



A CENTRALIDADE DE MOSSORÓ (RN) NA REDE URBANA-REGIONAL (1858-1915)¹

The centrality of Mossoró (RN) in the regional urban network (1858-1915)

La centralidad de Mossoró (RN) en la red urbana-regional (1858-1915)

 <https://doi.org/10.35701/rcgs.v23.769>

Elizângela Justino de Oliveira²

Histórico do Artigo:

Recebido em 19 de janeiro de 2021

Aceito em 28 de julho de 2021

Publicado em 06 de setembro de 2021

RESUMO

A partir da segunda metade do século XIX, Mossoró torna-se um importante nó da rede urbana potiguar devido a sua função de empório e entreposto comercial entre o litoral e a sertão, cujo raio de influência extrapolava os limites territoriais da província do Rio Grande do Norte, alcançando o Ceará e a Paraíba. A partir da análise da Geografia Histórica Urbana de Mossoró, é possível identificar as diferentes funções e as causas de sua influência sobre o território em diferentes temporalidades. Nesse sentido, este artigo tem como objetivo analisar a centralidade de Mossoró na rede urbana regional em fins do século XIX e início do século XX, identificando, para tanto, a atração e dispersão dos diferentes fluxos a partir da cidade, que lhe atribui centralidade em temporalidades distintas. A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, conforme a demarcação temporal e a condução da análise com ênfase em várias fontes documentais primárias. Conclui-se que desde meados do século XIX, Mossoró constitui-se um importante nó da rede urbana-regional, passando por diversos processos de reestruturação de suas funções urbanas.


Palavras-chave: Centralidade. Rede urbana. Geografia Histórica Urbana. Mossoró-RN (Brasil).

ABSTRACT

From the second half of the 19th century, the city of Mossoró became an important node in the Rio Grande do Norte (Brazil) urban network, given its role as an emporium and trading post between the coast and the *sertão* hinterland region, and its influence extended beyond the state's territorial limits to reach the states of Ceará and Paraíba. By analyzing the Urban Historical Geography of Mossoró it is possible to identify the different roles and causes of the city's influence on the surrounding territory at different time periods. With that, the objective of this article is to analyze the centrality of Mossoró played in the regional urban network in the late 19th and early 20th centuries by identifying the attraction and dispersion of different flows to and from the city in

¹ Esta pesquisa foi realizada com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES), e se constitui um recorte da tese de doutorado da autora.

² Doutora em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Professora Substituta do Departamento de Geografia, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN – Campus Central); e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB – Campus Cabedelo). E-mail: elizangelaoliveira82@hotmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-3683-4966>

which it was attributed centrality in distinct temporalities. The research approach for this paper is rooted in Urban Historical Geography, as per the temporal demarcation and analysis, with an emphasis on various primary documented sources. The study concludes that since the mid-19th century Mossoró has been an important node in the regional urban network and has undergone diverse restructuring processes of its urban functions.

Keywords: Centrality. Urban network. Urban Historical Geography. Mossoró-RN (Brazil).

RESUMEN

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, Mossoró se convirtió en un importante nodo de la red urbana potiguar debido a su función de emporio y almacén comercial entre la costa y el interior, cuyo radio de influencia rebasaba los límites territoriales de la provincia de Rio Grande do Norte, llegando a Ceará y Paraíba. A partir del análisis de la Geografía Histórica Urbana de Mossoró, es posible identificar las diferentes funciones y las causas de su influencia sobre el territorio en diferentes momentos. En este sentido, este artículo tiene como objetivo analizar la centralidad de Mossoró en la red urbana regional a finales del siglo XIX y principios del XX, identificando, a tal efecto, la atracción y dispersión de los diferentes flujos de la ciudad, que le atribuye centralidad en temporalidades distintas. La investigación tiene un enfoque en la Geografía Histórica Urbana, de acuerdo con la demarcación temporal y la realización del análisis con énfasis en varias fuentes documentales primarias. Se concluye que desde mediados del siglo XIX, Mossoró ha sido un nodo importante en la red urbana-regional, pasando por varios procesos de reestructuración de sus funciones urbanas.

Palabras clave: Centralidad. Red urbana. Geografía Histórica Urbana. Mossoró-RN (Brasil).

INTRODUÇÃO

A formação da rede urbana brasileira é marcada por grande complexidade genética, por centros datados de diversos momentos; diferentes agentes propulsores (Coroa Portuguesa, Estado, empresas, ordens religiosas, etc.); diferentes propósitos envolvidos na criação, sendo, geralmente a criação desses núcleos ou o desenvolvimento de suas funções urbanas associados a uma atividade econômica, como, por exemplo, próximos a uma sede de engenho de açúcar, a um seringal, a uma mina ou garimpo, a uma capela em alguma fazenda, a uma fábrica têxtil, a um pouso de tropas de burros ou a um entroncamento de rotas de comércio. Tais fatores levam a rede urbana brasileira possuir diversos padrões espaciais, crescente complexidade funcional dos centros urbanos, e diversos tipos e intensidade de integração interna e externa ao longo de sua formação em diferentes temporalidades. (CORRÊA, 1989).

Neste artigo, que se constitui um recorte da pesquisa da tese de doutorado em Geografia da autora, buscaremos analisar a inserção e consolidação de Mossoró-RN na rede urbana regional em meados do século XIX e primórdios do século XX.

As primeiras vias de comunicação no Nordeste do Brasil, que se deram por volta do século XVIII, eram constituídas por trilhas e os caminhos do gado, ainda que consideradas uma rede de ligações frágeis e incompletas, susceptíveis as condições da natureza, permitiam o fluxo de mercadorias e pessoas, e eram formas de interligar as cidades, as atividades econômicas do litoral (cana-de-açúcar) e

as do sertão (pecuária, algodão e as culturas de subsistência) e os portos. (MOREIRA, 2014). Logo, a rede urbana constituía-se a partir dessas ligações.

No que se refere a Mossoró, essa cidade passa a ter relevância na rede urbana potiguar e região a partir de sua função de entreposto comercial entre o litoral e o sertão, e de empório comercial regional, estendendo sua influência às províncias do Ceará, Paraíba, Pernambuco e Piauí, em meados do século XIX.

A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, conforme a demarcação temporal e a condução da análise com ênfase nas seguintes fontes documentais primárias: os *Relatórios dos Presidentes de Províncias e/ou dos Estados do Rio Grande do Norte* e os *Anuários Estatísticos do Brasil* (1936-1953). Estabelecemos alguns critérios para analisar a centralidade de Mossoró na rede urbana-regional, tais como: condição de entreposto entre o litoral e o sertão, função de empório comercial, nó da rede de comunicação constituídas pelas vias de transportes (caminhos do gado ou ferrovia), e a diversidade de fluxos (pessoas, mercadorias e capitais) que a cidade atraía para si. Conclui-se, a partir da análise aqui empreendida, que as funções desempenhadas por Mossoró ao longo dos anos implicaram na consolidação da sua centralidade urbana-regional a partir de diversos processos de reestruturação de seu papel centralizador em diferentes temporalidades.

O artigo divide-se em duas seções: 1 – Reflexões sobre a formação da rede urbana brasileira; 2 – A formação histórica e econômica de Mossoró e a constituição de sua centralidade na rede urbana-regional. Sendo esta última seção, dividida em duas subseções: 2.1 – A seca e a centralidade das correntes migratórias em Mossoró; 2.2 – Circulação, fluxos, redes e centralidade: o porto de Areia Branca e a Estrada de Ferro de Mossoró.

REFLEXÕES SOBRE A FORMAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA

Os embriões das cidades brasileiras estão nas feitorias. Nestas se constituíram os primeiros indícios de posse, que serviam de base para o policiamento e defesa da costa de contrabandistas franceses. Além disso, representavam o papel de entrepostos para o tráfico do pau-brasil. (AZEVEDO, 1992). Contudo, as feitorias não significaram qualquer prenúncio de urbanização. Esse processo, no Brasil, terá início com o regime de capitânicas hereditárias³.

³ As Capitânicas Hereditárias fizeram parte de um sistema administrativo implantado pela Coroa Portuguesa no Brasil, em 1534, pelo rei de Portugal D. João III, com o objetivo de povoar, explorar e defender as possessões. As Capitânicas hereditárias estavam situadas na porção do território a leste do meridiano de Tordesilhas, que foi dividido em 15 lotes de terras e distribuídos entre doze donatários. (FELIPE; CARVALHO; ROCHA, 2011).

O receio de adentrar o território desconhecido e as dificuldades físicas e técnicas de se transpor as serras do planalto, e enfrentar as tribos indígenas, que defendiam seus territórios, foram circunstâncias que limitaram o povoamento a zona litorânea por longo tempo. Assim,

Fixar-se junto as águas do atlântico, [...] constituía até certo ponto, um gesto de sobrevivência e manifestação de esperança; afastar-se desse litoral e embrenhar-se pelo Sertão desconhecido, planalto adentro, era sujeitar-se a perigos de toda ordem e contratempos inimagináveis, era expor-se ao ataque da indianada hostil e abdicar ao mínimo de conforto que a civilização podia oferecer. Em última análise, tratava-se de escolher entre a vida e a morte. (AZEVEDO, 1992, p. 30).

Além das dificuldades físicas e técnicas encontradas pelo colonizador para adentrar o território, havia, ainda, as razões econômicas, administrativas e militares, que admitiam ser mais conveniente permanecer junto ao litoral, de forma que “os núcleos urbanos estabelecidos nos primeiros séculos da colonização brasileira situavam-se, de modo predominante, no litoral [...]” (REIS FILHO, 1968, p. 122).

No século XVIII, houve uma importante modificação no panorama urbano brasileiro. A criação de cidades e vilas distanciou-se da zona litorânea e o povoamento adentrou parte do Planalto Brasileiro, onde as vilas Bocas de Sertão distavam 400 a 500 km do litoral. É nesse período que ocorre também a expansão pastoril do Sertão nordestino (AZEVEDO, 1992). No século XVIII, o Nordeste possuía 28 vilas. Dentre elas, observa-se o distanciamento do litoral, como: Crato (1758), Baturité (1764), Sobral (1773), Quixeramobim (1789), no Ceará; Campina Grande (1790), Sousa (1800), na Paraíba; Jacobina (1722), na Bahia; e Vila Nova da Princesa, atual Assú (1766), no Rio Grande do Norte. Mossoró tornar-se-á vila (1852) e cidade (1870) no século XIX.

