial sendo desarticuladas em função da construção de rodovias.

Mais baratas e rápidas de se construir, as rodovias também demandavam menos manutenção e supervisão. Durante a década de 1970, apesar da expectativa de seca na região, Mossoró apresentou períodos de chuvas intensas que, devido o volume, impossibilitaram a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa de realizar o seu percurso. Como pôde ser constatado nos volumes do O Mossoroense de 1973 e 1974, apresentados abaixo, devido às fortes chuvas no município, o movimento dos trens foi prejudicado e seu leito foi danificado, paralisando o percurso do mesmo.

²⁸ O território agora pertencente à Grossos, onde o Porto Franco estava localizado, antes pertencia à Areia Branca. A rodovia construída após a extinção do trecho ferroviário entre Mossoró-Porto Franco utilizou como referência o traçado já estabelecido pela linha ferroviária.



Apesar de ainda em constante atividade durante esse período, e com o desejo e solicitação da população para que o tráfego entre Mossoró e Sousa passasse a ser diário (ANEXO 15), mais um fato fadava à decadência da estrada de ferro. Diferentemente da década de 1950 e de 1960, onde o crescimento da cidade foi guiado pelos trilhos do trem em direção à Porto Franco e à Governador Dix-Sept Rosado, a partir de 1975 o crescimento dos bairros passou a ocorrer no sentido Natal – Fortaleza/CE, em decorrência da construção da BR-304.

Como discutido, Mossoró teve sua ascensão dividida em três períodos. Durante o primeiro, entre 1860 à 1920, enquanto “empório comercial”, a expansão urbana do município esteve ligada à fixação dos comerciantes no centro da cidade. No segundo, já como centro “agroindustrial”, entre 1920 à 1969, sua expansão urbana esteve profundamente ligada à fixação de sua classe operária no solo urbano – fato que ocorreu ao longo de um único eixo de expansão, a estrada de Ferro de Mossoró à Sousa (Pinheiro, 2007). O terceiro período tem início a partir da década de 70 e ainda está em vigor.

Até então caracterizada por ser um centro comercial repassador de matéria-prima, utilizando a Estrada de Ferro como principal meio para este fim, com o início deste terceiro período na economia de Mossoró sua agroindústria sofreu um surto de crescimento, provocando uma reestruturação econômica e espacial na cidade. Influenciado por este contexto, o primeiro Plano Diretor de Mossoró foi desenvolvido, através da Lei 01, de 09 de julho de 1975. Elaborado pela empresa Planos Técnicos do Brasil Ltda, com supervisão da Prefeitura Municipal e com colaboração técnica da SUDENE e do SERFAU, o plano diretor surge “numa tentativa de zonear o uso do solo e ordenar o crescimento da cidade considerando o afluxo de novos contingentes populacionais, o desenvolvimento do sistema de transportes, e a demarcação econômica da região” (Pinheiro, 2007).

Antes guiada pelos trilhos do trem, agora a expansão da cidade ocorria no sentido Natal-Fortaleza. Essa mudança na direção do crescimento urbano do município foi impulsionada, certamente, por dois motivos: a construção de importantes centros educacionais na saída para Natal, como a antiga Escola Superior de Agricultura de Mossoró (ESAM), atual UFERSA, em 1967 (Imagem 12); e a Universidade Estadual do Rio Grande do Norte (UERN), em 1968. E a implantação do Distrito Industrial no início da década de 1970, na saída para Fortaleza (Pinheiro, 2007), principal preocupação do novo plano diretor.

Imagem 12: Escola Superior de Agricultura de Mossoró (ESAM)



Fonte: Autor e ano desconhecidos. Biblioteca do IBGE, ID da imagem: 44521; Código de localidade: 2408003.

Como pode ser observado no Mapa 9, que apresenta a expansão da malha urbana de Mossoró até fins da década de 1970, direção Mossoró-Natal, ocorre a expansão de bairros como Ilha de Santa Luzia e Alto São Manoel, que já haviam sido ocupados na década de 1960, além da construção do bairro Presidente Costa e Silva, onde a UERN e a ESAM foram instaladas. Ainda, a expansão para sudoeste acontece também a partir da construção do bairro Dom Jaime Câmara.

Mapa 9: Mapa do traçado urbano de Mossoró com destaque para os bairros criados durante a década de 1970: Abolição I e II, Nova Betânia, Aeroporto, Bom Jesus, Alto do Sumaré, Dom Jaime Câmara, Presidente Costa e Silva, além da Zona Industrial



Fonte: Elaborado pelo autor, 2024

Em Direção à Fortaleza, sentido noroeste do município, ocorre a expansão com a criação dos bairros Nova Betânia e Abolição (I e II). Além da ocupação do entorno dos bairros Aeroporto, Nova Betânia e Abolição, onde a Zona Industrial de Mossoró foi instalada.

Fator importante para a nova configuração espacial que a cidade de Mossoró vinha desenvolvendo, a instalação do escritório da PETROBRÁS, em 1975, para gerenciar o

petróleo que havia sido descoberto em sua área de influência, gerou novas demandas por moradia, transporte, lazer e a diversificação do comércio local. Devido estas necessidades, a atividade terciária foi incorporada à economia da cidade, resultando numa expansão urbana desenfreada, especialmente em áreas periféricas, a partir da construção de conjuntos habitacionais (Pinheiro, 2007). Novos bairros, como Alto do Sumaré, Bom Jesus e Liberdade, surgiram a partir da ocupação de trabalhadores da base da PETROBRÁS ou de prestadores de serviços (Sousa, 2021).

Para Manoel Tavares de Oliveira, em “Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: Um sonho, uma saudade, uma realidade”, logo no início dos anos 1980, com a construção da RN-117, que corta todo o estado do Rio Grande do Norte e que fazia, também, a ligação de Mossoró à cidade de Alexandria, além da BR 405, que liga a cidade de Cajazeiras-PB à Mossoró, o fluxo de veículos aumentou consideravelmente, tanto de pequeno como de grande porte. Com a circulação de ônibus, o trajeto que outrora era feito pela Estrada de Ferro Mossoró à Sousa, agora passa a ser realizado pelas novas rodovias. Ainda que a passagem de trem fosse mais barata, devido a viagem de ônibus demandar um tempo menor, a população passou a optar pelo mesmo, diminuindo consideravelmente o número de passageiros a viajarem pelo trem.

Pela necessidade de manutenção constante da ferrovia, e com a precariedade da linha, com o passar dos anos a crise se agravou cada vez mais, ao ponto de realizar o trajeto entre Mossoró e Sousa com apenas dois ou três passageiros, não sendo mais o transporte suficiente para manter os gastos da companhia, que passou a apresentar prejuízos. Dessa forma, no dia 30 de janeiro de 1988, às 15 horas e 30 minutos, parte de Mossoró, o último trem passageiro com destino à Sousa (Oliveira, 2005).

Após a desativação dos trens passageiros, ficam funcionando durante pouco mais de sete anos apenas os trens cargueiros. Seguida de constantes problemas ao longo da linha, como a falta de dormentes, trilhos e outros materiais essenciais para manutenção e percurso da mesma, a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa fecha suas portas definitivamente em 12 de junho de 1995, oitenta anos após a inauguração do seu primeiro trecho e com grandes serviços à toda população potiguar, em especial ao município de Mossoró. Apesar de sua extinção, a linha férrea estabeleceu uma nova configuração espacial no município, sendo o eixo norteador de sua expansão por mais de quarenta anos e contribuindo para a atual conformação da cidade, constituída entre os anos de 1950 a 1980.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consequente da revolução industrial, do século XIX para o século XX as linhas de ferro passaram a ser introduzidas nas cidades e assumiram um papel de elemento dinamizador da economia, sendo capazes de reestruturar todo o sistema produtivo da época. Em especial devido ao fato de atender dois objetivos primordiais para o conceito de modernização, com o escoamento da produção e a integração do território, a primeira estrada de ferro construída no Brasil, em 1854, tinha como objetivo o transporte das safras de café do interior para o litoral. De 1854 até 1960, a malha ferroviária no país atingiu o índice de 38.287km.

