

“Essa mensageira do progresso”: a ferrovia Natal a Nova Cruz e os primórdios da rede urbana no Rio Grande do Norte (1873-1913)

“This Messenger of Progress”: the railroad from Natal to Nova Cruz and the urban network beginnings in Rio Grande do Norte (1873-1913)

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil

Abstract

Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz was the first railroad built in Rio Grande do Norte, Brazil, interconnecting the potiguar capital to cities and productive regions at South of the province at endings of the 19th century. Built between 1879 and 1883, this railroad had a crucial role in the urban development of Natal, as it was responsible for part of its economic evolution. It was very important in a regional perspective as well, because of the interconnection developed between Natal and other Northeast capitals, such as Cidade da Paraíba and Recife, when the English company Great Western Railway Company absorbed it in 1901.

This paper aims to analyze the railroad's implantation conjuncture in the potiguar territory and its implications in the region's spatial economy and cities attended, pointing studying elements about the formation of an urban network headed by Natal.

Methodologically, two main analysis axes direct our study: infrastructural construction –paths, bridges, stations– and the road's economic development –merchandising and passenger's displacement, funds and expenses. The historical sources consulted were the Rio Grande do Norte's Government Reports and Roads and Public Works Ministry's Reports, institution responsible for supervising Brazilian railroads in the beginning of the 20th century.

Key words

modernization; railroad; territorial connection and urban network

Resumo

A Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz constituiu a primeira linha férrea do Rio Grande do Norte, interconectando a capital potiguar com as cidades e regiões produtivas ao Sul da província em fins do século XIX. Construída entre 1879 e 1883, essa via desempenhou papel primordial no desenvolvimento urbano de Natal, a partir do incremento de sua economia e também em uma perspectiva regional ao interconectá-la com outras capitais nordestinas, como Cidade da Paraíba e Recife, ao ser encampada pela companhia inglesa *Great Western Railway Company* em 1901.

Este trabalho tem como objetivo analisar a conjuntura de implantação dessa ferrovia no território norte-riograndense e suas implicações na economia espacial da região e cidades abrangidas, apontando elementos ao estudo da formação de uma rede urbana encefálica capitaneada por Natal.

Metodologicamente, parte-se de dois principais eixos de análise: a construção das infraestruturas –caminhos, pontes, estações– e o desenvolvimento econômico da estrada –movimento de mercadorias e passageiros, receitas e despesas. As principais fontes primárias de pesquisa são os Relatórios de Governo do Rio Grande do Norte e os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, órgão responsável pela fiscalização das vias férreas brasileiras nas primeiras décadas do século XX.

Palavras chave

modernização; ferrovia; agenciamento territorial e rede urbana

Arquiteto e Urbanista. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb).

Recibido el 4 de mayo de 2017

Aceptado 10 de junio de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

Introdução

A ferrovia ligando a capital do Rio Grande do Norte, Natal, à então vila de Nova Cruz, na divisa da província¹ com a Paraíba, constituiu a materialização dos intentos das elites políticas e agroexportadoras natalenses, em fins do século XIX, de interligar por uma rota mais rápida e eficiente a cidade às zonas produtivas açucareiras potiguares e também às outras capitais da República, tais como a Cidade da Paraíba –hoje João Pessoa– e o Recife. Objetivava-se, principalmente, atender à importante zona de produção dos vales açucareiros do Piancó e Jacu, ao Sul da capital, escoando também a produção algodoeira dessa área.

A estrada partia de Natal passando pelos núcleos potiguares de São José do Mipibu, Goianinha, Canguaretama, Vila Nova –atual Pedro Velho– Montanhas e Nova Cruz, seguindo dali para encontrar-se com a rede ferroviária paraibana. Alterou, nos anos subsequentes à sua implantação, a lógica do agenciamento territorial da área abrangida, desenvolvimento econômico este que se expressou na estrutura das cidades atendidas –melhorias urbanas, expansão física, atração de casas e estabelecimentos comerciais, instalação de novos equipamentos, desenvolvimento da indústria e crescimento demográfico–, fatores reconhecidos à época pelos relatos e documentos oficiais.²

Objetivamos analisar, com base nessa problemática, a conjuntura de implantação da E. F. Natal a Nova Cruz no território potiguar e compreender suas implicações na economia espacial da região e cidades compreendidas, apontando elementos ao estudo da formação de uma rede urbana encefálica capitaneada por Natal. Baseamo-nos no estudo da evolução tanto dos fluxos estabelecidos entre as cidades –mercadorias e passageiros– como das economias da ferrovia. O recorte se debruça sobre o período de construção e consolidação da via (1873-1913) e o estudo estrutura-se em duas partes: descrição do planejamento e construção da ferrovia e análise dos dados de movimento financeiro da linha e de suas

estações, levantando, destarte, elementos sobre a problemática da rede urbana potiguar.

O início: dos caminhos de bois aos caminhos de ferro

Para compreender as condições de implantação dessa ferrovia no Rio Grande do Norte, é importante que retrocedamos e iluminemos como estava estruturado o agenciamento territorial e as relações entre as cidades previamente. Sabemos que a matriz do sistema urbano potiguar foi a atividade pecuarista. Na província, o sistema da pecuária foi o primeiro dispositivo de controle do território verificado, especialmente quando nos referimos à ocupação do interior. Os caminhos percorridos pelos comboios, também denominados de “estradas de boiada”, subsidiaram a conformação das principais regiões do Rio Grande do Norte como o Litoral, o Seridó e o Oeste –Mossoró, Assú e Apodi. Da mesma forma, as mesmas definiram as condições de uma primeira seleção entre os núcleos urbanos (Clementino, 1995, p. 95).

É interessante notar que a atividade pecuarista nunca rivalizou com a agrícola, ao contrário, sempre a complementou. Primeiramente, o gado foi introduzido no Rio Grande durante o século XVIII, graças à atividade açucareira que “precisava do gado como fonte energética (nos trapiches) e meio de transporte” (Clementino, 1995, p. 95). A extensão territorial alcançada em relativo pouco tempo pela criação dos rebanhos fez com que as ligações entre o sertão, pecuarista, e o litoral açucareiro se tornassem freqüentes. Dessa maneira, também ocorreu uma associação, posteriormente, entre a cultura algodoeira e a criação do gado. Ocorria assim uma diversificação da atividade produtiva da fazenda sertaneja, já que a atividade agrícola estava inserida em seu interior e por ela controlada (Clementino, 1995, p. 96).

Os traçados das estradas estabelecidas pelo deslocamento dos comboios geralmente seguiam os leitos dos rios, onde as dificuldades geográficas eram menores, entre elas a

baixa topografia e a pouca vegetação. Essa conjuntura era relatada por Carvalho Filho (1976) em discurso pronunciado no Congresso Legislativo do Estado em sessão de Novembro de 1917.

Bem se pode imaginar as curvas das entradas pelo sertão através da orientação que nos fornecem estas sucessivas concessões de terras. Pelo rio Apodi subiu uma leva que foi em breve até à Serra do Martins. Pelo Piranhas, ao longo do seu vasto leito subiu uma outra onda colonizadora, que veio defrontar no planalto seridoense as gentes paraibanas, pernambucanas e baianas, que batendo rebanhos especialmente tirados das margens do S. Francisco, se haviam estabelecido por ali, de maneira que ao sobrevir a grande catástrofe de 1745, já existiam pelo Seridó, fazendas coletando 600 bezerros anuais cada uma. (Carvalho Filho, 1976, p. 136)

Ao justificar a aliança entre a atividade algodoeira e a pecuária Manuel Correia de Andrade afirma que, apesar de ocupar os espaços da segunda, o algodão não competia com a mesma, pois sua semente e "rama" eram excelentes alimentos para os rebanhos, sobretudo, "na estação da seca, quando o pasto quase desaparecia" (Andrade, 1981, p. 21). Além disso, os grandes proprietários muitas vezes assumiam a posição de pecuarista e industrial do algodão.

Para Andrade (1981), a cultura do algodão, juntamente com a pecuária, contribuiu significativamente para o povoamento do interior. O cultivo desse gênero teria se intensificado a partir da segunda metade do século XVIII, quando "na Europa, se procedia a Revolução Industrial; a partir daí, se expandiu e ganhou importância a demanda do algodão, produto nativo da América" (Andrade, 1981, p. 20). Dessa forma, a dinamização desse artigo no país, se deu "quando a indústria têxtil inglesa, em expansão, teve que substituir grande parte do linho pelo algodão, estimulando a sua cultura no mundo tropical. O Sul dos Estados Unidos, o Nordeste do Brasil, a Índia e, posteriormente, o Egito, foram

as primeiras grandes áreas mobilizadas para a sua produção" (Andrade, 1981, p. 20).