Com o surgimento de novos aglomerados urbanos (vilas e cidades) situados a oeste das províncias, houve um espraiamento desses núcleos, que, inicialmente, estavam concentrados no litoral, portanto, desfazendo-se, paulatinamente, o padrão de rede urbana dendrítica, caracterizada pelo desenvolvimento das cidades litorâneas, em razão de medidas defensivas militares e da proximidade destas aos portos, principal meio de escoamento dos produtos de exportação. Ou seja, essas cidades estavam localizadas “junto ou próximo ao mar, é o ponto inicial de penetração e conquista do território à sua retaguarda, e sua porta de entrada e saída. (CORRÊA, 1989, p. 72). Esse tipo de rede urbana tem origem ainda no período colonial, em que tais cidades concentravam as principais funções econômicas e políticas, transformando-se em um núcleo desmesuradamente grande em relação aos demais centros da hinterlândia. É uma cidade primaz, a qual concentra a maior parte da renda, bem como, da elite

regional de raízes fundiária e mercantil. É o principal mercado de trabalho urbano, portanto, é o mais importante foco das correntes migratórias. (CORRÊA, 1989).

Ainda segundo Corrêa (2010, p. 101), “o desfazer desse padrão espacial dendrítico foi gradual e desigualmente realizado”. Esse processo ocorreu à medida que surgem as cidades Boca de Sertão, que são aquelas cidades situadas nas regiões novas e pioneiras no interior do território ainda pouco povoado, que passam a atrair fluxos de pessoas e mercadorias decorrentes de um equipamento técnico instalado, como, por exemplo, uma ferrovia, ou a cidade começa a desenvolver uma atividade econômica importante para a província e região, assim se configurando como importantes entrepostos comerciais entre o litoral e o Sertão ou, ainda, tornando-se uma área de pouso do tropeiros ou do gado, como ocorreu com algumas cidades do Sertão nordestino.

Entende-se a rede urbana enquanto um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados, cujos nós são diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas que são interligados por caminhos ou ligações em que se materializam os fluxos de diversas naturezas. (CORRÊA, 2010). Geiger (1963, p. 11) afirma que “o estudo da rede urbana, [implica] no exame do grau de centralidade dos diversos núcleos que a compõem [...]”

Entende-se que a condição de entreposto e a função de empório comercial de Mossoró faz dessa cidade ponto de convergência e dispersão de uma variedade de fluxos para se realizar a circulação, distribuição e consumo na Província/Estado⁴ do Rio Grande do Norte, conforme veremos adiante. Esses fluxos permitiram interações espaciais⁵, que interligavam várias cidades e vilas das províncias da Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará, potencializando o raio de influência desta cidade.

Mossoró constitui-se uma cidade cujo alcance do raio espacial ultrapassa os limites administrativos do estado do Rio Grande do Norte, sendo uma cidade Boca de Sertão que atraía os mais diversos fluxos e agentes sociais políticos e econômicos.

⁴ A divisão administrativa do Brasil durante o período imperial (1822-1889) era por províncias. A partir da República (1889), o país passa a ser constituído por unidades federativas, denominadas de estados.

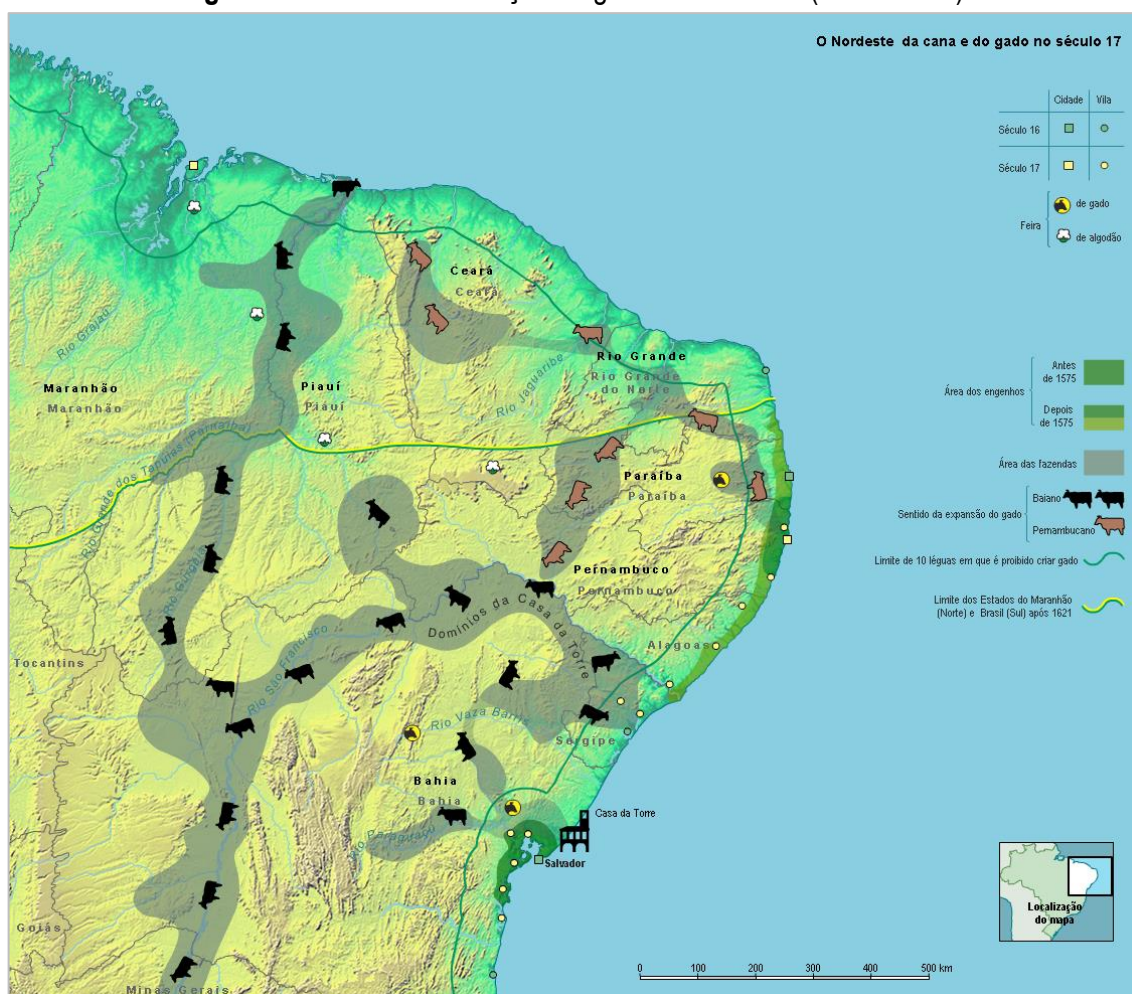
⁵ Corrêa (2006, p. 279) define interações espaciais enquanto “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”, em que esses deslocamentos “podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades.” (CORRÊA, 2006, p. 279).

MOSSORÓ E A CENTRALIDADE NA REDE URBANA-REGIONAL

Mossoró está localizada na região Oeste do estado do Rio Grande do Norte, no Nordeste brasileiro. A sua origem está diretamente ligada à atividade criatória e a instalação de fazendas de gado que se expandiram nessa área a partir do século XVIII, conforme a maior parte das cidades localizadas na sub-região do Sertão nordestino. Prado Júnior (2008[1945]) ressalta que a ocupação do interior do Nordeste pelas fazendas de gado era distribuída irregularmente, escassa e muito rala. O comércio era pouco intenso e aglomerações urbanas insignificante e “largamente distanciadas umas das outras”. (PRADO JÚNIOR, 2008 [1945], p. 67).

Segundo Prado Júnior (2008[1945]) e Moreira (2015, p. 64), “a interiorização do gado do Nordeste faz-se em duas direções, o ‘sertão de dentro’, formado pelo Rio São Francisco, e o ‘sertão de fora’, formado pelo litoral oriental e norte.” (Figura 1). O “sertão de dentro” é ocupado pelo gado proveniente de Pernambuco e da Bahia. O gado pernambucano chega ao São Francisco pela margem esquerda e o baiano, pela margem direita. Já o “sertão de fora”, é ocupado pelo gado de Pernambuco, que segue em direção aos limites do Ceará e Piauí, aproveitando ao longo do trajeto o vale dos rios, tais como: o Açu, o Apodi, no Rio Grande do Norte e o Jaguaribe, no Ceará. (MOREIRA, 2015). (Figura 1). Esse movimento no sentido Norte (sertão de fora) é o que adentra o Rio Grande do Norte e, conseqüentemente, dá origem às fazendas de gado fixadas ao longo das bacias e dos vales dos rios, áreas propícias à criação de gado e nas ribeiras de rios importantes, tais como o Apodi-Mossoró e Piranhas-Açu, local onde são demarcadas as fazendas de gado. (ANDRADE, 1980; 1981). Entre essas fazendas, constavam as fazendas ‘Santa Luzia’ e ‘Barra de Mossoró’, pertencentes ao Sargento Antônio de Souza Machado. A primeira delas dará origem ao povoado de Santa Luzia, posteriormente denominado Mossoró.

Figura 1: Centros de irradiação do gado no Nordeste (Século XVII).



Fonte: <https://atlas.fgv.br/marcos/caminhos-do-gado/mapas/o-nordeste-da-cana-e-do-gado-no-seculo-17>.