Com a necessidade de interligar o território, entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX, as estradas de ferro do Rio Grande do Norte foram construídas, sendo o fruto inspirador desta pesquisa a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa, que fazia ligação do estado potiguar com a Paraíba. Com o seu primeiro trecho concluído em 1915, entre a cidade de Mossoró e o Porto Franco, localizado na época em Areia Branca, a EFMS configurava-se como a única linha ferroviária que adentrou o Oeste do estado, partindo de Mossoró em direção à Alexandria. Apesar de sua importância local, o último trecho da linha só foi concluído trinta e seis anos depois, em 1951.

Situada entre dois estados, o Rio Grande do Norte e o Ceará, após a construção da estrada de ferro – sendo interligada também à Paraíba – a cidade de Mossoró passou a ser caracterizada como o principal centro comercial dos sertões durante o século XX, especialmente no período entre 1950 e 1980, utilizado como recorte temporal para esta pesquisa. Dessa forma, estimulado pelo constante processo de desenvolvimento desencadeado no país, a conclusão da EFMS possibilitou, a partir de uma rota comercial totalmente independente da capital, a concentração e ligação de comerciantes e casas exportadoras em Mossoró, conformação refletida no crescimento urbano da cidade. Influenciado também pelos períodos de seca e estagiam da região, desenvolveu-se no local um processo de êxodo do campo onde, em busca de emprego e comida, uma grande quantidade de migrantes passou a residir no município, influenciando consideravelmente na sua densidade urbana.

Neste período de crescimento demográfico, pôde ser constatado uma divisão da cidade, a partir do surgimento de novos bairros que utilizaram como eixo norteador os trilhos do trem. Durante a década de 1950, após uma expansão industrial desencadeada

pela mecanização das indústrias, a cidade de Mossoró reorganiza o seu espaço urbano, com novas unidades de processamento sendo instaladas nas proximidades do Rio Apodi e outras ao longo dos trilhos da Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa. Não apenas as indústrias instalaram-se e ocuparam o seu espaço ao redor da ferrovia. Comum neste tipo de empreendimento, os equipamentos adjacentes para que o funcionamento da companhia ocorresse de forma plena também estavam instalados nos limites dos trilhos do trem. Em decorrência da existência desses equipamentos e das indústrias, os novos bairros que surgiram durante este período eram ocupados majoritariamente por operários. Até fins da década de 1950 pode-se constatar a expansão de Mossoró a partir da criação dos bairros de Jardins, Paredões, Doze Anos, Alto da Conceição e do início da ocupação dos bairros Ilha de Santa Luzia e Alto São Manoel.

Seguindo este processo de desenvolvimento utilizando como eixo os trilhos do trem, durante a década de 1960 a cidade de Mossoró ainda seguia sua expansão no sentido norte e sul, em direção as saídas para Porto Franco e Governador Dix-Sept Rosado, e novos bairros como Boa Vista, Lagoa do Mato, Santo Antônio e Barrocas foram ocupados. No entanto, a partir desse momento, uma mudança no padrão de desenvolvimento local é constatada. Até então guiado pela ferrovia, após a construção do primeiro conjunto habitacional de Mossoró, o FUNDAP (atual Walfredo Gurgel), com 550 casas e que ficava localizado no bairro Alto São Manoel, e com a construção de importantes centros educacionais no final dos anos 60, como a UERN e a UFERSA, uma mancha urbana começa a se concentrar no sentido oposto da linha, em direção à Natal.

Este novo padrão identificado nos fins dos anos 60 passa a ser utilizado também durante a década de 1970. Antes guiada pelos trilhos do trem, agora a expansão da cidade ocorria no sentido Natal-Fortaleza, em especial devido a construção da BR-304. Na direção de Natal, após a chegada da UERN e da UFERSA, a ocupação do seu entorno é desencadeada, gerando a construção do bairro Presidente Costa e Silva, além do surgimento dos bairros Dom Jaime Câmara, Alto do Sumaré e Bom Jesus, que foram ocupados pelos trabalhadores da PETROBRAS. Em Direção à Fortaleza, sentido noroeste do município, ocorreu a expansão com a criação dos bairros Nova Betânia e Abolição (I e II). Além da ocupação do entorno dos bairros Aeroporto, Nova Betânia e Abolição, onde a Zona Industrial de Mossoró foi instalada.

No período que corresponde as décadas de 1950 e 1960, a Estrada de Ferro de Mossoró à Sousa foi o principal meio de escoamento da produção local, além de

importante transporte para locomoção de passageiros. Sua importância, destacada na mancha urbana de Mossoró, com o crescimento da cidade nortado por seus trilhos, passou a ser colocada em segundo plano ao passo em que novos processos industriais e de reconfiguração viária iam sendo inseridos na sociedade – como a construção de rodovias. Não somente, acredita-se que as muitas greves e paralisações que ocorreram no trecho entre Mossoró e Porto Franco durante a década de 1950, até fins dos anos 1960, além de ocasionarem a interrupção definitiva do percurso mencionado, influenciaram na transferência de valor, deixando a ferrovia de ser um importante meio para o comércio local e transformando-a em um problema – visto a necessidade de manutenção que a estrada demandava. Dessa forma, pode-se constatar que no período entre 1950 e 1980, a partir da última década estudada a expansão urbana de Mossoró passa a ser direcionada por outros eixos de influência, não mais sendo guiada pela Ferrovia Mossoró à Sousa, que foi desativada permanentemente em 1995, oitenta anos após a inauguração do seu primeiro trecho.

REFERÊNCIAS

BAENINGER, Rosana. **População e Cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais**. Unicamp. Campinas, setembro de 2010.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades: II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005. (Colección La estrella polar, 47).

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.

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

CASCUDO, Luís da Câmara. **Notas e documentos para a história de Mossoró**. Mossoró: 1955. Série C, v. II (Coleção Mossoroense).

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

COSTA, Stael de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos da Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/Arte. 2015.

D' AGOSTINI, Fernanda Figueiredo. **Ferrovias turísticas no Brasil: relações entre a infraestrutura ferroviária e o território**. 2019. 340 f. Tese (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2019.

Ditadura militar e democracia no Brasil: história, imagem e testemunho / organização Maria Paula ARAUJO, Izabel Pimentel da SILVA, Desirree dos Reis SANTOS. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

DUTRA, Camila dos Santos. **A CIDADE DE MOSSORÓ, RIO GRANDE DO NORTE: processo de formação e produção do espaço urbano Mercator** - Revista de

Geografia da UFC, vol. 8, núm. 17, septiembre-diciembre, 2009, pp. 97-108 Universidade Federal do Ceará Fortaleza, Brasil.

FAUSTINO, Lindomarcos. **Governantes de Mossoró.** / Lindomarcos Faustino, - Mossoró, RN: Queima-Bucha, 2014. 248 p. ISBN: 978-85-8112-102-4.

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

FELIPE, José Lacerda Alves. **A (re) invenção do lugar: os rosados e o "país de Mossoró".** João Pessoa: Grafset, 2001.