A conexão entre as cidades e a produção algodoeira se deu, sobretudo, a partir de uma peculiaridade de tal gênero, que podia ser armazenado para posterior utilização, o que permitiu a separação entre indústria e atividade agrícola. Sendo assim, as máquinas de processamento, como bolandeiras e descaroçadores, pertenciam na maioria das vezes aos comerciantes instalados nos núcleos urbanos, para onde convergia parte da produção. Várias cidades se beneficiaram desse processo e, posteriormente, se desenvolveram urbanisticamente, como no caso de Mossoró que, "surgiu como centro de comércio e administração e ganhou importância depois como empório comercial, em função da produção algodoeira do sertão" (Andrade, 1981, p. 21). As indústrias de beneficiamento de fibra e de sementes de algodão também proporcionaram à cidade de Mossoró a instalação das primeiras casas comerciais suíças, em 1910.

Para ilustrar como se dava o impacto nos ambientes urbanos do escoamento da produção algodoeira por comboios, ou então, o deslocamento do gado para as feiras de boi pelas estradas carroçáveis Câmara Cascudo afirmou:

As datas infalíveis criavam pontos de reunião para que a jornada fosse menos enfadonha e monótona. Especialmente ficavam juntos no regresso para o auxílio mútuo nas "travessias" sem água ou passagens difíceis nos rios e riachos, estouro de boiada e moléstias súbitas na gadaria. Essas estradas todas, como vimos, em pleno sertão, determinaram a necessidade das vendas, feiras rápidas de suprimento ligeiro e descanso ao longo da rota. Fizeram casas. As fazendas se aproximaram. Ergueram a capela. Foi Vila e muitas são sedes municipais. (Cascudo, 1984, p. 311)

Portanto, com a dinamização dessa atividade agrícola, que posteriormente predomina sobre a pecuária, a interligação entre cidades e zonas

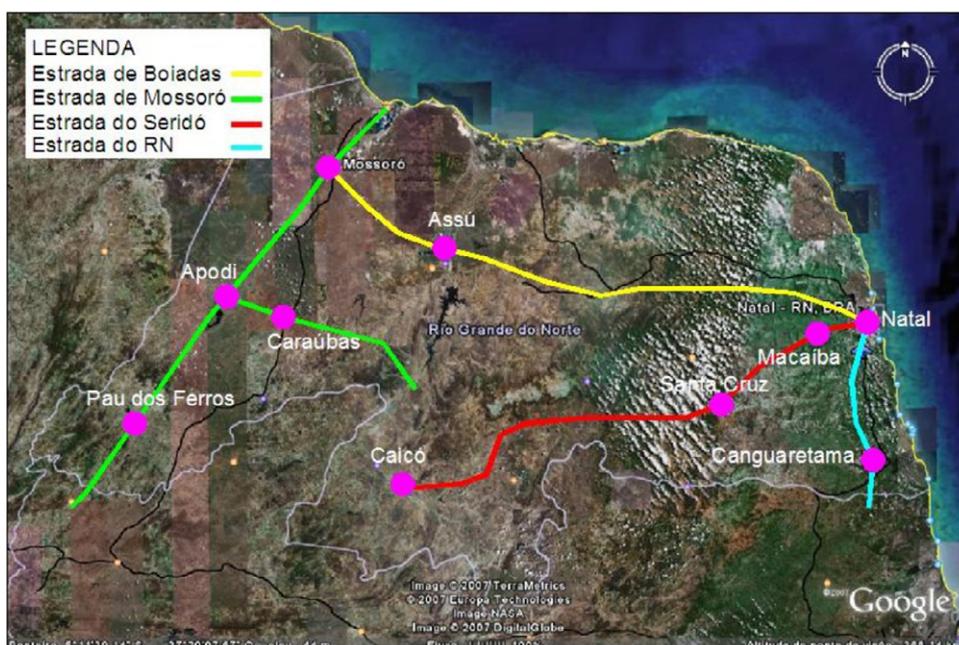


Figura 1. Estradas de Boiadas do Rio Grande do Norte. Acervo próprio.

produtivas deveria ser constante, bem como, entre os núcleos urbanos, o que gerava uma maior demanda por canais de escoamento. Segundo Takeya (1985), o algodão constava na pauta de exportação de 27 dos 37 municípios existentes no Rio Grande do Norte em 1910. Nesse ano, os caminhos do estado eram predominantemente compostos por estradas carroçáveis, que constituíam “caminhos de ligação intermunicipal, mal conservados, por onde trafegavam os ‘comboios’, tropas de mulas que respondiam pelo transporte de mercadorias na quase totalidade do estado”. (Takeya, 1985, p. 81)

No início do século XX, a inexistência de estradas de ferro e de rodagem era quase total, com exceção da E. F. Natal a Nova Cruz. Aparte essa ferrovia, as três principais vias carroçáveis do Rio Grande do Norte eram: a Estrada de Boiadas, partindo de Canguaretama e passando por Natal, Assú e Mossoró caminhando ao Ceará; a Estrada do Seridó, que partia de Macaíba, atravessando Santa Cruz, Currais Novos, Acari e Caicó; e a Estrada de Mossoró, que saía de Mossoró e perpassava Apodi, Currais Novos, Pau dos

Ferros, Luiz Gomes e ia dar na Paraíba. Essa última possuía um ramal ao Seridó, passando por Caraúbas e Augusto Severo (Takeya, 1985, p. 82). (Figura 1)

Câmara Cascudo, além das estradas acima referenciadas, também cita a existência de mais uma, que estava entre as mais antigas, chamada de “Estrada do Rio Grande do Norte”, cujo traçado acompanhava o “litoral, beirando quase o mar, rumo da Paraíba” (Cascudo, 1984, p. 307). De acordo com Cascudo, o traçado da estrada passava pelas seguintes localidades “Mamanguape, Tamandantuba, Cunhaú, Goianinha, Goaraíras (Arez), Mipibu, Potengi, Utinga, ou seguindo o vale do Cajupiranga, diretamente a Natal” (Cascudo, 1984, p. 307). Segundo o historiador potiguar, a principal função dessa artéria era a de transportar gado às províncias vizinhas, principalmente à Paraíba e Pernambuco, afirmação que corrobora ainda mais a importância de tal atividade na consolidação territorial norte-riograndense. Com relação a tal fato ele afirma: “Lembremos que a Paraíba não tinha gado e sim açúcar. O Rio Grande do Norte possuía tanto

gado que podia suprir a Paraíba, Itamaracá e Recife” (Cascudo, 1984, p. 308).

A falta de infraestrutura nos meios de transporte do Rio Grande do Norte estava prejudicando o desenvolvimento da economia, uma vez que a crescente produção algodoeira ia buscar em outros estados maneiras de exportar o volume produzido. O péssimo estado das estradas norte-rio-grandenses e a pouca evolução das mesmas ao longo dos anos constituíam em 1917 “um dos mais sérios obstáculos ao nosso desenvolvimento, cada vez mais crescente a despeito das secas” (Carvalho Filho, 1976, p. 136). A produção não compatibilizava com as más condições de transporte das mercadorias, o que resultava em preços muito altos no frete por tonelagem, encarecendo assim, o produto final a ser exportado. Comentando como se dava o desvio das mercadorias produzidas para outros estados, Cascudo afirma:

Durante muitos anos os pontos povoados do sertão paraibano não tiveram intercomunicação. Piancó conhecia a ligação com a Bahia, e Boqueirão, nos Cariris Velhos, com Pernambuco. Entre nós, já no século XIX, sucedia o mesmo. Mossoró ia para o Aracati e Caicó para Campina Grande. O sertão escapou secularmente à capital que vegetava, humilde e minúscula junto ao Potengi. As ligações orientavam-se para Pernambuco e Paraíba, para as grandes feiras de gado, Igaraçú, Goiana, També (Pedra de Fogo), Itabaiana e depois Campina Grande. Daí a rede de estradas e variantes que sempre aglutinaram esses lugares e o articulavam às regiões do Seridó e sertão de Piranhas, ribeira de Panema, enquanto a zona do Mossoró escoava-se para o Ceará pelo chapadão do Apodi. Com o desenvolvimento do Aracati passou este a dirigir Mossoró ao seu sertão na linde do oeste. (Cascudo, 1984, p. 309)

Foi, portanto, a necessidade de intercomunicação da capital com o interior que fez necessária a construção das estradas de penetração. Segundo Takeya (1985, p. 109), a classificação das linhas férreas pelo Ministério da Viação se dava em três tipos principais:

de penetração, ligando regiões interioranas aos portos marítimos; de ligação norte-sul, conectando comercialmente os estados; e linhas de fronteira, responsáveis pela guarda do território nacional. As duas principais linhas férreas de penetração, cujas propostas se delinearão ainda no século XIX –embora somente concretizadas posteriormente– eram a Estrada de Ferro Central, que deveria partir do porto de Natal, passando pelo vale do Ceará-Mirim e terminando na região seridoense, importante zona algodoeira; e a Estrada de Mossoró ao São Francisco, que partiria do porto de Areia Branca e passaria por Mossoró, rumando para o alto sertão do Rio Grande do Norte e da Paraíba.

