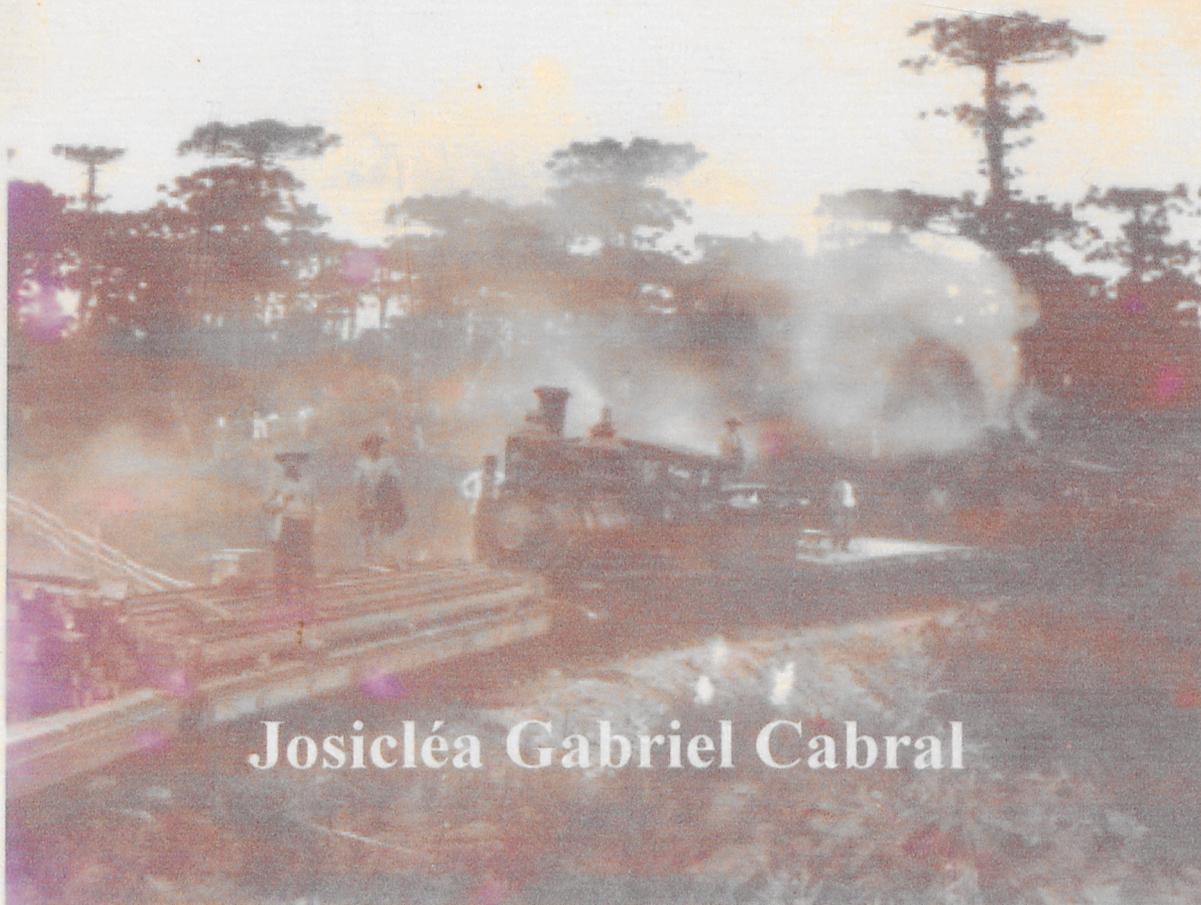


UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco

Uma luta das elites do Oeste do Rio Grande do Norte (1875-1915)



Josicléa Gabriel Cabral

Natal/RN - 2002

JOSICLÉIA GABRIEL DA COSTA

Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco: Uma luta das elites do Oeste do Rio Grande do Norte (1875-1915)

Monografia apresentada à disciplina Pesquisa Histórica II, ministrada pela Profª Denise Mattos Monteiro, do curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob a orientação do Professor Roberto Airon Silva.

Natal/RN
2002

Agradecimentos

Meus Sinceros agradecimentos a excelência em orientação, paciência e dedicação do Por^o Roberto Airon, aos que fazem o Núcleo de Estudos Históricos, pela competência e a boa vontade em nos assistir, ao Prof^o Raimundo Arrais com suas orientações, tão valiosas, e a todo que de uma forma ou de outra, contribuíram para o êxito desse objetivo.

Aos meus pais e amigos, ausentes e presentes, que me ajudaram na construção da base moral e intelectual do meu ser.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
1. O PROGRESSO IRREVERSÍVEL: EXPANSÃO DO CAPITALISMO NO SÉCULO XIX.....	4
1.1. PROJETANDO RIQUEZA E CONFORTO: IDEOLOGIA LIBERAL E CAPITALISMO.....	4
1.2. ENTRE CARROÇAS E BOIS.....	7
2. DAS BOIADAS AOS TRILHOS	11
2.1. O NORDESTE BRASILEIRO	11
3. A SALVAÇÃO ESTÁ NOS TRILHOS	17
3.1. EM BUSCA DE UM IDEAL.....	17
3.2. SEGUINDO UM SONHO	20
3.3. O GRITO DAS MUDANÇAS.....	24
3.4. “A MÃO DIREITA DA CIVILIZAÇÃO”	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
FONTES.....	31
BIBLIOGRAFIA	34

1875-1915

Pq o interesse pelo tema?

INTRODUÇÃO

No início da segunda metade do século XIX as vias férreas serviram de base para o desenvolvimento sócio-econômico, povoação e transporte para o interior e de progresso técnico-científico no Brasil. A região sudeste foi pioneira nesse empreendimento ilustrada pela figura do Barão de Mauá. Ele compreendeu sensivelmente que o crescimento do capitalismo e da indústria no Brasil tinha de iniciar pela indústria de ferro.

No Nordeste brasileiro elas apresentaram caráter de penetração e povoamento dos núcleos urbanizados do interior, partindo de um porto do litoral e chegando ao interior do alto sertão, caracterizada também como vias de comunicação. Notadamente a ferrovia Mossoró-São Francisco, para a Província do Rio Grande do Norte, tem sua peculiaridade em torno da sua idealização. Em primeiro plano, surgiu como fator de desenvolvimento econômico para a cidade de Mossoró e as demais cidades das cercanias, e seguidamente, como fator de medida de salvação pública pois serviria aos interesses da União brasileira, devido ao estado calamitoso que se encontrava à população, ocasionado pelas secas temporárias ao longo da zona onde seria construída a referida ferrovia.

O corte cronológico da nossa pesquisa limitou-se aos quarenta anos de luta e propaganda das elites do Oeste Potiguar, articuladas por comerciantes, industriais, políticos, profissionais liberais e proprietários de terras, entre os anos de 1875-1915. Período esse correspondente ao afloramento do comércio de Mossoró, da elevação da produção do algodão e de gêneros alimentícios, da necessidade do escoamento do sal para as zonas limítrofes da Província do Rio Grande do Norte, e paralelamente, o flagelo das secas periódicas dizimando as populações, rebanho e a agricultura.

Nosso estudo está distribuído em três capítulos: o primeiro capítulo aborda a expansão do capitalismo no século XIX, o pensamento liberal da classe burguesa e a idéia do progresso técnico-científico representado pelas ferrovias. Essa parte enfatiza também as vias de comunicações e transportes como fatores dos fundamentos da nacionalidade brasileira frente ao fim do regime colonial até o século XIX. O segundo capítulo procura retratar as características das vias de comunicação e transportes do Nordeste, enfocando particularmente a construção da linha férrea: Mossoró-São Francisco, no Oeste Norteriograndense. O terceiro e último capítulo mostramos os idealizadores e divulgadores, e

Qual o objetivo do trabalho? O que será seu estudo na Estrada de Ferro?

conk

nao de No

Quais os principais fatores que influenciaram as elites locais para a construção da estrada de Ferro Mossoró / São Francisco? Quais os meios usados pelas elites para conseguir a construção da estrada de ferro? Qual a ideologia que sustentava "os ideais" das elites?

como a idéia de progresso (burguês) influenciou para a construção da estrada Mossoró-São Francisco; os argumentos e os meios utilizados pelas elites do Oeste do Rio Grande do Norte par conseguirem a concessão da construção dessa estrada perante o Governo Provincial e o Governo Federal.

Para o trabalho proposto analisamos os principais fatores e ideologia que influenciava as elites locais, os meios de articulação que usaram para conseguir a construção de estradas e sua importância econômica para essas elites.

A base teórica que fundamentou nossa pesquisa, foi a obra "A era dos impérios", de Eric Hobsbawm, para conceituar a idéia de progresso burguês e o liberalismo. Na contextualização do capitalismo no Brasil representado também pelas linhas férreas, utilizamos as obras "História sincera da República: de 1889 à 1930", de Basbaun e "Formação do Brasil contemporâneo", de Prado Júnior. Para compreender melhor o Nordeste nesse quadro e o Rio Grande do Norte, vale ressaltar a pesquisa singular de Denise Monteiro Takeya, intitulada "Um outro nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)" que se constituiu num estudo minucioso sobre as estradas existentes no Rio Grande do Norte como fator de influência do desenvolvimento econômico de uma zona produtora.