_____. Cidade, região e dinâmica econômica: O caso de Mossoró. In: NUNES, Elias et al (Org.). **Dinâmica e Gestão do Território Potiguar.** Natal: Edufrn, 2007.p. 61-71.

_____. **Elementos de Geografia do Rio Grande do Norte.** Natal: Editora Universitária, 1988.

_____. **Mossoró: um espaço em questão.** 1980. Mossoró (RN): Coleção Mossoroense, 1980. Vol.CCXXXVI.

_____. **Organização do espaço urbano de Mossoró.** Fundação Guimarães Duque: Coleção Mossoroense, série C, vol.CCXXXVI, 1982.

_____. **O urbano no Rio Grande do Norte.** Mossoró-RN: ESAM, 1981. Coleção Mossoroense, n. 64, v. CLXIV.

FILHO, Boanerges de Freitas Barreto. **A experiência do ferroviarismo e a ferrovia Mossoró, RN-Sousa, PB.** Pol. Hist. Soc., Vitória da Conquista, v. 21, n. 2, p. 164-182, 2022.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, 2013.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas Ferroviárias no Brasil. Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul.** Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, 2009.

FLAMACHE, A. HUBERTI, A. **Traité d'exploitation des chemins de fer.** Tome premier. Bruxelles: Gustave Mayoles, Libraire-Éditeur, 1885-1889.

FONTENELLE, E. **Estações ferroviárias: arquitetura técnica.** Belo Horizonte: UFMG, 1967.

GEIGER, Pedro Pinchas (1963). **Evolução da rede urbana brasileira.** Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

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

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. (2020). **O território em tempos de globalização.** Geo UERJ, (5), 7. <https://doi.org/10.12957/geouerj.1999.49049>.

HAESBAERT, Rogério. **Território e multiterritorialidade: um debate.** GEOgraphia - Ano IX - No 17, 2007.

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. **O território em tempos de globalização.** GEO UERJ Revista do Departamento de Geografia, UERJ, RJ, n. 5, p. 7-19, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo de 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Diversos autores. Rio de Janeiro: Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1954.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3.ed., Porto, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução do grupo "As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: La production de l' espace. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: fev/2006.

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

MAIA, Doralice Sátyro. **A Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro**. I Seminário Internacional Brasil no século XIX. Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos. 2014.

MAIA, Doralice Sátyro. **A ferrovia nas cidades bocas de sertão. Alterações na morfologia e na estrutura urbana**. Terra Brasilis, 8. 2017.

MEDEIROS, G. L. P. de. **Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transportes sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881-937)**. Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de; FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo. **As estações de trem no Rio Grande do Norte. Um estudo sobre a sua implantação no ambiente urbano e inventário de suas condições atuais**. 2008.

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

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial: O caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo. 2007.

MOUDON, Anne Vernez. **Urban Morphology as na emerging interdisciplinary field.** Urban Morphology, v. 1, n. 1, p. 3-11, 1997.

OLIVEIRA, Jionaldo Pereira. **Reflexões à respeito da evolução histórica da centralidade regional de Mossoró-RN e suas influências no espaço da cidade.** GEO Temas, Pau dos Ferros, Rio Grande do Norte, Brasil, v 2, n. 1, p. 73-86, jan./jun., 2012.

OLIVEIRA, Jionaldo Pereira. **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.** Coleção Mossoroense. Série C – Volume 1494, outubro de 2005.

PERDONNET, Auguste. **Traité Élémentaire des Chemins de Fer.** 2 vols., Paris: Langlois et Leclercq, 1856, v.2.

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

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

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

RUBINO, Silvana. **Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas (SP).** In: FRÚGOLI JR, Heitor, ANDRADE, Luciana Teixeira de, PEIXOTO, Fernanda Arêas (Orgs.). As cidades e seus agentes: práticas e representações. Belo Horizonte: PUC Minas / Edusp, 2006.

SACK, R. 1986. **Human Territoriality: its theory and history.** Cambridge: Cambridge University Press.

SANTOS, Camila Dutra dos. **A CIDADE DE MOSSORÓ, RIO GRANDE DO NORTE: processo de formação e produção do espaço urbano Mercator** - Revista de

Geografia da UFC, vol. 8, núm. 17, septiembre-diciembre, 2009, pp. 97-108 Universidade Federal do Ceará Fortaleza, Brasil.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1994.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. São Paulo: Ed. Nobel, 1986.

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

SILVA, Raimundo Nonato da. **Evolução urbanística de Mossoró**. Mossoró: ESAM, 1975.

SILVA, Moacir Vieira da. **O terciário e a centralidade Urbanoregional de Mossoró-RN**. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2017.

SOUSA, Ângelo Gabriel Medeiros de Freitas. **A expansão urbana de Mossoró e a produção de lugares excluídos do País de Mossoró**. RESC Revista de Estudos SocioCulturais, v1., n.1, jan-jul de 2021, p. 54-79.

SPAGNOLLO, Pricila; AMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. **Ferrovias e cidade: transformações urbanas em cidades de médio porte no sul do Brasil**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Paranoá 32. 2022.

TELLES, Pedro Carlos da Silva (1993). **História da Engenharia no Brasil - século XX**. Rio de Janeiro: Clavero Editoração.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora do Clube de Engenharia, 1993. v. 02. _____. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora do Clube de Engenharia, 1994. v. 01.

Um projeto do Dr. Meira e Sá. Coleção Mossoroense, Série B. Numero 565, 1988.

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

ZANELA, Liane Carly Hermes. **Metodologia de pesquisa**. 2. ed. Universidade Federal de Santa Catarina, 2011.

ZORZO, Francisco A. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia (1860-1930)**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, 2003. Belo Horizonte. Anais... São Paulo: FAU/USP, 2003.

ANEXOS

ANEXO 01

Anexo 1: Manchete sobre o ato inaugural da estação ferroviária de Alexandria no Jornal O Mossoroense

A marcha para o Oeste

Quatro Locomotivas e copioso material rodante destinados á E. de Ferro de Mossoró
O Ministro da Viação presidirá ao ato inaugural da estação ferroviaria de Alexandria, no proximo mês

Num expressivo telegrama transmitido ao Prefeito Dix-sept Rosado, o deputado Mota Neto, presentemente no Rio, dá-nos a grata noticia das atividades do Tent. Cel. Agenor Susine Ribeiro, operoso superintendente da Estrada de Ferro de Mossoró—Souza, naquela metropole.

Segundo referido despacho, estão sendo embarcados no barco motorizado Sulamita uma locomotiva tipo Consolidation, um guindastre com capacidade para 12 toneladas e grande parte de 1.000 toneladas de trilhos, cujo restante será embarcado pelo vapor «Aracajú», tudo destinado á Estrada de Ferro de Mossoró—Souza. Alude ainda o telegrama daquele nosso representante, á entrega de tres locomotivas TOM KELL e dos motores das duas auto motrizes, por parte da Viação Ferea do Rio Grande do Sul, na proxima quinzena de abril.

A estação de Alexandria será inaugurada no proximo mês, estando marcada para junho, a de Santa Cruz, no interior da Paraíba.

No decorrer do proximo mês de abril, em dia previamente fixado, será feita a inauguração da estação de Alexandria, o ultimo ponto de contacto da nossa ferrovia, neste Estado, cujo ato será presidido pelo Ministro da Viação.

A estação ferroviaria de Santa Cruz, no interior da Paraíba, será inaugurada, possivelmente em Junho.

