

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES

JOSINEIDE MALA DE SOUZA

**O TREM DO PROGRESSO:**

*a sanção da construção de ferrovias no rio grande do norte (1880-1915).*

NATAL - RN

2004

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS LETRAS E ARTES**

10,0

**JOSINEIDE MAIA DE SOUZA**

**O TREM DO PROGRESSO:**

**o sonho da construção de ferrovias no rio grande do norte (1880-1915).**

Monografia apresentada à disciplina Pesquisa  
Histórica II, do Curso de História da Universidade  
Federal do Rio Grande do Norte, sob a orientação  
do Professor Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais.

**NATAL – RN**

**2004**

42-21H  
5-20

**JOSINEIDE MAIA DE SOUZA**

**O TREM DO PROGRESSO:**

**o sonho da construção de ferrovias no Rio Grande do Norte (1880-1915)**

Monografia apresentada à disciplina Pesquisa Histórica II, do Curso de História da Universidade Federal do Rio Grande Do Norte, sob a orientação do Professor Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais.

**NATAL – RN**

**2004**

## *Agradecimentos*

Minha profunda gratidão ao meu professor e orientador Raimundo Pereira Alencar Arrais, pela abnegação, pela competência e pelo comprometimento com a elaboração desse trabalho.

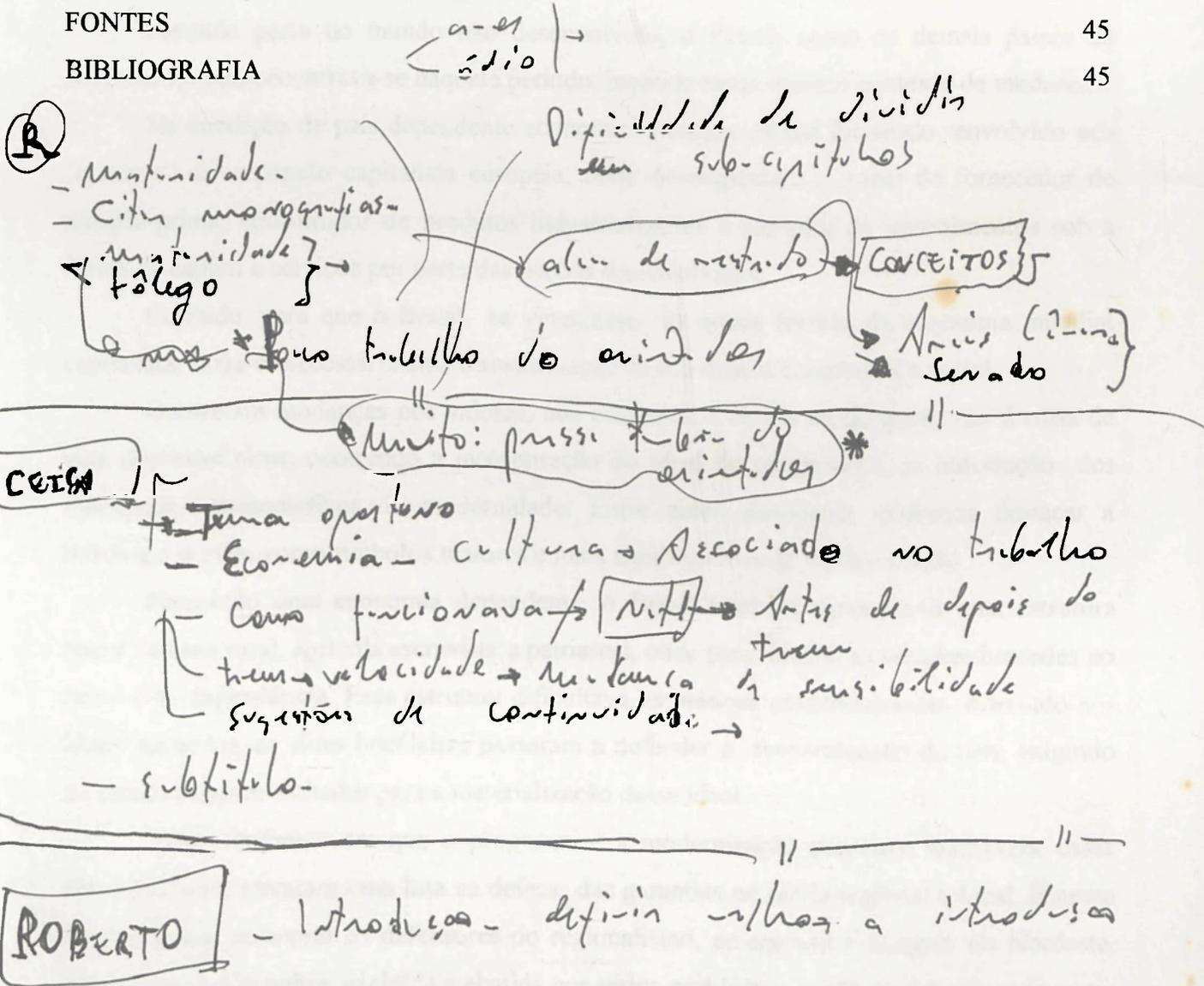
Aos que fazem o Núcleo de Estudos Históricos, agradeço pela paciência e disponibilidade em colaborar nessa pesquisa.

De modo muito especial, minha gratidão aos meus pais que desde a infância sabiamente me conduziram, contribuindo para que eu chegasse a esse momento.

Aos meus irmãos e amigos mais próximos, que dividiram comigo os bons e os difíceis momentos na elaboração desse trabalho, também registro a minha gratidão.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1 A EXPANSÃO CAPITALISTA NO SÉCULO XIX E A IDEOLOGIA DO PROGRESSO	7
2 MODERNIZAÇÃO, TRADIÇÃO E CONSTRUÇÃO DO NORDESTE	18
3 O IDEAL MODERNIZADOR E O SONHO DAS FERROVIAS NO RIO GRANDE DO NORTE	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
FONTES	45
BIBLIOGRAFIA	45



## INTRODUÇÃO

A partir da revolução Técnico-Científica e da expansão capitalista europeia foi introduzido um conjunto de mudanças na Europa e expandindo-se para o resto do mundo. Em fins do século XIX e início do século XX, difundiu-se a idéia de progresso e modernização, como algo imprescindível a todas as nações. Essa idéia de progresso havia sido construída a partir dos interesses das desenvolvidas potências europeias, principalmente França e Inglaterra, que buscavam a satisfação das necessidades advindas do avanço do capitalismo industrial e financeiro naquele momento.

Fazendo parte do mundo não desenvolvido, o Brasil, como os demais países da América-Latina, encontrava-se naquele período, inserido nesse mesmo contexto de mudanças.

Na condição de país dependente economicamente, o Brasil foi sendo envolvido nos “quadros” da expansão capitalista europeia, onde desempenhou o papel de fornecedor de matéria-prima, consumidor de produtos industrializados e receptor de investimentos sob a forma de capital e serviços por parte das nações desenvolvidas.

Contudo, para que o Brasil se vinculasse às novas formas da economia mundial capitalista, fazia-se necessária uma transformação na sua ordem econômica e social.

Ocorreram mudanças nos valores, nos costumes e de um modo geral, nas formas de vida dos brasileiros, ocorrendo a incorporação do ideal de progresso e da introdução dos elementos representativos da modernidade. Entre esses elementos, podemos destacar a ferrovia e o trem, como símbolos maiores e mais significativos da modernização.

Possuindo uma economia dependente, o Brasil também apresentava uma estrutura social de base rural, agrícola escravista e patriarcal, onde prevaleciam as relações baseadas no favor e na dependência. Essa estrutura dificultava as práticas modernizadoras. Aderindo aos ideais europeus, as elites brasileiras passaram a defender a modernização do país, exigindo do estado políticas voltadas para a materialização desse ideal.

Nesse momento em que o progresso e a modernização pareciam inadiáveis, essas elites políticas, travaram uma luta na defesa das garantias no plano regional e local. É nesse momento que emergem os defensores do regionalismo, emergindo a imagem do Nordeste, como uma região pobre, excluída e abatida por sérios problemas, sendo a seca colocada como o mais preocupante. As elites dirigentes que são estudadas nesse caso específico, defendiam o ideal modernizador, mas priorizavam a manutenção de seus privilégios. Havia nesse sentido uma contradição, pois, enquanto essas elites se manifestavam a favor do ideal modernizador, se posicionavam contra as mudanças estruturais necessárias para que a modernização

ocorresse. Na prática, dificultavam os avanços, pela incapacidade de se abrirem ao novo, impossibilitando a renovação das estruturas econômicas, políticas e sociais, que funcionavam como empecilho à mudança.

Como uma forma de atender às exigências da economia mundial e local, os representantes nordestinos, deram início a uma política de construção de obras públicas por meio de investimentos internos e externos.

É nesse contexto que tem início no Rio Grande do Norte, a construção das primeiras ferrovias. A construção da rede ferroviária norte-rio-grandense se deu ligado ao Programa de Obras Contra as Secas desenvolvido pelo Governo Federal e inserido nesse programa de modernização em nível nacional, financiado pelo capital estrangeiro, principalmente o capital inglês. A construção de ferrovias no estado constituía um grande sonho das elites dirigentes e era tida como uma forma de integrar o estado à economia nacional e internacional. Além de possibilitar essa inserção no contexto da economia capitalista moderna, as ferrovias possibilitariam o desenvolvimento econômico e social, e colocariam o Rio Grande do Norte na condição de estado desenvolvido.

O processo de construção de ferrovias no estado deu-se de forma lenta e complexa. A dependência em relação aos recursos, vindos tanto do poder central quanto dos investidores, os entraves políticos e burocráticos e as contradições no interior da sociedade, tão evidentes nas tensões existentes, dificultaram não somente o avanço na construção de ferrovias, como também todo o processo de construção do progresso e da modernização.

Esse trabalho está distribuído em três capítulos. O primeiro procura abordar a expansão capitalista no século XIX e a ideologia do progresso, tendo como base a Revolução Técnico-Científica. O segundo, faz uma abordagem a respeito do ideal modernizador em contraste com a estrutura tradicional brasileira. Também enfatiza o surgimento da idéia de Nordeste e a sua construção no âmbito do discurso regionalista. No terceiro capítulo procuramos ressaltar os significados atribuídos ao trem e à ferrovia como representantes principais do ideal modernizador. Nesse capítulo também procuramos expor a maneira como se deu a implantação desses representantes da modernidade, de forma específica, no Rio Grande Norte.

Na fundamentação da idéia de que a Revolução Técnico-Científica e a expansão capitalista européia provocaram grandes mudanças no mundo em fins do século XIX e início do século XX, Eric Hobsbawm foi importante.

As abordagens de Richard Graham, Allan Manchester e Nícia Vilela Luz, nos ajudaram a compreender como se deu essa expansão capitalista européia, sendo a Inglaterra a principal

nação nesse empreendimento imperialista, e como o Brasil foi aderindo ao ideal modernizador europeu. Fazendo uma adesão a esse ideal, o Brasil passou a ser dirigido a partir de uma nova lógica e introduziu em sua dinâmica econômica e social, novos valores, novos costumes e novos elementos representativos da modernidade, visando alcançar o progresso almejado.

Sérgio Buarque de Holanda, Richard Graham e Roberto Schwarz, foram fundamentais para o estudo das contradições existentes no Brasil em fins do século XIX e início do século XX. Um país dependente, de base rural, escravista, e dirigido a partir das relações patriarcais e do mecanismo do favor, elementos incompatíveis com o espírito moderno.

A idéia de construção do Nordeste no âmbito do discurso regionalista, como uma região pobre, excluída, abatida pela seca e demais problemas, e por isso, carente de recursos, foi fundamentada a partir de Durval Muniz de Albuquerque Júnior.

Francisco Foot Hardman, abordando o impacto causado pela chegada da ferrovia e do trem no Brasil, e as contradições da modernidade nesse mundo tropical, também contribuiu como base teórica de nosso trabalho.

Os relatórios dos presidentes da província e os livros da Coleção Mossoroense, nos permitiram acompanhar o ponto de vista das elites norte-rio-grandenses a respeito da concretização do ideal de progresso e modernização, tendo como principal elemento, a implantação das ferrovias, como parte fundamental na concretização do projeto modernizador.

Há poucos trabalhos abordando o assunto da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte. O trabalho de Josicléia Cabral enfocando a luta das elites mossoroenses na defesa da construção da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco e o estudo de Josemir Camilo de Melo, abordando especificamente a Estrada de Ferro Natal - Nova-Cruz, constituem essa produção até o presente.

O nosso trabalho procura contribuir a partir de um outro enfoque, abordando o tema da implantação da ferrovia e do trem no Rio Grande do Norte, como elementos representativos do progresso, e como parte da realização do projeto modernizador no estado.

## 1 A EXPANSÃO CAPITALISTA NO SÉCULO XIX E A IDEOLOGIA DO PROGRESSO.

O século XIX, definido como um século de mudanças, não somente na Europa, mas também na maioria dos países das diversas regiões do mundo, foi um século marcado pela Revolução Técnico-científica e pela expansão do capitalismo.

A idéia de progresso era inegável e triunfante na tecnologia moderna e sua principal conseqüência foi o aumento da produção e o desenvolvimento das formas de comunicação.<sup>1</sup> Os avanços revolucionários da tecnologia se manifestavam na invenção do telefone, da lâmpada elétrica, nos vários tipos de motores e turbinas, nos automóveis, enfim, nos maiores, nos mais potentes e audíveis de todos os motores do século XIX, as locomotivas, que faziam parte do conjunto de inovações de maior impacto da época.<sup>2</sup> A “era da estrada de ferro”, por volta de 1870, possibilitava a todo o continente um novo sistema de comunicações, interligando as diversas regiões. Segundo Barraclough, o progresso científico e tecnológico que se manifestou na introdução de diversos elementos representativos da modernidade na vida cotidiana, como o microfone, a lâmpada elétrica, os transportes mecanizados, a máquina de escrever, entre outros, surgiram em sua maioria, nas últimas décadas do século XIX.<sup>3</sup>

Uma verdadeira revolução estava acontecendo no mundo, a partir das inovações trazidas pelas descobertas e criações técnico-científicas. A aplicação do conhecimento científico à indústria, possibilitando um maior aproveitamento do aço, do níquel, do alumínio e de outros recursos que constituíram a base de produções industriais inovadoras, veio alterar profundamente o quadro da produção industrial, não somente em relação à quantidade, mas, também, à qualidade.