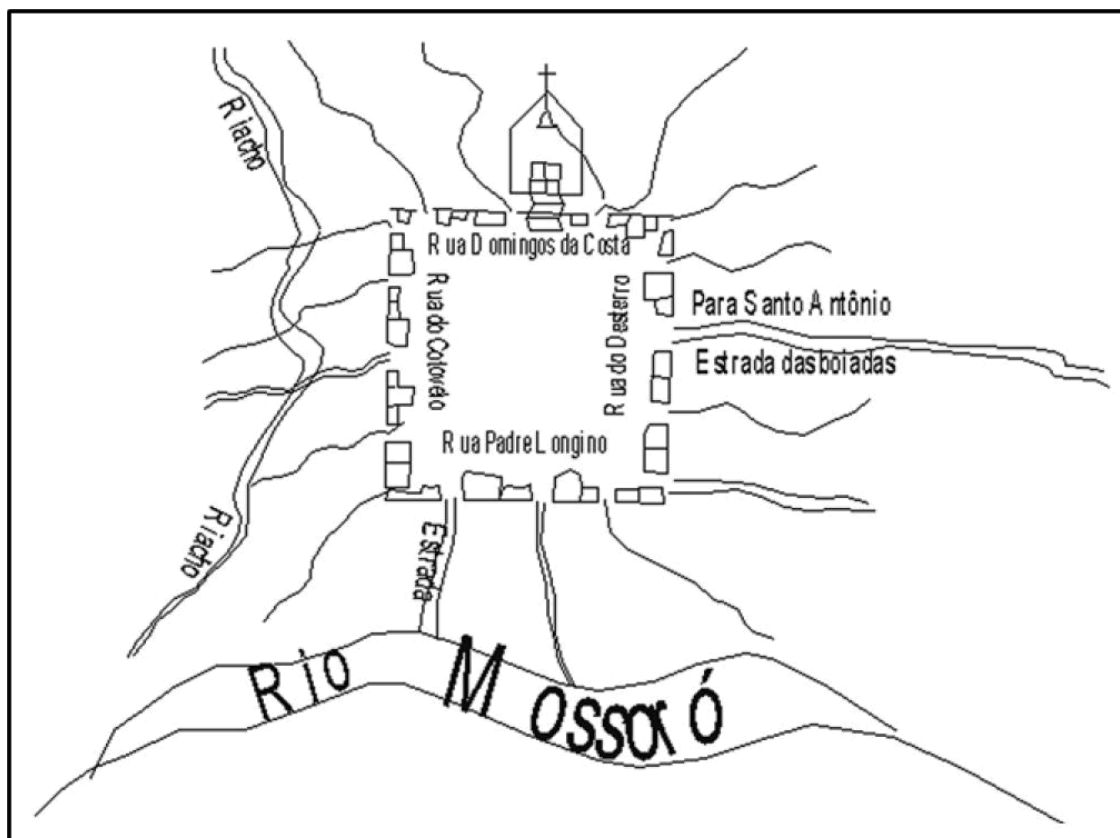
Acesso em: 24 nov. 2020.

Além dos núcleos de povoamento estabelecidos nas fazendas de gado, outros eram encontrados no Sertão em torno de capelas, semelhante ao núcleo de povoamento que deu origem à cidade de Mossoró. Murillo Marx (1991) destaca o papel do patrimônio religioso na formação de muitos núcleos urbanos no litoral e nos sertões brasileiros. Segundo Marx (1991), desde o surgimento espontâneo de uma aglomeração até a criação do município, os estágios de formação administrativa eram norteados pela Igreja. Ela possuía a localização mais privilegiada dentre as construções e a mais central do lote de terra e deste ponto partiam os arruamentos.

O Sargento-mor Antônio de Souza Machado, anteriormente mencionado, era grande proprietário de terras, de gado e escravos e invernava na ribeira do rio Apodi-Mossoró, na fazenda Santa Luzia, à margem esquerda do rio Mossoró e distante cerca 28 km do litoral. Em 1772, Antônio de Souza Machado ordenou a construção de uma igreja no povoado, e logo, surgiram as primeiras ruas e casas no entorno. (CASCUDO, 2001). Conta Cascudo (2001, p. 19) que “a fixação derredor do arraial avolumar-

se-á depois de 1760 e um índice desse adensamento é a construção da capelinha de Santa Luzia em 1772.” (Figura 2). O arraial deu origem ao povoado de Santa Luzia, que se torna freguesia em 27 de outubro de 1842 (resolução nº 87) e depois é elevada à categoria de cidade de Mossoró, em 11 de novembro de 1870.

Figura 1: Mossoró em 1772.



Fonte: Rocha (2009, p. 24); Silva (1975, p. 09).

Cascudo (2001, p. 40) assim caracteriza Mossoró quando esta passou a ser freguesia: “a nova Freguesia era pobre: o comércio quase nulo, os poucos negociantes que havia traziam do Aracati as mercadorias em costas de animais, agricultura pouca, consistindo a maior riqueza na indústria pastoril [...]”

A freguesia torna-se vila em 1852 e seu crescimento permanece lento. Em 1858, essa conjuntura foi modificada quando “a Província subvenciona com 4.000\$⁶ anuais a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira, a contar de 27 de novembro de 1857, com a condição do Porto de Mossoró ser incluído nas escalas do Norte.” (CASCUDO, 2001, p. 78). A partir daquele momento, os

⁶ Réis foi uma moeda portuguesa e o padrão monetário no Brasil do período que compreende o descobrimento até ano de 1942. A partir de 1942, Getúlio Vargas criou uma nova moeda, chamada Cruzeiro.

navios da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira passaram a fazer escalas regulares no Porto de Mossoró⁷, fato que atraiu novos comerciantes, capitais e firmas de outros locais para Mossoró. A Companhia Pernambucana de Navegação Costeira realizou o tráfego marítimo entre o Maranhão e a Bahia, de 1853 a 1908. (FELIPE, 2001). Ela fazia escalas regulares no porto fluvial de Aracati-CE, mas, em 1857, há o assoreamento do referido porto e os comerciantes que o usavam para escoar suas mercadorias, assim como os comerciantes de outras praças comerciais em declínio, como Sobral-CE e Pombal-PB, transferiram suas firmas e atividades para Mossoró. (FELIPE, 2001). Dos navios da Companhia Pernambucana, desembarcavam os produtos que eram comercializados na cidade e que vinham das praças do Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Ceará e da capital Natal: ferragens, louças, vidros, tecidos, café, tabaco, açúcar, milho, feijão e farinha. Também eram embarcados os produtos que seguiam para exportação, tanto para outras cidades do Brasil como para Europa, dentre eles: couros, peles, algodão, sal e carne seca. (FELIPE, 1982, 2001; SOUZA, 1979). Desta forma, a exportação e a importação dos produtos eram realizadas essencialmente por cabotagem.⁸

Demarcamos esse primeiro momento como o impulso inicial da configuração de Mossoró enquanto importante nó da rede urbana potiguar. Mossoró torna-se, a partir de então, um importante entreposto comercial da região. Em 1870, quando Mossoró foi elevada à categoria de cidade, já se estabeleciam nela importantes comerciantes, que se tornaram parte da elite econômica e política mossoroense, deixando suas marcas na história da cidade e no processo de sua formação e desenvolvimento da cidade. Entre estes, podemos citar o industrial suíço Johan Ulrich Graf, estabelecido em Mossoró desde 1868, e outros comerciantes estrangeiros⁹, que, juntos, estavam dispostos a investir capitais estrangeiros na cidade. Johan Ulrich Graf, por exemplo, foi um dos primeiros idealizadores da Estrada de Ferro de Mossoró, adquirindo em 26 de agosto de 1875, sob a Lei Provincial nº 742, autorização do presidente da Província do Rio Grande do Norte para a construção de uma estrada de ferro ligando Mossoró ao porto. A partir de então, “formou-se em Mossoró uma sociedade agrária-comercial, nascida das articulações dos latifundiários com os comerciantes.” (FELIPE, 1982, p. 54).

Mossoró, já nessa época, era considerada uma das cidades relevantes do Estado do Rio Grande do Norte, rivalizando, durante muito tempo, com a capital, Natal. As atividades comerciais e

⁷ Porto de Mossoró é como era chamado o Porto de Areia Branca.

⁸ A navegação de cabotagem é um tipo de navegação no qual os barcos viajam sempre junto a costa. As técnicas de navegação pouco desenvolvidas dificultavam a navegação em mar aberto. Esse sistema de transporte marítimo fazia “a circulação de pessoas e mercadorias, dominou até aos fins do século XIX.” (ANDRADE, 1977, p. 140).

⁹ Nesse mesmo período, além do Johan Ulrich Graf chegaram mais 18 suíços na cidade de Mossoró, entre eles: Conrado Mayer, Henrique Burly, Rodolfo Fuysl, além de portugueses, franceses e alemães, que eram comerciantes em Mossoró. Johan Ulrich Graf liderou o comércio de importação de tecidos e de exportação de algodão, couros, peles e ceras, de 1868 até 1879. (FELIPE, 1982, 2001).

salineiras¹⁰ desenvolvidas na cidade e sua localização privilegiada de entreposto comercial, entre a economia do litoral e a do Sertão, ampliavam sua área de influência, abrangendo o Sertão do Rio Grande do Norte, da Paraíba, e do Ceará, inclusive competindo com as praças comerciais de Aracati¹¹- CE e de Campina Grande-PB. Neste sentido, Cascudo (2001), referindo-se a dinâmica comercial e a expansão urbana de Mossoró na segunda metade do século XIX, expõe:

A década de 1860-70 fora de construções de casas, armazéns, estabelecimentos comerciais, 1870-1880 é de trabalho intenso, autorizações, planos, ampliação da cidade que vai conquistando os bairros próximos. É a cidade da exportação, fornecedora de todo o Oeste e mesmo parte do Agreste. Avolumam-se as fortunas pessoais. O ciclo do gado está vencido pelo comerciante, comprador, exportador. Mossoró recebe as curiosidades de terras longínquas, bebidas, fumos, fazendas, louças, joias, trazidas pelos comerciantes que estabelecem o intercâmbio. É a década decisiva para a marcha financeira do município. (CASCUDO, 2001, p. 84-85).