O Mossoroense

17 de Outubro de 1872 (1ª fase) 12 de Junho de 1902 (2ª fase) 7 de Setembro de 1948 (3ª fase)

ANO IV * (R. G. Norte) — Mossoró, 19 de Março de 1950 * NUM. 185

Transcorrerá a 25 deste a data genealógica do Prefeito Dix-sept Rosado

A data de 25 de março, sabado proximo, val assinalar o transcurso natalicio do industrial Jeronimo Dix-sept Rosado Maia, operoso Prefeito de Mossoró.

E' uma grata decorrença para os mossoroenses, a feliz e auspiciosa efemeride natalicia de seu grande Prefeito.

Compreensão e Renúncia

MARIO NEGOCIO

Ainda agora, no banquete oferecido ao Governador do Estado, o deputado José Augusto, sem embargos de pôr á disposição do chefe do Executivo, em nome de seu partido, *de base popular*, o extranho direito de escolher livremente, o seu sucessor, ergueu a sua teça "PELA UNIÃO DA FAMÍLIA POTIQUAR".

O conceito de "família", usado pelo chefe udenista, ha-de possuir—não há duvida,—

Fonte: O Mossoroense, 19 de março de 1950. Ano IV, página 1, num. 185. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 02

Anexo 2: Manchete sobre alterações no plano de viação nacional no Jornal O Mossoroense

O MOSSOROENSE

Página—2—

O MOSSOROENSE
Semanário Independente

Director
Lauro da Escóssia

Gerente
Lauro d'Escóssia, filho

REDATOR
Juliano Hipólito Dantas

EXPEDIENTE
Assinatura anual Cr\$ 80,00
Número do dia 0,50
Número atrasado 1,00

A redação não se responsabiliza por opiniões emitidas em artigos de colaboração devidamente assinados.

Sobre o Plano de Viação Nacional

Projeto para dois ramais neste Estado

O Deputado Gil Soares, do Partido Social Democrático, apresentou à Câmara Federal o Projeto

Art. 1.º—Fica alterado o Plano Geral de Viação Nacional para incluir os seguintes ramais, no Estado do Rio Grande do Norte:

Ramal de Apodi—da Estrada de Ferro Sampaio Correia, que, partindo do trecho Angicos-São Rafael e atravessará o território dos municípios de Açú, Augusto Severo e Caraúbas, para terminar na cidade de Apodi.

II—Ramal de Pau dos Ferros—da Estrada de Ferro de Mossoró, que partirá da Estação de Demétrio Lemos no Município de Martins, com destino à cidade de Pau dos Ferros.

Art. 2.º—A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

1.º—A Estrada de Ferro Sampaio Correia (ex-Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte) segue pela faixa litorânea, ao sul do Estado, em direção a Nova Cruz, de onde penetra no território paraibano, na zona de Gurubira, para ligar-se à Great Western of Brazil Railway, até Maceló.

Partindo ainda do porto de Natal, passa pela região do Ceará-Mirim para alcançar Angicos e prossegue para São Rafael, a margem direita do rio Açú. Daí tomará o rumo de Calde, via Jucurutu, segundo o primitivo traçado.

O ramal de Macaú parte de Itaretama (antigamente Lages) mas os trens ainda não ultrapassaram a velha estação de Gaspar Lopes, posteriormente Epitácio Pessoa e hoje Pedro Avelino.

2.º—O porto de Areia Branca é ponto de partida, igualmente, de outra estrada de ferro, que atravessa os municípios de Mossoró, Caraúbas, Pató, Martins e Alexandria. Os trilhos já estão em terras da Paraíba.

O Mossoroense Social

ANIVERSÁRIOS
Completem anos

Hoje—o dr. Lacerda Maia, clínico local; e senhorita Bernadete Rodrigues, dezoito anos; a sra. d. Ennha Ferreira da Escóssia, esposa do Ten. João Augusto da Escóssia, oficial do Exército, sediado em São João Del Rey; o pequeno Juliano, filho do nosso colaborador—Augusto—da Escóssia.

19—o dr. Lauro de Melo Rosado, Jaspeter Federal de Ensino.

A 18—o senhorito Nildo de Mello Chaves, filho do sr. Pedro Chaves, a pequena Tania Gasté Negreiros, filha do deputado Mario Negreiros.

A 20—o Ten. Brigadeiro Eduardo Gomes, filho nacional, candidato ao Catechismo, o pequeno José, filho do sr. José Ovídio de Araújo.

A 21—o pequeno Wellington, filho do sr. Jim Borralho Boavista.

Completem anos:

Festizam seu aniversário a 3 de setembro, a pequena Zuleide Lacerda, filha do sr. José Osório de Lacerda, tabelião público de S. Miguel e de sua esposa, d. Maria Lacerda.

Por este motivo, Zuleide reconheceu em sua residência, às suas colegas do Grupo Escolar—Padre Cícero—daquela cidade, e do cujo estabelecimento é a aniversariante uma das mais prendas alunas.

A 7—o sr. d. Maria Regina da Costa, esposa do sr. Vicente Rufino da Costa, comerciante do Mercado Público da cidade.

A 8—o sr. José Otávio, chefe da conceituada rebojaria Casa Otávio, desta praça.

10—o senhorito Aurélio Araújo, filho do sr. Tobias Sidião Pereira, comerciante em Fortaleza; o sr. José Cande de Souza, sócio da firma Moura & Cande, e um dos festejados «aze» do

Aero Clube de Mossoró: o sr. José de Oliveira, secretário da Prefeitura de Caraúbas.

A 12—o sr. Antonio Moura da Silva, subtenente do Departamento de Saúde, do Estado.

A 13—o sr. d. Adede Araújo de Medeiros, viúva do farmacêutico Joaquim Lima de Medeiros, e a sra. Sílvia Fernandes Negreiros, esposa do sr. Manuel Negreiros, comerciante local; o sr. Targino Soares, residente em Fortaleza.

A 14—o dr. Antonio Mota, clínico local.

A 15—o sr. professora Dina Lúcia da Silva, filha do sr. Celso Ribeiro de Medeiros, o sr. Hermogenes Lucas da Mota, residente em Belém Verdade; a sra. d. Dolores Rebouças Duarte, esposa do sr. Joaquim Duarte, comerciante local; a senhorita Corina Escóssia Castro, dezoito anos; o jovem beneditino Nicomedes Lopes da Mota, a senhorita Dorinha Almeida, filha do sr. Cleodon Almeida, o pequeno Miron, filho do sr. Alcides Paula, da firma Paula Irmãos & Cia, e pequena Roberto, filha do sr. sr. Antonio de Menezes da Silva, agente da Loteria Federal, nesta praça; a senhorita Marfiza de Oliveira, filha do sr. José de Oliveira, de Caraúbas.

A 16—o dr. Vicente de Almeida, professor do Ginásio Normal de Mossoró; o sr. Cleodon Almeida, comerciante nesta praça; a senhorita Juvenina Cunha, filha do sr. Juvenio Cunha Filho e de sua esposa, d. Elies Guimarães da Cunha, a pequena Rita, filha do sr. Antonio Xavier, comerciante em S. Miguel.

Casa Bancária S. GUNGEL
O Banco preferido da cidade

Num. do dia Cr\$ 0,50

Fonte: O Mossoroense, 17 de setembro de 1950. Ano IV, página 2. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 03

Anexo 3: Manchete sobre a iminente paralização do trecho ferroviário entre Mossoró e Porto Franco-Areia Branca, no Jornal O Mossoroense

Está iminente a paralisação do tráfego ferroviário para Areia Branca

Agrava-se o impasse entre a Cia. Estrada de Ferro — de Mossoró e o Governo da União —

O tráfego ferroviário desta cidade à estação portuária de Porto Franco, no município de Areia Branca, está sentindo a iminência de uma paralisação, ante o impasse, até agora insolúvel, surgido desde os primeiros instantes de sua incampação por parte do Governo da União e agora agravado por drásticas medidas tomadas pelo Ministério da Viação contra a Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, proprietária do aludido trecho.