A introdução da eletricidade como nova fonte de energia, segundo Barraclough, alterou a face do mundo. A invenção da lâmpada incandescente em 1879, a construção da primeira usina hidrelétrica em 1890, bem como a utilização dessa energia elétrica nas diversas áreas da produção, significaram avanços que causaram grande impacto na realidade dos países envolvidos nesse processo de profundas mudanças, presentes nas últimas décadas do século XIX.<sup>4</sup>

Avanços no campo da medicina, higiene e nutrição, passaram a ter uma utilidade prática a partir de 1870. A invenção dos primeiros antibióticos, a aspirina, lançada em 1899, a

<sup>1</sup> HOBSBAWM, Eric. A Era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. p. 46-47.

<sup>2</sup> Ibid., p.48-49

<sup>3</sup> BARRACLOUGH, Geoffrey. Introdução à história contemporânea. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 42-45.

<sup>4</sup> Ibid., p.47

utilização da anestesia, entre outras descobertas, fizeram parte desse conjunto de inovações que muito repercutiram na dinâmica da sociedade contemporânea. Os novos conhecimentos químicos e fisiológicos também contribuíram para mudanças significativas no campo da agricultura, a partir da produção de fertilizantes. Os métodos de conservação de alimentos, como um resultado desses novos conhecimentos químicos, trouxeram mudanças na indústria de alimentos enlatados, possibilitando o fornecimento desses produtos em maior escala. Não somente alimentos enlatados, mas também as carnes congeladas transportadas por vagões refrigerados vindos da Argentina e de outros países, se tornaram acessíveis no mercado europeu a partir da década de 1870, modificando o comércio mundial.<sup>5</sup> As mudanças foram marcantes em todas as áreas.

O desenvolvimento tecnológico possibilitou uma produção material cada vez maior e em tempo cada vez menor, e possibilitou também um significativo acúmulo de riqueza e capital por parte dos países capitalistas europeus.

Atingindo níveis de produção cada vez mais elevados, os países capitalistas no século XIX, chegando ao máximo de sua expansão, iniciaram uma luta na disputa por mercados consumidores, pelas fontes de matérias-primas e pela garantia de espaços para a exportação de seus capitais. A Alemanha, a França e Holanda emergem como potências já no surgimento dessa expansão imperialista. Mas foi a Inglaterra a nação mais rica onde o capitalismo mais se desenvolveu ao fim do século XIX, a primeira potência a penetrar no caminho do Imperialismo.

Sendo a Inglaterra a nação onde o capitalismo havia atingido o maior nível de desenvolvimento, ela conseguiu, antes da Primeira Guerra Mundial, por meio de investimentos e empréstimos, dominar grande parte da Ásia e da África e a maior parte da América do Sul. Nesse sentido, afirma Graham:

Com a transformação das técnicas de transportes, terrestre e marítimo, cada vez mais o mundo se tornou parte de um único sistema econômico, um sistema dominado pela Grã-Bretanha. O século XIX foi uma era caracterizada pela rápida migração dos povos britânicos, pela expansão de seus ideais, pela crescente exportação de seus produtos e pelo aumento incessante de investimentos de seus capitais no exterior.<sup>6</sup>

A necessidade de dominar esses mercados tornava a disputa cada vez mais acirrada

<sup>5</sup> Ibid., p. 48-50

<sup>6</sup> GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1973. p.14.

entre as potências industrialmente avançadas. Dessa forma, a América Latina tornou-se um dos mais importantes “campos de batalha”. Os investimentos no estrangeiro por parte dessas potências, tomaram um ritmo cada vez mais acelerado na última metade do século XIX. A Inglaterra, na sua ação imperialista, investiu constantemente a partir da década de 1850, chegando a aplicar, em 1880, um total de 179 milhões de libras na América Latina.<sup>7</sup>

Considerando o capital britânico, a América do Sul que concentrou em 1860/70, cerca de 10,5 % do total investido, passou a concentrar, de 1881 a 1929, algo em torno de 20 a 22 % desse capital. No Brasil, as inversões britânicas que em 1890 chegaram a 68,7 milhões de libras, entre 1890 e 1913, atingem 223,9 milhões.<sup>8</sup>

Mais que todos os outros países, a Inglaterra orientou sua economia para a exportação, sendo o maior exportador de produtos industrializados, o maior exportador de serviços financeiros, comerciais e de transporte, como também o maior exportador de capital.<sup>9</sup> Somente no ano de 1913, a Inglaterra investiu na América do Sul e Central, valores em torno de 5 bilhões de dólares, chegando a aplicar, em 1929, a cifra de 5.891 bilhões.<sup>10</sup>

Essas inversões de capitais feitas pelos países capitalistas nas regiões não desenvolvidas, visavam uma elevação das suas taxas de lucro e o domínio desses mercados. Buscando esses objetivos, os países investidores concediam empréstimos a altos juros, ou investiam em obras públicas, como ferrovias, companhias de navegação, de eletricidade e de iluminação a gás, enfim, investiam em obras diversas, tendo garantido através das taxas de juros, o retorno dos recursos aplicados.

Como os demais países da América Latina, o Brasil não poderia escapar à ação das potências capitalistas européias, na sua atividade imperialista. Entre essas potências, foi a Inglaterra o país que mais exerceu sua influência e seu domínio econômico sobre o Brasil nesse período de fins do século XIX. Um campo de grande atuação dos interesses britânicos no Brasil, além de outros setores, foi o do sistema de transporte ferroviário.

Segundo Takeya, no período de 1860 a 1913 os investimentos estrangeiros no Brasil foram dirigidos aos setores de serviços básicos e infra-estrutura: companhias de navegação, serviços de comunicação, agências bancárias, estradas de ferro, companhias de eletrificação, entre outras. No período de 1876 a 1885, as estradas de ferro, a agroindústria do açúcar e o comércio importador-exportador, foram responsáveis por em percentual de 90 % do total dos

<sup>7</sup> Ibid., p.13-15

<sup>8</sup> FAUSTO, Boris. (Dir.). História geral da civilização brasileira. V.3: O Brasil Republicano. p. 364.

<sup>9</sup> HOBBSBAWN, Eric. A Era dos impérios. p.64

<sup>10</sup> BASBAUN, Leôncio. História sincera da República. São Paulo: Alfa-Ômega, 1986. p.134

investimentos estrangeiros. A Inglaterra, grande potência imperialista do período, ocupou o primeiro lugar nos investimentos, com 88 % do total aplicado. O segundo lugar foi ocupado pela França, com um percentual de 10 % do total, e os demais países investidores, com 2 % no percentual desses investimentos. De todo o dinheiro investido, as ferrovias foram responsáveis por 60 % do total, sendo o restante do capital direcionado para a agroindústria, o comércio importador-exportador e obras públicas.<sup>11</sup>

De acordo com Manchester, o ano de 1850 foi um momento marcante na vida política, econômica e social do Brasil. No campo político, a centralização do poder monárquico possibilitou o fim das agitações expressas nas tentativas revolucionárias que marcaram o Período Regencial. Com o fim desses movimentos, se restaura a ordem no país e tem início a um período de expansão econômica que teve seus resultados visíveis no crescimento da receita federal. Esta, que havia aumentado de vinte para quarenta mil contos de réis no período de 1838 a 1850, no ano de 1858 havia atingido o valor correspondente a cem mil contos de réis.<sup>12</sup> Nesse período, o açúcar, o algodão, o café, o cacau, o tabaco, os couros e a borracha, eram os mais importantes produtos na pauta das exportações.

Há uma verdadeira revolução econômica no país, a partir de 1850, quando começam a se organizar as corporações comerciais e industriais, quando se fundam várias agências bancárias e quando se inauguram a primeira linha telegráfica do país e a primeira estrada de ferro, em 30 de abril de 1854, a Estrada de Ferro do Grão-Pará.

(O ano) de 1850 assinala, na vida social, uma transição dos costumes. As velhas etiquetas e hábitos, a moralidade, a honestidade e os princípios que norteavam a vida social, estavam passando por uma revisão. A vida social era orientada a partir de uma nova lógica e de novos valores gerados no contexto dessa fase de prosperidade do país.<sup>13</sup>

Todas essas mudanças tornaram o Brasil, um mercado cada vez mais atraente aos olhos dos investidores estrangeiros.

Na sua política imperialista no Brasil, a Inglaterra, entre 1836 e 1912, conseguiu elevar suas vendas em torno de seiscentos por cento. A fim de possibilitar o transporte dos diversos produtos destinados ao mercado brasileiro, com também o transporte das matérias-primas aqui existentes, a Inglaterra destinou recursos a serem aplicados na rede de transporte e comunicação, sendo na rede de transporte ferroviário a maior concentração de capital investido. De acordo com Manchester, o capital, a tecnologia e a mão-de-obra especializada

<sup>11</sup> TAKEYA, Denise Monteiro. Europa, França e Ceará. Natal: Ed. Universitária, 1995. p. 14

<sup>12</sup> MANCHESTER, Allan K. Proeminência inglesa no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 269-270.

<sup>13</sup> Ibid., p. 270-271

foram de grande importância na construção das ferrovias no Brasil, tendo esta atividade se concentrado nas províncias de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.<sup>14</sup>

Foi nesse contexto de expansão capitalista européia, que se deu no Brasil a implantação dos vários elementos da modernidade, a implantação da indústria, a introdução da maquinaria e o desenvolvimento da idéia de progresso e a chegada das grandes inovações tecnológicas, entre elas, a ferrovia e o trem. Nesse sentido, afirma Possas: “A ferrovia foi uma das exigências primordiais da Revolução Técnica-Científica, sempre associada à concepção de modernidade em gestão no século XIX”.<sup>15</sup>

No Brasil, as construções das ferrovias se tornaram viáveis a partir dos investimentos estrangeiros e do apoio governamental. Nas décadas de 1850-1860, o Brasil ingressou no processo de modernização econômica, a partir de uma luta em favor da industrialização e da introdução dos novos elementos da tecnologia, na área da produção e comercialização, como formas de se alcançar o progresso almejado. A partir da década de 1840, já se inicia no Brasil um movimento em favor da indústria nacional, exigindo do governo uma política de proteção alfandegária, como um meio de garantir a independência econômica do país. Era necessário, portanto, a adoção de medidas governamentais que garantissem a proteção de nossas indústrias frente aos produtos estrangeiros, e que também nos tirassem da condição de país agrícola e dependente dos mercados externos. Nesse sentido, Nícia Vilela Luz, em *A luta pela industrialização do Brasil*, enfatiza o papel desempenhado pelo Ministro da Fazenda, Manuel Alves Branco, na defesa desses argumentos. Além de lutar na defesa dessas medidas, o ministro também defendia que houvesse uma postura de solidariedade mútua entre a indústria e a lavoura, apresentando cada uma como o principal mercado da outra, sendo dessa forma o mercado estrangeiro considerado com mercado auxiliar.<sup>16</sup>

Essa luta em prol da industrialização do Brasil, desenvolvida a partir da segunda metade do século XIX, encontrou alguns entraves de ordem política. Havia por parte de uns, os discursos na defesa da indústria nacional, e por parte de outros, a colocação de obstáculos à prática de políticas protecionistas. Os defensores do Liberalismo econômico se colocavam como opositores em relação a mudanças de caráter fiscal, de cunho nacionalista. Entre os opositores a uma política de desenvolvimento da indústria nacional, havia os defensores da idéia de que o Brasil era um país de vocação agrícola e rural, devendo-se dedicar à agricultura

<sup>14</sup> Ibid., p.271-276

<sup>15</sup> POSSAS, Lídia Maria Viana. *Mulheres, trens e trilhos*. São Paulo: Edusc, 2001. p.29

<sup>16</sup> LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978. p.50-51

e à indústria extrativa, por serem atividades mais viáveis e lucrativas para o país. Além disso, enfatizavam a crença de que a vida rural podia proporcionar mais felicidade do que a urbana, devendo ser cada vez mais promovida.<sup>17</sup>

Na realidade, como afirma Martins, “O debate entre protecionismo industrial e liberalismo, não era o debate entre indústria e antiindústria [...]”.<sup>18</sup> A questão em discussão era como se daria a industrialização, pois, na opinião dos opositores ao protecionismo, tão necessário ao desenvolvimento da indústria nacional, estas medidas eram incompatíveis com a lógica da agro-exportação, comprometendo a economia do país.

Além dessa discussão de natureza político-ideológica em torno da questão da industrialização, havia também os entraves de ordem estrutural, envolvendo os aspectos econômicos e sociais do país. A mentalidade conservadora da sociedade, a falta de capitais, a falta de proteção, a carência de mão-de-obra especializada e a ação dos concorrentes, eram alguns dos fatores que impediam o desenvolvimento industrial brasileiro em meados do século XIX.<sup>19</sup>

No momento em que o desequilíbrio financeiro do país, causado pela desproporção entre importação e exportação, revelou que a sobrevivência da economia nacional não poderia ficar dependente das rendas instáveis desse movimento importador-exportador, é que a indústria passou a ser convocada a desempenhar um importante papel.