As fontes bibliográficas da coleção Mossoroense foram imprescindíveis para o desenvolvimento da pesquisa, tendo em vista que estas tratam da temática que foi escrita, por essas elites que participaram dessa luta. Como fontes documentais utilizamos as Falas e os Relatórios de Presidente de Província do Rio Grande do Norte, foram também de grandíssima importância, e que serviram de base para a legitimação da abordagem feita pelas elites e por se tratar de documentos lícitos e autênticos, tratando o assunto criteriosamente.

Partimos da inexistência de estudos que abordassem especificamente a estrada de ferro Mossoró-São Francisco, como fator de progresso técnico-científico do projeto burguês, e, em paralelo como causa de salvação pública.

nao existe
nenhum trabalho?

1. O PROGRESSO IRREVERSÍVEL: EXPANSÃO DO CAPITALISMO NO SÉCULO XIX

1.1. Projetando riqueza e conforto: ideologia liberal e capitalismo

O século XIX foi um século de transformação nos setores político-econômico e social na Europa Ocidental, idealizado com a modernização e o progresso técnico científico. O eixo central e irreversível que denotou o século XIX foi com o rompimento da Primeira Revolução Industrial Inglesa, e que assentou a capacidade ilimitada do sistema de produção, originada no capitalismo, objetivando crescimento e penetração, além da revolução política franco-americana, que assentou os modelos dominantes das instituições públicas da sociedade burguesa.

A economia capitalista, defendida pela burguesia – classe caracterizada pela ideologia do liberalismo e do progresso burguês – economicamente disseminou-se pela transformação industrial e expansão dos mercados mundiais. Socialmente, foi marcada pelo movimento social-revolucionário na Europa, por causa das contradições criadas dentro da zona de economia industrial desenvolvida nela e também em sua periferia.¹

O projeto do estado burguês, no decorrer do século XIX, foi estruturado em meio de dualidades apresentadas no capitalismo industrial. Enquanto ocorriam as transformações nas indústrias, a acumulação de capital e uma economia altamente próspera para a classe burguesa de um lado, do outro lado, surgiam os movimentos de massa organizados pelas classes dos trabalhadores assalariados. As instituições políticas e culturais do liberalismo burguês estavam em vias de alcance dessa massa que, inserida nesse contexto, apresentava um elemento novo, a pessoa do sexo feminino. Todos estes elementos estão relacionados, à posição marginalizada da burguesia no poder político, perante o sistema de democracias eleitorais – consequência do progresso burguês. Está pintado também, no quadro do capitalismo industrial, “a crise de identidade burguesa, relacionada à base moral que constitui a burguesia diante da riqueza e conforto”². Outros pontos que passaram por transformações foram: a vida cultural e intelectual, as ciências e as artes.

¹ HOBBSBAWM, Eric. Era dos Impérios. p. 24-25.

² Ibid. p. 25.

Confuso

obviedade

meconômico

↓
quais transformações?

Parece uma conspiração do Capital?

A citação nega a explicação anterior:
As inovações objetivaram alcançar os efeitos da
"Congresso Liberal" || "a concepção de modernidade
preenchem o âm-fim da sociedade europeia".

A Revolução Técnica-Científica, ocorrida devido ao movimento do capital, era exigida para globalizar o planeta, ligado por laços dos deslocamentos de bens e pessoas, de capital, de vias de comunicações e penetração de produtos materiais e idéias. Partindo dessa proposta ideológica, surgiram as grandes inovações tecnológicas objetivando alcançar os ensejos da burguesia liberal da Europa Ocidental. É o caso da navegação a vapor e da ferrovia. Como cita Possas:

“A ferrovia foi uma das exigências primordiais da Revolução Técnica Científica, sempre associada á concepção de modernidade em gestão no século XIX. Ela preencheu o imaginário coletivo da sociedade europeia, apesar das contradições e conflitos sociais que gerou e das formas de dominação e exclusão que proporcionou [...] foram penetrando no mundo das representações e do imaginário social, ao mesmo tempo que reforçavam os valores, necessários para a consolidação de uma sociedade burguesa que se impunha por meio dos espetáculos mecânicos e do fetiche das mercadorias oferecidas em dimensão planetária.”³

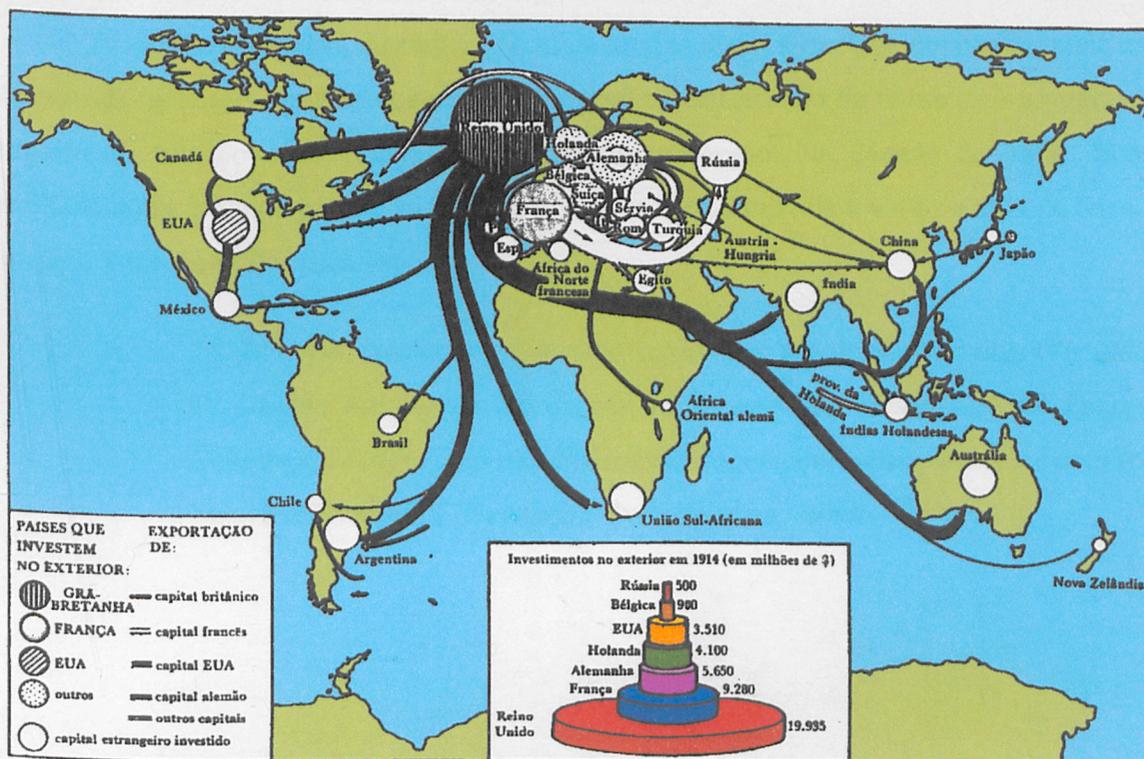


Fig. 01 – Movimentos de capital: 1875-1914. In: Hobsbawm. p. 481.

³ POSSAS, Lidia Maria Viana. Mulheres, trens e trilhos, p. 29/45.

Investimentos Britânicos no Exterior: Distribuição Percentual		
	<i>1860-1870</i>	<i>1911-1913</i>
<i>Império Britânico</i>	36	46
<i>América Latina</i>	10,5	22
<i>EUA</i>	27	19
<i>Europa</i>	25	6
<i>Outros</i>	3,5	7

Quadro 01 – Investimentos Britânicos no exterior. In: Hobsbawm. p. 477.

Porém, esta tecnologia, em termos de produção e riqueza, no período estudado, mostra uma defasagem entre os países ocidentais e os demais, que se ampliou, provocando defasagem também na política do Terceiro Mundo. Na década de 1880, a Europa era a mais importante economia mundial e a sociedade burguesa fez investimento em áreas rurais atrasadas – tanto na Europa como em outros países, subdesenvolvidos – com implantação da indústria, construção de uma infra-estrutura (portos e ferrovias), as atividades extrativas e a produção familiar. Como mostra a Figura 01, dos movimentos de capital em 1875-1914 e o Quadro 01, dos investimentos britânicos no exterior.

O que caracterizava o século XIX era a mudança em termos de conhecimentos, em termos de materiais, em termos de transformação e dominação da natureza – a mudança significava avanço e esperança no sentido de progresso. Na década de 1870, ficou evidenciada a idéia de progresso na maquinaria moderna movida a vapor e feita de ferro e de aço. Sobre isso, Possas afirmou:

“A ferrovia representou a renovação das técnicas de transporte pela introdução das forças mecânicas, no começo do século XIX, na Europa Ocidental. Inaugurou possibilidade das locomoções mecanizadas e ampliou significativamente a ‘Revolução Industrial no mundo.’”⁴

mito desativado, pouca problematização.

⁴ Ibid, p. 53.

Deo em o quadro para localiza-lo no trabalho.

Aqui

ligação com o tópico anterior!