Ao que somos informados, encontrou-se nesta cidade desde alguns dias, o Eng. Rubens Ribeiro, incumbido pelo Departamento de Estradas, de receber da referida companhia, o trapiche de Porto Franco e guindaste, de propriedade do governo federal, até então explorados por aquela firma particular.

É uma história bem cheia de incongruência esta do trecho inicial da ferrovia de Mossoró. Quando da incampação do contrato de administrar a estrada de penetração para o Oeste, o trecho Mossoró — Porto Franco, por ser de propriedade particular da firma que tenha como um de seus principais acionistas, o cel. Vicente Sabóia, não foi incorporado, ficando dividida a direção da Estrada em duas administrações: a da interventoria federal para o prolongamento, e a da Cia. Estrada de Ferro de Mossoró. É que levada a Instância Judiciária, perdeu a União o direito adjudicado sobre o trecho Mossoró — Porto Franco, por quanto era o mesmo uma propriedade privada.

Por não lhe ser interessante dirigir somente pouco menos de 40 quilômetros de estrada, decidiu a Cia. Estrada de Ferro entrar em entendimentos com o Governo Federal para a venda do trecho. O preço seria ao que dizem de início, seis milhões de cruzeiros, para a indenização. Não foi feita. Foi elevado mais tarde para doze milhões e, até mesmo chegaram a falar em a bablônica soma de trinta milhões de cruzeiros, por quanto, em última instância poderia o governo da União adquirir o trecho e suas bemfeitorias.

Surgiu o primeiro impasse, ainda mais acrescido pela circunstância de possuir a União, engravado no trecho, um trapiche e um guindaste, que hoje, em face da situação insolúvel, decidiu o Governo Federal mandar receber. As consequências da medida federal.

Talvez bem poucos possam aquilatar dos males que para Mossoró, poderá trazer a prática da medida federal, amputando o trecho ferroviário para o seu porto de embarque. Está provado que nenhum outro meio de transporte suplanta o que é feito através das linhas ferroviárias, mormente o desta cidade, por onde se escoam todos os nossos produtos de exportação e em grande quantidade como o algodão, cera, minérios, etc.

Passando os imóveis do Governo Federal em Porto Franco, a mais uma administração, possivelmente novos onus virão pesar no intercâmbio comercial da praça, ou então floará insubsistente a vida da Cia. Estrada de Ferro, que, inelutavelmente, terá que suspender o tráfego.

Somos partidários de uma só administração na Estrada e melhor nos parece que uma outra atitude, mesmo comprando a qualquer preço o trecho, poderia dar uma solução pronta ao impasse; nunca, porém, podemos ver com uma medida eficaz a amputação das principais partes de um corpo, quando sabemos que a biologia não permite um tronco somente, substituir, com vida.

O Mossoroense

ANO IV - (R. G. Norte) - Mossoró 23 de Março de 1950 Num. 186

Ainda o escândalo da compra...

Fonte: O Mossoroense, 26 de março de 1950. Ano IV, página 1, num. 186. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 04

Anexo 4: Manchete sobre o convite feito ao prefeito de Mossoró pela Presidência da República para comparecer ao Rio de Janeiro no Jornal O Mossoroense

O PREFEITO DE MOSSORÓ é chamado ao Rio pela Presidencia da Republica

ULTIMA HORA Prevê-se conexa ao inicio das obras do saneamento da cidade a viagem do chefe da comuna ao Rio

O Prefeito DIX-SEPT ROSADO recebeu ontem o seguinte telegrama procedente do Rio:

“Encareço conveniencia sua vinda a esta capital afim tratar assuntos vital interesse seu municipio Cordiais Saudações

Carlos Roberto de Aguiar Moreira
Secretario particular do Presidente da Republica”

O Mossoroense

17 de Outubro de 1872 (1ª fase) 12 de Junho de 1902 (2ª fase) 7 de Setembro de 1946 (3ª fase)

ANO IV # (R. G. Norte) — Mossoró, 5 de Fevereiro de 1950 # NUM. 179

Intermezzo

Mário NEGÓCIO

Vive o Rio Grande do Norte os últimos dias de um singular «armistício», a que se obrigaram o governador do Estado e o senador Georgino Avelino. Apesar de doméstica, a crise, que se manifestou no P.S.D., poderá ter profundas repercussões nos outros partidos, de maneira especial na U.D.N., presente, por alguns dos seus membros mais eminentes, no desenrolar dos sucessos que empolgaram o Estado.

E as consequências já se vão fazendo sentir. Por mais que se procure ocultar, não será exagerado dizer-se que, nesta hora que atravessamos, já não existem, de facto, na sua integridade e vida normal, os dois maiores partidos estaduais. Apenas grupos, polarizando atenções, gravitam ou não em redor do poder.

potencialmente, se acha dividido em varias correntes eleitorais, computando-se, entre estas, o inexpressivo bloco possedista que, atendo do aos acenos da Vil Potiguar, dissenteu, formalmente, da chefia politica do deputado Mo Neto.

Temos, pois, que admitir duas hipóteses: ou esses elementos — particular os da U.D.N. — resistem, por amor a terra, á fatal divisão, passando, em consequência, a influir, de algum modo, nos destinos do Estado, ou as contingências políticas os levarão irremediavelmente a furcar-se em rumos opostos.

Em qualquer hipótese, é imprevisível que saibamos responder aos anseios do povo, assumir o compromisso formal de salvaguardar qualquer coisa em qualquer caso.

Fonte: O Mossoroense, 05 de fevereiro de 1950. Ano IV, página 1, num. 179. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 05

Anexo 5: Manchete sobre o auxílio destinado às obras de abastecimento adquiridos pela prefeitura de Mossoró no Jornal O Mossoroense



Fonte: O Mossoroense, 19 de fevereiro de 1950. Ano IV, página 1, num. 181. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 06

Anexo 6: Manchete sobre o Plano Salte e a construção do Porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense

Dois fatos importantes para Mossoró e Oeste do Estado, aprovados na Câmara

Plano Salte e Porto

O Mossoroense

37 de Outubro 1952 (1º Ano) 12 de Junho de 1952 (2º Ano) 7 de Setembro de 1954 (3º Ano)

ANO IV • (R. G. Norte) — Mossoró, 16 de Abril de 1950 • NUM. 188

Para quem a preferência dos políticos, na semana -- Nereu, Getúlio, Eduardo Gomes ou Ovidio de Abreu?

INJUSTIFICAVEL RETARDAMENTO NO PROBLEMA DA SUCESSÃO

Nereu para um imprevisto desfecho o panorama da política nacional. Ainda a estas horas, a pouco menos de sete meses da data marcada para as eleições, não se sabe quem poderá ser o candidato da União Nacional. O fato é que os grandes partidos políticos, ao invés de fazerem o que é necessário para a realização das eleições, estão se dedicando a disputar a sucessão do poder.

O Sr. Nereu, após a sua vitória, não conseguiu a aprovação do Plano Salte, o que lhe trouxe uma grande decepção. O fato é que o Plano Salte, aprovado pela Câmara, é um projeto de grande importância para o Estado e para o Brasil. A falta de apoio de Nereu, portanto, é uma grande perda para o país.

O Sr. Getúlio Vargas, por outro lado, também não conseguiu a aprovação do Plano Salte. Isso se deve ao fato de que o plano não foi apresentado de forma adequada e não conseguiu a aprovação dos deputados.