Havia entre indústria e comércio um certo desacordo, pelo fato de ser o comércio o controlador do mercado consumidor, tendo o privilégio de controlar a distribuição das mercadorias, detendo os mecanismos de obtenção de lucros.<sup>20</sup>

O movimento em favor da indústria se intensifica a partir de 1870. Vários argumentos eram usados nesse sentido, inclusive argumentos de caráter moral. Nícia Vilela Luz, ao expor esses argumentos, aborda as preocupações colocadas em relação ao aumento de uma população sem trabalho nas cidades, onde as mulheres se entregavam facilmente à prostituição e os homens se tornavam mascates adentrando nas “casas de família”, pervertendo as boas moças e comprometendo a moral familiar. Diante desses fatos, se justificava a necessidade de se fomentar a indústria como um meio de absorção dessa mão-de-obra.<sup>21</sup>

A partir da República, algumas mudanças no quadro estrutural brasileiro foram

<sup>17</sup> Ibid., p.54

<sup>18</sup> MARTINS, José de Souza. Conde Matarazo. O empresário e a empresa. São Paulo: HUCITEC, 1974. p.75

<sup>19</sup> LUZ, Nícia Vilela. A luta pela industrialização do Brasil. p.36-39

<sup>20</sup> MARTINS, José de Souza. Conde Matarazo. O empresário e a empresa. p.71: 86

<sup>21</sup> LUZ, Nícia Vilela. Op.cit, p.60

favoráveis ao desenvolvimento industrial e à execução do projeto modernizador. A abolição do trabalho escravo e a adoção do trabalho livre a partir da imigração, alargando o mercado consumidor, as medidas de estabilização econômico-financeiras adotadas no governo Campos Sales, a expansão da borracha e do café e a expansão da agricultura de alimentos, entre outros fatores, contribuíram para o processo de aceleração da indústria, principalmente no período de 1905-1913. O capital advindo do café, nesse momento, teve um papel fundamental, possibilitando o crescimento da indústria de chapéus, calçados e sobretudo da indústria têxtil.<sup>22</sup>

Foi a partir da segunda metade do século XIX, que surgiram no Brasil os primeiros empresários nascidos no seio da riqueza advinda do comércio e da indústria. É nesse contexto de modernização econômica que se destaca a figura de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, como um dos brasileiros mais preocupados em promover mudanças que pudessem conduzir o país ao caminho da modernização e do desenvolvimento econômico. Desde quando se estabeleceu no Rio de Janeiro, seu mundo de sonhos foi cada vez mais se alargando e se tornando concreto. De simples caixeiro, em pouco tempo, ele passou a comerciante, industrial e banqueiro, contribuindo enormemente para os avanços que marcaram a história econômica brasileira a partir de meados do século XIX.<sup>23</sup>

Num momento em que a atividade mais lucrativa do Brasil era o comércio, Mauá investe grande parte de sua fortuna numa atividade pouco segura e lucrativa, a atividade industrial, fundando em 1846, a primeira grande indústria do Brasil, uma indústria de fundição em Niterói. Além de investir na indústria brasileira, ele também fez inversões em ferrovias, construindo a primeira estrada de ferro do Brasil, sendo esta executada pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, sob sua direção. Ainda como parte de sua ação modernizadora, Mauá inaugura a iluminação a gás da cidade do Rio de Janeiro, em 25 de março de 1854. Jorge Caldeira, enfatizando o caráter espetacular desse empreendimento, tendo como base uma passagem de um jornal da época, afirma:

A iluminação a gás foi inaugurada ontem nas ruas de São Pedro, Sabão, Rosário[...] Todas elas foram tomadas por uma multidão maravilhada. As palavras eram poucas, mas uma observação podia ser ouvida por todos os lados: como pudemos passar tanto tempo sem esse importante melhoramento? Na verdade, o contraste entre os velhos candeeiros e a luz brilhante emanada dos lampiões falava por si mesmo.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> CASTRO, Ana Célia. As empresas estrangeiras no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar, 1979. p. 91-96

<sup>23</sup> CALDEIRA, Jorge. Mauá empresário do Império. São Paulo: Companhia das letras, 1998. p.60-67; 224; 258-261

<sup>24</sup> Ibid., p.289-290

Desenvolvendo o comércio e a indústria, investindo em ferrovias e companhias de iluminação e navegação, Irineu Evangelista conseguiu oferecer aos brasileiros um novo modelo de empreendimentos e sugerir uma nova visão e uma nova forma de construção econômica, perseguindo sempre a idéia de progresso.

A fim de concretizar o projeto de modernização e progresso do Brasil, o governo brasileiro adotou medidas importantes como a realização de grandes obras de infra-estrutura, especialmente no Rio de Janeiro. Também fez investimentos estimulando o desenvolvimento econômico nas regiões consideradas como mais importantes do país. Essas tentativas modernizadoras por parte do governo em união com representantes das elites e classe média brasileira, não ocorreram em desacordo com a lógica predominante na América Latina em fins do século XIX e início do século XX. O Brasil, como a América Latina de um modo geral, estava inserido num contexto de mudanças num âmbito mundial, não podendo escapar à dinâmica do moderno, tão bem impregnada pelas potências européias.

A situação de subdesenvolvimento e dependência econômica dos países latino-americanos, inclusive o Brasil, tornava-os vulneráveis perante as pressões exercidas pelas grandes potências, às quais se submetiam, tendo que fazer-lhes concessões de toda natureza e aceitar as medidas impostas por suas políticas econômicas, que se por um lado pareciam promover o progresso e dinamizar o projeto modernizador, por outro lado colocavam limites à possibilidade de emancipação econômica desses países dependentes. Halperin Donghi, ao tratar dessa dependência econômica dos países latino-americanos, chega a afirmar que houve, a partir de meados do século XIX, a instituição de um novo pacto colonial entre esses países e as principais potências européias desse período. Donghi prossegue: "Esse novo pacto transforma a América Latina em produtora de matérias-primas para os centros da nova economia industrial e de gêneros alimentícios para os países metropolitanos; além disso, atribui ao continente a função de consumidor dos produtos industriais daquelas zonas[...]".<sup>25</sup>

A partir da segunda metade do século XIX, a América Latina desempenha novas funções na economia mundial, assumindo uma postura de completa submissão diante das potências européias e sua política neocolonial.

A necessidade de se modernizar, de incorporar cada vez mais as ideias do progresso nos seus discursos, fez com que os países não desenvolvidos fossem aderindo às ideias e práticas econômicas sugeridas como modelos pelas grandes potências, ao mesmo tempo em que serviam a seus interesses. A conjuntura mundial exigia da América Latina essa adesão aos

<sup>25</sup> DONGHI, Halperin. História da América Latina. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976. p.128

modelos europeus, modelos que vão se refletir nas diversas esferas da vida. Os novos contatos culturais, as novas formas de riqueza, os novos bens de consumo, os novos valores, enfim, as novas classes surgidas e todas as novidades trazidas por essa revolução sob a égide da modernidade e do progresso, colocaram a América Latina num novo cenário onde os países que dela faziam parte passaram a experimentar a ilusão de um desenvolvimento que apenas estava se iniciando. Donghi enfatiza: “Assim, a América Latina ostentava os signos exteriores de um progresso que mal começa atingi-la”.<sup>26</sup>

No Brasil, essas mudanças foram notáveis. Nesse aspecto, afirma Graham: “A expansão de uma economia de exportação criou uma nova cultura, orientada para a Europa, como pode ser notada nas mudanças da moda, nas receitas culinárias, nos estilos arquitetônicos e na instalação de melhoramentos públicos”.<sup>27</sup>

Para que os países não desenvolvidos como o Brasil e os demais países da América Latina estivessem vinculados às novas formas da economia mundial, era necessário que ocorresse uma alteração na sua ordem econômica e social, a partir da incorporação dos ideais europeus.

As necessidades ligadas à promoção do crescimento do Capitalismo, da indústria e do comércio, exigiram investimentos no setor de transportes. É a partir dessas necessidades que inauguram-se no Brasil as primeiras ferrovias, construídas nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, se estendendo posteriormente para as demais regiões do país.

Diante das exigências da economia mundial e da expansão capitalista europeia a partir de 1850, o Brasil se insere nos quadros da Divisão Internacional do Trabalho, onde passa a desempenhar um papel importante como periferia desse centro econômico europeu. Além de fornecedor de matéria-prima e consumidor dos produtos industrializados europeus, o Brasil também atua como um verdadeiro mercado para onde os europeus exportam capitais e excedentes demográficos. A partir da segunda metade do século XIX, grande contingente emigratório europeu se desloca para outras regiões do globo. Segundo Evaldo Cabral de Melo, de 1846 a 1875, um total superior a 9 milhões de europeus emigraram para as Américas e Austrália. No Brasil, essa imigração se concentrou nas províncias do sul inicialmente, e posteriormente na região cafeeira paulista. Fortemente promovida pelo Governo Imperial, a imigração europeia possibilitou ao sul do país uma política de colonização e de desenvolvimento econômico-social, gerando um desequilíbrio e uma desigualdade ente norte e sul do Brasil. Desenvolvendo uma política de imigração discriminatória em benefício do sul,

<sup>26</sup> Ibid., p.126

<sup>27</sup> GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil. p.41

o Governo Imperial, contrariando as várias solicitações e denúncias em favor do norte, assume o ônus dessa política, onerando em muito os cofres públicos.<sup>28</sup>

Esse tratamento diferenciado dispensado pelo governo brasileiro em favor do sul, tornou-se notável não somente com relação à política imigratória, que gerou problemas de ordem financeira e social por excluir a mão-de-obra nacional, mas também no que diz respeito às políticas de crédito, política fiscal e de investimentos em infra-estrutura. Seja espoliando fiscalmente as províncias, de forma que, devido as circunstâncias de mercado, foram mais penalizadas as províncias do norte que as do sul, seja monopolizando o sistema bancário, concedendo o monopólio da emissão ao Banco do Brasil, abortando as iniciativas bancárias do norte, privilegiando a praça e o comércio do Rio de Janeiro, seja ainda centralizando o crédito priorizando os interesses cafeeiros, o Governo Imperial adotou políticas que excluía os setores de menor importância econômica, como também desfavorecia a economia das regiões do norte do país. Evaldo Cabral de Melo vem reforçar essa idéia ao afirmar:

Ao contrário da lavoura cafeeira, a dificuldade fundamental enfrentada pelo açúcar e pelo algodão, residia na carestia do crédito, como sugerem as disparidades das taxas de juros no norte e no sul. Enquanto nas províncias cafeeiras elas não iam além de 10 e 12 % ao ano, no norte agrário o agricultor pagava normalmente entre 18 e 24 %.<sup>29</sup>

Essa luta desigual por parte das províncias do norte e do sul em busca do desenvolvimento e das melhorias de condições, esteve constantemente presente nos debates travados pelos políticos das duas regiões, na defesa dos interesses por eles representados.

O avanço da região sul no que se refere ao desenvolvimento industrial, às obras de infra-estrutura e inovações tecnológicas, enfim em relação à conquista do progresso e da modernização, enquanto o norte permanecia ainda agrário, atrasado tecnologicamente e muito distante de alcançar o progresso almejado, deve ser explicado a partir de um conjunto de fatores de ordem política e econômica que beneficiaram o sul em detrimento do norte.<sup>30</sup> Foi nesse momento de crescimento econômico e avanço industrial e tecnológico do sul, que construiu-se as primeiras ferrovias brasileiras, grande representantes da modernidade desejada, exatamente nessa região, tornando evidente a prioridade que era dada a ela, dentro do projeto modernizador brasileiro.

<sup>28</sup> MELO, Evaldo Cabral de. O norte agrário e o Império. 1871-1889. Rio de Janeiro: Topbooks, 1984. p. 67-70

<sup>29</sup> Ibid., p. 104

<sup>30</sup> Ibid., p. 67-70; 245-248

Além dessas dificuldades encontradas pelo norte diante dessa política excludente do Governo Imperial, havia também as polêmicas em torno de questões envolvendo os interesses locais e os nacionais. Janice Theodoro aborda essa questão, ao tratar do problema da divisão de rendas entre estados e a União, e todo o debate político-ideológico que existia em torno disso.<sup>31</sup> O sentido do discurso e o peso desses debates repercutiam fortemente nas decisões governamentais que tendiam a favorecer os interesses sulistas.

Ao abordar o problema e a luta política na defesa da construção de ferrovias no Rio Grande do Norte, Janice Theodoro, expôs um fragmento de texto dos Anais da Câmara Federal, de julho de 1915, revelando o grau dessas tensões existentes no meio político e o sentimento de abandono experimentado pelos nortistas.

Há quatro anos atrás, excluindo os territórios de Mato Grosso e Goiás, com algumas linhas em estudo ou construção incipiente, havia para o sul um quilômetro de estrada de ferro para 150 km quadrados de superfície, e para o norte um quilômetro de viação férrea para 2.130 km quadrados de terra.<sup>32</sup>

Dessa forma, enquanto o ideal de progresso e modernização ia se tornando possível e concreto nas áreas do sul do país, o norte continuava a enfrentar vários obstáculos, o que ia cada vez mais reforçando o quadro de superioridade econômica do sul em relação ao norte.

<sup>31</sup> SILVA, Janice Theodoro da. Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste 1889-1930. São Paulo: Ciências Humanas, 1978. p.56-64

<sup>32</sup> Ibid., p. 112

## 2 MODERNIZAÇÃO, TRADIÇÃO E CONSTRUÇÃO DO NORDESTE

No século XIX, quando o ideal de progresso e modernização foi sendo cada vez mais absorvido e colocado em prática no Brasil, tornou-se claro que a materialização desse ideal se constituiu numa prática de difícil execução, pelo fato de no país ainda permanecerem vigentes as velhas estruturas econômicas, políticas e sociais existentes desde o período colonial. Essa estrutura da sociedade colonial brasileira, de base rural, agrícola e escravocrata, e assentada numa unidade familiar de natureza patriarcal, não poderia oferecer um ambiente favorável ao desenvolvimento das práticas capitalistas ligadas ao ideal de progresso e modernidade, e funcionava como barreira às mudanças de natureza política e social, tão necessárias para que o projeto modernizador se concretizasse. Havia, na verdade, uma disparidade entre a sociedade brasileira escravista e atrasada e as idéias do liberalismo europeu que pregava a liberdade do indivíduo, a igualdade perante a lei e a garantia dos direitos individuais.

A liberdade, a igualdade e a garantia dos direitos, eram comprometidos pelo instituto da escravidão, pela relação de dependência e submissão, pela prática do favor e pela privação à propriedade para a maioria da população. Como pode-se perceber, os ideais burgueses importados da Europa constituíam um verdadeiro anacronismo nessa sociedade, como mostra Sérgio Buarque de Holanda: “Trazendo de países distantes nossas formas de vida, nossas instituições e nossa visão do mundo e timbrando em manter tudo isso em ambiente muitas vezes desfavorável e hostil, somos uns desterrados em nossa terra”.<sup>33</sup> Dessa forma, as idéias políticas e econômicas importadas especialmente da França e Inglaterra, tornavam-se incompatíveis com a realidade social brasileira, vindo chocar-se com uma estrutura escravista anti-capitalista. Uma estrutura de raízes coloniais que, a partir do monopólio da terra, deu origem à classe latifundiária, à classe escrava e à categoria do homem livre, no entanto, dependente do favor. O mecanismo do favor favoreceu a manipulação nas mais diversas esferas da vida, agindo no mundo rural quanto no mundo urbano, no âmbito do privado como no do público, atuando como um agente mediador nos mais diversos tipos de relações, exercendo forte influência nas atividades da administração, na Corte, na política, na indústria e no comércio, enfim, perpassando a vida brasileira de um modo geral. Assim, “o favor é a nossa mediação quase universal”<sup>34</sup>.