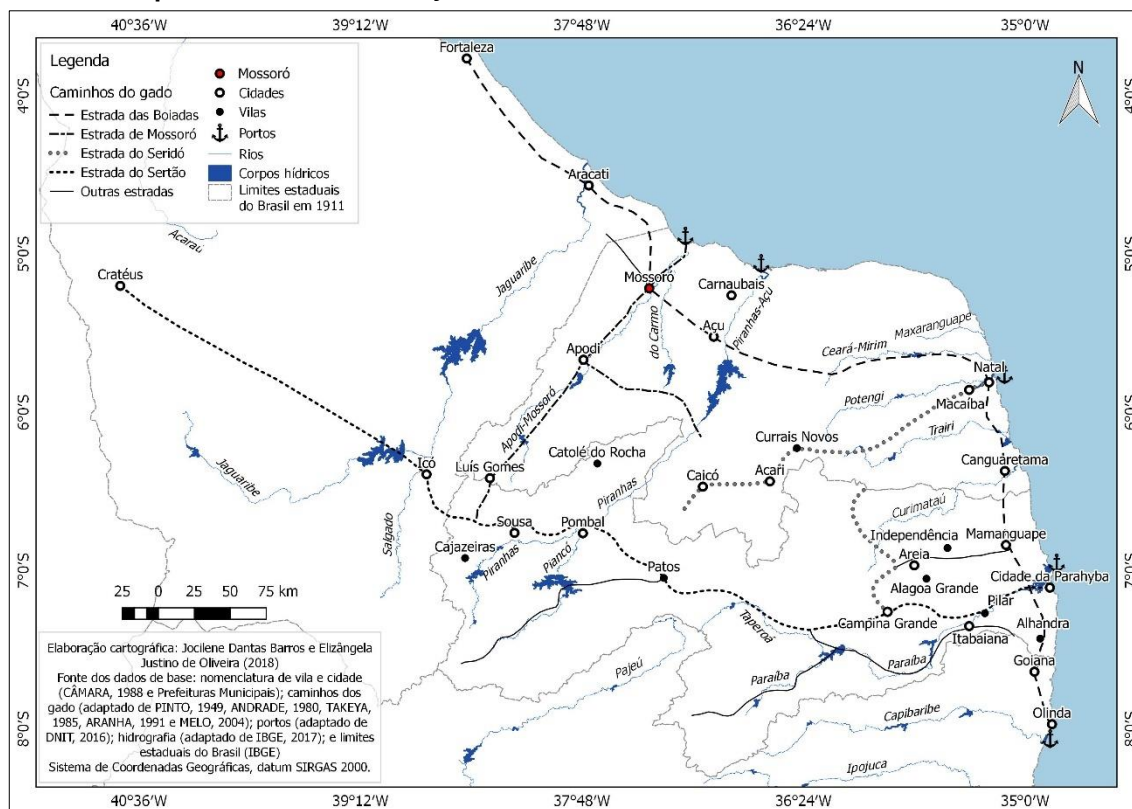
No final do século XIX, Mossoró constitui-se um entroncamento das vias de comunicação do Rio Grande do Norte existentes desde o século XVIII para circulação das boiadas e transporte de cargas. Takeya (1985, p. 81) destaca três importantes vias de comunicação e escoamento de mercadorias no Rio Grande do Norte: a Estrada das Boiadas, a Estrada do Seridó e a Estrada de Mossoró. Das três estradas, duas delas passam por Mossoró, inclusive a mais importante delas, a Estrada das Boiadas. Esta via partia do Recife, margeando o litoral da Paraíba, e adentrava o Rio Grande do Norte, cortando-o de Leste a Oeste, ligando, portanto, Mossoró ao Litoral e também à praça de Aracati e à cidade de Fortaleza, no Ceará (Mapa 1). Segundo Pinto (1949, p. 35): “os sertões do Rio Grande do Norte ligavam-se ainda aos da Paraíba, do Piauí e do Ceará pela estrada das boiadas.”

A segunda estrada refere-se à própria Estrada de Mossoró. Essa partia do Porto de Areia Branca (também chamado de Porto de Mossoró), atingia a cidade de Mossoró, seguia o curso do Rio Mossoró e chegava até Luís Gomes. Desse ponto, a estrada seguia adentrando o Sertão paraibano, assim como da cidade de Apodi partia um ramal em direção à região central do Rio Grande do Norte, passando pelas cidades de Caraúbas e Augusto Severo (atual Campo Grande) (Mapa 1):

¹⁰ Ainda no século XVIII, Mossoró tornou-se centro das charqueadas, exportando carne salgada para as regiões do Sul. No entanto, em fins do século XVIII o governo português passou a proibir a indústria do sal em Mossoró. Assim, a indústria da carne salgada se deslocou para o Ceará. A partir da Independência do Brasil (1822), Mossoró novamente torna-se forte produtora de sal. (GEIGER, 1963, p. 399-400).

¹¹ Aracati está localizada na Província/Estado do Ceará, na margem direita da planície inundável do rio Jaguaribe (baixo vale do Jaguaribe), a quinze quilômetros do oceano. Aracati foi, no período colonial, centro de grande movimento comercial e empório de vasta área do sertão cearense graças ao seu porto marítimo. Foi nessa cidade que nasceu a indústria da carne seca no Brasil. A decadência da cidade como empório comercial ocorreu depois das novas vias de circulação terrestre, dentre estas a Estrada de Ferro de Baturité, que pôs o Sertão em contato direto com a capital Fortaleza. (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, 1958, p. 226 e 230).

Mapa 1: Vias de comunicação do Rio Grande do Norte nos séculos XVIII- XIX.



Fonte: Elaboração da autora. Execução: Jocilene Dantas.

Observa-se que Mossoró é entroncamento das principais estradas existentes na província/estado, ligando-se diretamente à capital Natal, à região Oeste e Central do Rio Grande do Norte, como também com às praças de Aracati e a cidade de Fortaleza, ao Norte do Ceará e ao Sul da mesma província, às cidades de Icó e Cratêus via Estrada do Sertão e, por fim, à região do Sertão paraibano.

Moreira (2014, p. 61) afirma que, em fins do século XVIII, a distribuição espacial dos habitantes no Brasil “é desigual, contrastando ‘marinha’ e ‘sertão’”. E que essa demografia pouco densa “se tece sobre uma rede de ligações frágeis e incompletas que interliga as *plantations* da cana, as fazendas de gado, as áreas de lavoura de subsistência [...] e as cidades.” (MOREIRA, 2014, p.61). Logo, a rede de caminhos que combina trilhas, rios e rotas de gado, embora num desenho irregular, eram responsáveis “por instituir a necessária interação entre as áreas das *plantations*, mineradoras e urbanas.” (MOREIRA, 2014, p. 64). Essa rede de trilhas traçadas pelos movimentos de circulação do gado, tropas e tropeiros foram elementos de consolidação de uma sociedade espacialmente organizada no final do século XVIII, responsáveis por vias de “fluidificação e plantando pontos de aglutinação[...]” (MOREIRA, 2015, p. 63).

A seca e a centralidade das correntes migratórias em Mossoró

O tema da seca no Nordeste é amplamente debatido por vários autores (ALMEIDA, 1981; ALVES, 1982; CASTRO, 2005; FERREIRA, DANTAS, SIMONINI, 2018; GUERRA, 1951; POMPEU SOBRINHO, 1982; TEÓFILO, 1980; VILLA, 2012). Essas fontes trazem ricas informações sobre as condições de privação dos habitantes das províncias do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco e das novas dinâmicas estabelecidas em algumas cidades que ficavam abarrotadas de pessoas sem emprego, com fome, com toda a família, em uma situação calamitosa.

As secas no Nordeste, causadas pela ausência ou irregularidade das chuvas, fazem parte de um fenômeno climático, cujas implicações sociais e no espaço são diversas. Entre os efeitos sociais e espaciais, destacamos: o comprometimento da produção agrícola de alimentos, imprescindíveis à alimentação do sertanejo, como feijão, farinha e milho. Conseqüentemente, com a diminuição da produção, eleva-se os preços desses produtos e de outros, como a carne e a rapadura, que também compunham a base alimentar do sertanejo. Destacamos, ainda, o aumento da fome, o qual intensifica as migrações do interior para as cidades litorâneas ou para aquelas mais relevantes economicamente no interior das províncias/estados. Nessas cidades, amontoavam-se pessoas em busca de emprego e ajuda humanitária; exploração da mão de obra, que, nesse período, tornava-se muito barata; alastramento de epidemias (varíola, cólera e sarampo), e a proliferação de pragas (cobras cascavéis, gafanhotos, ratos e morcegos), decorrente do desequilíbrio climático. As secas também atingiam severamente a atividade criatória da pecuária, aprofundaram a pobreza, enfraqueceram o processo de ocupação do Sertão.

Dentre os fluxos de mercadorias e os derivados das atividades comerciais em Mossoró, havia então aqueles decorrentes das secas que assolam essa região na segunda metade do século XIX, sobretudo a seca de 1877. A seca daquele ano promoveu o aumento dos fluxos migratórios em direção à Mossoró, uma vez que era um polo de distribuição da ajuda governamental de alimentos para as famílias em períodos de secas. A cidade de Mossoró constituía-se, nesse momento, uma das poucas opções de sobrevivência para aqueles que migravam das áreas mais atingidas em busca de emprego e alimento.

Com a concentração de capitais e de pessoas que poderiam ser usadas como mão de obra barata, houve um incremento do comércio de Mossoró. (FELIPE, 1982). Havia várias formas de lucratividade praticada pelos comerciantes em Mossoró nos períodos de secas; uma delas constituía a negociação com o governo para vender gêneros alimentícios para os “retirantes” das secas. Obviamente,

esses preços eram exorbitantes. Havia, ainda, a concentração de investimentos públicos em Mossoró, os quais permitiam grande lucratividade aos comerciantes em pouco tempo.

Guerra (1951), um dos autores anteriormente mencionados que analisou as secas no Nordeste, destaca o impulso no comércio de algumas cidades, em períodos de secas, decorrentes dos fluxos criados pelos migrantes e pela distribuição de alimentos, a prática de preços exorbitantes para gêneros de primeira necessidade ou a queda dos preços de bovinos, tendo em vista que as secas praticamente dizimavam a criação de gado e para que os criadores não tivessem perda total, vendia-se o animal a qualquer preço.

O autor, referindo-se à Seca de 1845, relata que “em Assú e Mossoró tudo prosperou pelo comércio. Eram então empórios distribuidores para os sertões de gêneros importados das outras Províncias.” (GUERRA, 1951, p. 14). Em relação às secas de 1869 e 1888, o autor mostra o contraste existente entre o aumento dos preços de gêneros de primeira necessidade, como a farinha e a queda nos preços de bovinos: um saco de farinha possuía preço muito superior ao de uma vaca. “O Sertão foi suprido por gêneros vindos de Ceará e Pernambuco, por Mossoró, alcançando o saco de farinha vinte e trinta mil réis, preço na época exorbitante.” (GUERRA, 1951, p. 16). Enquanto em Caicó, na seca de 1888: “vacas foram avaliadas a cinco mil réis, garrotes a dois mil réis.” (GUERRA, 1951, p. 20).