Esses mecanismos ferroviários, surgiram com uma base territorial física condicionada pelos sistemas anteriores, neste caso, as estradas carroçáveis. As relações territoriais iniciadas pelas estradas carroçáveis não apenas se restringiram aos caminhos de ferro, mas também às estradas de rodagem construídas posteriormente, como a Estrada de Automóveis do Seridó, cujo trajeto, iniciado em 1914, atendia às mesmas cidades da via carroçável conhecida como Estrada do Seridó. Portanto, ao analisar a formação de redes urbanas no Rio Grande do Norte é importante que tenhamos em mente que o território estadual já estava parcialmente condicionado a uma lógica de fluxos e relações entre cidades. (Figura 2)

Os contratos de concessão e a construção da ferrovia de Natal a Nova Cruz: sobrepujando a falta de integração territorial

Fins do século XIX: o Rio Grande do Norte enfrentava uma crise humana –em virtude das secas periódicas que arrastavam grandes levas de retirantes para os pouco estruturados centros urbanos³– e econômica, decorrente da falta de integração relativa à carência de vias de comunicação. A cidade do Natal, isolada geograficamente do resto do território provincial e de outras capitais nordestinas, vivenciava um parco desenvolvimento urbano:



Figura 2. Mapa do Rio Grande do Norte. Recuperado de https://suporte.cosol.com.br/hc/pt-br/article_attachments/211253828/Mapa_de_transportes_no_Rio_Grande_do_Norte.png

não era a principal praça comercial da província, possuía uma baixa ocupação e poucas construções relevantes, apresentava um traçado urbano de moldes coloniais, seu porto detinha um movimento incipiente e era pouco comunicada por estradas carroçáveis.

Vias de comunicação e férreas no Rio Grande do Norte, portanto, adquiriam nos discursos políticos uma posição preponderante. Como continuidade a uma política de integração iniciada na década de 1870,⁴ as ferrovias se fortaleceram no escopo do planejamento territorial por meio da defesa dos meios técnicos de engenharia. Constituíam os eixos principais de integração territorial, comunicando as mais importantes zonas produtivas com os portos de escoamento. Caminhos carroçáveis, em contrapartida, articulavam distâncias mais curtas e o trajeto entre zonas produtivas e estações de trem. A importância da comunicação territorial com o porto da capital potiguar era reiterada em 1874 pelo presidente da província, Sr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho.

A província vê afflicta que, por falta de estradas e com detrimento de suas rendas, a maior parte da sua produção se escoava para

as províncias limitrophes, cujos mercados procura, abandonando o desta capital. É o que sucede nos municípios de Nova-Cruz e Canguaretama ao sul e em todo o alto sertão ao norte. Os primeiros preferem o porto de Mamanguape na Parahyba e o segundo o do Aracaty no Ceará. (Mello Filho, 1874, p. 56)⁵

Portanto, a ausência de articulação territorial eficiente com o interior resultava em perdas econômicas significativas para o Rio Grande do Norte, cuja produção era direcionada aos portos de outras províncias. É dentro dessa conjuntura que foram assinados os dois primeiros contratos de concessão ferroviária em território norte-riograndense. Em 08 de junho de 1872,⁶ firmou-se o contrato para uma ferrovia entre Natal e Ceará Mirim –situado em vale homônimo de grande produção açucareira, perpassando também o vale do São Gonçalo.⁷ Posteriormente, através da Lei N° 682, de 08 de agosto de 1873, a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz foi concessionada, aos senhores Cícero Pontes, Luiz Pedro Drago, José de Sá Bezerra e Francisco Manoel da Cunha Júnior. Partiria da capital se dirigindo à então vila de Nova Cruz, na zona úmida

paralela ao litoral, “atravessando os valles do Capió e Jacu, cidade de S. José, villas de Goianinha e Penha ou Canguaretama” (Mello Filho, 1874, p. 58).

Atenta-se para o fato de que essa estrada seguia o mesmo princípio articulador das zonas açucareiras da anterior, só que neste caso, conectando Natal aos vales agrícolas situados ao Sul. A via também foi a primeira a apresentar uma característica interprovincial, pois comunicaria Natal às demais capitais do Nordeste, principalmente ao Recife. A concessão cedia o privilégio de 80 anos e garantia juros de 7%⁸ no espaço de 30 anos, sobre o capital de 6.000:000\$000 (Mello Filho, 1874).⁹ Sua conclusão estava estipulada para o prazo de seis anos.

Uma terceira concessão ferroviária foi aprovada no ano de 1875, dessa vez ao empreiteiro suíço radicado em Mossoró, Johan Ulrich Graf, pela Lei Provincial Nº 742, de 26 de agosto (Graf, 1980, p. 5). A estrada deveria ligar Porto Franco, no município de Areia Branca –passando por Mossoró, Apodi e Pau dos Ferros– ao rio São Francisco, permitindo assim o escoamento da produção do interior do estado e “facilitando a comunicação com as províncias limitrophes” (Miranda, 1877, p. 24).

As três ferrovias concessionadas encontravam dificuldades preponderantes de viabilização. As obras da E. F. Natal a Nova Cruz até 1877 ainda não haviam sido iniciadas devido, segundo seus contratantes, à exiguidade do prazo para os estudos de implantação, que apenas progrediu quando o direito de concessão foi passado à empresa de capital inglês *The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*.¹⁰ Após essa transição, que se deu em 1879, as obras preliminares foram iniciadas, sendo rapidamente realizadas as picadas e a preparação do leito. Esses primeiros avanços e a estipulação do prazo de conclusão das obras em 18 meses, muito animaram os dirigentes da província que exaltavam as transformações que tal linha traria ao Rio Grande do Norte da seguinte forma:

É curioso vêr-se a influencia benéfica que as estradas de ferro exercem nos costumes e no modo de viver nos lugares por onde passam, influência que se desenvolve na rasão inversa do tamanho e importancia das povoações. Dentro em pouco o grito da locomotiva convocará os habitantes para a conquista de novas industrias, e guiada por essa *mensageira do progresso*, vereis a vossa capital transformar-se em enérgica operaria da civilização. (Machado, 1880, p. 16, grifos nossos).

Ao passo que grandes projeções eram feitas em relação à E. F. Natal a Nova Cruz, as outras duas concessões dadas, para a linha entre Natal e Ceará-Mirim e de Mossoró ao vale do São Francisco, não tinham ainda mostrado evolução alguma e, portanto, frustravam as expectativas de se compor uma vasta rede integrada de vias férreas na província. Os concessionários da Natal-Ceará-Mirim reclamavam a falta de garantia de juros determinada pelo Governo, enquanto que Johan Ulrich Graf, que não os havia requisitado na assinatura do contrato, encontrava dificuldade em angariar parceiros da iniciativa privada que assumissem a empreitada (Cascardo, 1984, p. 320). A garantia de juros pelo Governo Imperial era uma prerrogativa fundamental à viabilização das referidas ferrovias.

Uma estrada de ferro ligando Mossoró ao centro do Rio Grande do Norte, da Parahiba e do Ceará, não seria só um grande commettimento industrial, seria também o mais esplendido triumpho da civilização sobre a ignorancia, uma conquista gloriosa para o regimen da legalidade, um meio inverno diminuindo os rigores da sêcca....Mesmo a estrada para o vale do Ceará-Mirim os concessionarios do privilegio não farão effectiva sua construcção sem garantia de juros cedida pelo Governo Geral, e esta concessão difficilmente poder-se-há hoje conseguir. O capital nacional, encontrando igual retribuição nas apólices da divida publica e melhor nas acções do Banco do Brazil e de algumas companhias de estrada de ferro

de São Paulo, por certo que não se deixará seduzir por uma perspectiva tão duvidosa. O capital inglês, que é do estrangeiro o que nos tem procurado, não localizou ainda em um caminho de ferro brasileiro senão mediante fiança do. (Machado, 1880, p. 16- 17)

A construção da Natal a Nova Cruz foi iniciada em 27 de fevereiro de 1881, adiantando-se as obras do trecho de 92 quilômetros até o rio Curimataú, bem como os trabalhos em sua ponte. O primeiro trecho, compreendido entre Natal e São José de Mipibu, estava pronto para ser entregue ao trânsito público em fins de 1881 (Furtado, 1882, p. 07). A segunda seção, entre São José de Mipibu e a vila de Penha –atual Canguaretama–, estava adiantada, porém, ainda não pronta em virtude da não conclusão de diversas “obras de arte”¹¹ sobre os rios Mipibu, Ararapi, Jacu, Una e Estivas, nos vales do Capió e Goianinha (Furtado, 1882). No primeiro semestre de 1882, iniciava-se o tráfego do trecho entre Natal e São José do Mipibu, compreendendo os primeiros 41 km (Furtado, 1882, p. 09). Enquanto isso, os serviços prosseguiram entre os quilômetros 41, ponto terminal do primeiro trecho, e 121, ponto terminal da linha em Nova Cruz.