Nas várias esferas da vida dos brasileiros do século XIX, percebemos a presença e o rigor dessa estrutura herdada da época colonial. Por outro lado podia-se ouvir o clamor por

<sup>33</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. p.15

<sup>34</sup> SCHWARZ, Roberto. Ao vencedor as batatas. São Paulo: Duas cidades, 2004. p.16

reformas que pudessem alterar significativamente essa sociedade, adequando-a às novas exigências e princípios ditados pelo espírito moderno.

O Brasil do século XIX, ainda dominado politicamente pelas oligarquias agrárias que se mantinham no poder através dos mecanismos de controle baseados nas relações de chentelismo, que incluíam, proteção e obediência, precisava operar uma revolução em seu interior, a fim de permitir que novas camadas da sociedade e novas idéias emergissem, no sentido de romper com a velha estrutura e a velha ordem.

Uma realidade predominantemente rural, onde as sete maiores cidades do país comportavam apenas 617.428 habitantes, correspondentes a 6% do total da população de cerca de 10 milhões de pessoas em 1872, conforme o historiador Richard Grahan, revela uma permanência dos padrões tradicionais de vida, segundo os quais prevaleciam a vida rural sempre associada à estrutura fundiária determinada pelo latifúndio promovedor das práticas clientelistas e também de base patriarcal, na medida em que as relações pessoais se davam no âmbito da família, incluindo todos aqueles ligados à propriedade e ao seu proprietário.

As relações eram estabelecidas a partir de uma situação de dependência, na qual o patrão exercia o papel de protetor e os dependentes se comportavam como protegidos, configurando-se um quadro de manutenção do poder, pelo exercício do mando por parte de um e da obediência por parte do outro. Nesse sentido, afirma Granhan: “A elite mantinha a ordem social por meio de uma visão de que a obediência fazia juz à proteção”.<sup>35</sup>

Dessa forma, se exercia o controle da vida política brasileira, por meio do controle social e da manipulação eleitoral por parte das elites, num processo anti-democrático e anti-moderno. Além de permanecer preso a velhos princípios e velhas práticas herdadas da época colonial, o Brasil das últimas décadas do século XIX ainda mantinha a escravidão, sendo este um elemento denunciador do seu atraso e de sua falta de condições para promover as mudanças necessárias para que se estabelecesse a nova ordem orientada pela visão moderna.

Além da dificuldade que o escravismo criara às práticas modernizadoras, havia também a presença do homem livre e, segundo a elite, desinteressado pelo trabalho, constituindo na visão da camada dominante, um grande problema a ser resolvido. De acordo com a idéia da classe dominante, fazia-se necessário uma ação que pudesse coibir o ócio e a vagabundagem por parte de levas que perambulavam sem nenhum compromisso com o trabalho fixo. Eram constantes as queixas dos fazendeiros tanto do Norte quanto do sul do

---

35 GRAHAN, Richard. Clientelismo e política no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997. p. 43

país, exigindo providências por parte do governo, no sentido de criar mecanismos legais que possibilitassem uma melhor exploração da mão-de-obra livre existente, a partir da absorção desse contingente de “desocupados”. Na visão das elites, era preciso reprimir e punir os “vadios”, como também desenvolver políticas educacionais voltadas para a difusão da idéia de trabalho. Este, estava assim, associado ao progresso, à liberdade e à civilização. Essa idéia torna-se clara num trecho de um discurso proferido por um fazendeiro nordestino, por ocasião da realização do Congresso Agrícola de 1878: “A independência vem do trabalho, e tanto mais independente somos, isto é, tanto mais trabalhamos, quanto maior é a soma da liberdade de que gozamos”.<sup>36</sup> A existência desse grande contingente de homens livres, no entanto, resistentes à aceitação das propostas injustas de trabalho oferecidos pelos fazendeiros, tornava-se um elemento preocupante e perigoso, sendo também um elemento incompatível com o ideal de progresso e modernização.

Tanto no mundo rural quanto nas cidades, era notória a presença desses “desocupados” inconstantes e preguiçosos. Enquanto a elite queixava-se da preguiça e da falta de compromisso com o trabalho por parte do homem livre, não enxergava que os baixos salários, o hábito de pagar em espécie ou em parcelas e a cobrança de altos preços dos produtos vendidos nos barracões, constituíam um desestímulo ao trabalhador. Assim, preferiam apelar para formas violentas e repressoras, como se pode notar no discurso de um orador do Congresso Agrícola de 1878 em Recife, citado por Peter Eisenberg: “Obrigemos os ociosos a trabalharem [...] a aglomeração de ociosos nos grandes centros de população é um perigo iminente, é uma revolução adiada, é uma revolução brutal”.<sup>37</sup>

Tanto no sul quanto no norte, o país revelava um quadro de incapacidade para o novo, pelo apego aos valores e princípios tradicionais e pelo temor das elites dominantes diante do risco de perder seus privilégios, suas posições e seu poder de mando.

No Norte, os senhores de engenho e proprietários de terras mantinham sob sua dependência uma numerosa quantidade de pobres e agregados, os quais deviam-lhe respeito, fidelidade e obediência. Nas fazendas de café, também as relações entre patrão e empregado se davam a partir dessa mesma lógica. Uma lógica que garantia ao líder, o direito de mando sobre os liderados. De acordo com essa lógica, a única garantia da proteção era a subserviência, e em sua falta, era reservado ao patrão o direito de punição. Dessa forma, as relações entre proprietários e seus dependentes eram orientadas pelo paradigma familiar e a grande unidade rural funcionava como uma grande família, prevalecendo em seu interior, o

<sup>36</sup> REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA. Instituições. V.7, n 14, mar/agos, 1987. p.139

<sup>37</sup> EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. p. 213

espírito clientelista.

Essa rede de obrigações e favores permanentes funcionando como uma teia inquebrantável tecendo as relações sociais, também se fazia presente nas demais relações de poder. Na política, as relações eram engendradas a partir dessa mesma lógica, prevalecendo sempre as concessões, as trocas de favores mútuos e a barganha, como meios de dominação social e manutenção da velha ordem.<sup>38</sup>

A partir dessas relações, a sociedade civil e política funcionava como um prolongamento da unidade doméstica-familiar. É nesse sentido que Sérgio Buarque de Holanda afirma: “A família patriarcal fornece, assim, o grande modelo por onde se hão de calcar, na vida política, as relações entre governantes e governados, entre monarcas e súditos”<sup>39</sup>

Calcado nos valores e princípios tradicionais, o Brasil do século XIX apresentava uma realidade hostil ao espírito e a dinâmica da modernidade. O caráter da economia e da vida social moderna, orientado pelo espírito liberal e democrático, naquele momento, eram como algo transplantado da Europa e muito pouco adequado à realidade brasileira que precisava amadurecer e promover reformas na sua estrutura, como algo imprescindível para sua adequação à nova ordem.

Uma nova ordem advinda de uma Europa também em fase de transição, ainda presa às estruturas do Antigo Regime, que retardavam e neutralizavam a modernização capitalista. Essa Europa, tida como moderna em fins do século XIX e início do século XX, ainda era nesse momento, segundo Mayer, marcada por elementos “pré-modernos” que funcionavam como força de resistência contra a nova sociedade e sua dinâmica, orientada pelas exigências de um capitalismo que mal começava a sair de sua fase mercantil e manufatureira. Até 1914 havia na Europa o predomínio da nobreza fundiária, a terra continuava sendo a principal forma de riqueza e renda das classes dirigentes e a Igreja continuava sendo um dos importantes pilares da sociedade.<sup>40</sup>

Como se vê, até mesmo na Europa as práticas modernas naquele momento ainda estavam num processo de adaptação e ajustamento à realidade, havendo entre as velhas e as emergentes forças políticas e econômicas, uma espécie de intercâmbio, de troca de benefícios, a fim de que, a partir de um acordo mútuo, os interesses de ambos fossem satisfeitos, sendo assegurada em parte, a manutenção da velha ordem e também garantida a dinâmica da nova

<sup>38</sup> GRAHAN, Richard. Clientelismo e política no Brasil do século XIX. p.41-43

<sup>39</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. p.85

<sup>40</sup> MAYER, Arno J. A força da tradição. A persistência do Antigo Regime. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p.13-29.

ordem.

Apesar dos defensores do *status quo*, dos que temiam diante das incertezas do novo, dá-se início, a partir de 1850, a um movimento que resultou em reformas significativas e progressos materiais que aos poucos foram arruinando a velha estrutura colonial. A fundação de bancos, a inauguração da rede de telégrafos, a construção de ferrovias, as audaciosas iniciativas do Barão de Mauá, anunciando a ascensão de uma nova classe, a burguesia, e todas as transformações no âmbito político e social, tendo como marco a abolição do trabalho escravo e a adoção do trabalho livre e assalariado, além do incremento do mundo urbano e das mudanças ocorridas nos valores, concepções e costumes, foram elementos sinalizadores de uma possível adequação do Brasil aos novos padrões da sociedade moderna.<sup>41</sup>

O Brasil, na condição de país dependente no quadro econômico internacional dirigido pelos princípios do capitalismo, via-se obrigado a promover essas transformações e a aderir ao ideal do progresso e da modernização, apesar de sua falta de preparo para conceber tais mudanças. Esse ideal e a operacionalização dessas mudanças foram como que forçadamente, embora de forma disfarçada, absorvidas e adotadas, a fim de que o projeto modernizador fosse construído ideologicamente e materializado.

Constituindo também um elemento inovador, a partir da segunda metade do século XIX, foi se concretizando no Brasil, a idéia de construção da nação. A partir desse momento, o governo brasileiro passou a se preocupar com a necessidade de definir o Brasil como nação, tendo como intenção a construção de uma história nacional, a partir de suas origens.

Nesse mesmo momento também se iniciava paralelamente, um discurso regionalista em oposição a essa idéia de pátria e de centralização política. A emergência de um discurso e de uma prática em defesa da construção da nação, veio despertar tanto no plano individual quanto no plano coletivo, um sentimento e uma consciência regional.

Nesse momento de discussão em torno da construção da nação, da construção da pátria brasileira, surgem os defensores do regional, configurando uma luta entre Centralismo e Federalismo. As elites políticas representadas pelas oligarquias locais se colocavam na defesa de uma política de respeito à autonomia regional e de liberdade à dinâmica do poder local.

Nesse contexto de construção da nação e de luta em favor das garantias no plano regional, é que se estabelece a idéia de Nordeste. Nesse sentido, Durval Muniz de Albuquerque Júnior, afirma: "O Nordeste surge como reação às estratégias de nacionalização que esse dispositivo de nacionalidade e essa formação discursiva nacional-popular põem em

<sup>41</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. p.73-79

funcionamento[...]”<sup>42</sup> Assim, o Nordeste foi sendo criado por meio da construção de imagens e discursos que vão configurando sua identidade e garantindo sua existência, como elemento imprescindível a ser utilizado como arma na batalha travada entre o nacional e o regional. A criação do Nordeste se fez necessária nesse contexto político de fins do século XIX e primeiras décadas do século XX, como uma realidade espacial concreta, criada estrategicamente pelas elites, como uma unidade repleta de multiplicidades tornadas homogêneas, a serem utilizadas por essas elites políticas interessadas em manter suas garantias econômicas e seu poder de mando no plano local. Essas elites regionais interessadas em manter a mesma estrutura política e econômica tradicional de base patriarcal e clientelista predominante em todo o país, à medida em que discursavam em favor do ideal modernizador e da concretização do progresso, na prática, mantinham uma postura desfavorável à execução desse ideal, pelo fato de não estarem dispostos a perderem seus espaços e limitarem seus poderes, a partir de uma atitude de abertura ao novo, que permitisse a emergência de novas classes e a renovação das estruturas políticas, econômicas e sociais. Defendendo esses interesses, assumiam uma atitude regionalista lutando em favor das garantias no âmbito regional. Foi nesse momento e nesse contexto que o Nordeste nasceu como parte do quadro brasileiro, entendido e defendido como uma região pobre, excluída, atrasada e necessitada de investimentos para que pudesse alcançar os níveis de desenvolvimento exigidos pela dinâmica do capitalismo e da modernidade.

Desde as últimas décadas do século XIX já havia se tornado constante nos discursos o tema da desigualdade existente entre Norte e Sul do país. Enquanto o Sul era visto como o fundamento da nação brasileira, como centro da civilização e por isso, uma região dotada de capacidade e de superioridade em relação ao Norte, este era visto como uma região onde prevalecia a barbárie, a indolência e a subserviência, condenada a essa posição pelas suas próprias condições determinadas pela sua realidade natural e social. Predestinado à derrota e ao atraso, de acordo com essa visão, o destino do Norte era a dependência e a subordinação em relação ao Sul.<sup>43</sup>

A idéia de Nordeste e sua produção como um desmembramento do Norte, vai se instituindo e se legitimando através dos discursos e das diversas práticas favoráveis aos interesses do regionalismo.

O Nordeste, inicialmente compreendido como a área de atuação da Inspeção Federal

<sup>42</sup> ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. São Paulo: Cortez, 2001. p.67

<sup>43</sup> Ibid., p57-58

de Obras Contra as Secas (IFOCS) criada em 1919, surge como a parte do Norte sujeita à ausência de chuvas, necessitando permanentemente da atenção do governo. Esse órgão federal, que havia sido criado em 1909, sob a denominação de Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), tinha como objetivo, prestar auxílio às regiões afetadas pelas estiagens, sendo encarregado da construção de açudes, da abertura de estradas, da perfuração de poços e da construção de estações de estudos na área de meteorologia e índices pluviométricos. Contudo, a ação desses órgãos federais não tinha um caráter permanente, nem obedecia a um plano sistemático de ação no combate às secas, apresentando sempre um caráter assistencialista e eleitoreiro, sendo essas ações postas em prática somente em momentos de grande crise, de forma descontínua, sendo retomadas por ocasião de nova seca e nova crise. Além de apresentar essas falhas, o programa de desenvolvimento de obras no combate às secas também apresentava limites, no sentido de manter-se sempre na dependência da influência política dos representantes nordestinos junto ao Governo Federal.