Sobre a seca de 1877, Guerra (1951, p. 17) destaca o papel de Mossoró: “Mossoró, então pequena cidade com cerca de quatro mil habitantes, foi o ponto convergente dos retirantes do interior”. O autor menciona, ainda, um demonstrativo das pessoas que receberam gêneros alimentícios distribuídos em Mossoró pela Comissão de Socorros Públicos em janeiro de 1878, em que consta:

foram socorridos 24.094 indivíduos, sendo de Pernambuco 4, do Ceará 1.154, da Paraíba 5.040, do Rio Grande do Norte 17.889. Para todos esses socorridos foram distribuídos 1.718 sacos de farinha e 6 de arroz. Logo na primeira quinzena de fevereiro do mesmo ano, o número de retirantes socorridos elevou-se a 32.163. Esses algarismos mostram bem o crescendo dos retirantes que chegaram em Mossoró, aumentando sempre, de mês em mês [...]. (GUERRA, 1951, p. 17).

Na seca de 1915, a situação se repete: “Mossoró abrigou numerosos flagelados do interior e também de municípios paraibanos, muitos dos quais encontraram serviços nas salinas.” (GUERRA, 1951, p. 24-25). Outros, em cerca de “6.000, ficaram na cidade passando miséria e recebendo minguaquíssimos auxílios, distribuídos pelos particulares e por comissões de socorros.” (GUERRA, 1951, p. 24).

As sucessivas secas na região que identificamos hoje como Nordeste brasileiro foram geradoras de fluxos migratórios para os centros urbanos¹² litorâneos, como também para aquelas cidades distantes do litoral, porém dinâmicas economicamente, a exemplo de Mossoró. Essas cidades atraíam os imigrantes das secas, que buscavam emprego e alimento, e, conseqüentemente, reforçavam a divisão territorial do trabalho, uma vez que esses trabalhadores eram utilizados como força de trabalho e mão de obra barata.

A seca de 1877, que atingiu duramente o Sertão nordestino (FELIPE, 1982; MARIZ, 1939), constitui-se um exemplo emblemático da geração de fluxos para os centros urbanos mais dinâmicos. Sobre Mossoró e a seca de 1877 expõe-se que:

A seca de 1877 já encontrou Mossoró como o lugar da troca, do capital, portanto, como lugar da concentração das alternativas de sobrevivência. Ela trouxe um contingente enorme de flagelados, 'retirantes', que vinha buscar a sua subsistência na cidade mais rica da região. A vinda dessas populações, força de trabalho barata para os comerciantes de Mossoró, fez com o governo [sic] central concentrasse os recursos para os flagelados do Oeste potiguar em Mossoró, beneficiando os comerciantes e os proprietários das salinas, que utilizavam essa mão de obra que trabalhava de 10 a 12 horas por dia a troco de migalhas como rapadura e farinha. (FELIPE, 1982, p. 55).

Assim, os fluxos que convergiam para Mossoró, tanto de mão de obra, como de capitalistas, comerciantes, reforçavam sua condição de importante entreposto comercial na região, bem como sua proeminência econômica na região nutria a necessidade de melhorias de infraestruturas, sobretudo nos transportes para atender as demandas de fluidez emergentes na cidade que estava em pleno crescimento populacional e econômico.

Circulação, fluxos, redes e centralidade: o porto de Areia Branca e a Estrada de Ferro de Mossoró

Os estudos e documentos oficiais, como os relatórios e mensagens dos presidentes de províncias, relevam informações importantes que indicam a dinâmica do porto de Mossoró já em fins do século XIX e início do século XX. Estudos elaborados para a construção da Estrada de Ferro de Mossoró¹³ também apresentam dados dos fluxos de mercadorias existentes em Mossoró que

¹² Os centros urbanos, no litoral, no final no século XIX e início do século XX, restringiam-se às capitais das províncias ou estados.

¹³ Essa ferrovia possuiu vários nomes. No seu projeto inicial, criado por Johan Ulrich Graf, chamou-se Ferrovia Mossoró-São Francisco. Ao iniciar a sua construção, era chamada de Companhia Estrada de Ferro de Mossoró S.A, depois foi denominada Estrada de Ferro de Mossoró, e, por fim, quando atingiu a cidade de Sousa em 1951, passou a se chamar Estrada de Ferro Mossoró-Sousa.

justificavam os planos da construção da estrada de ferro partindo do porto, alcançando Mossoró e outras cidades.

Dentre estes estudos, destacamos o parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró, elaborado em 1916 pelo engenheiro César Campos, e apresentado na 57ª sessão ordinária do conselho diretor do Club de Engenharia, além de demonstrar o forte discurso da miséria causada pela seca, da viabilidade econômica e os lucros vindouros da construção da estrada de ferro, apresenta também informações acerca da dinâmica econômica de Mossoró anterior à implantação da ferrovia em 1915. Por meio das informações contidas nesse documento, verifica-se o alcance espacial da influência de Mossoró no Oeste potiguar, assim como em parte do Sertão paraibano e cearense.

No referido documento, o engenheiro César Campos, utiliza os dados obtidos pelo engenheiro João Chrockatt de Sá e apresentados em um parecer anterior intitulado, *Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*. Uma das justificativas apresentadas para a construção da Estrada de Ferro de Mossoró no parecer de César Campos e de João Chrockatt de Sá é a dinâmica econômica de Mossoró, que precisava de uma estrada de ferro para escoar suas mercadorias. Assim, César Campos apresenta informações sobre o movimento do Porto de Mossoró, informações constantes e reproduzidas do projeto de viabilidade da estrada de ferro elaborado por Chrockatt de Sá, conforme podemos verificar:

Esse porto foi em 1905 frequentado, segundo o Boletim da Estatística Commercial, citado por Chrockatt de Sá, por 220 vapores e navios de vela com 44.566 toneladas de registro; em 1906 por 175, com 47.708 toneladas; em 1907, por 183 com 80.647 e em 1908, por 193 com 75.866. Em 1911, por 197 com 80.919; em 1912, por 215 com 96.513; em 1913, por 215 com 84.178; em 1914, por 258 com 83.774; em 1915, por 277 com 94.434 toneladas. (CAMPOS, 1916, p. 20).

Em outro trecho do mesmo parecer, são apresentados os produtos que entravam no Rio de Janeiro, oriundos de Mossoró, sobretudo os fardos de algodão. Tais informações atestam a relevância econômica de Mossoró naquele início do século XX:

Em 1906 só no Rio de Janeiro entraram 182.796 fardos de algodão, sendo de Mossoró 41.281 e de Macau 16.918, o que dá para producto desse Sertão 58.199 fardos, quando Pernambuco deu 33.110. Segundo a Gazeta de Noticias, de 11 de Março, [...] entraram no Rio, no anno de 1910, até 9 de Março, 60.212 fardos, sendo de Mossoró, 14.651, Recife 8.539, Natal 3.583 e Macau 2.878. Borracha de maniçoba e mangabeira, cêra de carnaúba, lacticínios, peles, couros, cereaes, são outros tantos productos abundantes da região. (CAMPOS, 1916, p. 21-22).

Além dos dados referentes à produção do algodão que entrou no Rio de Janeiro nos anos de 1906 e 1910, o parecer também apresenta os dados de períodos mais longos, referentes a dois quinquênios, período de 1906 a 1910, e o de 1911 a 1915, conforme o Quadro 1.

Quadro 1: Quantidade de fardos de algodão que entraram no Rio de Janeiro oriundos de Mossoró, Natal e Pernambuco.

Locais de origem do algodão	Quinquênios	
	1906-1910	1911-1915
Mossoró	280.714	228.187
Natal	108.888	124.156
Pernambuco ¹⁴	200.354	232.982

Fonte: Campos (1916, p. 22-23). Cada fardo de algodão pesa 70 kg.

No *Parecer sobre a estrada de ferro de Mossoró ao São Francisco (1910)*, Chrockatt de Sá assim se refere à dinâmica econômica de Mossoró nesse período:

[...]mantém já, quer com o país, quer com o exterior, um imenso comércio de exportação e importação.

A indústria agrícola, a indústria extrativista e a indústria pastoril prosperam; [...].

O algodão, algodão de primeira qualidade, sem rival no país constitui o principal produto de exportação.

Três anos depois da grande seca de 1878, estando reduzido a 20% o gado cavalariço, Mossoró recebeu do Sertão 48.000 fardos de algodão. Igual ou superior quantidade ficou nos centros produtores por falta de meios de transporte. [...].

Da indústria extrativista são representantes a borracha de maniçoba e mangaba e a cera de carnaúba.

A indústria pastoril pelo gado e laticínios, sendo muito conhecidos e apreciados os queijos do Sertão e pelo preparo dos couros e das peles (courinhos). (SÁ, 1998, p. 19-20).

Dados obtidos a partir dos Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros, mais especificamente na Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo pelo Governador do Rio Grande do Norte, Alberto Maranhão, revelam o total de mercadorias exportadas pelos três portos do Rio Grande do Norte (Natal, Mossoró e Macau) no ano de 1911, reforçando novamente a importância do porto de Mossoró, sendo o segundo mais importante do Estado. (Quadro 2).

¹⁴ No parecer, os dados fazem referência ao Estado de Pernambuco, e não à cidade do Recife, como no caso de Mossoró e Natal.

Quadro 2: Total de mercadorias exportadas por portos do Rio Grande do Norte – 1910.

Portos	Total de mercadorias exportadas por kg.
Natal	7:923.680
Areia Branca	4:574.591
Macau	2:352.296
Total exportado em 1910	14:850.567

Fonte: Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.27-28).

Pode-se observar que o porto de Areia Branca (também chamado porto de Mossoró) já correspondia naquela ocasião a 31% de todas as mercadorias exportadas via porto por cabotagem; enquanto Macau era responsável por 16% do total, e a capital do estado, Natal, exportava 53%. A porcentagem superior do porto de Mossoró em relação a Macau, sendo aquele o segundo porto mais importante do estado, pode ser explicada pelo fato de Mossoró atrair para si as mercadorias do Sertão da Paraíba, da região do Jaguaribe, Centro-Sul do Ceará e da região central, além do Oeste do Rio Grande do Norte.

Mossoró possuía o porto mais próximo dessa área de abrangência, sendo mais fácil transportar mercadorias em tropas de burros até ao Porto de Areia Branca do que transportá-las para os portos de Natal, Macau ou o Porto da Paraíba, ou, ainda, para o de Camocim, no Ceará.