Nesse mesmo ano foi nomeado como engenheiro fiscal da estrada José de Cupertino Coelho Cintra, que elaborou também em 1882 um relatório sobre a condição dos três principais caminhos de escoamento de mercadorias da província: as estradas carroçáveis, as vias fluviais de navegação e as estradas de ferro. O relatório é pontuado pela preocupação em se integrar diferentes tipos de caminhos, bem como, de ampliar a rede férrea provincial, propondo a construção de ramais de penetração que articulassem a capital e a Natal-Nova Cruz às zonas produtivas do interior (Furtado, 1882, p. 29). Esse relatório foi um marco para a retomada do projeto e sua consolidação.

Com relação ao transporte fluvial, Cintra, afirmava que os rios potiguares não eram perenes, mas temporários em sua grande

maioria, constituindo “verdadeiros canaes de drenagem, por onde se escoão as águas pluvias na quadra invernos”, apresentando, portanto, apenas três deles condições plenas de navegabilidade: o Potengi, o Curimataú e o Mossoró. Sobre o Curimataú o engenheiro explanava que sua navegação seria prejudicada por alguns fatores, como o fato de apenas permitir embarcações de baixo calado e devido à demanda de desobstrução de alguns recifes em sua embocadura para torná-lo acessível. Além dessas causas, Cintra também deixava claro que “a zona que serve o primeiro destes rios –Curimataú– já é servida por esta ferro-via –Natal a Nova Cruz–, e favorecer ahi uma navegação regular, seria crear-se uma pernicioso concurrencia” (Furtado, 1882, p. 30). O Potengi, ao contrário, já contava com uma navegação consolidada até a localidade de Guarapes. Em contraponto ao caso do Curimataú, o engenheiro projetava que a criação da via férrea até o Ceará-Mirim iria constituir uma concorrência a essa via fluvial, captando parte do escoamento desses vales agrícolas.

O Potengi é francamente navegável até Guarapes, onde há o primeiro estabelecimento commercial da província, e está também sujeito á influencia das marés. Realizada a ferro-via do Ceará-Mirim, tenderá esse estabelecimento a desaparecer, por ir a estrada buscar a producção que para alli aflue no centro agrícola onde ella se desenvolve. (Furtado, 1882, p. 30)

O rio Mossoró deveria, segundo o engenheiro, receber maiores investimentos, pois poderia escoar a produção de parte dos sertões do Rio Grande do Norte, bem como, de outras províncias como Paraíba e Ceará, graças à proximidade com esses centros. Para isso, deveria ser estabelecida uma linha de vapores entre Mossoró e a vila de Areia Branca. Quanto à integração entre caminhos carroçáveis e de ferro, Cintra atentava para a importância da construção de uma estrada de meia rodagem entre Brejo das Bananeiras, na Paraíba, e Nova Cruz, numa extensão de 40 km, com o intuito de “dar saída aos productos dessa importante

zona, fazendo-os convergir para esta ferrovia –Natal a Nova Cruz–” (Furtado, 1882, p. 31). As ferrovias, para ele, deveriam constituir o principal meio de escoamento da província potiguar e para isso a malha provincial deveria expandir-se formando um “polígono” que absorvesse o que era produzido nas principais regiões do estado: o Seridó, o vale do Ceará-Mirim e os vales do Capió e Jacu, estes já parcialmente atendidos pela E. F. Natal a Nova Cruz. O ramal para o Ceará-Mirim era imprescindível na visão do engenheiro, uma vez que o mesmo representava 9.000 toneladas da produção açucareira, em um universo de 15.000 produzidos pela província inteira. Em suas palavras:

Quanto, porém, ás estradas de ferro, creio que o systema de viação qua mais convém ao interesse do Estado, está conhecido, visto já estar estudada a zona mais importante da provincia, cujos estudos estendem-se a 220 kilometros, de Nova Cruz á cidade do Príncipe [atual Caicó], o que forma um pólygono com o traçado desta ferro-via, que bem permite resolver sobre tão importante assumpto com acerto. (Furtado, 1882, p. 31)

Em virtude desse contexto foi firmado também um contrato com a *Imperial Brazilian Natal & Nova Cruz* para construção do prolongamento da Natal a Nova Cruz até o Ceará-Mirim, autorizado pela Lei Nº 860, de julho de 1883, em detrimento do contrato assinado em 1872, com os antigos concessionários, que caducou em virtude da não concordância com os termos relacionados à garantia de juros. Porém, mesmo com a empresa inglesa à frente do empreendimento, surgiram novas dificuldades, dessa vez relacionadas aos orçamentos elaborados, que não entravam em concordância com aqueles estipulados pelo engenheiro fiscal José Cupertino Cintra. Enquanto que a concessionária determinava um orçamento de 2.253:301\$570, o estimado por Cintra não devia exceder a quantia de 1.755:000\$000 réis. Isso era justificado devido à relativa facilidade de execução da estrada, uma vez que não possuía uma declinação muito acentuada, nem demandava

numerosas obras-de-arte (Barreto, 1883, pp. 34-35).

A outra estrada de ferro, Mossoró ao São Francisco também não evoluíra, em virtude das dificuldades anteriormente citadas, e por isso, em 1883, teve sua concessão considerada inválida, em virtude do não cumprimento de algumas cláusulas do contrato assinado em 1875. O então presidente da província Sr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, justificou assim as causas da determinação:

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

Os anos ulteriores à inauguração completa do tráfego da E. F. Natal a Nova Cruz no ano de 1883, foram permeados pela tentativa de se construir a estrada de ferro para o vale do Ceará-Mirim, bem como, de uma linha de penetração ao interior. A Natal a Nova Cruz, depois de começado o movimento, enfrentou uma série de dificuldades financeiras, justificadas pela concorrência da navegação em alguns pontos e, especialmente, pelos altos juros cobrados sobre o capital investido na construção pelos empreiteiros. Dessa forma, a linha apresentava um déficit entre as despesas e a receita recolhida.

Sobre essa condicionante o presidente do Rio Grande do Norte, Francisco de Gouveia, metaforizava em seu relatório de governo, que, os caminhos de ferro, assim como a máquina a vapor, funcionavam de acordo com três fatores básicos: a potência (o capital financeiro), os órgãos de transmissão ou de infraestrutura (locomotiva e trilhos) e o útil

(os serviços prestados e seu respectivo lucro). Portanto, o que suprimiria despesas e otimizaria a relação entre potência e o útil seria a pouca quantidade de intermediários no processo: “o único meio de remediar essa perda é suprimir, gradualmente, todos os órgãos inúteis, e fazer desaparecer os agentes intermediários” (Barreto, 1883, Anexo 13, p. 02). O anexo do Relatório do Governo de 1883, explica melhor as condições financeiras dos contratos de concessão para construção das vias férreas na província. Essa questão é importante, como visto na citação abaixo, pelo fato de ocasionar discordâncias entre os contratantes e o Governo, gerando atrasos, ou mesmo impedindo a construção das vias férreas.

Quando não bastasse para prova d’este acerto os nossos três primeiros caminhos de ferro, cuja experiência tantos sacrifícios nos tem custado, ali estão todas essas concessões feitas á taes órgãos para postas em paralelo com as estradas feitas pelo governo, mostraram que já devemos procurar outros meios de resolver o problema attinente ao systema de viação do paiz, sem gravar o Thesouro com o pagamento de juros sobre grandes sommas, que representam um capital morto, a que os emprezarios chamam de lucros de transferência de concessão! Capital esse que augmentando o custo-kilometro, consideravelmente torna ruinosos ao Estado caminhos de ferro, que, construídos em outras condições econômicas, grande resultados dariam. O systema seguido de fixar capital a vista de estudos apresentados pelos interessados, não me parece o mais concentaneo com os legítimos interesses econômicos do Estado. (Barreto, 1883, Anexo 13, p. 02)

Logo, a garantia de altos juros pelo governo prejudicava a arrecadação de lucros pela estrada de ferro, intensificada ainda mais pela ausência do cultivo de algumas zonas abrangidas pela linha e suscetíveis à cultura. E, como visto, essa era uma prática adotada também em todo o território nacional o que refletia em um baixo crescimento da malha ferroviária. Enquanto países como os Estados

Unidos contavam com um malha cuja proporção era de 1 quilômetro para cada 364 habitantes, no Brasil esse média era de 1 quilômetro para cada 4.000 (Barreto, 1883, Anexo 13, p. 03).