Como uma possibilidade de se garantir, de forma permanente, recursos para o Nordeste, sempre na condição de “mendicante da solidariedade nacional”, foi criada em 1920, a Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste Brasileiro, mantida pela garantia de 2% da receita anual da União. Mesmo diante da precariedade das condições, da seriedade do problema e da necessidade de se resolver de forma mais concreta e permanente a questão das secas, a Caixa foi extinta quatro anos após sua criação. Somente dez anos depois de sua extinção, a Constituição brasileira volta a assegurar 4% da receita anual para ser destinada a essas ações de combate às secas. Essa inconstância na garantia dos recursos impedia que fosse desenvolvida uma política mais eficiente nesse sentido, que pudesse oferecer soluções práticas e concretas para o problema. Referindo-se à questão das secas no Nordeste e às políticas desenvolvidas em seu combate, afirma Janice Theodoro:

A inconstância desses esforços impediu que o problema fosse resolvido, ainda que temporariamente. O problema das secas foi se agravando cada vez mais, à espera de uma solução que, atuando sobre as estruturas econômicas, pudesse solucionar, ainda que em parte, o problema nordestino. Em suma, as propostas de combate às secas não se alteram... ao contrário, foram se tornando cada vez mais fragmentárias,, mais susceptíveis às influências das ideologias que, elaboradas no Sul, delegavam ao nordestino e ao Nordeste um lugar e um papel inferiores junto à Federação.<sup>44</sup>

A partir da década de 1920, a separação entre Norte e Nordeste vai aos poucos

<sup>44</sup> SILVA, Janice Theodoro. Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930), p. 93

aparecendo nos discursos, a fim de que a idéia de existência do Nordeste se institucionalizasse. Para assegurar a cristalização do Nordeste, as elites políticas em nível regional procuraram criar uma identidade para essa região por meio da reconstituição de suas raízes regionais, criando-se uma tradição para esse novo espaço territorial. Há um esforço por parte dos regionalistas, no sentido de apresentar o Nordeste como algo histórico, como uma realidade espacial concreta de características próprias e como algo que sempre existiu. Dessa forma, procurava-se esconder sua invenção presente. Recorta-se geograficamente o Nordeste, separando do Norte e se difunde a idéia de uma homogeneidade desse espaço, negando-se inclusive, suas diversidades. Agarrados a essa idéia, os regionalistas nordestinos se unem em defesa da mesma causa, se posicionando contra as forças sulistas que os oprimem e os discriminam.

Há por parte da bancada política nordestina, constantes críticas à política discriminatória do Governo Imperial, no que diz respeito à política fiscal, a investimentos em obras públicas e políticas voltadas para a mão-de-obra.<sup>45</sup>

Além de ser construído a partir do sentimento de exclusão e de inferioridade em relação ao Sul, o Nordeste também nasce do medo diante da possibilidade da revolta e do desespero dos pobres. A questão do cangaço e da necessidade de combatê-lo, vai aparecer nos discursos dos parlamentares nortistas e vai ser usada como argumento para se exigir do Estado, recursos e providências. Essa luta contra o cangaceiro que não respeitava o poder local e contra qualquer tipo de movimento ou revolta popular que representasse uma ameaça ao poder político, significou um profundo sentimento de medo de perda de poder por parte das elites dominantes.

Os fenômenos de Canudos e Juazeiro, ao lado do "Banditismo social", são usados como elementos representativos do atraso do Norte, de sua incivilidade e usados como uma arma na defesa de um discurso em favor da modernização da região. Um Norte de loucos, fanáticos e bandidos, constituía, inegavelmente uma ameaça para a nação. A partir desses elementos vão se construindo os discursos "nordestinadores" e vão se configurando as imagens do Nordeste, tanto por parte dos nortistas, quanto por parte dos sulistas. Nesse sentido, afirma Albuquerque Júnior:

Os fenômenos messiânicos, notadamente Canudos, participaram decisivamente na construção da imagem do Norte e do nortista para as populações do Sul, devido à repercussão das reportagens de Euclides da Cunha... Na década de vinte, o fenômeno do padre Cicero também reforça esta imagem de fanatismo e loucura religiosa que acompanha os nordestinos

<sup>45</sup> MELO, Evaldo Cabral de. O norte agrário e o Império. p. 67-70;104

até hoje .<sup>46</sup>

Dessa forma, o Nordeste é construído por meio de imagens que atestam em tudo sua inferioridade em relação ao Sul, sendo portanto, destinado ao fracasso e à subordinação.

Nesse momento de configuração das imagens do Nordeste e de sua construção como realidade concreta, a questão da seca vai ser muito utilizada como arma política no discurso dos regionalistas do Norte, pelo fato desse “fenômeno de origem natural” se tornar um elemento comovente, clamando por soluções. A seca e todas as suas conseqüências sensibilizava as pessoas de todo o país. O quadro das secas, repleto de miséria, doenças, horrores e mortes vai atrair as atenções e exigir soluções. Essa calamidade vai ser apresentada como a única responsável por todos os demais problemas existentes, como por exemplo, os movimentos messiânicos, o banditismo e todo o atraso social da região. Entendida dessa forma, as secas vão dar sustentação aos argumentos dos nortistas, na busca de recursos destinados a solucionar esse problema que funcionava como um grande entrave ao progresso da região e ao bem-estar social. A partir da grande seca de 1877, esse tema vai ser largamente utilizado nos discursos, tendo essa questão passado a ser a atividade mais lucrativa nos estados do Norte, que se encontravam em dificuldades econômicas, pela decadência de seus mais importantes produtos, o açúcar e o algodão. Assim, o Nordeste é, em boa parte, um “filho da seca”, à medida em que sua construção foi forjada tendo como base o uso desse fenômeno e suas conseqüências.<sup>47</sup>

O Nordeste foi sendo construído a partir de um conjunto de elementos que vão servindo de base na argumentação daqueles que o defendem. Busca-se em todas as dimensões, os elementos definidores e identificadores do Nordeste, para se provar sua existência legal. No entanto, longe de ser uma construção antiga, o Nordeste é um produto desse momento, desse contexto de mundo em processo de modernização. Como alguém ameaçado que precisa se defender dos ataques do adversário, ele nasce de uma aliança de forças, que fragilizada e assustada pelas mudanças, resolve se proteger dos possíveis perigos criando esse verdadeiro “ancoradouro”, como garantia de sua continuidade. É nesse contexto que se dá a emergência do Nordeste, tão necessário à manutenção das estruturas políticas dominantes em nível regional.

Os discursos na defesa dos interesses regionais promovidos pela bancada nordestina, em busca de assegurar a liberação de recursos destinados à solucionar os principais problemas

<sup>46</sup> ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A invenção do Nordeste e outras artes. p.59-60

<sup>47</sup> *Ibid.*, p.57-62; 68

dessa região, foram tomando espaço no cenário político, foram se fundamentando na ideologia do progresso e na necessidade de modernização da região.

Como nos demais estados nordestinos, no Rio Grande do Norte a tônica dos discursos dos parlamentares era sempre as condições precárias do estado, o tratamento discriminatório por parte do poder central e a necessidade cada vez mais urgente de se resolver os grandes problemas. A seca era situada como o mais sério entre eles, pela situação de calamidade que gerava, como também pelo fato de ser um elemento desencadeador de vários outros problemas, como a fome, a doença, o aumento da criminalidade, os óbitos, etc.

Diante dessa realidade de profundas dificuldades de ordem econômica e social, os regionalistas norte-rio-grandenses assumiram a mesma postura de defensores da causa nordestina, travando fortes batalhas na defesa dessa região, e em especial, na defesa do Rio Grande do Norte, argumentando em favor de uma política séria de socorros públicos e de investimentos na área de construção de obras públicas que viessem contribuir para a resolução desses principais problemas, como também viessem possibilitar a saída do estado da condição de atraso em que se encontrava, tornando assim possível, a concretização dos anseios de progresso e modernização.

Enquanto os discursos dos parlamentares revelavam um imenso desejo de resolver os grandes problemas do estado, as práticas no uso do dinheiro público não expressavam o mesmo desejo. As críticas e as denúncias de mau uso do dinheiro público são constantes. Muitas vezes os interesses políticos e as práticas eleitoreiras ilícitas, pairavam acima dos verdadeiros interesses de melhorar as condições de vida da população e de promover o desenvolvimento do estado. Uma denúncia do jornal "A República" de 1889, citada por Janice Theodoro, vem comprovar essas práticas:

Angicos, 9 de outubro de 1889.

A aridez e a deficiência das aguadas naquela vila (...) tornavam urgente que ali se construísse um reservatório ou açude, que proporcionasse à população um elemento tão indispensável à vida como a água.

O pedido foi atendido e remeteram-se alguns contos de réis (...) Escolheu-se o local para o açude.

(...) Limpou-se o terreno até certa altura (...)

(...) Vieram as eleições.

Adeus açude... Esqueceram o benefício público e atiraram-se em desordenada fúria a comprar votos, dando aos eleitores o socorro enviado ao mísero indigente. (...)

E, como o açude de Angicos, são as demais obras públicas que se estão

fazendo em bem do povo.<sup>48</sup>

O texto é claro e contundente, ao mostrar abertamente como os políticos norte-riograndenses tratavam a questão da seca, e como os seus discursos na defesa das populações sofridas, não condiziam com as práticas. É nesse sentido, que o chamado “discurso da seca” vem se tornar um discurso muito lucrativo em benefício das elites políticas dominantes. Um discurso que se torna “indústria”. Uma “indústria” incapaz de produzir, de transformar, de trazer o progresso. Uma “indústria” assim definida por Geraldo de Margela Fernandes e Idalina Costa, :

A própria expressão do retrocesso, da estagnação, do desvio dos bens coletivos; é o roubo, é a apropriação particular, por meios ilícitos, dos recursos e dos bens que deveriam ser investidos em função do bem-estar de uma região, de um povo que há séculos vive espoliado, faminto, doente, analfabeto, condenado a viver e morrer sob o jugo de estruturas econômico-político-sociais [...] <sup>49</sup>

Como se vê, o ideal de progresso e modernização tão presente nos inflamados discursos políticos da época, não passava de pretextos para a satisfação dos interesses políticos das elites dominantes que, de forma desonesta desenvolviam uma política lastimável de uso dos recursos públicos. Além dos desvios desses recursos em benefício de interesses eleitoreiros, dificultando o desenvolvimento do estado e do Nordeste em geral, já que essa era uma prática comum e constante em toda a região, havia também as dificuldades na aquisição dessas verbas. A política discriminatória por parte do Governo Central, além dos entraves burocráticos, tornavam a liberação desses recursos cada vez mais difícil e demorada.

Diante dessas dificuldades, segundo Janice Theodoro, os políticos norte-riograndenses que assumiam uma postura na defesa dos interesses do Nordeste, pouco a pouco vão aderindo à ideologia do progresso nacional, segundo a qual os interesses nacionais, vinculados aos interesses do Sudeste, se sobrepujam aos interesses das outras regiões. Nesse sentido, a defesa dos interesses do Nordeste deveria ser argumentada pelo fato de, o desenvolvimento dessa região ser revertido em consequências positivas para a União. Dessa forma, a ideologia do progresso nacional, formulada no Sul, vai sendo absorvida pela bancada

<sup>48</sup> SILVA, Janice Theodoro da. Raízes da ideologia do planejamento. P. 95.

<sup>49</sup> FERNANDES, Geraldo de Margela; COSTA, Idalina Farias Soares. A seca no Nordeste. Brasília: Gráfica do Senado Federal, 1992. p. 47

norte-rio-grandense, gerando uma mudança no caráter dos discursos proferidos por esses parlamentares. Um trecho de um discurso proferido por Eloy de Souza, atuante deputado e senador pela bancada norte-rio-grandense, revela esse caráter dos discursos:

“Criando um patriotismo novo, o do amor à terra, onde cada um nasceu ou elegeu por sua, a Federação vai assegurando, com a prosperidade de cada um dos estados, a prosperidade da própria nação[...] Não sou dos que pensam que preferências geográficas tenham deixado os estados do Nordeste numa situação de inferioridade em que muitos ou quase todos se encontram, em confronto com seus irmãos do Sul, alguns dos quais fazem o nosso orgulho.[...].<sup>50</sup>

Como se percebe no discurso do deputado, o que está em primeiro plano são os interesses da nação justificados pela ideologia do progresso nacional. A defesa dos interesses regionais, que havia sido a tônica dos discursos durante a campanha republicana, passa a ser substituída pela defesa dos interesses da nação. Pelo que se percebe, após a instauração do regime republicano, há uma mudança de postura dos políticos norte-rio-grandenses no sentido de uma adesão à proposta nacional, fundamentada na ideologia do progresso, em detrimento dos interesses regionais. Essa mudança se deu a partir da possibilidade de se negociar politicamente, de se fazer acordos entre as oligarquias e o poder central, visando a continuidade e a consistência da República, a manutenção da ordem vigente e o “bem-estar” da nação.

A partir desse pacto entre as elites políticas brasileiras, os interesses nacionais ligados aos interesses do sul, ocupam o primeiro plano. Dessa forma, ao Nordeste e ao Rio Grande do Norte em particular, continua reservada a condição de subalterno junto à Federação e aos estados do Sul. Como consequência disso, os anseios de desenvolvimento econômico, por meio da adoção de políticas voltadas para a construção de obras públicas importantes, como por exemplo, a construção de ferrovias tão necessárias à economia do estado e como um dos elementos imprescindíveis na concretização dos ideais modernizadores, foram se tornando um sonho cada vez mais distante da realidade.

O ideal de progresso e modernização difundido pelas elites do Rio Grande do Norte, e defendido nos discursos como algo imprescindível para que o estado saísse da condição de atraso em que se encontrava e alcançasse os níveis considerados civilizatórios dos estados desenvolvidos, permaneceu ao longo dos séculos XIX e XX como algo impossibilitado de

<sup>50</sup> SILVA, Janice Theodoro da. Raízes da ideologia do planejamento. p. 97

coexistir com as estruturas arcaicas enrijecidas ao longo do tempo e mantidas por essas mesmas elites que, agarradas a essas estruturas tornaram a realização do projeto modernizador tão lento e penoso.