O porto que se fazia concorrente com o de Mossoró era o Porto de Fortaleza, que se ligava à Estrada de Ferro de Baturité¹⁵ (denominada Rede de Viação Cearense, a partir de 1909), a qual se encontrava com suas obras bastante avançadas, alcançando a cidade de Iguatu¹⁶, em 1910, nas proximidades de Icó, na região do Centro-Sul do Ceará. Ou seja, estando a ferrovia situada nesse ponto, parte das mercadorias dessa região eram transportadas para o Porto de Fortaleza em detrimento do de Mossoró, pois, embora o Porto de Fortaleza estivesse mais distante do que o de Mossoró, o transporte ferroviário era mais rápido e Mossoró até aquele momento não contava com esse tipo transporte.

Os principais produtos exportados pelo Porto de Mossoró eram o algodão, a cera de carnaúba e os produtos derivados da pecuária, como couros salgados e peles. Dentre os três portos do Rio Grande do Norte, o porto de Natal e Mossoró são os que possuem a maior quantidade de mercadorias exportadas.

É pertinente destacar que, ao final do século XIX, a produção do açúcar está em franca decadência e o algodão em forte expansão. Tal fato pode ser constatado pela quantidade de algodão

¹⁵ A Estrada de Ferro de Baturité teve seu primeiro percurso inaugurado em 1872, partindo de Fortaleza. Em 1909, esta estrada ligou-se à Estrada de Ferro de Sobral, dando origem à Rede de Viação Cearense.

¹⁶ Iguatu foi Ponta de Trilhos até 1916.

exportada pelos três portos do Rio Grande do Norte, no ano de 1910, conforme exposto no Quadro 3. Observa-se, no Quadro 3, que, no porto de Natal, a quantidade de algodão exportada é superior à do açúcar, ainda que o referido porto estivesse mais próximo da produção açucareira.

Quadro 3: Mercadorias exportadas pelos portos de Natal, Macau e Areia Branca – 1910.

Portos	Mercadoria exportada	Peso em kg
Natal	Algodão	4:233.450
	Assucar	893.705
	Caroço de algodão	2:325.468
	Couros salgados	260.040
	Cêra de carnaúba	3.272
	Carne Secca	7.533
	Peixe secco	9.885
	Borracha	40.857
	Pelles	94.892
	Queijos	31.187
	Diversos	23.391
Macau	Algodão	2:067.008
	Borracha	39.121
	Cêra de Carnaúba	183.209
	Couros salgados	14.790
	Pelles	11.512
Areia Branca	Diversos	36.656
	Algodão	4:089.568
	Borracha	9.659
	Cêra de carnaúba	304.581
	Couros Salgados	24.000
	Residuo de algodão	10.582
	Pelles	30.514
	Solla	40
	Queijos	3.579
Fumo	1.633	
Diversos	100.435	

Fonte: Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.27-28).

Considerando a importância que a cotonicultura teve para o Nordeste, o Rio Grande do Norte, e, em especial, para as cidades de Caicó e Mossoró, faz-se necessário uma breve discussão acerca da expansão do algodão no estado do Rio Grande do Norte.

O algodão é uma planta nativa das américas e cultivada no Brasil antes mesmo do descobrimento. Durante o período colonial, sua produção se dava em pequena escala, sendo utilizada, nesse período, basicamente para fiar tecido pelos índios ou como matéria-prima para vestir escravos e

as demais camadas subalternas, e foi, ainda, objeto de pequena exportação para a metrópole. (ANDRADE, 1981).

No entanto, ainda no período colonial, por volta do século XVIII, a cultura algodoeira no Brasil torna-se importante, especialmente no Nordeste brasileiro, quando essa matéria-prima passa a ser requisitada para abastecer as indústrias têxteis inglesas.

No primeiro momento da expansão da produção, a exportação de algodão atende principalmente às demandas do consumo da Inglaterra, que estava a pleno vapor na Primeira Revolução Industrial, necessitando abastecer suas fábricas com a referida matéria-prima.

No século XVIII, a Inglaterra era o principal consumidor dessa matéria-prima e os Estados Unidos, principal fornecedor. No entanto, a Guerra de Independência dos Estados Unidos (1776-1783), assim como Guerra de Secessão dos Estados Unidos (1861-1865), interrompe o fornecimento do algodão para Inglaterra. Nesses dois momentos, o Brasil apresenta elevada exportação do algodão para a Inglaterra, mas, reestabelecida a paz nos Estados Unidos, ele volta a fornecer algodão à Europa e o algodão no Brasil sofre grande queda. Outro momento de crise para as exportações do algodão foi quando a Inglaterra consolidou sua influência sobre o Egito, após 1882, e passou a receber o algodão egípcio, de fibra longa, por preços inferiores ao brasileiro. Dessa forma, novamente a Inglaterra restringe a importação dessa matéria-prima e os produtores diminuíram a produção. (TAKEYA, 1985). Logo, a produção do algodão estava quase que inteiramente dependente das oscilações do mercado externo, tendo em vista que a atividade industrial (incluindo a têxtil) era proibida no Brasil até fins do período colonial.

Mas, com a queda das exportações do algodão brasileiro e o início da atividade industrial no Brasil, a produção algodoeira voltou a expandir-se e manteve-se importante para a economia brasileira, atendendo às demandas do mercado nacional, com o desenvolvimento das indústrias têxteis no Brasil.

Com períodos de expansão e retração da produção algodoeira brasileira, “o algodão teve grande importância para a economia nordestina no período que se estendeu do fim da década de 1860 até a de 1940.” (TAKEYA, 1985, p. 30). Dentre os principais núcleos da produção algodoeira do Brasil, destacavam-se os estados de Pernambuco - que ocupava o primeiro lugar entre os produtores -, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe, Bahia e o Maranhão. (TAKEYA, 1985).

O desenvolvimento da indústria têxtil nacional no Sudeste, sobretudo em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, garantiu a permanência da cotonicultura como setor agrícola importante na economia nordestina em fins do século XIX até a primeira metade do século XX. Conforme podemos

observar no Quadro 4, o estado do Rio Grande do Norte é um dos principais exportadores de algodão para o Rio de Janeiro na primeira década do século XX. No Rio Grande do Norte, desenvolveu-se dois tipos básicos de algodão: o arbóreo representado pelo algodão “mocó”, cultivado no sertão, e o herbáceo característico do Agreste. O primeiro é mais bem adaptado em temperaturas altas e de baixa umidade, encontra, portanto, condições ideais em regiões semiáridas; enquanto o segundo necessita de solo e clima úmido e, portanto, adapta-se melhor à zona da mata litorânea, com ocorrência regulares de chuvas.

Quadro 4: Importação anual de algodão, em toneladas, pelo Porto do Rio de Janeiro, por Estado de procedência.

ESTADOS	ANOS						
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Maranhão/ Piauí	-	-	44	397	-	97	189
Ceará	217	252	61	1.442	870	682	1.706
Rio Grande do Norte		4.403	4.525	2.567	2.638	5.844	8.964
Paraíba	2.290	1.496	2.878	1.367	1.928	1.699	1.252
Pernambuco	4.765	3.322	3.926	5.872	6.659	2.649	2.068
Alagoas	1.579	1.346	781	1.094	753	1.325	1950
Sergipe	2.343	3.312	2.347	2.073	1.661	2.328	1.200
São Paulo	-	-	-	-	240	-	-

Fonte: Takeya, 1985, p. 57

Assim como a pecuária, a atividade algodoeira promoveu o surgimento e crescimento de inúmeras vilas, onde se instalavam casas comerciais e pequenos maquinários (bolandeiras, descaroadores) para o beneficiamento do produto. Permitiu, ainda, a criação de cidades mais afastadas do litoral, possibilitando o desenvolvimento de centros urbanos intermediários, a exemplo de Campina Grande (PB), Crato (CE), Sobral (CE), Caicó (RN) e Mossoró (RN), entrepostos comerciais entre o interior e os polos exportadores de cana-de-açúcar cultivada no litoral. O algodão provocou o aumento do fluxo populacional em direção ao Sertão nordestino, criando conseqüentemente a necessidade de uma maior produção das policulturas de subsistência como feijão, milho, fava e mandioca que eram produzidas de forma intercalada e associada ao algodão. O algodão estruturou-se no tripé pecuária/algodão/pecuária, uma vez que não prejudicou a pecuária que também se desenvolveu no Sertão, pois a semente e a rama do algodão serviam de alimento ao gado. (ANDRADE, 1981).

Mossoró também se destacava por sua produção de sal. Em 1876, encontra-se o seguinte registro sobre o transporte e produção do sal: “João Ulrich Graf informou-o que o sal fabricado se calculava em seis milhões de quilos, quase todo transportado para o interior no dorso de cavalos e burros,

‘em comboios até 200 animais’”. (CASCUDO, 2001, p. 86). Inicialmente, a produção do sal era para consumo e comercialização interna das Províncias de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, e utilizado essencialmente para salgar carnes. Os altos impostos cobrados pela produção dificultavam a concorrência com o sal importado, conforme revela a fala do Presidente da Província Gustavo Adolfo de Sá (1868, p. 3): “Convem que decreteis a isenção, ou pelo menos, a redução dos direitos que paga o sal comum extrahido das salinas do Assú e Mossoró, as quaes são de tal sorte abundantes que poderiam abastecer o mercado da maior parte das províncias do império.”

Quando o sal passa a ser exportado, o porto de Areia Branca, por estar localizado nas proximidades das salineiras, era responsável por 78% do escoamento da produção, o que se pode verificar nos dados referentes ao ano de 1910, conforme apresentado no Quadro 5:

Quadro 5: Sal exportado pelos portos do Rio Grande do Norte, durante o ano de 1910

Portos	Peso em quilogramas
Natal	2.445.860
Macau	16:733.566
Areia Branca	69:729.246
Total de sal exportado	88:898.672

Fonte: Mensagem apresentada pelo Governador do Rio Grande do Norte Alberto Maranhão em 1º de novembro de 1911 (1911, p.28).

Assim, a dinâmica econômica de Mossoró representada pelo movimento do Porto de Areia Branca é usada como argumento nos pareceres dos engenheiros, nas reivindicações dos comerciantes, capitalistas e governantes locais que anseiam pela estrada de ferro naquela cidade.

Logo, a função de Mossoró enquanto empório comercial era um forte argumento para a inserção de meios de transportes mais diversos, como, por exemplo, as vias férreas para juntar-se ao transporte marítimo. Contudo, passaram-se 45 anos desde a Lei Provincial nº 646, de 14 de dezembro de 1870, primeira lei que autorizava a construção de uma estrada de ferro ligando Mossoró ao porto, até a sua inauguração em 1915.

