

A EXPERIÊNCIA DO FERROVIARISMO E A FERROVIA MOSSORÓ,RN-SOUSA,PB

THE EXPERIENCE OF RAILWAY SERVICE AND THE MOSSORÓ,RN-SOUSA,PB RAILWAY

Boanerges de Freitas Barreto Filho*

RESUMO

O modal ferroviário desempenhou papel importante na exploração econômica e na integração dos mercados, funcionando como vetor de aceleração do processo de acumulação de capital. O presente trabalho tem como objetivo discutir a experiência do ferroviarismo, com ênfase para a implantação e funcionamento da Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB na primeira metade do século XX. A implantação da referida ferrovia foi justificada pela ocorrência das secas, muito embora, ela tenha sido largamente utilizada para o escoamento do sal e de outras commodities, bem como para o transporte de passageiros. A partir da década de 1950, a opção governamental, por priorizar o transporte rodoviário, tornou inviável a continuidade das operações da Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB.

PALAVRAS-CHAVE: *Formação econômica. Ferroviarismo. Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB.*

ABSTRACT

The railway sector played an important role in economic exploitation and market integration, working as a vector for accelerating the process of capital accumulation. The present work aims to discuss the experience of railroading, with emphasis on the implementation and operation of the Railroad Mossoró,RN-Sousa,PB, in the first half of the twentieth century. The implementation of the aforementioned railroad was justified by the occurrence of droughts, although it has been widely used for the sale of salt and other commodities, as well as for passenger transport. From the 1950s onwards, the governmental option, by prioritizing road transport, made it infeasible to continue the operations of the Railway Mossoró,RN-Sousa, PB.

KEYWORDS: *Economic training. Railway servisse. Mossoró,RN-Sousa,PB Railway.*

1 INTRODUÇÃO

A Inglaterra foi o berço da Revolução Industrial, fenômeno que envolveu o desenvolvimento de uma estrutura produtiva assentada no uso de máquinas movidas por energia de fonte inanimada, principalmente o vapor, que tomou o lugar da força humana e animal. O conjunto de transformações abrangidas pela expressão Revolução Industrial representou um grande diferencial para os ingleses em relação aos demais países da Europa. A expansão do sistema fabril impulsionou a geração de riquezas e

* Professor da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). Mestre em Planejamento e Dinâmicas Territoriais do Semiárido pela Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). E-mail: boanergesfilho@uern.br.

potenciou a exploração dos recursos naturais e da força de trabalho. A velocidade e o curso do desenvolvimento tecnológico estiveram na base de amplo conjunto de mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais e, de forma recíproca, sofreram os impactos dessas mudanças (LANDES, 1994).

As transformações perpassaram todos os segmentos relacionado à vida das pessoas. Ocorreram alterações no mundo do trabalho (como a separação entre o trabalhador e os meios de produção, a universalização da relação salarial e o estabelecimento de um padrão funcional de supervisão e disciplina) e no estilo de vida (especialmente por conta da urbanização crescente), além da desestruturação das tradições e costumes, transformações que lançaram os homens num verdadeiro “moinho satânico” (POLANYI, 2021, p. 87).

O setor-chave de expansão industrial foi o têxtil, responsável direto pelo desenvolvimento econômico e tecnológico (ainda que incipiente e incremental) e por assegurar o predomínio inglês no cenário internacional, mas é preciso contar, ainda, com a expansão da metalurgia e da mineração, especialmente a de carvão.