Em virtude dessas condições e da preocupação de se adotar uma concessão vantajosa para província na construção do ramal para Ceará-Mirim, muito provavelmente por sistema de concorrência pública, essa via permaneceu no esquecimento até o ano de 1904. Nesse referido ano eclodiu mais um período de estiagem nos sertões do estado, o que provocou uma intensa corrente migratória das populações atingidas para “a Capital e arredores, onde vagueavam cerca de vinte mil indigentes” (Lyra, 1904, p. 15). Para alterar tal perspectiva e assim, não permitir a ocorrência do quadro testemunhado na seca de 1877-79, o governador Alberto Maranhão requisitou por telegrama ao então presidente da República Rodrigues Alves, auxílio da União, a partir do envio de verbas e socorros. Eram reclamadas medidas urgentes em obras contra as secas, que permitissem a permanência dos flagelados durante a ocorrência do fenômeno, evitando dessa maneira, tanto a migração para os maiores núcleos urbanos do Rio Grande do Norte, como o deslocamento para outros estados.

Para ilustrar essa circunstância, basta afirmar que, além das milhares de pessoas que se aglomeravam em torno de cidades como Mossoró e Natal, mais de treze mil já haviam partido entre 1903 e 1904 para o Norte e o Sul do país, enquanto que 5.127 flagelados já haviam se alistado para o embarque pelo Lloyd Brasileiro (Lyra, 1904, p. 15). Esses números, somados ao alto índice de óbitos por inanição e epidemias, representavam muito no universo de 300 mil habitantes que então contava o Rio Grande do Norte. Em 12 de abril de 1904, o governador Alberto Maranhão enviava a seguinte mensagem telegráfica ao Governo da União.

Exm. Presidente da República. Rio – Além de numerosos óbitos [e] moléstias epidêmicas, já na Capital, apesar da caridade [e]

solicitude da população fixa, aliás geralmente pobre, aparecem casos de morte por fome. É enorme a aglomeração sobre as árvores e pelos passeios das ruas mais transitáveis. Em Mossoró, a situação não é menos desoladora, Continuam solicitando passagens [para] milhares de famintos, estando já completa a lotação de todos os vapores Lloyd até fim [de] Julho. Só nos três últimos dias, alistaram-se cerca [de] dois mil. Pelas estradas, sem nenhum recurso [de] alimentação, devorando animais mortos e raízes damninhas, demandam ao litoral, e igualmente exhaustos, populações quase inteiras de povoações do interior, outr’ora florescentes. Roubadores isolados ou em bandos agravam esse triste quadro de miséria. Sem uma prompta medida que remedie a crescente aglomeração nos portos, organizando-se, ao mesmo tempo, alguns serviços que dêem aos famintos ocupação, mediante salário, evitando, pela relativa fixação de parte ao menos dessas miserandas victimas, o despovoamento do Estado. Serão incalculáveis as conseqüências da secca actual. (Lyra, 1904, p. 17)

Em resposta aos insistentes apelos, o Governo da União determinou que fosse posta à disposição a quantia de cem contos de réis (100:000\$000) para serem investidos em medidas mais emergenciais, bem como, a disponibilidade de vapores para aqueles dispostos a se retirar. Quanto às obras e serviços, a determinação era a de que elas não poderiam ser ordenadas “sem estudos, sem orçamentos, e, sobretudo, sem a convicção de que serão eficazes para o fim que se pretende alcançar” (Lyra, 1904, p. 18).

Com o dinheiro recebido foram organizadas três comissões de socorros, destinadas a ajudar os flagelados, distribuídas sementes para plantio nos municípios da região Agreste e transportados retirantes pela E. F. Natal a Nova Cruz, que também distribuiu sementes. Além disso, parte da verba enviada foi empregada, por meio da Comissão de Melhoramento do Porto, a quantia de 35:000\$000 em serviços

de benfeitoria para a cidade do Natal (Lyra, 1904, p. 21). É importante ressaltar como os propósitos iniciais eram desvirtuados em detrimento do interesse de se modernizar a capital potiguar. Apesar do emprego da mão-de-obra retirante, as verbas inicialmente destinadas ao auxílio dos flagelados foram utilizadas contraditoriamente para melhorar o espaço urbano em reformas como o aterro da campina da Ribeira e a construção da Praça Augusto Severo, interligando os bairros da Ribeira e Cidade Alta, antes quase isolados –e onde se situava a estação central da E. F. Natal a Nova Cruz na cidade (Dantas e Ferreira, 2006 p. 57). Foi o combate à seca também a premissa para a construção da antiga estrada entre Natal e Ceará-Mirim, que, em um projeto mais amplo,¹² se tornaria a linha de penetração ao interior do estado,¹³ buscando as zonas algodozeiras seridoenses e salineiras de Macau.

Conexão interestadual, agenciamento territorial e formação da rede urbana: desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte

A situação de contas da E. F. Natal a Nova Cruz apresentou saldos negativos desde o início de sua implantação. Os Relatórios de Governo e do Ministério de Viação e Obras Públicas publicados no período discorrem numericamente sobre esses dividendos. Em 1883, início do tráfego completo, o movimento financeiro de receitas era de 47:488\$590 contos, enquanto que a despesa total somou 106:895\$967, resultando, portanto, em um déficit de mais de 59 contos, quantia expressiva (Barreto, 1883). A descompensação de maiores déficits do que receitas refletia o período de adaptação e de cobertura dos investimentos realizados.

Cinco anos depois, em 1888, apesar de toda a quilometragem de trilhos já se encontrar assentada e o tráfego entre Natal e Nova Cruz estar consolidado –bem como, entre as cidades e vilas intermediárias–, algumas obras de infraestrutura ainda estavam por ser finalizadas. É o caso das pontes sobre os rios



Figura 3. Ponte metálica sobre o Rio Curimataú Acervo próprio.

Mipibu, Ribeiro, Ararapi, Jacu, Una, Capió e Curimataú, anteriormente feitas em madeira e então sendo substituídas por treliças metálicas (Barros, Anexo 13, 1888, p. 4). A maior delas, sobre o Curimataú, apresentava vãos de 42 metros de extensão, consistindo na maior ponte do estado à época, sendo ultrapassada posteriormente pela da E. F. Central sobre o rio Potengi, inaugurada em 1916. (Figura 3)

A situação financeira do ano seguinte, 1889, se encontrava ainda em más condições, isto devido à relativa pequena extensão percorrida, além da tarifa elevada sobre os fretes e a concorrência da navegação em alguns pontos (Rosa e Silva, 1889, p. 7). A receita do ano foi de 35:393\$940 contos de réis, enquanto que a despesa total e déficit foram, respectivamente, de 97:402\$052 e 62:008\$112 contos (Rosa e Silva, 1889, p. 07). Verifica-se, em comparação com os anos anteriores, que ambos os índices –receita e despesa– elevaram-se consideravelmente, porém, ainda resultando uma grande margem de diferença, ocasionando assim, também um crescente déficit.

Embora se perpetue nos anos seguintes, há paulatina e considerável redução de déficits a partir de 1901, quando a ferrovia passou à administração da companhia inglesa *Great Western Railway Company*, que modificou seu ponto terminal para a vila paraibana de Independência, passando a estrada a se

denominar E. F. Natal a Independência.¹⁴ Com a revisão e renovação dos contratos da companhia com o Governo da União por meio do Nº 5.257, de 26 de julho de 1904, seus arrendamentos abarcavam uma ampla rede de estradas de ferro nordestinas, tais como Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, Central de Alagoas, Conde d’Eu, Natal a Independência e Paulo Afonso, incorporando também a Central de Pernambuco (Sá, 1910, p. 116-117). Destarte, ficavam interligadas pela rede férrea as capitais dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, servindo zonas produtivas diversas e consolidando uma importante malha viária de escoamento da região Nordeste do Brasil.