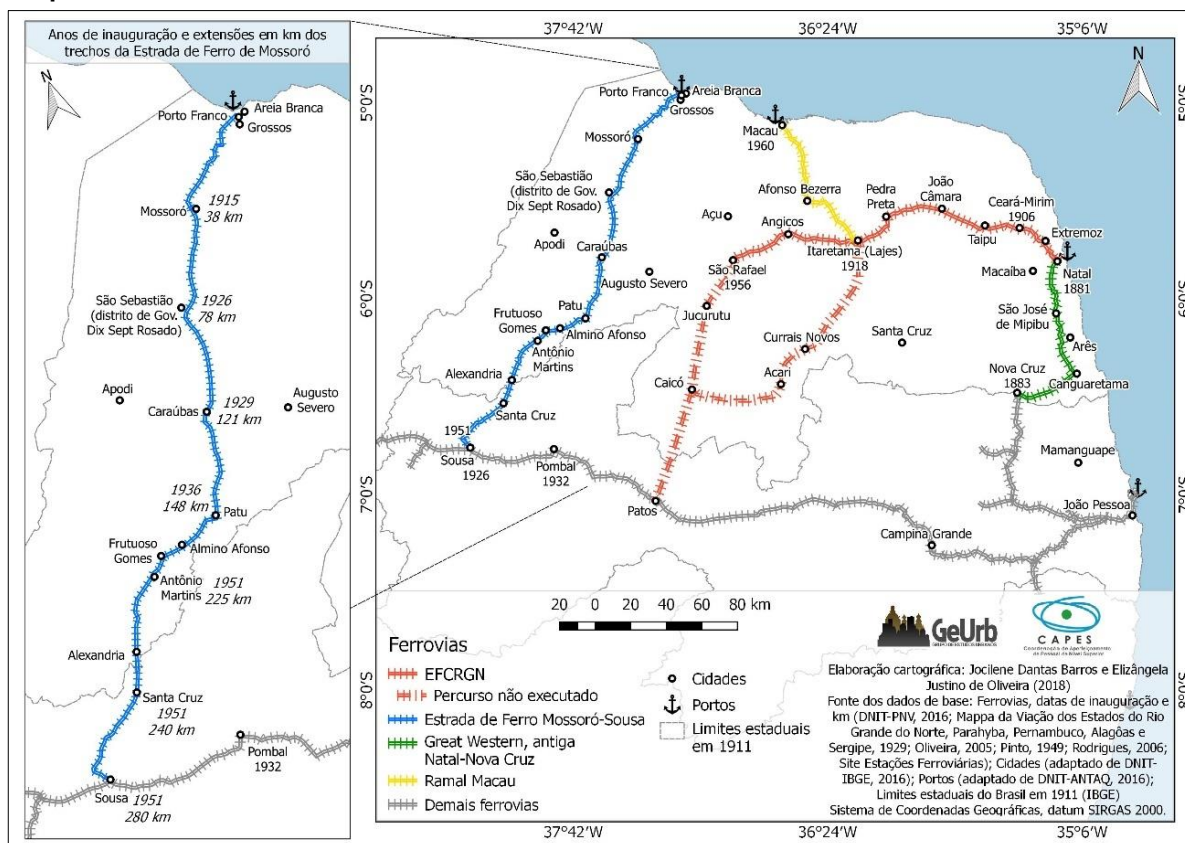
As obras da Estrada de Ferro de Mossoró tiveram início em 1912, partindo de Porto Franco e alcançando Mossoró em 1915, perfazendo um percurso de apenas 38 km. No entanto, desde a primeira lei de autorização da estrada de ferro, em 1870 até a sua inauguração em 1915, a função de empório comercial já estava arrefecida, e, na década de 1920, já estava em completa decadência:

a estrada de ferro, ao chegar ao Porto Franco, já encontrava as atividades portuárias do Porto de Areia Branca (chamado Porto de Mossoró) e do Porto de Santo Antônio (porto de fundo fluvial focalizado no rio Mossoró e distante de Mossoró 6 km), bastante reduzidas. Redução que demonstrava a perda da função de ‘empório comercial’, que

Mossoró tinha. Perda pela saída de capitais e empresas de Mossoró, perda pelo retardamento da chegada da estrada de ferro, [...]. (FELIPE, 1982, p. 61).

Portanto, a estrada de ferro, em Mossoró, que outrora fora uma reivindicação dos comerciantes no auge da função de empório comercial da cidade, chegou tardiamente para atender a sua função comercial e tornou-se uma nova força produtora que estava alinhada não mais à função de empório comercial da cidade, mas a uma nova divisão territorial do trabalho que se estabeleceu ligada ao nascedouro da indústria em Mossoró. Além de chegar tardiamente, a construção da estrada a partir de Mossoró permaneceu lenta, conforme podemos observar no Mapa 2, levando quase 40 anos até chegar a seu destino em Sousa, na Paraíba. Somente na década de 1950 chega à Sousa, ligando-se, portanto, à Rede de Viação Cearense (RVC), oriunda do Ceará, e que desde 1926 havia adentrado o sertão paraibano, alcançando a cidade de Sousa.

Mapa 2: Estradas de Ferro do Rio Grande do Norte, destacando a Estrada de Ferro Mossoró-Sousa.



Fonte: Elaboração da autora, execução: Jocilene Barros.

Observa-se que a Estrada de Ferro de Mossoró interligou Mossoró ao Porto de Areia Branca e a várias vilas e cidades ao longo de seu traçado, tais como: Porto Franco, São Sebastião, Caraúbas,

Patu, Almino Afonso, Antônio Martins (antigo Demétrio Lemos), Alexandria, Santa Cruz e Sousa, sendo as duas últimas cidades do Estado da Paraíba.

Percebe-se, portanto, a rede urbana formada por esse equipamento técnico. Como também, fica evidente a centralidade de Mossoró, a partir de dois atributos que destacam a sua hierarquia na rede urbana ferroviária¹⁷: a **estrutura arquitetônica de sua estação ferroviária** quando comparada as demais da linha férrea. A estação ferroviária é um nó e o símbolo mais relevante de uma ou mais estradas de ferro. Ela é tão mais importante quanto as suas funções, sejam elas de entroncamento ou bifurcação ferroviária, ponta de trilhos¹⁸, se possui ou não pátio ferroviário, a intensidade e frequência dos fluxos de passageiros, mercadorias e informações ou até o volume de suas receitas. Logo, essa importância está expressa na sua estrutura arquitetônica da estação. Conforme podemos observar, a Estação de Mossoró (Figura 3) e a estação Governador Dix Sept Rosado (Figura 4), ambas pertencentes à Estrada de Ferro de Mossoró, são completamente distintas quanto a sua arquitetura e também em sua importância.

Figura 3: Estação da Estrada de Ferro de Mossoró – 1915.

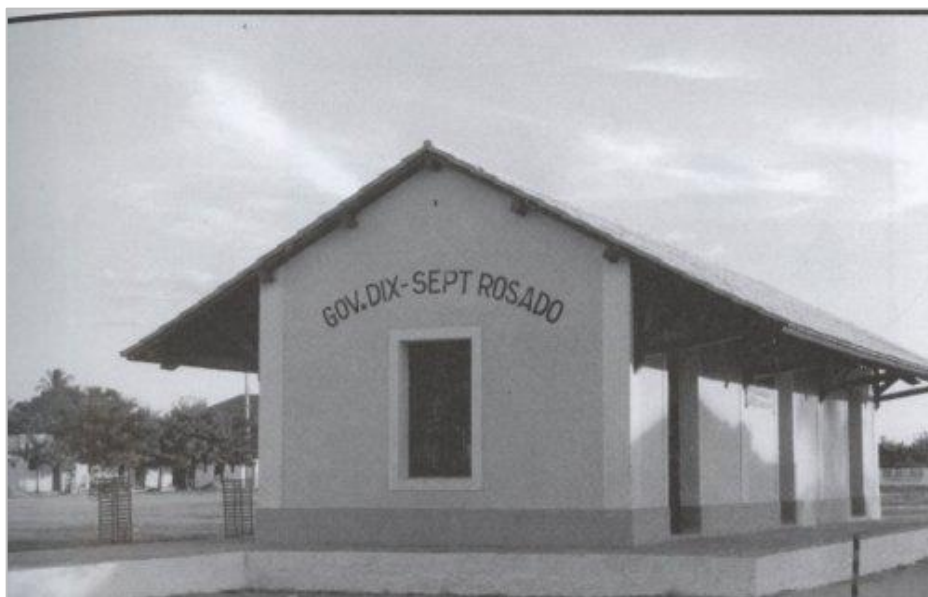


Fonte: Disponível em: <http://www.blogdogemaia.com/>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹⁷ Denominamos de “rede urbana ferroviária” a rede de cidades constituídas ou integradas por determinada linha férrea.

¹⁸ A ponta de trilhos é aquela estação ferroviária ou cidade que foi término de uma estrada de ferro por tempo determinado e que, por este motivo, muitas vezes, tiveram um aumento vertiginoso de sua população e se tornaram cidades prósperas e dinâmicas.

Figura 4: Estação Governador Dix Sept Rosado (antiga São Sebastião).



Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rqn/dixsept.htm>. Acesso em: 24 nov. 2020.

Algumas das estações ferroviárias dispunham apenas da pequena plataforma com um chalé edificado e alguma atividade administrativa; outras possuíam um edifício mais estruturado e, algumas vezes, imponente. Ainda que a maioria delas não possuíssem grandes pátios, como Cinco Pontas-PE, Recife-PE, Aracaju- SE, Natal-RN, etc., que, por sua estrutura de operação, já torna essas estações grandes centralidades por concentrarem as estruturas organizacionais e de funcionamento de toda uma rede ferroviária correspondente, há outras de menor porte, mas com certa importância, como aquelas estações que exigiam estruturas como casas de turma, casa do agente ou do mestre de linha, escritórios, armazéns ou eram pontos de abastecimento da locomotiva, ou ainda possuíam um maior número de funcionários e, com isso, a cidade ferroviária poderia adquirir nova dinâmica. Geiger (1963, p. 90), ao afirmar que “direta ou indiretamente ela [a ferrovia] influi na fundação de numerosas novas cidades”, cita o exemplo da cidade de Três Lagoas, em Mato Grosso, que evoluiu a partir de uma estação de abastecimento de água às locomotivas. Ainda segundo Geiger (1963, p. 92), em uma linha férrea “a posição que cada centro urbano irá ocupar – simples estação, terminal, ‘ponta de trilho’, entroncamento – dependerá, em grande parte, a sua evolução. A presença de oficinas de reparos do material ferroviário também influi no desenvolvimento urbano.”