Não somente no Rio Grande do Norte, mas no Brasil de um modo geral, as práticas modernizadoras foram ocorrendo a partir de um processo gradual e doloroso atendendo às pressões dos interesses capitalistas tanto internacionais como nacionais, que foram de certa forma agindo e removendo as velhas “engrenagens”, pondo em funcionamento, estruturas econômicas, políticas e sociais renovadas, condizentes com os princípios e os interesses do mundo moderno.

A 1890, confirmou Le Goff, a ideia de uma Revolução Francesa e sua influência pelo desenvolvimento econômico nos diversos países, por um desenvolvimento tecnológico e industrial e pela possibilidade a partir daí, de se atingir uma via mais a avançada civilização.

A ideologia do progresso trouxe como vantagens, a superação dos vários problemas existentes e a partir disso, o status de nação civilizada. Esta ideologia, tendo alcançado seu auge na segunda metade do século XIX, começa a ser questionada após duas acontecimentos marcantes: a Primeira Guerra Mundial em 1914 e a Crise de 1929 nos Estados Unidos, fatos que vieram a alterar o ritmo da prosperidade, afetando um verdadeiro golpe a ideologia do progresso. É para atingir esse ideal, o Brasil adotou o modelo europeu e iniciou a introdução de uma dinâmica econômica, vários elementos representativos dessa modernidade foram sendo introduzidos, pode-se destacar a ferrovia e o trem, que assumiram um papel de grande importância na construção da ideia de progresso, tão aceita e difundida, pela elite brasileira naquele momento. A ferrovia e o trem eram a representação mais concreta de progresso e modernização, tão presentes no imaginário social brasileiro.

Também contribuindo as imagens construídas em torno do trem e da ferrovia, Ana Lúcia Martins em “O Trem e a República”, valendo-se dos versos do poeta paraiano Raimundo de Albuquerque, destaca com precisão, o simbolismo e todas as representações construídas em relação ao trem no Brasil do final do século XIX.

Para fazer o trem, é uma ideia,  
Construído em metal, em ferro e aço;  
Mas, afinal, não era, não era,  
É um, é mais o humano progresso

1. Le Goff, Jacques. História e cultura. São Paulo: UNICAMP, 1974, p. 253-273  
2. Martins, Ana Lúcia. O Trem e a República. Recife: Editora da UFPE, 1998, p. 29

### 3 O IDEAL MODERNIZADOR E O SONHO DAS FERROVIAS NO RIO GRANDE DO NORTE.

Atendendo às exigências da economia mundial e da expansão do capitalismo, o Brasil, a partir de meados do século XIX, vai se inserindo num contexto de mudanças que tem como elemento impulsionador o ideal de modernização e progresso. Um progresso que significava sobretudo, avanço científico e tecnológico, acompanhado de desenvolvimento econômico e melhoria das condições de vida, trazida pelo conforto e bem-estar, principalmente para as elites. Essa ideologia do progresso que atingiu seu apogeu no século XIX, especialmente no período de 1840 a 1890, conforme Le Goff, foi uma ideologia herdada das Luzes e da Revolução Francesa e sustentada pelo desenvolvimento científico nas diversas áreas, por um desenvolvimento tecnológico e industrial e pela possibilidade a partir daí, de se atingir cada vez mais a almejada civilização.

A ideologia do progresso trazia como garantia, a superação dos vários problemas existentes e a partir disso, o status de nação civilizada. Essa ideologia, tendo alcançado seu triunfo na segunda metade do século XIX, começa a ser questionada após dois acontecimentos marcantes: a Primeira Guerra Mundial em 1914 e a Crise de 1929 nos Estados Unidos, fatos que vieram abalar o mito da prosperidade, deferindo um verdadeiro golpe à ideologia do progresso.<sup>51</sup> E para atingir esse ideal, o Brasil assimila o modelo europeu e começa a introduzir em sua dinâmica econômica, vários elementos representativos dessa modernidade. Entre esses elementos, pode-se destacar a ferrovia e o trem, que assumiram um papel de grande significado na construção da idéia e da imagem de progresso, tão aceitas e difundidas pelas elites brasileiras naquele momento. A ferrovia e o trem eram a representação mais concreta dessa idéia de progresso e modernização, tão presentes no imaginário social daquela época.<sup>52</sup>

Também analisando as imagens construídas em torno do trem e da ferrovia, Ana Luíza Martins em “O despertar da República”, valendo-se dos versos do poeta parnasiano Raimundo de Mgalhães, sintetiza com precisão, o simbolismo e todas as representações construídas em relação ao trem no Brasil do final do século XIX.:

Rijo, forte e veloz; é uma idéia  
Condensada em metal, em ferro espesso;  
Não recua, não cai, não titubeia;  
E voa, e rasga o luminoso ingresso

<sup>51</sup> LE GOFF, Jacques. História e memória. São Paulo: UNICAMP, 1996. p. 253-273

<sup>52</sup> POSSAS, Lídia Maria Viana. Mulheres, trens e trilhos. p.29

O ramo arterial, a grossa veia  
 Por onde corre o sangue do progresso.<sup>53</sup>

Assim o espetáculo do trem e o fantástico mundo das ferrovias vão ocupando os terrenos do imaginário e criando um mundo ilusório sustentado pela idéia de um progresso e de uma modernidade que mal começa a chegar. As locomotivas, materializando a idéia de progresso, provocam um encantamento e trazem em si um significado revolucionário, inovador, emergindo diante dos olhares do povo brasileiro como algo carregado de simbolismo, como arauto da modernidade, oferecendo a todos um grande espetáculo de imagem, de luz e de som. Lídia Possas, ao abordar esse encantamento diante do trem e seu caráter revolucionário, fundamenta suas afirmações nos versos do poeta Castro Alves:

Vós que o templo das idéias  
 Largo, abris às multidões  
 P'ra o batismo luminoso  
 Das grandes revoluções  
 Agora que o trem de ferro  
 Acorda o tigre no cerro  
 E espanta os caboclos nus  
 Fazei deste rei dos ventos  
 Ginete dos pensamentos  
 Arauto de grande luz.<sup>54</sup>

Dessa forma, as imagens e as construções simbólicas em torno do trem se tornaram muito expressivas no imaginário coletivo brasileiro e contribuíram para a construção e aceitação do ideal modernizador. Nesse sentido, afirma Possas: “A ferrovia, mais do que qualquer outra evidência da sociedade capitalista moderna, tornou-se “abstrato do mundo”, isto é, um espetáculo síntese repleto de imagens que se generalizaram pelo planeta como uma verdadeira religião terrena e material...”.<sup>55</sup>

É ainda Possas, que retomando os versos anônimos citados por Crouzet, enfatiza o tamanho encantamento das pessoas diante do trem, como algo que materializava o progresso e a civilização.

<sup>53</sup> MARTINS, Ana Luíza. O despertar da República. São Paulo: Contexto, 2001. p.42-43

<sup>54</sup> POSSAS, Op.Cit, p.57

<sup>55</sup> Ibid., p. 53

É a locomotiva ofegante e coquete.  
 Um doce perfume se mescla a seus brancos vapores  
 Lavra, ó carro da abundância,  
 As nossas planícies e os nossos veles !  
 Tua fumaça é uma semente  
 Que fertiliza nossos sulcos. <sup>56</sup>

O mundo das ferrovias entendido dessa forma, é um mundo que possui um caráter transcendental e onipresente. A ferrovia e o trem, produção espetacular engendrada pelo espírito da modernidade, trazem em si o apanágio do fascínio, encantando pela exuberância e pela magnificência. O ideal civilizador encontrava-se mais do que nunca representado, materializado na imagem do trem que surgia diante dos olhares como um verdadeiro espetáculo da tecnologia e do progresso. Um espetáculo que, sob a égide da modernidade vai invadindo os espaços num impulso avassalador, num ímpeto de agressão e desrespeito para com aqueles que o assiste. Um espetáculo de aspecto fantasmagórico e trágico, no entanto, encantador. Abordando a natureza desse espetáculo e seu resultado desastroso, referindo-se à construção da Ferrovia Madeira-Mamoré no início do século XX em meio à selva amazônica, enfatiza Francisco Foot:

Sinais prematuros do fracasso, tragédias que antecipam o fim da história: ruínas. Desalento de naufragos, bússolas quebradas, restos de trilhos. materiais em desordem, envelhecimento precoce: está começando a despontar, num ponto obscuro da selva amazônica, uma ferrovia fantasma. Só de olhar para ela incomoda: pois já carrega em si as marcas da violência contra os que desterrou; das ilusões dos que nela creram; da paisagem desolada à sua volta. <sup>57</sup>

Essa fantasmagoria da ferrovia e do trem na expressão de Foot, ao mesmo tempo que assusta, também encanta e aguça a imaginação. Esse espetáculo, expressão maior do avanço da tecnologia e da chegada da modernidade, era, além de estranho e grotesco, uma aberração pela desordem que provocara, pelo seu caráter anômalo. Mas, apesar disso, se tornara fascinante aos olhos de muitos pelo poder de atração visual e auditiva que exercia, e por estar carregado de simbolismos e de significados civilizadores. A esse respeito, afirma Foot:

<sup>56</sup> Ibid., p.56

<sup>57</sup> HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 100

O transtorno que a máquina a vapor produzia na quietude da selva era um dos símbolos da transição industrial. Um artefato toma posse da terra virgem, afugenta com seu som a velha natureza e navega o rio como se tivesse alma própria. Que maior encantamento, para quem padecia o vazio do deserto, do que essas máquinas capazes de formar o novo mundo a golpes de energia?<sup>58</sup>

Essa miragem concretizada na chegada da ferrovia e do trem no Brasil, era a representação mais expressiva da chegada do progresso. Essa perspectiva de modernização a todo custo, uma “modernização conservadora”, dominava o pensamento político não só dos brasileiros, mas também de toda a América Latina no final do século XIX e início do século XX.

O Rio Grande do Norte, também impulsionado pelo espírito civilizador que movia o país, alimentava em seu imaginário os mesmos anseios de transformação e mudanças. Havia por parte das elites republicanas norte-rio-grandense um desejo de integrar o estado ao mundo modernizado. Políticos, comerciantes, advogados, promotores de justiça, delegados de polícia, médicos, jornalistas, industriais, enfim, o conjunto das elites mais expressivas da sociedade norte-rio-grandense da época, defendia nos seus discursos, a promoção do progresso e do desenvolvimento econômico do estado. Esse desenvolvimento defendido por essa elite, era um desenvolvimento voltado para as melhorias das condições de produção e comercialização dos principais produtos na pauta das exportações, na qual se destacavam o sal, o açúcar e o algodão. Buscava-se a defesa do produto nacional frente à concorrência estrangeira, procurando-se solucionar o problema dos altos custos e das condições precárias do transporte desses produtos, como elemento importante para a concretização do progresso e do desenvolvimento almejado.<sup>59</sup> Assim, seguindo o modelo das outras regiões do país, as elites do Rio Grande do Norte passaram a lutar pela defesa da implantação de um sistema ferroviário no estado, como uma solução para esses e outros problemas e como um elemento imprescindível para se estabelecer uma ligação entre o Rio Grande do Norte e as demais regiões.

No estado, na segunda metade do século XIX, as vias de transportes existentes, ainda consistiam nas chamadas “estradas carroçáveis”, que eram apenas caminhos de ligação entre os municípios. A “Estrada das boiadas”, originada no contexto do avanço da pecuária no sertão, ligando Canguaretama a Mossoró e ao Ceará, partindo da Paraíba e seguindo pelo litoral sul até chegar a Natal, seguindo em direção a Assu, cortando toda a província no

<sup>58</sup> Ibid., p.108

<sup>59</sup> THEODORO, Janice. Raízes da ideologia do planejamento, p. 110-112.

sentido leste a oeste, até alcançar a província vizinha, a “Estrada do Seridó”, ligando Macaíba ao sertão, passando por Currais Novos, e alcançando Acari e Caicó, e a “Estrada de Mossoró”, partindo dessa cidade em direção à região da “tromba do elefante”, penetrando o alto sertão, formavam o conjunto das estradas mais importantes do estado na época. Essas estradas faziam a ligação entre o interior e os principais portos, sendo de maior importância os portos de Natal, Areia Branca e Macau, por onde se escoava a produção destinada à exportação e por onde entravam os produtos importados.<sup>60</sup>

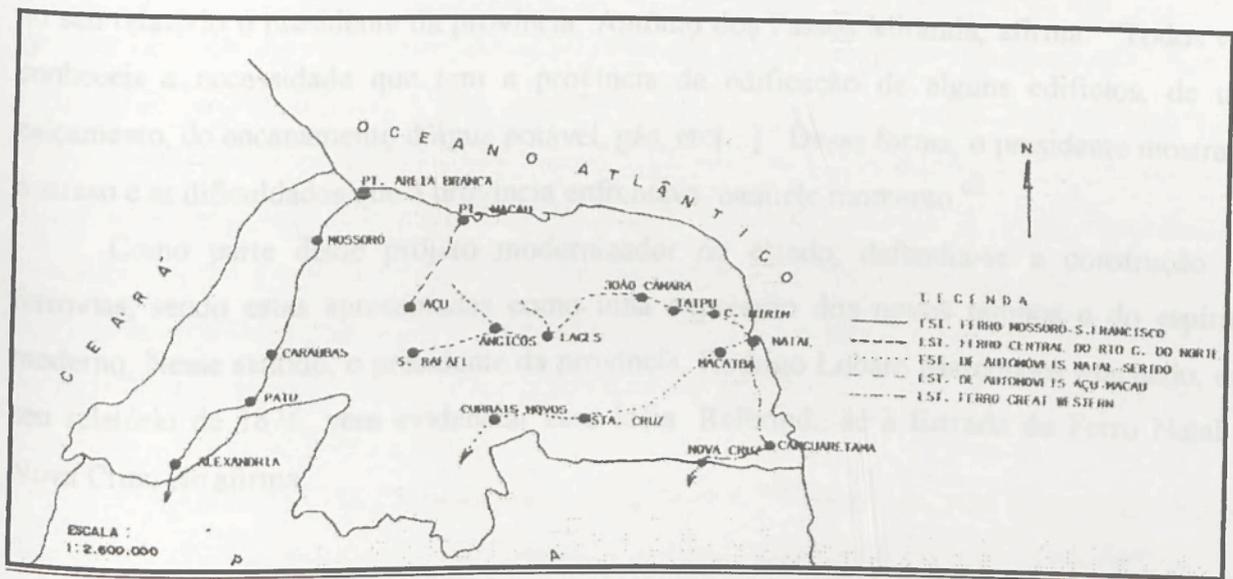


Fig.1 (Mapa dos principais caminhos existentes no Rio Grande do Norte até a década de 1880.)