O arrendamento das linhas obrigou a concessionária a realizar obras de prolongamento e as vias permaneceriam sob sua concessão, como ficou acertado no contrato, até o período de 31 de dezembro de 1960, mediante o pagamento ao governo de 12 a 15% da renda bruta anual (Sá, 1910, p. 117). A rede de viação férrea *Great Western* em 1909 subdividia-se em três sub-redes: a Norte, formada pelas linhas Natal a Independência (171,19 km¹⁵), Conde D’Eu, na Paraíba (165 km), e de Recife ao Pilar e ramais (260,48 km); a Central, formada pela Central de Pernambuco (228,38 km); e a rede Sul, constituída pelas estradas de Recife ao São Francisco (124,73 km), Sul de Pernambuco

The Great Western of Brazil Railway Co., Ltd.

✱ ✱ **SÉDE:** — River Plate House, Finsbury Circus, London, E. C.
Endereço Telegraphico: **BENCH, LONDON**

Escritorio no Rio de Janeiro
Edifício do "Jornal do Commercio", 3.º andar, n.º 5
(Avenida Central, n.º 117)
Endereço Telegraphico: **OCIREMA, RIO**

Escritorio no Recife
PRAÇA DO CORPO SANTO, N.º 17
Endereço Telegraphico: **Bench, Pernambuco**
Comunicação directa entre
MACAÏÓ, RECIFE, PARAHIBA E NATAL

Para informações dirigir-se a:
H. TATTAM, Secretario da Companhia, na Séde em Londres; J. A. LORIMER, Superintendente Geral no Recife; e a CARLOS AMERICO DOS SANTOS, Representante Local no Rio de Janeiro.

COMMUNICAÇÃO DIRECTA entre Recife (Cinco Pontas) e Macaïó e Jaraguá, nas quartas e domingos. Entre Recife (Brum) e Parahyba e Cabedello, nas segundas, quartas feiras e sabbados. De Recife (Brum) para Natal nas segundas e quartas feiras. De Natal ao Recife (Brum) nas sextas feiras.

Figura 4. Anúncio da Great Western Railway Company. Almanak Laemmert, 1909, ano 66, v. 01, p. 768. Recuperado de: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=313394&pagfis=37528&url=http://memoria.bn.br/docreader/#>

(193,90 km), Central de Alagoas (150 km) e pelo ramal de Ribeirão a Cortez (28,65 km), totalizando assim, 1.322,36 km (Almeida, 1909, p. 119). (Figura 4)

Entre as demais linhas, a de Natal a Independência era uma das que apresentava o menor rendimento, principalmente por causa da menor produção agrícola, quando comparada com as das demais zonas, principalmente de Pernambuco. No relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 é relatado o seguinte quadro sobre o cultivo das zonas abrangidas pela rede de viação *Great Western* no Rio Grande do Norte:

Além de Montanhas é que os terrenos vão se tornando agrícolas, ao desenvolverem-se pelo valle do Curimataú e principalmente nos terrenos próximos de Villa Nova e Penha, encontrando-se ahi culturas de algodão e cereaes. De Penha em diante a vegetação é quase nulla.... Quanto a estabelecimentos industriaes existentes ao longo de seu percurso, apenas se encontra a uzina Maranhão, de construção moderna, a quatro kilometros da estação da Penha, e que se destina ao fabrico de assucar de todos os typos, e também uma fabrica de tecidos em Natal, ao lado da

estação, que se acha bem montada e funciona regularmente (Almeida, 1909, p. 119).

Portanto, apesar de pouca expressividade financeira perante algumas outras linhas da malha, para o Rio Grande do Norte a via possuía uma grande importância econômica ao concentrar às suas margens e zona de influência algumas das poucas indústrias existentes, entre elas, a única usina de cana-de-açúcar do estado, a Usina Maranhão, e a fábrica de tecidos Juvino Barreto em Natal.¹⁶

Outro fator que enfatiza o grau de relevância da estrada é o expressivo crescimento das rendas arrecadadas entre 1889 e 1908, que aumentaram cerca de 750%, passando de 35 para 262 contos de réis (Almeida, 1909, p. 120). As despesas continuaram em 1908 mais altas do que as rendas, situando-se no patamar de 272:426\$560 e, portanto, resultando em um déficit de 9:996\$870, que, no entanto,

é proporcionalmente menor do que aqueles verificados em ocasião da inauguração do tráfego da linha, condição esta que pode ser visualizada nos quadros abaixo. (Quadros 1 y 2)

Pode-se perceber que a receita da via subiu pouco mais que 13 contos de um ano para outro, ao passo que as despesas subiram também na mesma proporção, estabilizando o déficit. Os principais produtos exportados pela linha nesse período foram açúcar, cana-de-açúcar, algodão e farinha de mandioca, enquanto que os mais importados foram especiarias, farinha de trigo e, principalmente, sal. O aumento das rendas entre 1907 e 1908 pode ser justificado pelo considerável aumento de mercadorias exportadas e importadas, o que demonstra a expansão econômica da ferrovia. Entre esses dois anos foram exportadas 524 toneladas a mais de açúcar, 1.365 a mais de cana-de-açúcar e 522 a mais de algodão.¹⁷

verbas	1908		1907		Diferença	
	Quant.	Produto	Quant.	Produto	Mais	Menos
Passageiros	27.204	82:525\$600	29.128	89:654\$150	-	7:128\$550
Bagagens (Ton.)	376	12:377\$750	402	15:398\$970	-	15\$220
Animais	3.089	5:093\$730	3.820	6:413\$760	-	1:320\$030
Mercadorias (Ton.)	25.539	152:360\$140	19.821	130:429\$401	21:930\$730	-
Telegramas	5085	4:728\$030	5.383	4:965\$190	-	137\$160
Diversas	-	2:344\$440	-	2:353\$430	-	8\$990
Total	-	262:429\$690	-	249:208\$910	13:220\$780	-

Quadro 1. Receitas dos anos de 1907 e 1908. (Almeida, 1909, p. 160)

verbas	1908	1907	Diferença	
			Mais	Menos
Administração e fiscalização	59:920\$260	54:919\$260	5:001\$000	-
Tráfego	42:064\$640	39:566\$730	2:497\$910	-
Locomoção	66:921\$350	66:966\$510	-	45\$160
Via Permanente e edifícios	96:752\$080	89:585\$620	7:166\$460	-
Telegrafos	6:768\$230	7:805\$340	-	1:037\$110
Total	271:426\$560	258:843\$460	13:583\$100	-

Quadro 2. Despesas dos anos de 1907 e 1908. (Almeida, 1909, p. 160).

Concomitantemente, nesse período progrediam os melhoramentos do porto de Natal, por meio de verbas da Inspeção de Obras Contra as Secas, a partir da dragagem da foz do Potengi. Ocorria também a desobstrução da embocadura com o arrasamento da pedra da Baixinha, bem como, a fixação das dunas adjacentes e o revestimento da margem direita para prevenir a erosão provocada pelas intempéries (Sá, 1910, p. 425). A intrínseca relação entre o aumento do volume de mercadorias transportadas pelas ferrovias e a demanda por um porto para embarcações de grandes calados –capazes de exportar a crescente produção– delineiam aspectos de convergência de capitais que denotam o aparecimento de uma rede urbana hierarquizada, encabeçada por Natal. Os avanços nas cifras das receitas anuais são observados a seguir. (Quadros 3 y 4)

Com relação ao ano de 1909 é importante abrimos um parêntese. Nesse ano, diferentemente dos anteriores, o produto que apresentou maior volume de exportação

foi o algodão, em contraponto ao açúcar que sempre liderara até então. Enquanto a exportação do açúcar atingiu 1.201 toneladas, o algodão alcançou a marca de 1.997 e o caroço de algodão a de 2.397 toneladas (Almeida, 1909, p. 425). Vale ressaltar que a farinha de mandioca também foi superior, atingindo 4.143 toneladas de exportação transportadas pela E. F. Natal a Independência. Esses fatores demonstram que nessa época há uma dinamização na produção dos vales agrícolas atendidos pela estrada, que, anteriormente, eram predominantemente de produção açucareira. Há, portanto, uma diversificação das culturas dessas zonas.

Até 1911, o crescimento da receita, que já havia se mostrado considerável, aumentou ainda mais, atingindo casa superior a 400 contos de réis, se estabilizando nesse patamar no ano de 1912 (Gonsalves, 1912, p. 53). Nesse mesmo ano, novamente foi mudado o ponto terminal de Independência para Itamataí-PB.

VERBAS	Extensão	Receita	Ind. %	Despesa	Ind. %	Déficit	Ind. %
1905	171.197	196:679\$340		306:296\$850		109:617\$510	
1906	171.197	220:348\$490	+12%	267:582\$210	+14%	47:233\$720	-131%
1907	171.197	249:208\$910	+13%	258:843\$460	-3%	9:634\$550	-422%
1908	171.197	262:429\$690	+5%	272:426\$560	+5%	9:996\$870	+3%
1909	171.197	247:441\$130	-6%	313:125\$210	+15%	65:684\$080	+622%

Quadro 3. Comparativo dos anos de 1905-1909.¹⁸ (Sá, 1910, p. 124).