1.2. Entre Carroças e Bois

As vias de comunicações e transportes foram um dos fatores que influenciaram na constituição dos fundamentos de nacionalidade no regime colonial; devido às dificuldades de articulação interna, por causa das distâncias enormes e das formas de relevo presentes num cenário cheio de obstáculos opostos ao trânsito, em um território de difícil penetração. De um lado a linha costeira e os rios tortuosos em seus trechos, do outro, uma cobertura florestal, onde os aspectos geográfico iriam impor um ritmo lento e moroso que marcaram a povoação e o desenvolvimento da colônia.

A progressão do povoamento da colônia, naturalmente acompanha o sistema de comunicação. O povoamento do Brasil-colônia deu-se primeiramente no litoral e, partindo daí, penetrando no interior. As vias de comunicação seguem a mesma direção inicial, de acordo com Prado Jr.:

“Umás e outras vias penetradoras que articulam e ligam o litoral com o interior (...) formam um pequeno sistema autônomo, constituindo de seus dois extremos, núcleo litorâneo e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte.”⁵

As estradas coloniais, para serem transitáveis por pessoas e animais, dependiam da conservação e também do fator climático. Na época das chuvas, transformavam-se em atoleiros sem condições de tráfego; a outra alternativa usada era a via fluvial. Porém, esta via, na estação da seca, pelo fato do leito do rio ficar mais descoberto ou perene, dificultava o percurso com obstáculos com pedras, perigosas para as embarcações. Eram raras as estradas de pedras. Existia também, nas horas de construir as estradas, a burocracia do governo dirigente: *“na escolha do traçado não se seguia outro critério senão a economia de esforços na construção. Porém a ignorância e o empirismo dos construtores levava-os a erros de direção e cálculo.”⁶*

Com a vinda do Regente de Portugal para o Brasil, foram construídas, no Rio de Janeiro, as primeiras estradas carroçáveis. As obras de artes⁷ da engenharia não eram

⁵ JÚNIOR, Caio Prado. Formação do Brasil contemporâneo, p. 237.

⁶ Ibid. p. 237-265.

⁷ Obras de artes eram construções empreendidas pela engenharia que superavam obstáculos de transito, como túneis e pontes.

Caio Prado
está
mostrando
isso.

consideráveis, a maiorias das construções ficavam à sorte da natureza, não havia canais artificiais concedendo facilidade para desembaraçar as vias de comunicação.

Somente no final do século XVIII cogitou-se a idéia de aproveitamento dos rios para as vias de comunicação, porém essa cogitação só foi difundida depois da vinda da Corte, assim como para o comércio a abertura dos portos.

Tendo em vista as condições das estradas, os meios de transporte e a condução por terra tornaram-se muito restritos, sendo os mais usados na colônia os carros puxados a boi e os animais de cargas, exemplo dos muares do Extremo-Sul; ao Norte foram usados cavalos em número maior que os muares. Há toda uma organização em volta da circulação desses meios de transporte, principalmente nas capitânicas do Centro-Sul, destacando-se como um problema sério a quantidade e o tamanho das mercadorias que podiam ser transportadas para o interior nos lombos dos animais, já que estas não podiam ser constituídas de grandes volumes. Sendo assim, a consequência que tem grande repercussão na circulação de mercadorias é a desvalorização de objetos de grande porte.

As vias de comunicação da colônia estavam esboçadas por uma via marítima, através da navegação de cabotagem, em que se articulavam as vias de penetração paralelas ao litoral. A colonização instalada no centro do continente procurava manter ligações com o Extremo-Norte e o Extremo-Sul, desenhando uma espinha dorsal da comunicação do país.

Em princípios do século XIX, surge a tendência muito clara de conexão global interna das vias de comunicação. É o que ocorre no estabelecimento das linhas de correio que começam a se organizar desde os últimos anos do século XVIII.

Nas décadas de 1850-1860, o Brasil entrava no processo de modernização econômica e começavam a aparecer os primeiros empresários burgueses fundados na riqueza oriunda do comércio e da indústria, "*o comércio importador, principalmente português, no Rio de Janeiro, do qual cresceram muitas das grandes fortunas. A grande fortuna dos Visconde de Mauá, o primeiro e o maior espírito industrialista do século passado, teve essa origem.*"⁸ Sobretudo em São Paulo, onde ocorreu um progresso econômico, devido a produção cafeeira e a imigração, atraídos pelo trabalho nas fazendas de café, o elemento imigrante nacional e estrangeiro se estabeleceram nesse Estado. Considerando o aumento da população, devido também a emigração, o mercado interno

⁸BASBAUN, Leôncio. História sincera da República: de 1889 à 1930. p. 95-96.

creceu com poder aquisitivo e de consumo, contribuindo para o progresso industrial de São Paulo, como cita Nabuco:

“No decênio 1850-1860 foram fundados nada menos de 632 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguros, 8 estradas de ferro, além de empresas de mineração, transporte urbano, gás, etc.”⁹

As construções das ferrovias foram viáveis, como as de vários outros países, através de investimentos de capital estrangeiro e apoio governamental, conforme explica Basbaun ao tratar dos investimentos do capital estrangeiro no Brasil:

“A Inglaterra fornece todo o capital necessário para melhoramentos internos no Brasil e fabrica todos os utensílios de uso doméstico, da enxada para cima, e quase todos os artigos de luxo, ou de necessidade, desde o alfinete até ao vestido mais caro. A cerâmica inglesa, os artigos ingleses de vidro, ferro e madeira, são tão universais como os panos de lã e os tecidos de algodão. A Grã-Bretanha fornece ao Brasil os seus navios a vapor e a vela, calça-lhe e drena-lhe as ruas, ilumina-lhes a gás as cidades, constrói-lhes as ferrovias, explora-lhes as minas, é seu banqueiro, levanta-lhe as linhas telegráficas, transporta-lhe as malas, constrói-lhe as docas, motores, vagões, numa palavra, veste e faz tudo, menos alimentar o povo brasileiro.”¹⁰

Com a ajuda do capital inglês, pelos empréstimos e, depois, em investimentos de capitais em empresas estruturadas para determinados fins, tal o exemplo das estradas de ferro. Mauá percebeu que para escoar o café em um tempo mais ágil e promover o crescimento do capitalismo e da indústria no Brasil, tinha de iniciar pela indústria de ferros. Ele fez investimentos no setor de transporte, inaugurando a primeira ferrovia brasileira, no Rio de Janeiro. O barão também participou da segunda e da terceira ferrovia brasileira. A Recife and São Francisco Railway Company e a Central do Brasil. A partir de então, os

⁹ Brasil História: texto e consulta. V. 2. imperio. P. 294.

¹⁰ BASBAUN, Leôncio. História sincera da República: das origens à 1889. p. 175.

O capital inglês

caminhos de ferro sucederam-se aceleradamente. Milhares de quilômetros de trilhos foram então estendidos no país: em Pernambuco, Bahia-Juazeiro, São Paulo-Santos-Jundiaí, São Paulo-Rio, Paranaguá-Curitiba.

Qual a problemática social
capítulo ?

2. DAS BOIADAS AOS TRILHOS

2.1. O Nordeste Brasileiro

As vias de comunicação no nordeste brasileiro seguem as características das demais regiões do Brasil: parte do litoral e penetram no interior. Limitada por uma linha costeira desde o Maranhão até a Bahia, partindo da costa leste e norte, traçando uma linha paralela para unir-se ao interior, formando assim as grandes vias de comunicação transcontinental do interior da colônia, a linha marítima.

No início da segunda metade do século XIX, no nordeste brasileiro, as vias de comunicação mais importantes eram as linhas que se dirigiam, respectivamente, para leste, sudeste e sul. Partindo do Piauí e traçando ramais que se unem na margem do rio São Francisco, “estabelecia finalmente uma ligação em linha direta de costa a costa, entre dois do mais importantes núcleos litorâneos: Bahia e Maranhão.”¹¹

A relevância destas vias está representada no setor da economia nordestina, sobretudo na condução de gado criado na região sertaneja, objetivando os mercados de carne do litoral. Também na constituição de núcleos de povoamento do interior, estabelecendo articulação do sertão com o litoral, principalmente nos pontos atingidos pelo flagelo da seca. Conforme explica Prado Jr.:

“Todas essas vias se destinam sobretudo, à condução de gado, que criado nas várias regiões do sertão, demanda os mercados de carne do litoral. Mas além desta função, elas articulam o sertão, e ligam intimamente as populações aí estabelecidas; permite-lhes estes deslocamentos e migrações em massa, tão freqüentes por ocasião das secas periódicas em que os sertanejos refluem para os pontos menos atingidos, regressando mais tarde com as primeiras chuvas.”¹²

No Rio Grande do Norte, no período abordado, as vias de comunicação existentes eram denominadas de estradas “carroçaveis” por se tratar de caminhos de ligação entre os pequenos núcleos urbanos do interior. Apresentavam problemas no tráfego, por falta de técnicas nos traçados dessas e também por falta de recursos econômicos nas construções ou

¹¹ PRADO Jr. Formação do Brasil Contemporâneo. p. 243.

¹² Ibid. p. 243.

pd na fuz
uma discar
sobrou o
nos b r n e
do rio
no ne?