O Sr. Eduardo Gomes, por sua vez, também não conseguiu a aprovação do Plano Salte. Isso se deve ao fato de que o plano não foi apresentado de forma adequada e não conseguiu a aprovação dos deputados.

O Sr. Ovidio de Abreu, por fim, também não conseguiu a aprovação do Plano Salte. Isso se deve ao fato de que o plano não foi apresentado de forma adequada e não conseguiu a aprovação dos deputados.

O fato é que a sucessão do poder está sendo retardada por interesses pessoais e políticos. Isso é uma grande perda para o país e para o Brasil.

Continúa o impasse da Loteria

Avulsa as proposições sobre a modalidade de exploração

Rio 14.—Nenhuma solução foi dada ao rumoroso caso da Loteria Federal, cujo término do contrato a 28 de fevereiro suspendeu temporariamente suas atividades. Várias modalidades de exploração foram propostas na Câmara, dentre as quais se sobressaem a do Sr. Al-

Para onde foram os 1.200 contos da redovia de Luiz Gomes?

A Câmara de Mossoró pede providência ao Pres. Dutra

Em vista de uma notícia publicada na imprensa, a Câmara Municipal de Mossoró, por uma resolução aprovada pela maioria dos vereadores, pede providência ao Sr. Presidente da República, Sr. Getúlio Vargas, para que seja feita uma investigação sobre os 1.200 contos que foram destinados à construção da redovia de Luiz Gomes.

A Câmara de Mossoró pede providência ao Sr. Presidente da República, Sr. Getúlio Vargas, para que seja feita uma investigação sobre os 1.200 contos que foram destinados à construção da redovia de Luiz Gomes.

Serviços tipográficos perfeitos no Ateliê Escóssia

Impressão, composição, diagramação, etc. etc. etc.

Casa Bancária S. GURGEL

Depósitos, empréstimos, câmbio, etc. etc. etc.

Fonte: O Mossoroense, 16 de abril de 1950. Ano IV, página 1, num. 188. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 07

Anexo 7: Manchete sobre o possível início da construção do Porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense

Em 1951, o possível início da construção do Porto de Areia Branca

Em Mossoró, a comissão do D.N.P.R.C. que irá fazer, in loco, a revisão dos estudos já projetados

O Mossoroense

17 de Outubro de 1932 (1ª fase) 17 de Junho de 1932 (2ª fase) 7 de Setembro de 1940 (3ª fase)

ANO IV * (R. G. Norte) — Mossoró, 7 de Maio de 1950 * NUM. 191

GOIS MONTEIRO TENTARIA AFASTAR O BRIGADEIRO

Rio, 6.—A situação política continua em ponto morto, pelo menos aparentemente. O general Gois Monteiro prossegue nos seus trabalhos de coordenação, mas nada vem transpirando, exceto alguns comentários de jornais interessados.

Tudo indica, segundo fontes mais autorizadas, que o general Gois está tentando seriamente afastar o Brigadeiro e levar a UDN e restos do PSD para uma candidatura de conciliação centrista capaz de enfrentar qualquer coligação populista. Percebe-se, pois, a intenção de separar Getúlio de Almeida ou tirar um dos dois. Nada, contudo, existe de definitivo.

Casa Bancária S. GURGEL
Serviço rápido e eficiente

Recomenda a UDN diretrizes de respeito ao adversário na campanha

Tudo quanto personalize discussão deve ser evitado

Rio, 5.—A Comissão Executiva da UDN tomou importantes declarações, no sentido de desenvolver a próxima campanha em torno do nome do Brigadeiro Eduardo Gomes, sem visar pessoas nem partidos. Preocupa-se exclusivamente, o debate de problemas administrativos, econômicos e sociais, no estrito terreno das ideias. Os assuntos pessoais, referências individuais, tudo aquilo que personalize discussão deve ser taxativamente evitado. Nesse sentido, recomendações expressas foram feitas nos "órgãos" das bancadas, para que exerçam sua influência, desde agora, junto aos seus líderes, a fim de que evitem infrações a essas normas, exigidas pelo próprio brigadeiro.

Por outro lado, a direção do sr. José Américo, na convenção do dia 12, indicando o nome do Brigadeiro, será votado nesse estilo, traçando, aliás, os pontos de vista, que o líder parabeniza tempestivamente em conversas com líderes de outros partidos, inclusive o PSD, procurando colocar a campanha eleitoral no alto nível de sã competição.

Todo esse esforço é conduzido como o objetivo de manter a candidatura do Brigadeiro com caráter extra-partidário, nem a hora das influências partidárias, como em outros casos de aglutinar todas as correntes, mesmo aquelas de tendências tão mais diversas partidariamente falando.

Basta estratégia tão cuidadosamente estudada e do seu acerto está convencido a liderança da campanha.

Em fontes do PSD, as deliberações da UDN fo-

“NAO HA POLITICA. Não HA PARTIDARISMO. O que desejamos é construir e trabalhar a prol de um povo que luta olhando para cima, tentando divisar no horizonte o sinal salvador”

Declara o Dep. DIX-HUIT ROSADO, referindo-se aos problemas de Mossoró, numa entrevista coletiva à imprensa natalense e a "O Mossoroense".

Natal, 6.—O MOSSOROENSE. Agora, depois de passar mais de um mês na capital da República, tratando assuntos privados, discutindo e defendendo interesse político administrativo ligados à zona que tem muita honra represento, assuntos cuja solução, espero, terá repercussão em todos os quadrantes do Estado, volto à minha terra cheio de confiança.

A razão central de minha viagem foi, prosseguir entendimentos no sentido de conseguir uma legenda que, como expressiva bandeira nos conduzisse na competição eleitoral, de outubro próximo vindouro.

Ninguém no Rio Grande do Norte desconhece a posição que, com outros valorosos amigos, ocupamos no plano estadual, divergência não de orientação e sim de decisão da UDN, seção local de entrar em competição política sem que antes fossem demonstradas as intenções pacificadoras do governo. Condição essa era necessária para a discórdia aliança para

Vindo pelo avião da Cruzeiro do Sul, a três de sexta-feira, encontrou nesta cidade, a comissão do D.N.P.R.C. constituída dos engenheiros José Aragão, chefe do 1º Distrito, Nery Volkmann e Nilson de Oliveira, incumbida de atualizar os estudos sobre o porto de Areia Branca.

Na manhã de ontem, o dr. João Aragão, chefe da mesma comissão, esteve nesta cidade, em trânsito para Areia Branca e durante a visita que fez a este órgão, acompanhado do dr. José Fernandes Vianna e do dep. Mateus Negredo de Almeida e Silva, proporcionou a estas reportagens a grata oportunidade de ouvir sobre a incumbência que o trouxe a esta região.

Em breve palestra com o nosso diretor, disse nos S.S. que a missão principal dos estudos complementares das barras do rio Mossoró e Upanema, particularmente esta, para localização do novo porto, sem o perigo potencial do assoreamento, maior comum em nossas costas, e cujos danos a respeito do que foi observado, com caráter definitivo, os seus pontos, até julho próximo ao D.N.P.R.C. para fins de recolha de local (barragem Mossoró ou Upanema) e elaboração do projeto de sua construção, a qual se espera esteja ultimada até o vóltimo de maio, quando se tomarão as medidas específicas para a sua construção.