VERBAS	1911		1910		Diferença	
	Quant.	Produto	Quant.	Produto	Mais	Menos
Passageiros	43.374	138:315\$520	33.650	107:217\$650	31:097\$870	-
Bagagens (Ton.)	689	26:540\$950	576	22:859\$690	3:681\$260	-
Animais	2.773	4:608\$540	2.584	4:618\$570	-	10\$030
Mercadorias (Ton.)	39.992	232:456\$500	25.751	169:103\$200	63:351\$300	-
Telegramas	7.049	7:669\$970	7.315	7:121\$830	548\$140	-
Armazemagens	-	847\$750	-	661\$300	186\$230	-
Diversas	-	12:630\$020	-	2:353\$430	10:637\$370	-
Total	-	423:069\$230	-	313:577\$090	109:495\$160	-

Quadro 4. Receitas dos anos de 1910 e 1911. (Gonsalves, 1912, p. 102).

A companhia mudou o ponto terminal dessa estrada para Itamatahy, naturalmente para fazer do ramal deste nome o prolongamento da linha de Conde D’Eu, na qual passará a ser considerada a estação de Independência. (Gonsalves, 1912, p. 53)

Com isso, a estrada diminuiu o seu percurso em comparação ao anterior, passando a contar com 164,66 quilômetros de extensão. Quanto aos números relativos a 1910 e 1911, verifica-se que a atividade de maior renda continuava sendo o transporte de mercadorias, correspondendo a 70,15% do total, sendo seguida pelo envio de telegramas, 12,59%, e depois pelo transporte de passageiros (11,98%). Apesar de estar em terceiro lugar em renda gerada, o número de passageiros transportados entre 1910 e 1911 subiu de cerca de 33 mil pessoas para 43 mil, o que representa um aumento significativo, implicando em uma circulação de pessoas mais constante entre as cidades abrangidas, o que resultou, complementando-se com a circulação comercial, em um estreitamento nos vínculos entre os núcleos urbanos.

Embora os avanços econômicos proporcionados pelo maior deslocamento de mercadorias e passageiros pela estrada de ferro, o seu estado de conservação não se encontrava nas melhores condições, ainda que alguns pequenos trabalhos tenham sido feitos como a substituição de 74 trilhos e acessórios, 24.652 dormentes e 580 postes telegráficos (Gonsalves, 1911, p. 104). Sobre a conservação dos edifícios das estações eram realizados também alguns reparos:

O edifício da estação de S. José, os de Penha e Serra da Raiz, foram limpos e pintados. Grandes consertos fizeram-se na plataforma da estação de Goyaninha, no soalho do escritório do agente, e na rotunda de Natal. As casas de turma dos quilômetros 58,91 e 160 passaram por pequenos consertos. (Gonsalves, 1911, p. 104)

Em 1912 o número de passageiros transportados se manteve no patamar do ano

anterior, conduzindo 43.290 pessoas. Foram também movimentadas 37.203 toneladas de mercadorias e enviados 7.721 telegramas (Gonsalves, 1912, p. 58). Novamente as mercadorias lideraram o percentual de renda da receita total, seguidas pelo transporte de passageiros. Apesar do ascendente desempenho do quadro de receitas da estrada, ela passou de um saldo de 24:954\$370 em 1912 para um déficit de 17:507\$270 em 1913 (Gonsalves, 1913, p. 74). Tal conjuntura se deu a partir de um aumento extraordinário das despesas –cuja razão não foi identificada pela pesquisa, mas possivelmente estava relacionada aos reparos relatados– de um ano para o outro, alcançando o valor de 439:513\$870 contos. Um fato que confirma essa conformação é que a receita do ano de 1913 foi superior à de 1912, sendo de 422:006\$600, aumento de 9:319\$370. O número de passageiros transportados desse ano foi de 51.715, enquanto que as mercadorias somaram 35.380 toneladas, correspondendo os primeiros a 37,66% da renda, enquanto as segundas responderam por 48,54% (Gonsalves, 1913, p. 140). Um dado interessante presente no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1913 é um quadro contendo as rendas respectivas de cada estação da linha. (Quadro 5)

A partir desse quadro, se pode estabelecer uma relação entre a renda e a importância de cada estação. Podemos afirmar que a estação que apresenta maiores rendimentos são também respectivamente as mais importantes, uma vez que concentram um maior movimento financeiro. No grau de relevância, a primeira seria a estação de Natal, “cabeça de linha” e centro exportador, cujo porto é o ponto de convergência da maioria das mercadorias transportadas. A segunda mais importante seria a de Itamataí, com segunda maior renda, pelo fato de constituir o ponto final da ferrovia, enquanto que a terceira seria a de Nova Cruz, que apresenta o terceiro maior rendimento e consistia no antigo ponto terminal da via férrea e núcleo economicamente mais importante da região. Entre as intermediárias, aquelas que apresentam maior renda são as de São José

Estação	Receita
Natal	107:329\$750
Pitimbu	1:49\$700
Cajupiranga	1:545\$060
S. José do Alto	11:023\$300
S. José do Baixo	36:027\$080
Sapé	4:212\$800
Baldum	10:587\$620
Estivas	2:462\$700
Goyaninha	22:528\$380
Penha	29:528\$380
Pequery	8:260\$000
Villa Nova	15:113\$560
Montanhas	6:330\$800
Nova Cruz	60:169\$140
Caiçara	12:984\$520
Serra da Raiz	15:311\$500
Sertaonzinho	6:232\$440
Itamatahy	69:079\$650
Total arrecadado pelas estações	399:784\$740
Transportes a débito das Governos Federal e Estadual	22:221\$860
Total geral	422:006\$600

Quadro 5. Receitas das estações no ano de 1913 (Gonsalves, 1913, Anexo I, p. 140).

de Mipibu, principal centro açucareiro das zonas atendidas, e a da vila da Penha, atual Canguaretama, onde se situava um dos quatro portos do estado –além de Natal, Macau e Areia Branca. Outro argumento que reforça a hegemonia da cidade de Natal perante as demais, é a grande diferença existente entre as suas rendas e das outras estações, que é de 38:250\$100 a mais em relação à de Itamataí. Essas características estão, portanto, diretamente relacionadas com a importância das próprias cidades onde as estações estão situadas, constituindo assim, mais um indício do embrião de uma rede urbana hierarquizada.

No ano de 1913 verifica-se a consolidação da predominância do transporte da produção

algodoeira (6.459 toneladas¹⁹) em detrimento da açucareira (865 toneladas), uma tendência constatada em anos anteriores, como anteriormente relatado. Entre os produtos importados²⁰ o sal continuava na liderança, somando 2.200 toneladas (Gonsalves, 1913, p. 141). Em 1914 houve um decréscimo nas rendas da estrada, que, no entanto, foi acompanhado por uma diminuição nas despesas da empresa, o que culminou em saldo positivo de 771\$030. Enquanto que a receita diminuiu 54:564\$890 de 1913 para 1914, totalizando assim 367:441\$720, a despesa baixou ainda mais, fixando-se a quantia de 74:813\$180 contos de réis inferior ao ano anterior, culminando em 366:670\$690 (Gonsalves, 1914, p. 96). As causas para tal desempenho podem ser atribuídas à crise financeira pela qual passava o país à época, pelo inverno chuvoso desse ano e pela eclosão da Primeira Guerra Mundial, que prejudicou as exportações, sobretudo, do açúcar (Chaves, 1915, p. 10). Em números gerais, foram transportadas 45.706 pessoas, 31.544 toneladas de mercadorias, e enviados 5.100 telegramas (Gonsalves, 1914, p. 96).

Considerações finais

Pode-se concluir que a construção da estrada de ferro entre Natal e Nova Cruz, depois denominada Natal a Independência, e mais posteriormente Natal a Itamataí, além de consolidar uma rede ferroviária, foi também responsável pela afirmação de Natal como um centro polarizador e, ainda, como principal porto exportador do estado. Cabe observar, no entanto, que no início do século XX, ao mesmo tempo em que se delineava tal padrão, outras redes de cidades também se desenvolviam no território potiguar.

Mossoró e Natal dominavam a entrada e saída de mercadorias se tornando as duas principais cidades do Rio Grande do Norte, o que acirrava mais ainda a competição entre elas. As duas, entretanto, apresentavam funções distintas. Enquanto, a primeira centralizava a exportação de sal, algodão, cera de carnaúba, couros e peles, a segunda, era a principal exportadora

de açúcar, além de escoar também grande parte da produção algodoeira. Além disso, o porto de Natal era responsável também pela importação de cabotagem (Clementino, 1995, p.103).