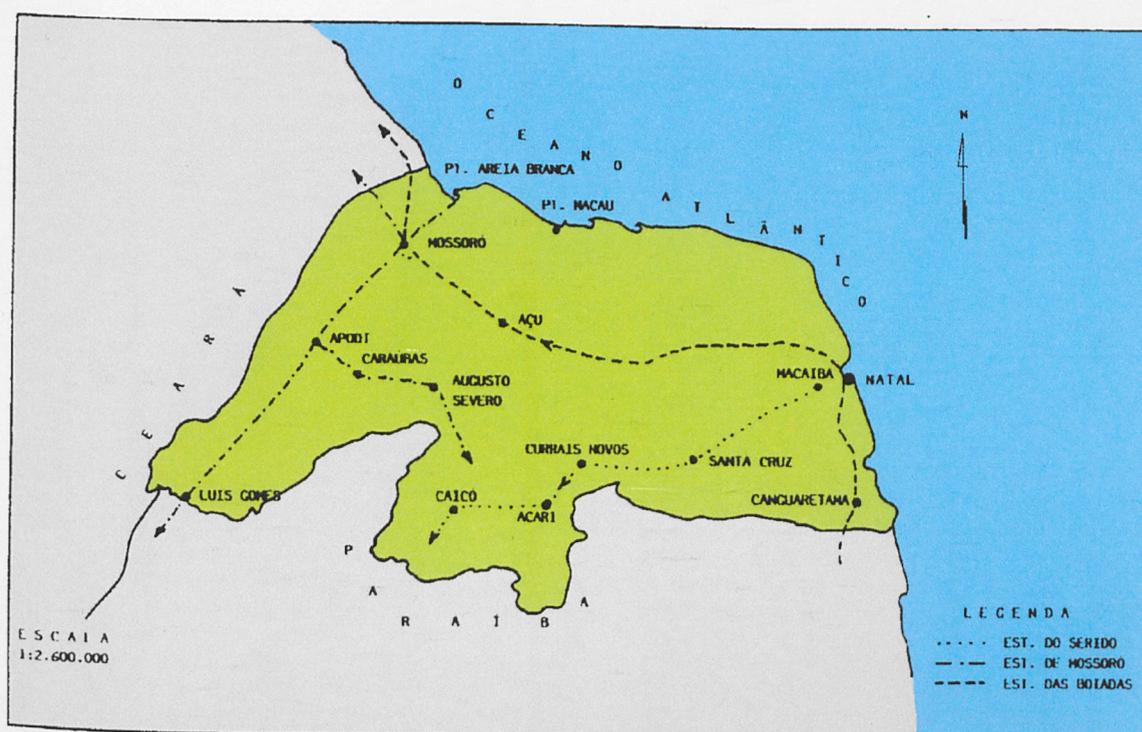


Fig. 02 – Principais caminhos existentes no Rio Grande do Norte até a Década de 1880. In: Takeya, Denise. *Um outro Nordeste*. p. 82.

manutenções. Era o quadro geral que a maioria das vias de comunicação apresentavam no Brasil.

As principais vias de comunicação que constituíam toda a articulação no Rio Grande do Norte eram três: a Estrada das Boiadas constituiu-se a partir da colonização do sertão nordestino devido à pecuária. Partindo da Paraíba, unia Canguaretama, no litoral Sul, a Natal, daí seu trajeto partia em direção a Assu até chegar a Mossoró, finalizando no Ceará, cortando toda a Província de leste a oeste; a segunda estrada importante era a “estrada do Seridó”, que ligava a cidade de Macaíba ao sertão; e a terceira partia da cidade de Mossoró, seguindo o curso do rio Mossoró, penetrando o alto sertão. Tanto a Estrada do Seridó, quanto a de Mossoró, ambas, por serem estradas de penetração, articulavam o interior da província e os principais portos do Rio Grande do Norte. (Fig. 02)

A via de comunicação marítima, dava-se através da navegação por cabotagem, partindo do porto de Recife. A infra-estrutura do porto reforçava a dependência comercial entre a Província do Rio Grande do Norte e a Província de Pernambuco, que comprava as mercadorias de produção destinadas a exportação e vendia-lhes as importadas de outros países e províncias, configurando um entreposto comercial legitimado pelo monopólio das

companhias nacionais, subvencionadas pelo governo federal, segundo a determinação da constituição de 1891.¹³ Os portos de Areia Branca e Macau também se equiparavam na relação comercial devido à importação de mercadorias.

Assim como as vias de comunicações, eram precários os meios de transporte das populações, o escoamento da produção agrícola e o transporte de mercadorias, principalmente em áreas de difícil acesso do interior, retardando o progresso e o desenvolvimento da economia. Nesta medida, é que o desenvolvimento da rede ferroviária afigurava-se como imprescindível. As construções das ferrovias, principalmente as de penetração, eram defendidas globalmente. Idealizadas para o desenvolvimento dos núcleos de produção e escoamento, eram vistas também de forma humanitária, como instrumento eficaz no auxílio às populações flageladas atingidas pelas secas, conforme sintetiza Takeya:

*“As estradas construídas no rio Grande do Norte, no período, são, em sua maioria, frutos do programa federal de obras contra as secas. Tanto os estudos preliminares como as verbas para construção provinham do âmbito do governo federal. O traçado dessas vias de comercialização seguiram, no geral, as rotas já existentes e tradicionais, uma vez que se destinavam a escoar a produção agrícola no interior em direção ao litoral.”*¹⁴

Já a primeira ferrovia construída no Rio Grande do Norte foi a que ligava Natal a Nova Cruz, na divisa com a Paraíba. Foi iniciada em 1880 pela companhia da rede ferroviária da Great Western ou Brazil Railway, oriunda da Grã-Bretanha. Esta companhia estava estendendo trilhos no nordeste brasileiro, com préstimo para o escoamento da produção de cana-de-açúcar e seus produtos, e o algodão que era cultivado entre o litoral e o agreste. A segunda ferrovia, a Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco, apresentava aspecto relevante dentro da Província no desenvolvimento do setor de transportes, entre 1880 e 1915, significativamente devido ao escoamento da produção salineira, ao escoamento da agro-indústria do algodão e do seu comércio, estabelecendo relações com a atuação comercial e financeira da agro-exportação. (Fig. 03)

¹³ TAKEYA, Denise Monteiro. Um outro Nordeste. p. 86.

¹⁴ Ibid. p. 108-109.

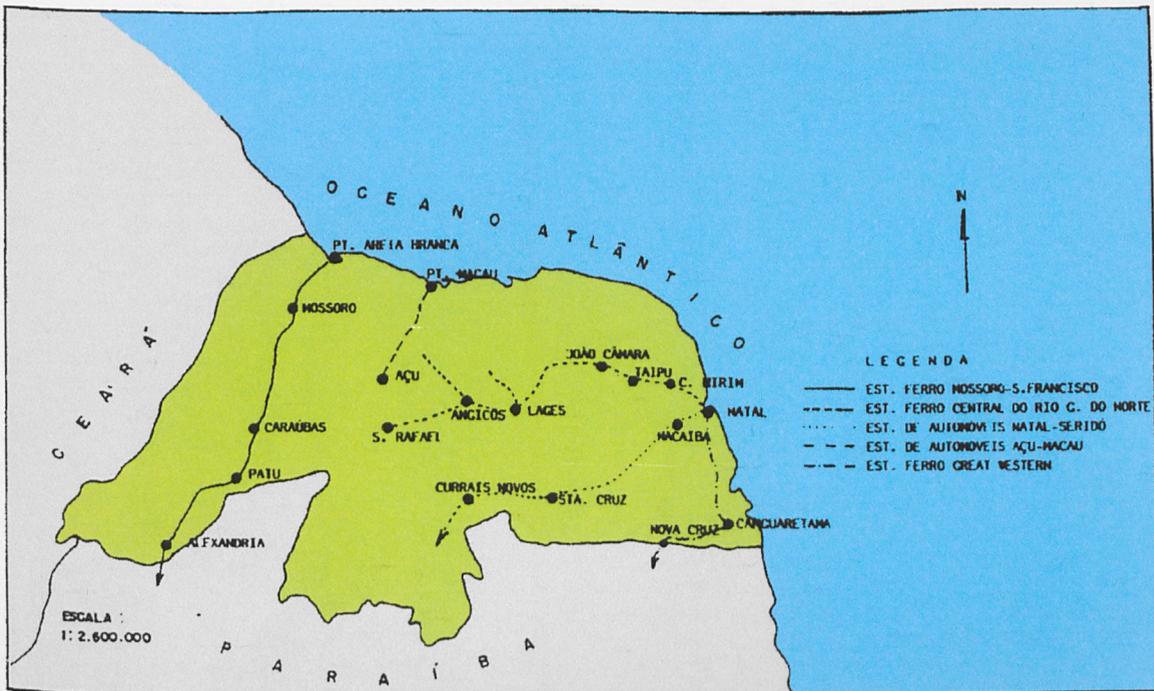


Fig. 03 – Principais de ferros e rodoviárias do Rio Grande do Norte, cuja construção iniciou-se no Período 1880-1915. (Fonte: Takeya, Denise. *Um outro Nordeste*.)