Fonte: TAKEYA, Denise Monteiro. Um outro Nordeste. p. 82

Nesse movimento exportador-importador, Mossoró funcionava como um grande centro de comércio do estado, controlando o movimento comercial de grande parte da região do seridó, de toda a região serrana e de toda a região oeste, concentrando em seu núcleo, um movimento de intenso comércio da produção dessas regiões e também dos estados vizinhos, o Ceará e a Paraíba. Como grande centro comercial da época, Mossoró centralizava a comercialização do algodão, controlando essa atividade, exercendo um papel de polo, de forma totalmente independente da capital. Afirmando a importância de Mossoró na atividade comercial da época, afirma Takeya:

Em 1905, a cidade-sede do município de Moçoró, contava com setenta estabelecimentos comerciais, um número bastante elevado em relação às cidades-sedes dos municípios que constituíam a região do Seridó. Dentre esses estabelecimentos, muitos se dedicavam à importação de mercadorias, provenientes, na sua maior parte, de Recife, Rio de Janeiro e Natal, a serem

<sup>60</sup> TAKEYA, Denise Monteiro. Um outro Nordeste. O algodão na economia do Rio Grande do Norte. p.81-83

distribuídas entre os comerciantes menores, e à exportação de produtos do estado para outros mercados do país e do estrangeiro.<sup>61</sup>

A implantação e desenvolvimento do sistema de transporte ferroviário no estado ocorreu ligado ao Programa de Obras Contra as Secas, desenvolvido pelo Governo Federal. Essa implantação também se inseriu num programa mais geral de modernização em nível nacional.

Sobre a necessidade de modernização do estado e da capital do Rio Grande do Norte, no seu relatório o presidente da província, Antônio dos Passos Miranda, afirma: “Todos vós conheceis a necessidade que tem a província da edificação de alguns edifícios, de um calçamento, do encanamento d’água potável, gás, etc[...]” Dessa forma, o presidente mostrava o atraso e as dificuldades que a província enfrentava naquele momento.<sup>62</sup>

Como parte desse projeto modernizador no estado, defendia-se a construção de ferrovias, sendo estas apresentadas como uma expressão dos novos tempos e do espírito moderno. Nesse sentido, o presidente da província, Rodrigo Lobato Marcondes Machado, em seu relatório de 1876, vem evidenciar essa idéia. Referindo-se à Estrada de Ferro Natal – Nova Cruz, ele afirma:

A Estrada de Ferro Natal-Nova-Cruz, cuja construção foi autorizada pela Lei Provincial nº 682 de 8 de agosto de 1873, promete operar sem demora uma revolução pacífica, rasgando novos horizontes ao comércio e à lavoura, fornecendo à atividade, alimento de nova espécie, despertando e convidando a inteligência à meditação de idéias mais proveitosas.<sup>63</sup>

O presidente prossegue argumentando em favor da construção de ferrovias, atribuindo a elas esse caráter inovador, espetacular: “Dentro em pouco o grito da locomotiva convocará os habitantes para a conquista de novas indústrias, e guiada por essa mensageira do progresso, vereis a vossa capital transformar-se em enérgica operária da civilização”.<sup>64</sup>

Pondo-se em prática as medidas voltadas para o ideal de progresso e modernização da rede de transportes, deu-se início à construção da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Norte, a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz.

De acordo com o relatório do presidente da província do ano de 1875, a concessão

<sup>61</sup> *Ibid.*, p.83

<sup>62</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Antônio dos Passos Miranda. 17 out 1876. p.322

<sup>63</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Rodrigo Lobato Marcondes Machado. 27 out 1879. p.545

<sup>64</sup> *Ibid.*, p.546

para a construção dessa estrada de ferro que foi feita pela Lei Provincial nº 682, de 08 de agosto de 1873 à empresa inglesa, Great Western of Brazil Railway, companhia britânica que assentara os primeiros trilhos na região Nordeste, foi transferida em 1877 para a Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz, também empresa de origem inglesa. A construção dessa estrada teve seus trabalhos iniciados em fevereiro de 1880 e em 10 de abril de 1883 seus trilhos alcançavam a cidade de Nova Cruz.<sup>65</sup> Essa ferrovia deveria servir essencialmente para escoar a cana-de-açúcar e demais produtos a ela ligados, produzidos nas áreas próximas ao percurso por onde passaria a ferrovia, como também serviria para escoar o algodão produzido no Agreste e na faixa litorânea. Segundo Cascudo, o primeiro trecho dessa estrada, ligando Natal a São José de Mipibu, foi inaugurado em 28 de setembro de 1881, pelo presidente Dr. Sátiro de Oliveira Dias. O traçado da estrada até Nova Cruz correspondia a 120 quilômetros e 600 metros de trilhos, inaugurando assim a fase de construção das ferrovias, uma fase de desenvolvimento do sistema de transporte no estado.<sup>66</sup> Os documentos oficiais da época atestam as preocupações que tinham as autoridades norte-rio-grandenses no sentido de possibilitar a construção dessa rede de transportes tão importantes para o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte.

A segunda ferrovia implantada no estado, foi a Central do Rio Grande do Norte, ligando Natal a Ceará-Mirim. Essa ferrovia, um dos mais antigos sonhos da província, foi autorizada pela Lei Provincial nº 630, de 26 de novembro de 1870, mas só em 1872 o contrato para a sua construção foi assinado, não tendo portanto, se concretizado. Sua construção somente foi iniciada em 1904 sob a orientação do engenheiro Sampaio Correia, tendo sido inaugurado o trecho inicial que ligava Natal a Ceará-Mirim, em 13 de junho de 1906. Justificando a construção dessa ferrovia, o presidente Francisco de Gouveia Cunha Barreto afirma em seu relatório: “Estive no Ceará-Mirim e posso hoje dar testemunho dos progressos que se notam na indústria desse importante centro de produção; e bem assim de não haver em todo o traçado da projetada ferrovia a menor dificuldade a vencer para a sua realização”.<sup>67</sup>

No mesmo relatório, também se referindo à Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, o presidente enfatiza a importância dessa estrada, afirmando que ela muito contribuiria para o

<sup>65</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, João Capistrano Bandeira de Melo Filho. Maio de 1875. p. 192

<sup>66</sup> CASCUDO. Luís da Câmara. História da cidade do Natal. Natal: Instituto Histórico e Geográfico/RN, 1999. p.427-428.

<sup>67</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Francisco de Gouveia Cunha Barreto, abr 1883. p.34-35

desenvolvimento de Natal e das vilas e povoados por onde ela iria passar.

O traçado original da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte partia do porto de Natal seguindo em direção ao vale do Ceará-Mirim, contornando a serra da Borborema, seguindo em direção à região central do estado, indo alcançar Caicó, passando posteriormente pela região de Souza na Paraíba, indo se ligar à Estrada de Ferro de Baturité no vizinho estado do Ceará. Quando construída, a estrada não obedeceu a esse traçado original, não chegando sequer a atingir a região do seridó, alcançando apenas a cidade de São Rafael. De acordo com Takeya, a construção dessa estrada visava a ligação entre o porto de Natal e o vale açucareiro do Ceará-Mirim, no intuito de propiciar uma nova dinâmica ao comércio da capital, tornando também possível uma ligação entre as linhas férreas do vizinho estado do Ceará e demais ferrovias do Nordeste, integrantes da rede de estradas de ferro construída pela Great Western of Brazil Railway.<sup>68</sup>

A Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco, a terceira a ser construída no estado, foi autorizada pela Lei Provincial nº 742 de 26 de agosto de 1875, sendo o contrato confirmado pelo Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876. Esse contrato, tendo sido assinado por João Ulrich Graf, comerciante suíço envolvido no comércio importador-exportador no estado, veio a perder sua validade em 1882. Nova tentativa foi feita em 1883 com a abertura de concorrência pública para a contratação de empresas interessadas, mas a construção da estrada não se concretizou.

A partir de 1909, com a criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas, a discussão em favor da construção dessa ferrovia foi levada para o âmbito federal, pela bancada política do estado. Meira Sá, senador representante do estado do Rio Grande do Norte, apresentou um projeto de lei que sugeria a construção de uma estrada de ferro, que partisse de Mossoró em direção ao São Francisco, ligando o estado a Pernambuco. Em seus argumentos em favor dessa construção, o senador apontava o importante papel que Mossoró desempenhava na economia do estado, como um importante centro econômico onde se comercializava e se escoava grande volume de produtos importantes para a economia da época, entre eles o sal e o algodão.

Apesar da luta de Meira Sá, Juvenal Lamartine e demais políticos do estado, o projeto não obteve aprovação na Câmara Federal. Esse projeto enfrentou séria oposição por parte das empresas que controlavam a expansão das linhas férreas da Central do Rio Grande do Norte e da Conde D'Eu da Paraíba em direção ao sertão, sendo portanto, a Estrada de Ferro de

<sup>68</sup> TAKEYA. Denise Monteiro. Um outro Nordeste. p.112

*Companhia*

Mossoró uma possível ameaça ao êxito dessas empresas.<sup>69</sup>

Defendendo a construção dessa estrada, o Presidente da Província José Bernardo Galvão Alcoforado Júnior, no seu relatório, afirma:

Destinada a percorrer a parte mais importante do centro da Província pelo seu comércio e produção facilitando a comunicação com as províncias limítrofes, o que será de imensa vantagem para as relações comerciais, julgo esta empresa de um grande futuro e por isso merecedora de animação.<sup>70</sup>

Aberta à iniciativa privada em 1910, a Estrada de Ferro de Mossoró veio a ser construída em 1915. Sobre a construção dessa ferrovia, relata Itamar de Souza:

Com o apoio decisivo dos Governadores Alberto Maranhão e Ferreira Chaves, a firma Saboia de Albuquerque & Cia implantou, a partir de 31 de agosto de 1912, a Companhia Estrada de Ferro de Mossoró S.A. Num percurso de 241 quilômetros, ela parte de Porto Franco, no município de Areia Branca, e passa por Mossoró, São Sebastião, Caraúbas, Jordão, Patu, Almino Afonso, até chegar em Alexandria.<sup>71</sup>

A definição do traçado dessas estradas sempre foi uma questão bastante complexa. Houve em torno disso toda uma discussão por parte de engenheiros e técnicos envolvidos, a fim de se definir o traçado mais viável. Além dessa discussão técnica, havia também a disputa por parte dos grupos econômicos e políticos, defendendo cada um os seus interesses. O Jornal "A República" de 1893 se refere aos conflitos gerados em torno do traçado dessas estradas, ao tratar da questão existente entre a Empresa Inglesa interessada na Estrada de Ferro Natal - Nova Cruz e os defensores da Estrada de Ferro Natal - Ceará-Mirim. No trecho do citado jornal, o engenheiro civil Austrielino H. de Carvalho, diante da acusação de que a Estrada de Ceará-Mirim causaria prejuízos à Natal Nova Cruz, defende-se afirmando:

Os prejuízos que a Ceará-Mirim vai causar à Estrada Inglesa são, como pensará o leitor sem nosso auxílio, de pura imaginação! A realidade topográfica, sempre verificável, é a primeira a convencer a Estrada inglesa de que o mundo não rola à medida de seus desejos, de sua cegueira e da conveniência de todos.

<sup>69</sup> Ibid., p.113-115

<sup>70</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, José Bernardo Galvão Alcoforado Júnior. 20 jun 1876. p. 248

<sup>71</sup> SOUZA, Itamar. A República Velha no Rio Grande do Norte, 1889-1930. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1989. p.62

Contestamos todos os imagináveis motivos da ação que move-nos a Estrada Inglesa, apoiados pela opinião pública que reconhece sua infantildade[...]<sup>72</sup>

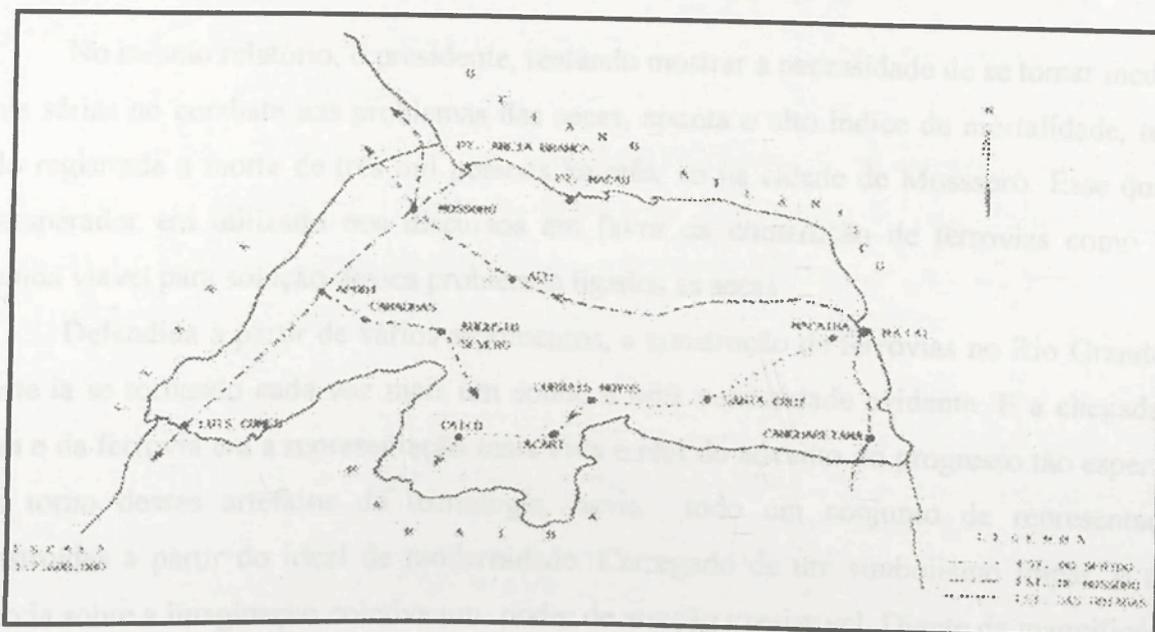


Fig.2 (Mapa das principais Estradas de Ferro e rodovias do Rio Grande do Norte do RN, cuja construção iniciou-se no período de 1880-1915).