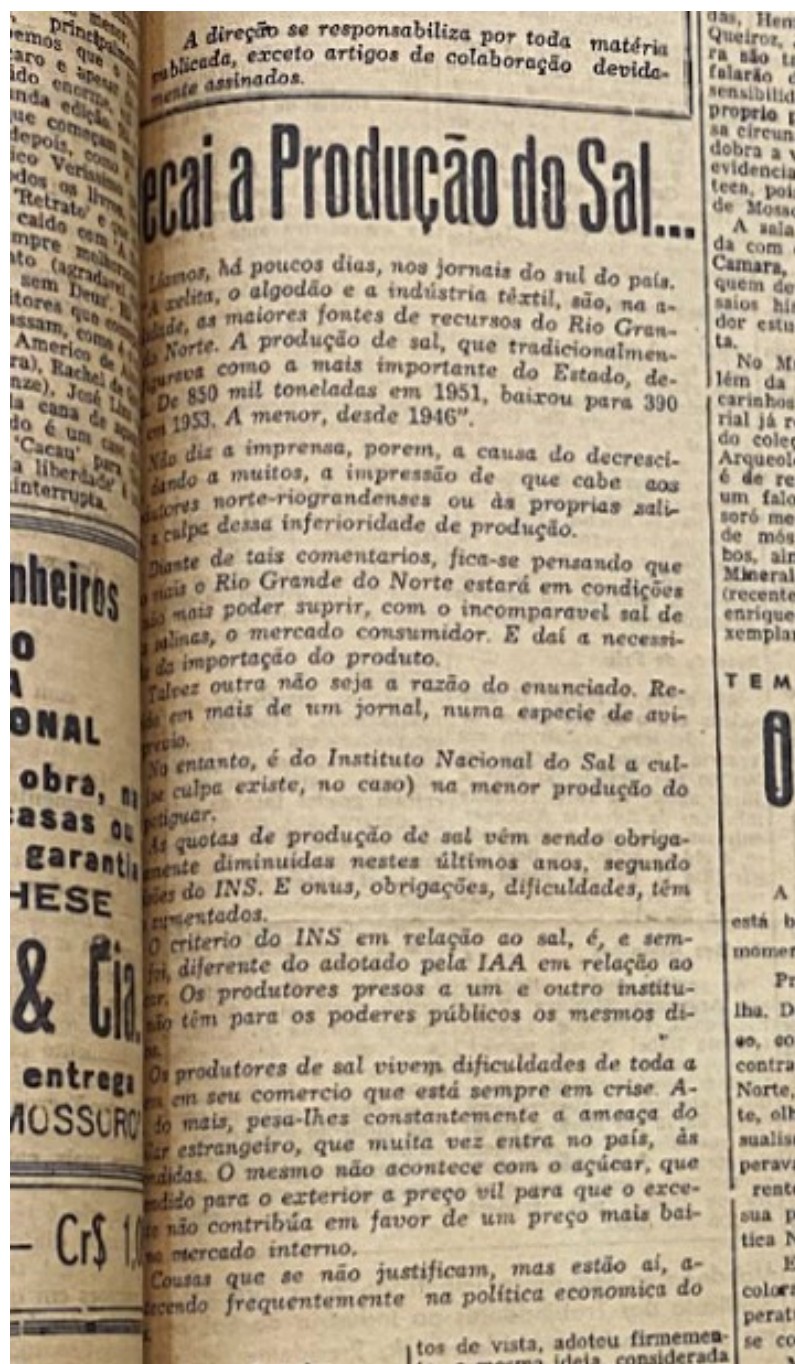
Nesta rápida conversa, que nos deixou a melhor impressão, manifestou o Eng. João Aragão, a confiança de que mais breve do que se supõe, tiremos construído o nosso ancoradouro, obra indispensável ao progresso de Mossoró e de toda uma vasta região do Nordeste.

Demorará S.S. alguns dias entre nós, aqui permanecendo, porém, até o fim dos trabalhos dos engenheiros Nery Volkmann e Nilson Oliveira.

Fonte: O Mossoroense, 07 de maio de 1950. Ano IV, página 1, num. 191. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 08

Anexo 8: Manchete sobre a queda na produção do sal no Jornal O Mossoroense



Fonte: O Mossoroense, 07 de setembro de 1955. Ano, IX, página 5. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 09

Anexo 9: Manchete sobre o progresso de Mossoró no Jornal O Mossoroense

Quarta Página

Admiravel o Progresso de Mossoró nos Ultimos Anos

Intenso movimento comercial e Industrial -- Sal, a base de sua economia -- Outras Notas

Manoel ALBUQUERQUE

MOSSORÓ, junho — Poucas cidades do Interior nordestino sofreram nestes últimos anos, modificações tão profundas quanto Mossoró. E' que constatamos aqui. Seu desenvolvimento urbanístico é um fato surpreendente. Beiramos quase os 40 mil habitantes, e suas ruas ostentam intenso movimento que reflete um progresso dos mais acentuados.

Seu parque industrial é dos mais importantes, considerado, com justiça, o segundo do Estado do Rio Grande do Norte. Não fica em plano inferior seu comercio que, dia a dia, cresce vertiginosamente.

A base da economia de Mossoró, como se sabe, é o sal que é explorado em suas multiplas modalidades.

Indiferente ao ambiente hostil que o cerca, Mossoró atravesa secas e realiza um programa de trabalho dos mais admiráveis. Enquanto seu comercio e industria se avantajam, não obscurecem os problemas educacionais, pois a cidade possui excelentes estabelecimentos de ensino: o Ginásio Sagrado Coração de Maria, o Ginásio Diocesano Santa Luzia, a Escola Normal de Mossoró e a Escola Técnica de Comercio, todos com uma media de alunos, de ambos os sexos, das mais expressivas. Nas salas de 12 bibliotecas completam o esforço para a conquista de uma mocidade culta e apta às diversas funções da vida.

Também a assistência social não é relegada a plano secundario. Há aqui varios hospitais modernos e uma Maternidade — a Almeida Castro — inaugurada recentemente. A par disso, funcionam diversos postos de saúde, ambulatorios, postos medicos etc.

No setor financeiro atendem ao público uma agencia do Banco do Brasil, Banco de Mossoró, S. A. e Casa Bancaria S. Gurgel Ltda., fundada pelo sr. Sebastião Gurgel em 1942.

Um fato interessante anotamos: circula em Mossoró um jornal, um dos mais antigos do nordeste — O Mossoroense — bi-semanario fundado em 1872. E' dirigido, atualmente, pelos jornalistas Lauro da Escossia e Lauro da Escossia Filho.

Mossoró possui ainda duas estações de Radio, sendo a mais nova a Tapulo. Um moderno cinema oferece boas projeções à população local. A's familias Rosado Maia e Fernandes tradicionais no municipio, deve Mossoró assinalados serviços, citando-se, entre outros, o Aero Clube.

O Prefeito Vingt Rosado Maia é o continuador da obra do seu irmão, o Governador Dix-sept Rosado, desaparecido tragicamente em desastre aviatorio. Vem trabalhando incessantemente pelo progresso do municipio. A Prefeitura tem um orçamento de pouco mais de 47 milhões de cruzeiros. E, apesar disso o edil realiza obras adoraveis. Possui, por exemplo, Mossoró serviço telefonico moderno e eficiente; abastecimento dagua regularissimo; iluminação eletrica e otimos e atraentes logradouros públicos, alem de um moderno hotel Gosa, por isso, o prefeito Vingt Rosado Maia de excelente conceito, entre os seus munícipes.