As linhas férreas no Rio Grande do Norte foram meios necessários para circulação das riquezas, refletindo a implantação da tecnologia e do progresso técnico-científico. No quadro econômico, o Rio Grande do Norte apresentava oscilações constantes entre a problemática do escoamento de mercadorias e gêneros de exportações e os problemas ocasionadas pelo fator climático: a seca. Essas linhas férreas foram vistas como resolução dos problemas citados, revestindo-se depois de caráter humanitário. Conforme discorre Cascudo:

“No relatório de outubro de 1872, o Presidente Henrique Pereira de Lucena mostrando o déficit de 142:640\$161, aponta como responsáveis pelo declínio a ‘Baixa sensível que sofreu no mercado o preço dos nossos gêneros de exportação, e especialmente do algodão, o mais importante deles’ e a liquidação da casa comercial de Fabrício & Companhia em Guarapes (...), pela primeira vez a Província lançou mão de seu crédito contraindo no Banco do Brasil um empréstimo de 100:000\$000 em

dezembro de 1871, e outro de 60:000\$000 no mesmo estabelecimento em dezembro de 1873, a fase crucial para a economia norte-rio-grandense.”¹⁵

Takeya enfatiza:

“(…) É de fundamental importância as ferrovias sobretudo aquelas ditas de penetração; eram defendidas como sendo um instrumento eficaz das regiões sujeitas às secas, pelo auxílio que poderiam prestar às ‘populações flageladas’. Esse ponto de vista era defendido tanto a nível federal como estadual.”¹⁶

A idéia da construção de uma estrada de ferro, partindo do porto, seguindo o curso do rio Mossoró, que banhava a cidade do mesmo nome, e penetrando sertão adentro até a bacia do rio São Francisco, foi cogitada no início do decênio de 1870, tendo um contrato assinado por João Ulrich Graf em 1875; por falta de recursos e financiamento o projeto caducou em 1882.

O traçado da ferrovia deveria percorrer a via de comunicação já existente, a “Estrada de Mossoró”, que fazia parte das entradas carroçáveis, uma das três mais importantes da Província.

No ano de 1883, nova tentativa de construção da ferrovia Mossoró-São Francisco foi cogitada pela abertura de concorrência pública. Mas, embora com o envolvimento das elites locais e firmas estrangeiras, não foi possível realizar o sonho dos mossoroenses. Várias tentativas se sucederam então, especialmente entre 1909 e 1915. Em 1909, com a criação da Inspetoria de obras contra as secas, o Governo da Província do Rio Grande do Norte e seus representantes no Senado Federal, argumentaram a questão da necessidade da construção da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco. Conforme explica Cascudo, tratando do assunto:

“O Governo Estadual fez a concessão da linha férrea até Alexandria. A firma Alburquerque & Cia contratou, em 25 de agosto de 1910, o serviço de construção. Posteriormente o governador do Estado renunciou a todos os

¹⁵ CASCUDO, Câmara. História do Rio Grande do Norte. p. 382.

¹⁶ TAKEYA, Denise. Um outro Nordeste. p. 108-109.

direitos da concessão para facilitar os auxílios federais. Os atuais 24 quilômetros constituem vitória contra todos os elementos negativos e as dificuldades imprevistas que retardaram anos e ano,s o juiz de direito de Mossoró, Felipe Neri de Brito Guerra, o farmacêutico Jerônimo Rosado, estudaram e escreveram defendendo a idéia que os apaixonara, com uma obstinação, uma tenacidade, uma alegria que a todos contagiou. Não possuíam interesse que não fosse a razão coletiva.”¹⁷

Além desses efervescentes defensores, Juvenal Lamartine também a defendia e considerava que poderia ser construída em dez anos, empregando o imposto sobre o sal. Porém, havia opositores da idéia, que viam na ferrovia uma concorrente: os concessionários das estradas de ferro Central do Rio Grande do Norte e a Conde D’Eu, da Paraíba, cujos trechos estavam sendo prolongados em direção ao sertão partindo do porto de Natal e outro do porto de Cabedelo, dinamizando as atividades comerciais. Em 1915, o projeto ainda esperava parecer favorável da comissão de Finanças do Congresso Nacional. Mas o primeiro trecho foi inaugurado nesse ano, ligando a cidade de Mossoró ao porto de Areia Branca, viabilizando a circulação de mercadorias. Referindo-se ao assunto, Takeya afirma:

“... devido aos seus baixos fretes, passou a ser preferido, ao invés do transporte fluvial, único existente até então. Dessa forma, o comércio do eixo Mossoró-Areia Branca foi estimulado, e surgiram reivindicações por parte dos comerciantes estabelecidos no porto, para que este fosse habilitado a fazer a exportação direta de mercadorias para o estrangeiro.”¹⁸

¹⁷ CASCUDO, Câmara. *História do Rio Grande do Norte*. P. 319-321.

¹⁸ TAKEYA, Denise Monteiro. *Um outro nordeste*. p. 114-115.

3. A SALVAÇÃO ESTÁ NOS TRILHOS

3.1. Em busca de um ideal

A idéia de construir uma estrada de ferro que ligasse Mossoró ao rio São Francisco, foi primeiramente divulgada de forma oficial, por João Ulrich Graf, quando lhe foi concedida a concessão da construção da estrada pela Lei Provincial nº 742 de 26 de agosto de 1875, em contrato celebrado a 26 de agosto de 1875, e confirmado por Decreto Imperial nº 6139 de 4 de março de 1876. Graf, representante importante casa exportadora e importadora estrangeira, estabeleceu-se primeiramente em Macaíba, influenciado pelo Vigário de Mossoró, o padre Antônio Joaquim Rodrigues, e também pelas vantagens que advinham para sua freguesia, da criação do alto comércio de importação e exportação diretas, transferiu assim sua sede, par Mossoró. E foram estas mesmas razões e esta mesma lógica, que mais tarde levaria Graf a convencer-se das vantagens da construção da Estrada de Ferro de Mossoró.¹⁹

A primeira ação de Graf foi apresentar o prospecto²⁰ de uma via férrea, que partindo da Barra de Mossoró à Boa Vista, penetrasse no Rio São Francisco na província da Bahia e a concessão da mesma, que ficou delimitada até Luiz Gomes, limite desse estado com o da Paraíba. Graf. Chama a criteriosa atenção dos Poderes Competentes e dos interessados para o referido projeto, alegando que além de servir os interesses gerais da União Brasileira (por ser uma medida de salvação pública), era de grandiosa importância por seu comércio e por ser vizinha à beira-mar pelo grande desenvolvimento de sua indústria salineira. Abrindo mão de juros sobre o capital, o mesmo demonstrou a lucratividade dessa Estrada. Conforme argumenta Graf:

“As vantagens da estrada em projeto, sobre as demais do norte do Brasil, manifestam-se desde o barato preço de sua construção, até o abrigo em que dará os habitantes do interior de muitos estados contra as secas que, vez por outra, os ultimam como atualmente está sucedendo; sendo para notar que à

¹⁹ SABÓIA, Luiz. Subsídios para a história da estrada de ferro de Mossoró. Não paginado.

²⁰ Trata-se de um trabalho regularmente feito, que dispensa as grandes despesas de estudos preliminares e que satisfatoriamente preenche os fins, que tem em vista o Governo do País, como é fácil evidenciar-se de sua leitura e contexto.

*tamanho soma de benefícios se deve acrescentar o lucro assegurado ao respectivo construtor. A par de tudo isto está o fácil transporte de sal, daqui até o rio de S. Francisco, e dali para Guacuí em Minas Gerais e para o sul de Goiás. Trata-se também de socorro as vítimas da seca, empregar o que tiver-se de despender com esses socorros no preparo de parte do leito desta estrada, que será o único serviço do qual poderá resultar benefícios permanentes para a Nação.”*²¹

*e
algodão
paz.
23*

Incentivando o projeto da construção da Estrada de ferro Mossoró-São Francisco, o presidente da Província do Rio Grande do Norte, Alcoforado Júnior, em seu relatório datado de 20 de junho de 1876, apresenta as estradas de ferro contratadas existentes na Província: Nova Cruz, Ceará Mirim e Mossoró e as garantias de juros da ferrovia de Nova Cruz, que obteve do governo Imperial a garantia de juros até o capital de 6,000:000\$000. Quanto a estrada de ferro de Mossoró, as vantagens são descritas no contrato pelo Decreto Imperial já citado, que fora concedidas ao concessionário os favores declarado no §§ 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º, do artigo 9º no regulamento que baixou com o decreto nº 5561 de 28 de fevereiro de 1874. Sobre a viabilidade da construção, Alcoforado Junior relata:

*“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.”*²²

O prospecto da empresa do concessionário Graf, apresentava condições consideradas excelentes para se construir essa estrada pelo fato de não atravessar serras nem rios, mas somente alguns poucos riachos; percorrer terrenos quase todos planos, altos e sólidos, que absorveriam rapidamente as águas, de modo que nunca ocorreria-se o risco de ser inundada, e, interrompida mesmo na ocasião de grandes cheias; devido também, às despesas de desapropriação, que seriam insignificantes, assim como, a mão-de-obra e todo

²¹ GRAF, João Ulrich. *Estrada de Ferro de Mossoró*. p. 8.

²² Relatório do Presidente da Província do Reio Grande do Norte José Bernardo Galvão Alcoforado Junior. 20 e junho de 1876. 24-p.248.

o material par a construção, fácil e barato. Quanto ao material importado necessário para a ferrovia, este seria desembarcado no próprio porto onde se iniciaria a construção. E uma última vantagem, era a distância, argumentada em relação às demais do país, que nenhuma outra conseguiria alcançar a bacia do São Francisco partindo de qualquer outro ponto da costa do mar, senão com uma extensão superior aquela de Mossoró de 100 à 500 quilômetros.