O segundo atributo relevante na compreensão da centralidade em uma rede urbana é seu **aspecto populacional**. Pode-se observar que a Estrada de Ferro de Mossoró atendia ao menos sete cidades até o ano de sua inauguração em Sousa, em 1951. Posteriormente alguns distritos foram se desmembrando, dando origem a novas cidades, como é o caso de Almino Afonso, Antônio Martins e

Santa Cruz, na Paraíba. Conforme podemos observar no Quadro 6, Mossoró e Sousa são as cidades de maior relevância populacional.

Quadro 6: População absoluta dos municípios que conectam a Estrada de Ferro de Mossoró (1936-1950).

Cidades	Estados	1936	1937	1939	1950
Areia Branca (Porto Franco)	Rio Grande do Norte	13.471	13.793	14.420	15.717
Mossoró	Rio Grande do Norte	29.862	30.576	31.967	40 681
Caraúbas	Rio Grande do Norte	10.897	11.157	11.665	15 409
Patu	Rio Grande do Norte	11.038	11.302	11.816	16 633
Baixa Verde	Rio Grande do Norte	16 098	16 205	16.943	24 745
Alexandria	Rio Grande do Norte	8 820	8 878	9.282	15.361
Sousa	Paraíba	33 317	34.056	35.555	51.408
Total		123.503	125.967	131.648	179.954

Fontes: Anuário Estatístico do Brasil (1937, p. 147 e 149); Anuário Estatístico do Brasil (1938, p. 130, 132); Anuário Estatístico do Brasil (1939/1940, p.92-93); Anuário Estatístico do Brasil (1953, p. 53-54).

A referida ferrovia chegou a atender uma vasta área das salinas de Mossoró. À medida que se estendeu, passou por áreas de produção da gipsita (gesso), minério abundante no distrito de São Sebastião, de calcário (cal) em Almino Afonso, e transportava também frutas vindas de Martins até Alexandria. Assim ocorria com o algodão produzido no entorno, que também era transportado em carros de bois e caminhões até Alexandria e, em seguida, embarcado no trem para Mossoró para ser beneficiado. (OLIVEIRA, 2005).

Portanto, a Estrada de Ferro de Mossoró, constitui-se mais um elemento dentre os demais apresentados que ressalta a centralidade de Mossoró, enquanto importante nó da rede urbana potiguar e da região em seu aspecto econômico e populacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme apresentamos, Mossoró configura-se, ainda no século XIX, enquanto importante nó da rede urbana potiguar estendo seu raio de influência para além da Província/Estado do Rio Grande do Norte. Sua dinâmica econômica deve-se em parte a sua localização, constituindo-se área de transição entre o litoral e o Sertão; sua proximidade com o porto de Areia Branca (também chamado porto de Mossoró); e sua função de entreposto comercial.

Mossoró também se constituía epicentro das correntes migratórias do sertão que chegavam à cidade em busca de emprego e ajuda humanitária do governo central que tinha Mossoró como um dos principais centros de distribuição. Essas correntes vinham, inclusive, de outros estados.

Tal dinâmica econômica justifica, inclusive os esforços das oligarquias políticas e comerciantes mossoroenses pela implantação da linha férrea partindo do porto e alcançando Mossoró, a fim de escoar os produtos agrícolas (algodão), extrativistas (sal, gesso, cera de carnaúba) e de origem bovina (couros, peles e carne seca), que seguiam para exportação, bem como importar mercadorias que chegavam ao porto e seguiriam via ferrovia até Mossoró para abastecer as casas de importação, que comercializavam no varejo, mercadorias como tecidos, louças, ferragens, vidros, dentre outras. Essas casas eram chamadas também de secos e molhados, casas importadoras e exportadoras, casas de peles e couros, e se constituíam centros comerciais que atraíam pessoas da região para adquirir esses produtos e comercializar outros, sobretudo nos dias de feiras. Dessa forma, Mossoró era um nó da rede urbana formada pelas cidades do oeste potiguar e região, comercializando esses produtos e abastecendo o mercado consumidor local e regional de produtos de subsistência e utensílios domésticos mais especializados.

No que se refere à ferrovia, equipamento técnico e moderno que revolucionou o transporte de cargas e de pessoas na primeira metade do século XIX na Europa e, mais tarde, no Brasil (a partir de 1854), diminuindo as distância entre as cidades, as zonas de produção e escoamento de mercadorias e produtos agrícolas; em Mossoró, a construção tardia favoreceu não mais a sua função de empório comercial, que já encontrava-se em decadência devido a concorrência de cidades comerciais na Paraíba e no Ceará, estados que já contavam com suas redes ferroviárias bastante adiantadas. De forma que cidades na Paraíba, como Campina Grande, que já contava com sua ferrovia ligada à rede ferroviária *Great Western* desde 1907; e o Ceará também tinha expandido suas ferrovias para o interior do estado, sendo a maior concorrente de Mossoró a Rede de Viação Cearense, que drenava parte do comércio para as cidades cearenses de Baturité e Crato.

Quando a ferrovia alcança Mossoró, em 1915, a função de empório comercial já estava arrefecida e surgia as primeiras ações voltadas à indústria. De forma que surgia naquela ocasião as indústrias de beneficiamento de produtos extrativistas, como a carnaúba, e produtos agrícolas como o algodão, que eram utilizados como matérias-primas dessas agroindústrias.

Portanto, Mossoró passa por uma reestruturação econômica por volta da década de 1920, passando da função de empório comercial para a expansão das atividades ligadas à indústria, fato que manteve e consolidou a centralidade da cidade na rede urbana-regional.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Joaquim. **História das secas (Séculos XVII a XIX)**. 2. ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: ESAM, 1982. 242p. (Coleção mossoroense, v. ccxxv).
- ANDRADE, Manuel Correia de. Transportes. In: _____. **Geografia econômica do Nordeste: o espaço e a economia nordestina**. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1977. p. 138-145
- _____. **A terra e o homem no Nordeste**. 4 ed. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1980.
- _____. **A produção do espaço norte-rio-grandense**. Natal: UFRN Ed. Universitária, 1981. (Coleção Humanas Letras).
- AZEVEDO, Aroldo. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre – AGB**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, 1992. Disponível em: <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/issue/view/issue/14/10>. Acesso em: 18 mar. 2017.
- CAMPOS, César de. Estudo e parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró. In: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. 3v. Mossoro (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998, p. 27-94). (Coleção Mossoroense, série C, v. 1051).
- CASCUDO, Luís da Câmara Cascudo. **Notas e documentos para a História de Mossoró**. 4. ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vigt-Un Rosado, 2001. 186 p. (Coleção Mossoroense. Série c, v. 1207).
- CASTRO, Iná Elias de. Seca Versus seca: novos interesses, novos territórios, novos discursos. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Brasil: questões atuais da reconstrução do território**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede Urbana**. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989. (Série Princípios).
- _____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-318.
- _____. **Trajetórias geográficas**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- FELIPE, José Lacerda Alves. **Organização do espaço de Mossoró**. Mossoró: Guimãraes Duque, 1982. 173p. (Coleção mossoroense. Série c).
- _____. **A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”**. João Pessoa: Grafset, 2001.
- FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930**. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/Stylus Comunicações, 1989. (Coleção Estudos Históricos - nº 1).
- FERREIRA, Lúcia Angela; DANTAS, George Alexandre Ferreira; SIMONINI, Yuri. (Org.). **Contra as secas: Técnica, natureza e território**. Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório das Metrôpoles, 2018.
- GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963. (Coleção O Brasil Urbano. Série VI – Sociedade e Educação).
- GUERRA, Felipe. **Secas do Nordeste: resumo histórico dos anos de 1559 a 1942**. Natal: Centro de Imprensa S.A, 1951.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. IV. Rio de Janeiro, 1958.
- MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba**. João Pessoa: A união editora, 1939.
- MARX, Murillo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1991. (Coleção cidade aberta).

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

_____. **Sociedade e espaço geográfico no Brasil**: constituição e problemas de constituição. São Paulo: Contexto, 2015.

OLIVEIRA, Manuel Tavares de. **Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade**. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, Fundação Vingt-Un Rosado, 2005. (Coleção Mossoroense. Série c).

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949. (Coleção documentos brasileiros).

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. **História das secas (século XX)**. 2. ed. Mossoró (RN): Fundação Guimarães Duque, 1982. (Coleção Mossoroense, v. CCXXVI).

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008, p.9-204.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **Expansão urbana de Mossoró**: período de 1980 a 2004. João Pessoa: Coleção Mossoroense, 2009. (Série C, n. 1469).

SÁ, Chrockatt de. Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco (1910). In: ROSADO, Vingt-Un. **A Engenharia Nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho Grafiano**. v. 3. Mossoró (RN): Fundação Vingt-Un Rosado, 1998. p.4-26. (Coleção Mossoroense, Série C, v. 1051).

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

SOUZA, Francisco Fausto de. **História de Mossoró**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1979. (Coleção Mossoroense, ano XXXI, vol. XCVI).

TAKEYA, Denise Monteiro. **Um outro Nordeste**: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915). Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S.A; Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste – ETENE, 1985.

TEÓFILO, Rodolfo. **A seca de 1915**. Fortaleza: Ed. UFC, 1980.

VILLA, Marco Antonio. **Vida e morte no Sertão**: História das secas no Nordeste nos séculos XIX e XX. São Paulo: Editora ática: Instituto Teotonio Vilela, 2001.

Fontes primárias

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III. Rio de Janeiro: Tip do Departamento de Estatística e Publicidade, 1937. Disponível: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1937.pdf. Acesso em: 05 dez. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano IV. Rio de Janeiro: IBGE, 1938. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1938.pdf. Acesso em: 21 dez. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano V. Rio de Janeiro: IBGE, 1939/1940. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. Acesso em: 18 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XIV. Rio de Janeiro, 1953. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1953.pdf. Acesso em: 16 dez. 2020.



RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da Segunda Sessão da Setima Legislatura pelo governador Alberto Maranhão, em 1º de novembro de 1911.** Natal: Typ. d'A República, 1911. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u730/000002.html>. Acesso em: 20 fev. 2018.