Fonte: O Mossoroense, 03 de julho de 1955. Página 4. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 10

Anexo 10: Manchete sobre o contrato do porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense



Fonte: O Mossoroense, 16 de fevereiro de 1971, primeira página. num. 3.429. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 11

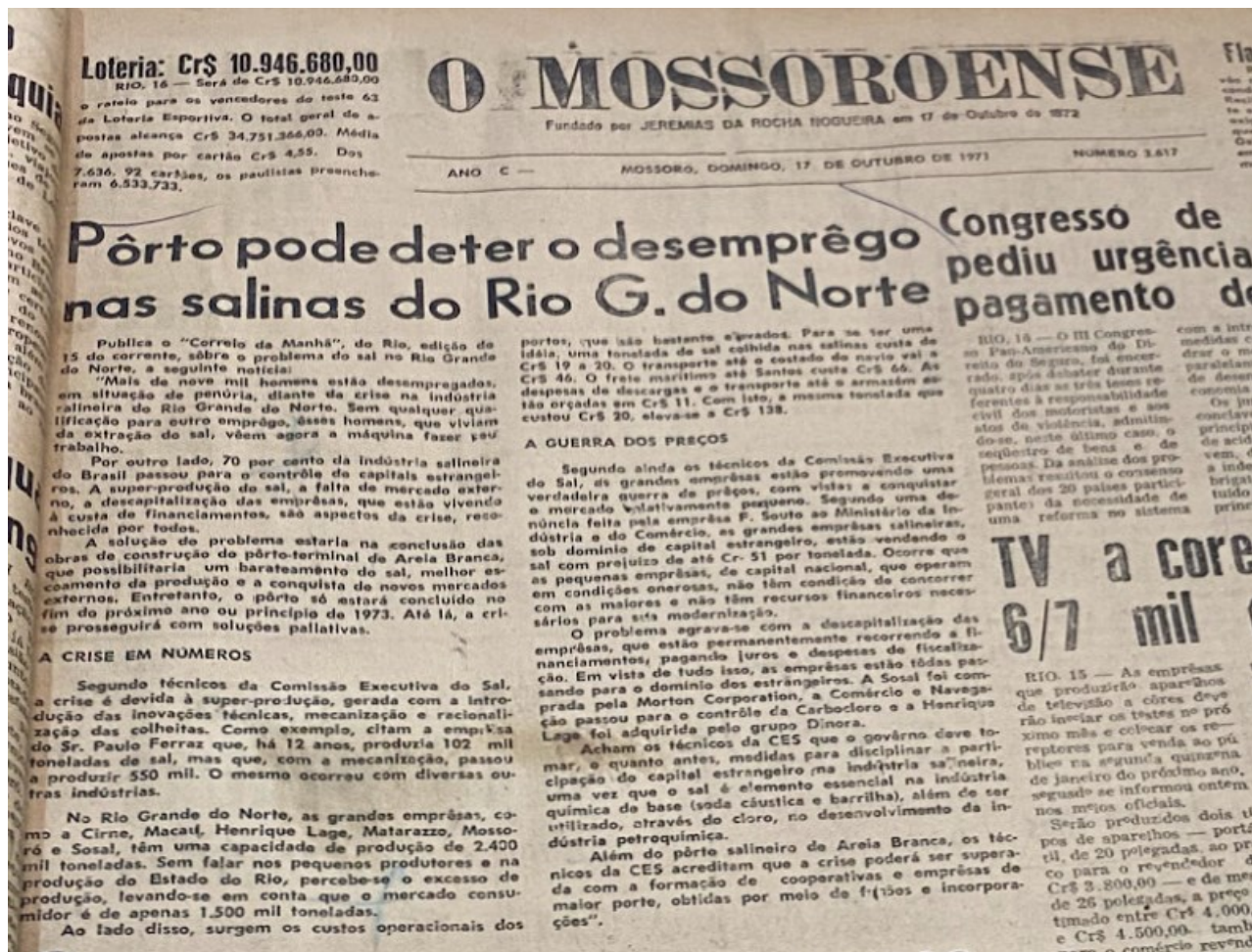
Anexo 11: Manchete sobre a conclusão do porto de Areia Branca no Jornal O Mossoroense



Fonte: O Mossoroense, 17 de fevereiro de 1971, primeira página. num. 3.430. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 12

Anexo 12: Manchete sobre o desemprego nas salinas no Jornal O Mossoroense



Fonte: O Mossoroense, 17 de fevereiro de 1971, primeira página. num. 3.430. Acervo do Museu Histórico Lauro da Escóssia, Mossoró, Rio Grande do Norte. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 13

Anexo 13: Manchete sobre o primeiro navio carregado no Porto Ilha de Areia Branca no Jornal O Mossoroense



Fonte: Jornal O Mossoroense, 07 de julho de 1974, ano 102, num 4.301. Acervo do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da UERN, NUDOPH. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 14

Anexo 14: Manchete sobre o início das obras da Mossoró-Grossos no Jornal O Mossoroense



Fonte: Jornal O Mossoroense, 02 de agosto de 1974, ano 101, num 4.320. Acervo do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da UERN, NUDOPH. Adaptações feitas pelo autor, 2024.

ANEXO 15

Anexo 15: Manchete sobre tráfego diário entre Mossoró e Souza no Jornal O Mossoroense

em Mossoró
Trafego ferroviário Mossoró Souza (Pb.), vai ser diario

Ordem serão beneficiados o movimento os bairro-UNDHAP e de São e último serão atendidos crianças morados-útrros dos Paredões, n. Barrocas e adja-

lado, estará via- e a Natal a secretá- de Saúde, Maria m a finalidade de e à Secretaria de nte do material continuação da e-se que o Se- de prometeu doses, mas que m enviadas a

O movimento ferroviário na Estação de Mossoró poderá, dentro em breve, pos- suir o mesmo ritmo que era observado anteriormente com a reinstalação de uma de suas linhas ligando esta cidade e outras do Es- tado da Paraíba. Notícias extra-oficiais, circulantes aqui, dão contas de que será restabelecido o tráfego entre Mossoró e Souza, no vizinho Estado paraiba- no, a partir do dia 1º de julho próximo.

Fala-se inclusive que uma composição ferroviária fará o trecho ida e vol- ta, em um só dia, chegan- do a Mossoró por volta de 10,00 horas e retornando à cidade de Souza pelas 14,00 horas.

MAIOR INTERCAMBIO

Com o restabelecimento da linha ferroviária entre Mossoró e Souza serão abertas novas perspectivas para o nosso comércio e o Município poderá deter no- vamente o título de polo influenciador comercial também com a Paraíba. Será realizado um inter- câmbio maior entre os di- versos setores das duas co-

munas com a reintegração da cidade de Souza na li- nha ferroviária com Mos- soró.

Registro

D. MARIA DE QUEIROZ CAMPOS

Segundo notícias transmi- das a pessoas de sua família re- sidentes nesta cidade, fomos sa- bedores haver falecido ontem na capital cearense, a sr. d. Maria de Queiroz Campos, viú- va do sr. Pedro Campos, ex- comerciante desta praça.

A pranteada extinta residia por vários anos nesta cidade, onde grangeou vasto círculo de amizades e onde ainda residem pessoas de sua família, dentre as quais as sras. Delmira de Queiroz Pinto, viúva do sr. Anto- nio Pinto e Macrina de Quel- roz Pinto, esposa do sr. Jorge de Albuquerque Pinto, aos quais expressamos o nosso pe- zar, extensivo aos seus filhos e parentes residentes na capital alencarina.

NÃO CONFIRMOU

A propósito da notícia o reportagem de "O Mo-ssoroense" procurou ouvir porta-voz da Rêde Ferro-

Fonte: Jornal O Mossoroense, 16 de junho de 1971. Acervo do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da UERN, NUDOPH. Adaptações feitas pelo autor, 2024.