A idéia originalmente da construção da Estrada de ferro Mossoró-São Francisco, não nasceu com Graf, segundo o engenheiro Luiz Saboia, surgem os nomes de Luiz José e de Greenhalgh, em “lacônico” documento. A Lei Provincial nº 646 de 14 de dezembro de 1870 autorizava o presidente da Província do Rio Grande do Norte a contratar com os engenheiros José Luiz da Silva e João Carlos Greenhalgh, ou com quem mais vantagens oferecesse, a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Mossoró ao porto ou ponto de descarga dos navios que entrassem no rio Mossoró. Por apresentar um caráter restrito e de pequenos interesses regionais, João Pedro de Almeida em 1872, compreendendo as razões do fracasso de seus antecessores, pleiteou junto ao Governo Geral a concessão para uma construção de uma estrada que ligasse o porto de Mossoró à cidade de Souza na Província da Paraíba. Por não conseguir a concessão com garantias de juros dos capitais investidos, não foi realizar tal empreendimento. O pedido de concessão com garantias foi feito em 1872, na Regência de S. A. a Princesa Imperial Regente Da. Izabel. Porém, as elites de Mossoró viam na pessoa de Graf o idealizador e o divulgador de um importante empreendimento como sinônimo e como fator de progresso. De posse de seu contrato, e já decepcionado com a impossibilidade de levantar parte do capital na própria região, seguiu par ao sul procurando organizar a companhia, primeiramente, com os poucos recursos nacionais, e depois apelando para o capital estrangeiro. Mas a falta de garantias causava a seu empreendimento, pois lutou durante sete anos seguidos, quando finalmente saíram as disposições do Decreto Imperial n. 8598 de 17 de junho de 1882, o qual declarava a caducidade da concessão conforme sintetiza Saboia acerca de Graf:

“Vencido, perseguido pela ingratidão de quantos lhe deviam a prosperidade e o conforto do progresso e da civilização, única recompensa de uma lida pelo soerguimento de uma pátria que elegera com sua. Arrecadando os poucos recursos que lhe sobraram de sua aventura, rumou ao Amazonas,

*deixando o rastilho de um ideal que somente muito tarde haveria de tornar realidade.”*²³

3.2. Seguindo um sonho

Em busca de realizar o ideal divulgado por Graf, João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, apoiado por um grupo de capitalistas em 1888, e sujeito ao despacho do Snr. Ministro da Agricultura, enviará um requerimento solicitando a concessão de uma estrada de ferro ligando o porto de Macau à foz do rio Pajeú, no São Francisco. Objetivando fazer um pedido de troca de favores em torno de sua concessão ao Parlamento, fez em 25 de maio de 1889, exposição do seu plano, no clube de Engenharia, sujeitando seu projeto à aprovação dos técnicos. Argumentou que a obra se fazia necessário, devido a ser um ano de seca, que assolava o Nordeste, desvirtuando assim a verdadeira finalidade, que era econômica. Sobre isso Saboia afirmou:

*“... como solução imediata e de prontos efeitos, sugere a construção de seu plano ferroviário que resolveria desde logo a fixação ao solo das populações nômades nos períodos calamitosos, não só pelo desenvolvimento que ela traria a região, como também pela obrigação a que se sujeitava de construir açudes ao longo da linha.”*²⁴

Depois dessa conferência de Chrockatt, falha a documentação. Entrando no período de bons invernos, não se achava justificativa para um projeto de serviços de emergências. Novamente o sonho do sertão Norte-riograndense não foi almejado.

Decidido a encurtar as distâncias em sua rota do comércio ambulante, o qual praticava, seguiu Francisco Solom, pelo mesmo traçado, que foi o motivo de pedido da concessão (em dezembro de 1889), conduzindo cargas de Mossoró para Souza. Viajou para o Rio, em 1891, passou por lá sete anos, sendo propagandista entusiasmado da Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco, onde conseguiu contagiar nas províncias nordestinas o mesmo entusiasmo. Regressando a Mossoró em 1898, iniciou sua profissão de salineiro, que o conduziu aos anseios pela construção da estrada de ferro de Mossoró. Em 1903 teve

²³ SABOIA, Luiz. Subsídios para a história da estrada de ferro de Mossoró.

²⁴ Ibid.

papel relevante nas solicitações de socorros aos seus irmãos nordestinos, com a província cearense, potiguar, paraibana e pernambucana, onde obteve que as respectivas bancadas apresentassem na câmara um projeto de lei que autorizasse a construção da Estrada de Mossoró. Este projeto defendido por Lauro Sodré e Eduard Studart, não satisfazia precisamente, pois não fixavam o ponto inicial da estrada. Junto com Bento Praxedes, e devidamente assinado por representações feitas pelo povo de Mossoró e de Grossos. Várias tentativas foram feitas, até viajar para Paris em 1911, com o fim de assinar o contrato de empréstimo com os banqueiros. Anos e anos de luta, mas seu ideal foi conquistado. Afirma Saboia:

“... Desanimado ante o fracasso obtido, rumo Solon para o Rio, onde iria procurar levantar o capital necessário ao seu empreendimento, última cartada que jogava na conquista de um ideal que a sua força de vontade, o seu patriotismo, o amor ao seu torrão, havia sobre o seu destino.”²⁵

Surgiram outros nomes ilustres na luta pela concretização desse ideal depois de Solon, tais como: Augusto severo, Valentim de Almeida, Lopes Ferraz, Silva Monteiro, Nogueira Brandão, o Governo Federal, Meira e Sá, Roderic Grandall. Porém a Estrada de Ferro de Mossoró, só foi construída anos depois. Essas elites representadas pelos seus políticos, comerciantes, juiz de direito, promotor público, advogado, Presidente da Intendência, Vice-Presidente da Intendência, coletor de rendas estaduais, vigário, cônego, delegado de polícia, farmacêutico, médico, jornalista, diretor de colégio e industriais percebiam que se desenvolvia o comércio maior parte pelas filiais de Pernambuco, que se dirigiam para o porto de Mossoró. Funcionava, na cidade, uma mesa de rendas, desde agosto de 1873, habilitada para despachos de exportações, de acordo com a Fala do presidente da Província, João Capistrano Bandeira, em 13 de julho de 1874. Referindo-se ao desenvolvimento do comércio de Mossoró, Alcoforado Junior relata:

“A cidade de Mossoró florescendo em atividade, comércio e população já pode concorrer com uma bonita renda para as despesas da província tanto mais quanto é ela pela sua posição topográfica e pelo seu porto no litoral. O

²⁵ Ibid.

empório do comércio do alto sertão, de mais fácil cômodo par receber e exportar os gêneros de produção tanto dos sertões desta província, como dos das Paraíba e Ceará que lhes ficam vizinhas.”²⁶

Nas mesas de renda habilitadas do porto de Mossoró, ao decorrer do ano de 1876, apresenta o seguinte quadro:

Quadro 2: Gêneros despachados para países estrangeiros que pagaram direitos

Produtos	Espécies	Quantidade	Peso/Quilos	Valor Oficial ou comercial	Importância dos direitos
Algodão em Pluma	Sacas	500	963320	115:259\$210	10:373\$880
Couros	Peles	2356	27370	11:008\$060	990\$720
Total:				126:267\$270	11:364\$600

Fonte: Fala do Presidente de província do Rio Grande do Norte, Alcoforado Junior. Anexo 3-6. p. 290-292.

A construção da via férrea Mossoró à São Francisco possibilitava um meio de transporte mais cômodo e barato, principalmente para o transporte de sal (evitando a falsificação desse produto, pois devido a carestia do transporte, quando chegava nos mercados do sul, o sal era misturado com o outro de qualidade inferior) A finalidade era abastecer os sertões do Rio Grande do Norte, da Paraíba, do Ceará, do Piauí, de Pernambuco, da Bahia, de Minas e talvez de Goiás. Argumenta Guerra sobre a construção da estrada:

*“Admitamos que a parte central desses oitos estados capaz de consumir sal transportado pela ferrovia, seja uma população total de 2.500.000 habitantes. Consideramos agora o consumo de sal para o gado vivo, para a salga de couros, de peixe, de queijos, de carnes, não será exagero calcular o consumo médio par cada habitante em 12 quilogramas de sal por ano.”*²⁷

Graf já tinha uma visão também do desenvolvimento da indústria salineira e do escoamento desta para o interior do sertão, como apresenta em prospecto da empresa, argumentando que a estrada de Mossoró passaria ao lado de ricas salinas (que naquela

²⁶ Relatório do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, José Bernardo Galvão Alcoforado Junior. 20 de junho de 1876. Anexo 3 – p. 289-292.

²⁷ GUERRA, Felipe. Pousos, poços e uma ferroai ligando Mossoró ao Rio da unidade nacional. p. 33-34.