Fonte: TAKEYA, Denise Monteiro. Um outro Nordeste. p.110

A implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte, além de alimentar o ideal modernizador e de possibilitar a integração do estado à economia mundial e regional, também funcionou como uma das medidas de salvação pública. A situação de dificuldades trazidas pelas freqüentes secas no estado, aparecia nas discussões políticas e era utilizada como argumento na defesa da construção de ferrovias.

Preocupado com o quadro das secas no estado, referindo-se à calamidade em que se encontrava o município de Mossoró, demonstrando as dificuldades pelas quais passava a província devido as grandes despesas que tinha o governo com o trabalho de socorros às vítimas das secas e argumentando em favor de políticas que viessem apresentar soluções para esse problema, o Presidente da Província, Rodrigo Lobato Machado, assim se pronuncia:

Continua a ser alimentada pelo governo a população mais indigente da província ... Mossoró que desde 1877 foi o receptáculo da população dos sertões desta província e da província da Paraíba, continuou a manter grande número de emigrantes ... Mossoró foi nesta província o teatro das mais

<sup>72</sup> A REPÚBLICA, p.1; 15 jul. 1893

tristes cenas de miséria. A nudez, a fome, as epidemias ceifaram grande número de vidas. De janeiro de 1878 até agora foram sepultados no cemitério público daquela cidade, quase 31 mil pessoas.<sup>73</sup>

No mesmo relatório, o presidente, tentando mostrar a necessidade de se tomar medidas mais sérias no combate aos problemas das secas, aponta o alto índice de mortalidade, tendo sido registrada a morte de três mil pessoas ao mês, só na cidade de Mossoró. Esse quadro desesperador era utilizado nos discursos em favor da construção de ferrovias como uma medida viável para solução desses problemas ligados às secas.

Defendida a partir de vários argumentos, a construção de ferrovias no Rio Grande do Norte ia se tornando cada vez mais um sonho e uma necessidade evidente. E a chegada do trem e da ferrovia era a representação mais viva e real do advento do progresso tão esperado. Em torno desses artefatos da tecnologia, havia todo um conjunto de representações construídas a partir do ideal de modernidade. Carregado de um simbolismo ímpar, o trem exercia sobre a imaginação coletiva um poder de atração irresistível. Diante da magnificência do trem e de seu aspecto monumental e assustador, os olhares dos norte-rio-grandenses, estarecidos e agraciados, expressavam a grandeza do significado atribuído àquele empreendimento. Nesse sentido, Pedro Leopoldo, um dos importantes funcionários responsáveis pelo trabalho de construção da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco, relatando a construção dessa estrada, afirma:

Quando se terminou a montagem da primeira locomotiva, que se fez a experiência da linha, foi um acontecimento de grande satisfação e júbilo para todos que ali trabalhavam e para o público em geral. Todo pessoal das localidades vizinhas, ali acorreu para se congratular com o evento. O silvo da locomotiva com o espiral de fumaça saído da chaminé, era recebido como o prelúdio de um mimo que Deus prodigalizava aquela terra.<sup>74</sup>

Vistos dessa forma, o trem e a ferrovia, sob a proteção do ideal modernizador, saíam dos terrenos do imaginário para invadir o campo do real, emergindo diante de todos como

<sup>73</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Rodrigo Lobato Marcondes Machado. 27 out 1879. p.538-539

<sup>74</sup> LEOPOLDO, Pedro. Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró. Mossoró: Fundação Vingt-Um Rosado, 1991. p. 12

algo concreto e palpável, simbolizando a mudança e o progresso que já chegara. É Josicléia Cabral quem nos ajuda a entender esse momento: “As esperanças fagueiras empolgavam o espírito de todo o povo de Mossoró. Todas as classes ativas enxergavam naquele empreendimento um melhoramento de benefício comum.”<sup>75</sup> Era como se uma nova era sorrisse para a vida daquela gleba

A construção de ferrovias no estado era parte fundamental na concretização do projeto modernizador. Defendendo a construção dessa rede de estradas de ferro, o presidente da Província, Dr. Rodrigo Lobato Machado, em seu relatório, afirma que essas estradas, a Ceará-Mirim, a Mossoró São Francisco e a Natal - Nova Cruz,

Colocariam a província nas melhores condições de prosperidade[...] Uma estrada de ferro ligando Mossoró ao centro do Rio Grande do Norte, da Paraíba e do Ceará, não seria só um grande cometimento industrial, seria também o mais esplêndido triunfo da civilização sobre a ignorância, uma conquista gloriosa para o regime da legalidade, um meio inverno diminuindo os rigores da seca.<sup>76</sup>

Como se vê, todos os atributos eram possíveis a esse empreendimento. Dessa forma, a execução desse projeto se tornava cada vez mais urgente, vista como uma iniciativa que viria servir aos interesses norte-rio-grandenses, como também favoreceria aos interesses gerais da União.

A chegada do trem era antes de mais nada a certeza de que agora o estado, inserido no contexto do mundo moderno, atingiria o desenvolvimento e o progresso almejado. Pedro Leopoldo recorre ao entusiasmo do Governador Alberto Maranhão, para resumir esse deleite das elites locais diante da chegada do trem a Mossoró: “Fez-se no meu governo! Tudo era sonho, vontade e esperança!”<sup>77</sup>

Uma crença na idéia de que o progresso salvaria a todos da situação de atraso e precariedade no âmbito econômico e social, conduzia as elites e o povo norte-rio-grandense a esse delírio e a esse encantamento coletivo diante do símbolo maior e mais expressivo da revolução da técnica e do espírito moderno: a ferrovia e o trem.

O trem e a ferrovia, vistos naquele momento como uma grande expressão do progresso e do desenvolvimento da sociedade norte-rio-grandense, não atingiu o resultado esperado. Não alterou significativamente a realidade econômica e social do estado e em curto espaço de

<sup>75</sup> CABRAL, Josicléia. Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco. 2002. Monografia (Graduação em História). UFRN, Natal.

p.26  
<sup>76</sup> RELATÓRIO do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Rodrigo Lobato Marcondes Machado. 27 out 1879.

p.546  
<sup>77</sup> LEOPOLDO, Pedro. Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró. p.5

tempo caíra no abandono e na insignificância. O sonho acalentado durante décadas tornara-se uma realidade de insucessos que em quase nada pode contribuir para o tão sonhado progresso.

No caso do século XIX e início do século XX, o mundo passava por profundas transformações, ligadas ao avanço científico e tecnológico e ao processo de expansão capitalista europeia, difundindo-se a ideologia do progresso e da modernidade, como uma forma de salvação para a humanidade.

O Brasil, como os demais países do mundo dependente na Divisão Internacional do Trabalho, invocado no contexto de expansão capitalista, absorveu a ideologia do progresso produzida na Europa e passou a ser dirigido pelo espírito condutor da dinâmica mundial.

Apesar de todas as contradições existentes, o ideal do progresso foi fazendo parte da vida dos brasileiros naquele momento, provocando mudanças e introduzindo os elementos representativos da modernidade. A nova ordem foi, aos poucos, cedendo lugar à nova ordem. Entre todos os elementos concretos dessa modernidade e do progresso do Brasil, se sobressaem a ferrovia e o trem.

A chegada desse símbolo maior do progresso e da modernidade no estado do Rio Grande do Norte é todo o conjunto de representações e significados a ele atribuídos, constitui o objeto de estudo neste trabalho.

Procuramos analisar como se deu o processo de construção da rede ferroviária no estado, conhecer os empreendimentos utilizados pelas elites dominantes na árefera desse empreendimento, tentando reconstruir o que significava a chegada do trem e da ferrovia ao Rio Grande do Norte naquele momento.

Não foi possível, em estudo aprofundado e respeito de todas as questões ligadas ao tema do nosso trabalho. Um aprofundamento a respeito das questões políticas do estado a fim de se entender melhor os pactos e as manobras feitas, um embasamento mais sólido aos impactos causados pela chegada das ferrovias e também um estudo a respeito das relações de trabalho e luta operária no âmbito da construção das ferrovias, foram questões que este trabalho não abrangeu.

A construção de ferrovias no estado, defendida como um elemento imprescindível para se alcançar o desenvolvimento econômico e social e para que o Rio Grande do Norte estivesse inserido no contexto do avanço econômico nacional e internacional, na prática, encontrou sérias dificuldades e também não produziu os resultados esperados.

A legislação, no processo de construção dessas estradas, tendo sido iniciada na década de 1880, chegou ao término por volta de 1910. Com o passar dos anos empacou e este empacamento contribuiu para que as ferrovias não conseguissem promover o progresso

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No ocaso do século XIX e início do século XX, o mundo passava por profundas transformações, ligadas ao avanço científico e tecnológico e ao processo de expansão capitalista européia, difundindo-se a ideologia do progresso e da modernização, como uma forma de salvação para a humanidade.

O Brasil, como os demais países do mundo dependente na Divisão Internacional do Trabalho, inserido no contexto da expansão capitalista, absorveu a ideologia do progresso produzida na Europa e passou a ser dirigido pelo espírito condutor da dinâmica moderna.

Apesar de todas as contradições existentes, o ideal do progresso foi fazendo parte da vida dos brasileiros naquele momento, provocando mudanças e introduzindo os elementos representativos da modernidade. A velha ordem foi, aos poucos, cedendo lugar à nova ordem. E, entre todos os elementos concretos dessa modernidade e do progresso do Brasil, se sobressaem a ferrovia e o trem.

A chegada desse símbolo maior do progresso e da modernidade no estado do Rio Grande do Norte e todo o conjunto de representações e significados a ele atribuídos, constitui o objeto de estudo nesse trabalho.

Procuramos entender como se deu o processo de construção da rede ferroviária no estado, conhecer os argumentos utilizados pelas elites dominantes na defesa desse empreendimento, tentando reconstituir o que significava a chegada do trem e da ferrovia ao Rio Grande do Norte naquele momento.

Não foi possível um estudo aprofundado a respeito de todas as questões ligadas ao tema de nosso trabalho. Um aprofundamento a respeito das questões políticas do estado, a fim de se entender melhor os pactos e as manobras feitas, um conhecimento com relação aos impactos causados pela chegada das ferrovias e também um estudo a respeito das relações de trabalho e luta operária no âmbito da construção das ferrovias, foram questões que esse trabalho não abrangeu.

A construção de ferrovias no estado, defendida como um elemento imprescindível para se alcançar o desenvolvimento econômico e social e para que o Rio Grande do Norte estivesse inserido no contexto do avanço capitalista nacional e internacional, na prática, enfrentou sérias dificuldades e também não produziu os resultados esperados.

A lentidão no processo de construção dessas estradas, tendo sido iniciado na década de 1880, chegando ao término por volta de 1915, além de todos os demais empecilhos a esse empreendimento, contribuíram para que as ferrovias não conseguissem promover o progresso



## FONTES

A REPÚBLICA, Natal, 1889-1910.

RELATÓRIOS dos presidentes da Província do Rio Grande do Norte, Natal, 1874-1888.

## BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. São Paulo: Cortez, 2001.

BARRACLOUGH, Geoffrey. **Introdução à história contemporânea**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

BASBAUN, Leôncio. **História sincera da República**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1986.

CABRAL, Josicléia Gabriel. **Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco: uma luta das elites do oeste do Rio Grande do Norte**. 2002. Monografia (Graduação em História) – UFRN, Natal.

CALDEIRA, Jorge. Mauá. **Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da cidade do Natal**. 3ª ed. Natal: Instituto Histórico e Geográfico/ RN, 1999.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil**. 1860-1913. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

DONGHI, Halperin. **História da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

FAUSTO, Bóris.(Dir.) **História geral da civilização brasileira**. v.3:O Brasil republicano. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

FERNANDES, Geraldo de Margela; COSTA, Idalina F. Soares. **A seca no Nordeste**. Brasília, Gráfica do Senado Federal, 1992.

GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil:1850-1914**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

\_\_\_\_\_. **Clientelismo e política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

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

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

- HOBSBAWM, Eric. **A era dos Impérios: 1875-1914**. 5 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. São Paulo: UNICAMP, 1996.
- LEOPOLDO, Pedro. **Minhas memórias da Estrada de Ferro de Mossoró**. Mossoró: Fundação Vingt-Um Rosado. 1991. (Col. Mossoroense. Série B, n.1115).
- LUZ, Nícia Vilela. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo. Alfa-ômega, 1978.
- MAYER, Arno J. **A força da tradição. A persistência do Antigo Regime**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- MANCHESTER, Alan k. **Proeminência inglesa no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- MARTINS, Ana Luíza. **O despertar da República**. São Paulo: Contexto, 2001.
- MARTINS, José de Souza. Conde Matarazzo. **O empresário e a empresa**. São Paulo: HUCITEC, 1974.
- MELO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o Império: 1871-1889**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1984.
- MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste, (1852-1902)**. [s.d.]. Tese (Doutorado em História)- UFPE, Recife.
- POSSAS, Lídia Maria Viana. **Mulheres trens e trilhos**. São Paulo: Edusc, 2001.
- REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA. Instituições. São Paulo: ANPUH, v.7, n.14, p.131-149, mar./agos 1987.
- SCHWARZ, Roberto. As idéias fora do lugar. In: \_\_\_\_\_ **Ao vencedor as batatas**. São Paulo: Duas cidades, 2004.
- SILVA, Janice Theodoro da. **Raízes da ideologia do planejamento**. Nordeste (1889-1930). São Paulo: Ed. Ciências Humanas, 1978.
- SOUZA, Itamar de. **A República Velha no Rio Grande do Norte: 1889-1930**. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1989.
- TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil**. Natal UFRN/ Ed. Universitária, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Um outro Nordeste: O algodão na economia do Rio Grande do Norte. (1880-1915)**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1985.