Aliando esse escoamento, com o realizado pela Estrada de Ferro Central, o porto de Natal pôde se firmar como o principal do estado.²¹ É importante frisar também, que além dessas condicionantes essa estrada de ferro era, em 1917, aquela que apresentava o menor frete em réis por tonelada das três vias férreas norte-rio-grandenses,²² o que viabilizava o transporte de mercadorias ao porto. Enquanto que nesse período a E. F. Mossoró cobrava um frete de 225 réis por tonelada e a E. F. Central 200 réis, a Natal a Itamataí oferecia um frete de 158 réis para cada tonelada (Carvalho Filho, 1976, p. 142). Logo, a diferença entre as mesmas aumentava ainda mais a viabilidade do transporte de mercadorias ao porto natalense.²³ Portanto, para fazer frente ao volume exportado por Mossoró, a ferrovia Natal a Nova Cruz foi imprescindível, se tornando um diferencial ao convergir para o porto de Natal parte da produção açucareira e algodoeira potiguar.

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e ao Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb).

Notas

¹ No decorrer do texto de acordo com a cronologia das datas nos referiremos ao território do Rio Grande do Norte ora como província – designação do período imperial –, ora como estado – designação pós-1889, quando passa a ser unidade federativa republicana.

² Fontes documentais deste estudo: Relatórios de Governo da Província e do Estado do Rio Grande do Norte e Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas (RMVOP).

³ Como a grande seca de 1877-79. Nesse período de três anos, Mossoró chegou a aglomerar mais de 70 mil pessoas. Natal, no mesmo período, foi destino de mais de 5 mil. Segundo Relatório Oficial da Província do RN, de Janeiro de 1878 a Outubro de 1879 foram computadas 35 mil mortes. Relativamente, a mesma mortalidade foi registrada nos municípios em que a população se aglomerou, como Ceará-Mirim e Macau. O deslocamento registrado foi de cerca de 150.000 pessoas (Lyra, 1904, p. 20).

⁴ Quando se abrem novas estradas carroçáveis na província (Mello Filho, 1874).

⁵ Neste texto a grafia original dos documentos é mantida na medida em que não prejudicam a compreensão do conteúdo.

⁶ Em conformidade com a Lei Nº 630 de 26 de novembro de 1870.

⁷ Essa concessão é considerada caduca anos depois e a ferrovia só se materializa a partir de 1904 a partir do investimento federal da Inspetoria de Obras Contra as Secas.

⁸ É relevante atentar para os altos juros garantidos pelo governo sobre o capital aplicado. Isso depois teria sérias consequências sobre a lucratividade das estradas.

⁹ Seis mil contos de réis. Tomando por base o valor do ouro à época e o de hoje, pode-se afirmar que 1 conto equivale a aproximadamente R\$ 123.000.

¹⁰ Não confundir com a concessão dada posteriormente à *Great Western Railway Company*, como se verá adiante.

¹¹ “Obras de arte” são serviços de engenharia tais como pontes, pontilhões, bueiros, entre outros.

¹² O traçado final da ferrovia visava a cidade de Caicó, na região do Seridó, que não foi realizado, já que terminou na cidade de São Rafael. Muito provavelmente essa não compleição se deu em

virtude da construção de uma estrada de rodagem, em 1924, que atenderia a zona seridoense, a Estrada de Automóveis do Seridó.

¹³ O que se concretizaria a partir de 1904 quanto uma comissão de obras contra as secas, chefiada pelo engenheiro Sampaio Correia realiza os estudos e inicia a construção dessa via férrea, que depois se tornaria a estrada de penetração potiguar.

¹⁴ Atualmente denominada Guarabira-PB.

¹⁵ O traçado da ferrovia se amplia visto ter incorporado os 50 km que separam Nova Cruz de Independência.

¹⁶ A Usina Maranhão pertencia à oligarquia dos Albuquerque Maranhão, que então dominavam a cena política potiguar. Já a Fábrica Juvino Barreto foi a primeira a ser instalada em Natal e a sua importância era tamanha, que ela também foi pioneira na instalação dos serviços elétricos na cidade.

¹⁷ Cabe enfatizar que o grau de expansão econômica a que nos referimos é condizente com a situação que vivia então o Rio Grande do Norte e não em comparação com os demais estados servidos pela rede *Great Western*. Almeida, 1909, p. 160.

¹⁸ Os índices em porcentagem presentes fazem referência ao que aumentou ou diminuiu em percentual em relação ao ano anterior.

¹⁹ Esse número representa tanto a exportação do algodão como do caroço de algodão.

²⁰ O termo importação aqui empregado refere-se ao volume de sal que entrava pelo porto de Natal, por navegação de cabotagem, e era escoado pela ferrovia para outras províncias.

²¹ A Alfândega de Natal já era a oitava do país em arrecadação em 1913. *A República*, Natal, ano 25, n. 28, 06 fev. 1913.

²² Além da Natal-Itamataí, a E. F. Central do RN e a E. F. de Mossoró a Souza.

²³ A viabilidade financeira aqui referida é apenas em termos comparativos com as outras vias férreas do estado, uma vez que não havia concorrência direta entre a E. F. Natal a Itamataí e as demais, pois atendiam áreas diferentes.

Referências

Almeida, M. (1909). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no anno de 1909 vigésimo primeiro da República* (v. 01, p. 119). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

Andrade, M. (1981). *A produção do espaço Norte-Rio-Grandense*. Natal: EDFURN.

Barreto, F. (1883). *Falla com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abriu em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte*. Recife: Typ. de Manoel Figueiroa de Faria e Filhos.

Barros, F. (1888). *Relatório lido pelo Vice-presidente da província Francisco A da Costa Barros*. Natal: Typ. da Gazeta do Natal.

Carvalho Filho, J. (1976). *O Rio Grande do Norte em Visão Prospectiva*. Natal: Fundação José Augusto.

Carvalho, J. (1878). *Relatório com que o exm. sr. dr. José Nicolau Tolentino de Carvalho, presidente da provincia, passou a administração della, ao 1º Vice-Presidente, exm. sr. dr. Manoel Januário de Bezerra Montenegro em 6 de março de 1878*. Natal: Typ. do Correio de Natal.

Cascudo, L. (1984). *Historia do Rio Grande do Norte*. [1955] (2.ed). Rio de Janeiro: ACHIAMÉ, Natal: Fundação José Augusto.

Chaves, J. (1915). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da oitava legislatura em 1 de novembro de 1915 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves*. Natal: Typ d’A República.

Clementino, M. (1995). *Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70*. Natal: UFRN/CCHLA.

Dantas, G. e Ferreira, A. (2006). Os “indesejáveis” na cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890-1930). *Scripta Nova*. Recuperado de <<http://www.ub.es/geocrit/sn-94-96.htm>>.

- Furtado, A. (1882). *Relatório com que o exm. sr. dr. Alarico José Furtado passou no dia 20 de abril de 1881 a administração da província do Rio Grande do Norte ao ao 1º Vice-Presidente, exm. sr. dr. Mathias Antônio de Fonseca Morato* (p. 07). Natal. Typ do Correio do Natal.
- Gonsalves, J. (1911). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Gonsalves, J. (1912). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves* (p. 53). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.
- Gonsalves, J. (1913). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Gonsalves, J. (1914). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Graf, J. U. (1980). *Estrada de Ferro de Mossoró*. (4.ed). Mossoró: ESAM, (120), Coleção Mossoroense.
- Lyra, A. (1904). *Mensagem lida pelo Governador Alberto Maranhão ao passar o Governo do estado ao dr. Augusto Tavares de Lyra no dia 25 de março de 1904*. Natal: Typ d'A República.
- Machado, R. (1880). *Falla com que o exm. sr. doutor Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 27 de outubro de 1879*. Natal: Typ. do Correio do Natal.
- Mello Filho, J. (1874). *Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 1a sessão da vigesima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 13 de julho de 1874*. Rio de Janeiro, Typ. Americana.
- Miranda, A. (1877). *Falla com que o exm. snr. dr. Antonio dos Passos Miranda abriu a primeira sessão da vigesima primeira legislatura da Assembléa Provincial do Rio Grande do Norte em 17 de outubro de 1876*. Rio de Janeiro: Typ. Americana.
- Rosa e Silva, J. (1889). *Falla lida á Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte pelo exm. sr. dr. José Marcelino da Rosa e Silva, presidente da provincia*. Natal: Typ. da Gazeta do Natal.
- Sá, F. (1910). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco Sá*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Takeya, D. M. (1985). *Um Outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*. Fortaleza: BNB, ETE-NE, (4), Documentos do Nordeste.