época parte delas ainda não eram exploradas) e o rendimento médio seria calculado em 6 milhões de quilogramas. Eram transportadas para o centro a dorso de cavalos e burros em comboios de até 200 animais. Discorre Graf, sobre o provável lucro do sal:

*“Todos os terrenos convenientes a explorar, bem aproveitados, poderiam produzir perto de 500.000,000 de quilogramas de sal. Logo que a estrada for aberta até Luiz Gomes (...) o consumo total do sal alcançará em poucos anos a enorme quantia de 40.000,00 de quilos, e este frete dará um rendimento bruto de rs. 1.200:000\$.”*²⁸

O algodão era outro produto que seria beneficiado com a construção da estrada segundo as abundâncias das safras da produção anual, cuja variação girava em torno de 80.000 a 200.000 sacas de 60 quilos (termo médio). Chrockatti, estudava as possibilidades do transporte do algodão e, baseado no relatório apresentado pelo engenheiro Silva Coutinho sobre as estadas de ferro do Nordeste, concluía que mais da metade da produção algodoeira da província era exportada pelos portos de Mossoró e Macau. Enquanto que pelo porto de Natal eram exportadas 7.000 toneladas (valor oficial de 2.646 contos), saíam pelos portos de Mossoró e Macau 7.670 toneladas, no valor de 3.787 contos.

A produção de outros gêneros, tanto para exportação como de consumo interno, foram cogitados como fatores de viabilidade e de lucros para realização da estrada, por se estabelecerem na zona da estrada, Graf e outros idealizadores chamam atenção para o lucro desses gêneros, tais como: a cultura do fumo, o cafeeiro, as madeiras de marcenaria, construção e tinturaria; a produção dos mais variados gêneros alimentícios, como a farinha de mandioca, milho, feijão. A borracha de mangabeira, a criação do gado para a produção de carne seca e exportação do couro; o escoamento da produção da cana-de-açúcar e seus derivados, a fabricação de queijos e muitos outros entre os que poderíamos citar.

Em sua obra, Saboia apresenta um balancete do prospecto da empresa idealizada por Graf:

²⁸ GRAF, João Ulrich. *Estrada de Ferro de Mossoró*. p. 51-52.

BALANCETE DAS RECEITAS E DESPESAS DA ESTRADA

Receita (transporte médio 200 Km)	
Algodão – 3.000.000 k a 0,25 por quilo e Km a \$050	150:000\$000
Açúcar, aguardente e rapadura 3.500.000K a 0,2 por quilo e Km a \$040	140:000\$000
Couros e solas – 1.200.000 quilos – 0,25 por quilo e Km a \$050	60:000\$000
Fumo e Café- 100.000 quilos a 0,25 por quilo e Km a \$050	5:000\$000
Arroz, milho , feijão, farinha de mandioca etc. 7.000.000 quilo a 0,15 por quilo e Km a \$030	210:000\$000
Carne seca e toucinho 5.000.000 quilos a 0,20 por quilo e Km a \$040	200:000\$000
Sal – 6.000.000 quilos a 0,20 por quilo e Km a \$040	240:000\$000
Animais, madeiras, diversos	190:000\$000
Mercadorias de importação 5.000.000 a 0,20/0,30 por quilo e Km a \$050	250:000\$000
Passagens, telégrafo e escola	255:000\$000
Total	Rs. 1.700:000\$000
Despesa	
Custeio e conservação de Estrada, telégrafo e escola	680:000\$000
Saldo a favor	1.020:000\$000
Sendo um dividendo de 17% sobre o capital empregado de 6:000\$. ²⁹	

conclusão
anexo

3.3. O grito das mudanças

O presidente da Província do Rio Grande do Norte, Rodrigo Lobato Marcondes Machado, em seu relato, chamou a atenção pela curiosidade que sob a influência benéfica, as estradas de ferro exerceram nos costumes e no modo de viver nos lugares por onde passava, influência essa que se desenvolveu na razão inversa do tamanho e importância das povoações. Discorre Montenegro:

“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 transforma-se em enérgica operária da civilização.”

30

²⁹ Fonte. SABOIA, Luiz. Subsídios para a história da estrada de ferro de Mossoró.

³⁰ Relatório Presidente Rodrigo Lobato Marcondes Machado. p. 545-547.

De acordo com Montenegro, uma estrada de ferro ligando Mossoró ao centro do Rio Grande do Norte, a Paraíba e do Ceará, não seria só um grande empreendimento industrial, seria também o mais esplendido triunfo da civilização sobre a ignorância, uma conquista fabulosa para o regime da legalidade. Sintetiza Graf:

*“... o luxo, ainda se acha pouco espalhado naquelas regiões, porém basta a estrada de ferro, mão direita da civilização, para introduzir naquelas localidades o progresso e uma vida mais confortável e social; os estrangeiros aos quais aquele país tem sido até hoje fechado por causa das imensas dificuldades para chegar e viajar nele favorecerão o dito progresso.”*³¹

A idéia do progresso técnico científico e os benefícios que esse progresso traria, estava bem definida na ideologia das elites do setor Oeste do Rio Grande do Norte. Argumentavam que com o movimento da estrada e o apito da locomotiva haveria de ter um futuro próspero e próximo; que os homens de ciências e de grande prática visitariam o centro de Mossoró, que ainda não tinha nome conhecido, trabalhariam para sua prosperidade elevariam ao mundo inteiro conhecer. Também empregariam técnicas modernas na agricultura, o que possibilitaria aos agricultores competir com os países produtores que constantemente procuravam fazer progresso. Além disso, seriam capazes de produzir com o mesmo lucro desses competidores favorecidos. Conforme discorre Guerra, referido-se ao progresso com a construção da estrada de ferro Mossoró-São Francisco.

“O ideal de paz e de fraternidade tão espontaneamente esboçado desde o primeiro contato com as velhas raças da Europa, representa hoje o ponto culminante das aspirações sociais. É urgente que o máximo de progresso material ampare e dê forças para a ação. A produção é seguramente o mais vivo e o mais sensível indicador da atividade de um povo. É uma das condições mais essenciais do desenvolvimento de produção e do trabalho, é a facilidade de comunicação, a possibilidade de transporte, capaz de

³¹ GRAF, João Ulrich. Estrada de ferro de Mossoró. p. 54.

*remunerar e encorajar esforços que sentem valorizados os frutos de inteligente labor (...) A estrada de ferro é o maravilhoso instrumento de progresso é por toda a parte: o meio mais seguro e mais pronto de povoar um deserto e transformar as florestas virgens e os campos incultos em perenes fontes de riquezas.”*³²

Em seu discurso pronunciado na sessão de 27 de outubro de 1909, no Senado Federal nº 337/1909, Meira e Sá, esboçavam a vantagem da construção da estrada de ferro Mossoró-São Francisco. Enalteciam as linhas de ferro como poderoso fator do progresso, de modo a contribuírem para o desenvolvimento da produção nas regiões que atravessavam.

3.4. “A mão direita da civilização”

Estavam em jogo os interesses políticos e os interesses das elites, representados por seus idealizadores, todos firmados na ideologia do progresso para que a construção da estrada de ferro fosse possível. Era necessário que toda bancada do Rio Grande do Norte, perante o capital do país, argumentasse com projeto bem esclarecido a necessidade do desenvolvimento da região para o progresso nacional. Segundo Pedro Leopoldo, as esperanças fagueiras empolgavam o espírito de todo o povo de Mossoró. Todas as classes ativas enxergavam naquele empreendimento um melhoramento de benefício comum. O governador Alberto Maranhão em 1912, cheio de idealismo e entusiasmo proclamava: “*Fez-se no meu governo! Tudo era sonho, vontade e esperança*”³³ na inauguração do início dos trabalhos.

Ao chegar com a ponta dos trilhos na cidade, pessoas curiosas de todos os subúrbios se aproximavam para conhecer a grande novidade, desde o mecanismo dos trabalhos ao movimento da locomotiva, e foi assim, que foi recebido o progresso no setor Oeste.

Investida também de caráter humanitário, a construção da estrada de ferro Mossoró-São Francisco foi vista como medida de salvação pública desde que uma vez por todas, colocaria ao abrigo das secas periódicas as populações das diversas províncias limítrofes, sujeitas a este flagelo.

³² GUERRA, Felipe. *Pousos, poços e uma ferrovia ligando Mossoró ao rio da unidade nacional*. p. 22-2

³³ LEOPOLDO, Pedro. *Minhas memórias da estrada de Ferro de Mossoró*. p. 442.

A seca, há muito nos relatórios dos presidentes da província do Rio Grande do Norte, já vinha sendo relatada, principalmente na zona da estrada onde estava sendo cogitada sua construção. No relato do presidente Montenegro, ele cita:

*“Todas as povoações, muitas vilas e algumas cidades do interior desta província estão quase inteiramente abandonados por causa da horrorosa seca, que vai para três anos tem assolado (...) De Mossoró recebo comunicações, que sendo hoje aquela cidade o receptáculo maior das diversas torrentes de miseráveis, que vem do centro, contém uma população nunca inferior à 80 mil almas.”*³⁴

Mossoró, aflorando em seu promissor comércio, foi também cenário das mais tristes cenas da miséria. Os números ceifados de vida estavam denunciados no cemitério público dessa cidade, cuja relação de óbitos organizado pelo vigário, beirava a casa das 31 mil pessoas, além dos números não computados, daqueles que não foram sepultados no cemitério. A nudez, a fome, as epidemias formavam o quadro geral apresentado na ocasião.

A justificativa da construção da estrada de ferro, cujos pontos extremos prefixados supondo a urgência da necessidade de se atender aos justos clamores duma população periodicamente assolada pelos efeitos da seca, apresenta também um novo elemento nas relações de produção: o sertanejo. Conforme explica Guerra:

*“... São os filhos desse pequeno sertão seco que por si só vão lançando sobre os maiores obstáculos as bases das medidas contra as secas; que sustentam a penosa vida de seus Estados e que fornecem à riqueza nacional produtos que ocupam o segundo lugar a exportação geral do país, mas um segundo lugar que muito se aproxima do primeiro.”*³⁵

Em detalhado estudo sobre as providências no combate às secas, Chrockatti, referindo-se a açudagem, dos poços artesianos, ao canal de ligação do São Francisco e a criação de florestas, como iniciativas úteis, porém de efeitos lentos. Depois da desolação de seca para o Nordeste, apresentou seu projeto como o brado de misericórdia de uma

³⁴ Relatório, presidente Manoel Januário Bezerra Montenegro. 11-12. p. 441-442.

³⁵ GUERRA, Felipe. Pousos, poços e uma ferrovia ligando Mossoró ao rio da unidade nacional. p. 25.

população faminta e desolada, defendendo como solução imediata a construção de seu plano ferroviário, que resolveria desde logo a fixação ao solo das populações migrantes nos períodos calamitosos, não só pelo desenvolvimento que ela traria a região, como também pela obrigação a que se sujeitava de construir açudes ao longo da linha.³⁶

No decorrer da seca de 1903, a fome, a miséria, a dor dos sertanejos vieram fazer vibrar novamente os ideais das elites do Alto Oeste. O êxodo, a emigração, o terrível deslocamento para o Amazonas, reclamavam medidas urgentes que viessem amparar as populações sertanejas. E foi então que a propaganda em torno da estrada de Mossoró entrou em sua fase máxima. Propaganda bem orientada, que expressou sua eficiência e que chamou a atenção dos legisladores.

A propaganda resultou na inclusão no orçamento geral da República, aprovado pela lei nº 1145 de 31/12/1903, da autorização do Presidente da República Rodrigues Alves, para o fim de construir no Estado do Rio Grande do Norte uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente do litoral fosse até a região mais assolada pela seca. Porém, mesmo incluso no Orçamento Geral da República, ficou somente a intenção, documentada.

Entretanto, pela lei nº 221 de 30/12/1909, que fixava a Despesa Geral da República, ficava o Presidente autorizado "*a mandar proceder os estudos de uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, vá a Boa Vista, sobre o rio São Francisco, contando as regiões mais flageladas pela seca, nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco*". Novamente agitou-se a opinião pública.

concluindo...

³⁶ SABÓIA, Luiz. *Subsídios para a história da estrada de ferro de Mossoró*. Não paginado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida acerca da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco: uma luta das elites no Oeste do Rio Grande do Norte, em se tratando da temática sobre a ideologia do progresso técnico-científico, no século XIX, e do capitalismo industrial defendido pela burguesia caracterizada pela ideologia liberal, nossa intenção foi apresentar os vários elementos ideológicos particularizados no Oeste e no interior da Província do Rio Grande do Norte. Tais como: escoamento da produção, a seca, a migração e o trabalho.

70 que é ideal?

A questão climática no Rio Grande do Norte na expansão liberal do capitalismo no Brasil, gerava antagonismos no conceito de progresso. O progresso representado aqui pela ferrovia é o marco do desenvolvimento comercial, melhoria na agricultura e pecuária com uso de técnicas e maquinarias modernas, a implantação de indústrias e principalmente de penetração e povoação do sertão. Além de toda essa ideologia influenciada pela Europa, as elites viam o progresso como política de salvação no que diz respeito à questão social, provocada pela seca.

Nesse contexto Mossoró estava aflorando em seu comércio e chegou a abrigar 80.000 retirantes, e, nunca possuiu menos de 47.000 em suas cercanias. Além da seca, assolavam as doenças, conseqüências dessa. As elites dessa zona usaram do caráter humanitário para consignar e preservar na realidade seus empreendimentos, devido aos assaltos e saques dessa população migrada.

Essa abordagem pode ser constatada na constituição dos grupos que idealizaram e lutaram pela causa (nesses grupos representantes eram pessoas abastadas). Todos os representantes citados no estudo estavam de certa forma ligados à expansão de seus interesses e negócios, sejam eles da classe política de comerciantes, industriais, proprietários de terras. Segundo Leopoldo, *por causa da seca, era obrigado a contratar os flagelados, todos inábeis para o trabalho, e faltava instrumento*. Referindo-se aos primeiros trechos construídos da ferrovia.³⁷

A construção da ferrovia Mossoró-São Francisco, mesmo evidenciando sua particularidade na questão social, ela corresponderá aos ensejos das elites locais caracterizadas pela ideologia burguesa do progresso. Diante desse quadro, a questão social

como?

³⁷ LEOPOLDO, Pedro. Minhas memórias da estrada de ferro de Mossoró. p. 33.

citada diferenciava-se dos problemas sociais do capitalismo burguês na Europa. Por não se tratar de movimentos de massa organizados pelas classes dos trabalhadores assalariados, e sim, de uma massa faminta migrando em busca de salvação.

Só a partir de agosto de 1912 era solenemente inaugurado o início dos trabalhos dos assentamentos dos trilhos, renascendo a esperança dos mossoroenses, continuada décadas após.

a conclusão não
substitui o trabalho

7
b

FONTES

CRANDALL, Roderic. *Geografia, Geologia, suprimento d'água, transporte e açudagem nos estados orientais do norte do Brasil: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba*. 4. ed. Mossoró: Fund. Guimarães Duque. Col. Mossoroense, 1982.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, João Capistrano Bandeira de Melo Filho, abriu a 1ª sessão da Assembléia Legislativa Provincial, em 13 de julho de 1874.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, José Bernado Galvão Alcoforado Junior, abriu a 2ª sessão da Assembléia Legislativa, em 23 de julho de 1875.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, abriu a 1ª sessão da Assembléia Legislativa Provincial, em 17 de outubro de 1876.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, Rodrigo Lobato Marcondes Machado, abriu a 1ª sessão da Assembléia Legislativa Provincial, em 27 de outubro de 1874.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, José Nicolas Tolentino de Carvalho, abriu a 2ª sessão da Assembléia Legislativa Provincial, em 18 de outubro de 1877.

FALA com que o presidente da província do Rio Grande do Norte, Francisco Gouveia Cunha Barreto, abriu a 2ª sessão da Assembléia Legislativa Provincial, em 09 de fevereiro de 1883.

GRAF, João Ulrich. *Estrada de Ferro de Mossoró*. 4. ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col. Mossoroense, V. 120, 1980.

_____. *Estrada de ferro de Mossoró em direção ao Rio São Francisco* (1876). 6. ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col. Mossoroense. n. 1112, Serie B, 1991.

GOÉS, Carlos Alberto Varela. *A evolução ferroviária do Rio Grande do Norte "aspectos econômicos e sociais" (1880-1920)*. Monografia (Graudação em História-UFRN) Natal, 1993.

GUERRA, Felipe. *Pousos, poços e uma ferrovia ligando Mossoró ao Rio da Unidade Nacional*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Coleção Mossoroense, série C, n. 7, vol 673, 1991.

LEOPOLDO, Pedro. *Minhas memórias da estrada de ferro de Mossoró*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col. Mossoroense, série B, 1115, 1991.

MELO, Josemir Camilo. *A ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz*. Caderno de História, Natal, v. 2.,n.1, jan/jun. 1995.

PASSOS, Edilson Junqueira. *Reconhecimento Gerais para o prolongamento da estrada de ferro de Mossoró, de São Sebastião a Souza e Pombal*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col. Mossoroense. Vol. 139, 1982.

RELATÓRIO com que se instalou a Assembléia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte, no dia 20 de junho de 1876 – Presidente José Bernardo Galvão Alcoforado Junior.

RELATÓRIO com que se instalou a Assembléia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte, no dia 04 de dezembro de 1878 – presidente Manoel Januário Bezerra Montenegro.

SABOIA, Luiz. *Subsídios para a história da estrada de ferro de Mossoró* (1953). Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col. Mossoroense, serie B, n. 1113, 1991. Não paginado.

SOUZA, Francisco Fausto. *História de Mossoró*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. Col Mossoroense. Sére C, vol. 857, jul de 1995. p. 22-35.

SÁ, Chrockatti. *Parecer sobre a estrada de ferro de Mossoró ao São Francisco* (1910). Mossoró: Fund. Vingt-Un Rosado, coleção Mossoroense, 1990. Não paginado.

BIBLIOGRAFIA

BASBAUN, Leôncio. *História sincera da República: de 1889 à 1930*. 3 ed. V. 2. São Paulo: Alfa-Omega, 1968.

CASCUDO, Luis da Câmara. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Achiani, 1955.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos Impérios: 1875-1914*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

MEDEIROS, Tarcísio de. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte*. Natal: Imprensa Universitária, 1973.

POSSAS, Lídia Maria Viana. *Mulheres, trens e trilhos*. São Paulo: Edusc, 2001.

PRADO Jr. Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 5. ed. São Paulo: brasiliense, 1977.

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.

MENDES JUNIOR, Antônio et al. *Brasil História: texto e consulta*. 4. ed. V. 2. São Paulo: Brasiliense, 1983.