Quando o sistema de extração de mais-valia se generalizou, inicialmente na Inglaterra, se estabeleceram as condições para a generalização do Modo de Produção Capitalista. O período que precedeu o alvorecer da Revolução Industrial assegurou as condições materiais para o grande avanço econômico promovido pela produção fabril em larga escala proveniente. A estrutura econômica e produtiva erigida pelo capital industrial ampliou os empreendimentos comerciais, assegurou fôlego renovado ao setor bancário, promoveu avanços grandiosos nos transportes e nas comunicações e viabilizou a produção (e reprodução) das condições adequadas para expansão e ampliação da acumulação capitalista em escala planetária, em função do caráter expansível do Modo de Produção Capitalista (HARVEY, 2005).¹

As estruturas geográficas criadas, bem como as cidades e os sistemas de transporte e comunicação, favorecem o processo de acumulação e a busca ininterrupta para garantir a acumulação de capitais, em escala ampliada, mediante a expansão da produção, distribuição, consumo e reinvestimento. O capital se justifica por meio de seu aumento progressivo (HARVEY, 2005).

As ferrovias tiveram importância fundamental nesse processo, pois permitiram a exploração dos recursos naturais existentes em áreas distantes, reduziram substancialmente os custos de transporte e contribuíram para articular e consolidar os mercados internos nos mais variados países (EUA, Inglaterra, França, Alemanha etc.).² O transporte ferroviário trouxe vigor para a expansão capitalista. É consenso entre os especialistas que o modal ferroviário desempenhou relevante papel no processo de acumulação

¹ O processo de acumulação cria, segundo Harvey (2005, p. 43), “tipos específicos de estruturas geográficas”, aspecto que se torna evidente pelo seu caráter “inevitavelmente expansível”.

² A partir de pesquisa bibliográfica, Lanza (2018, p. 15) indica que “em 15 de setembro de 1830 foi inaugurada pelo engenheiro George Stephenson a Liverpool & Manchester Railway, primeira estrada de ferro do mundo de uso comercial”.

capitalista por se constituir num verdadeiro vetor de integração de vastas áreas territoriais, inclusive de países periféricos, como o Brasil.³

A malha ferroviária no Brasil não alcançou o protagonismo dos países mais desenvolvidos, mesmo sendo um país de dimensões continentais, tendo o país optado pelo transporte rodoviário.⁴ Conforme Sousa (2022), mais de 50% das cargas nacionais são, hoje, transportadas por caminhões e carretas, enquanto a malha ferroviária é antiquada em termos tecnológicos, constituída por trechos sem interligações, de extensão muito modesta e com elevados custos operacionais e, portanto, pouco competitiva.

Em estudo sobre a história do ferropiarismo no Brasil, Lanna (2005) sustenta que o primeiro ato relacionado ao setor foi a promulgação da chamada Lei Feijó, de 1835, que autorizou a criação de companhias ferroviárias para construir e operar trechos na capital do Império, em Minas Gerais, na Bahia e no Rio Grande do Sul, mas apenas em 1854 foram inaugurados os primeiros trechos. Ainda de acordo com Lanna, os primeiros trechos implantados tiveram como objetivo realizar o transporte de produtos da agricultura para os portos, responsáveis pelo escoamento da produção para a exportação, e foram financiados, em sua grande maioria, por capitais ingleses. A partir da segunda metade do século XIX, o Nordeste foi contemplado com trechos de ferrovias nos estados da Bahia e de Pernambuco. Essas foram as primeiras experiências do ferropiarismo nordestino (LANNA, 2005). Maia e Oliveira (2019) destacam que, na fase inicial da implantação de ferrovias no Nordeste, foram priorizados trechos na faixa litorânea, visando a realização do transporte de açúcar. Em um segundo momento, as ferrovias espraiaram-se pelo interior, visando atender as demandas de transporte de algodão e de gado bovino.

No Rio Grande do Norte (RN), o ferropiarismo deu os primeiros passos no final do século XIX, mais precisamente em 1881, com a construção do trecho que ligava os municípios de Natal e Nova Cruz (CBTU, 2014) e com a construção da Estação Central de Natal, que veio a consolidar o projeto idealizado de transporte de cargas e de passageiros. O segundo trecho, inaugurado em 1906, fazia a ligação entre as cidades de Natal e Ceará-Mirim, que, tendo se tornado responsável pelo transporte de 60% da produção de cana-de açúcar, no período, era compatível com as estratégias de promover o desenvolvimento econômico a partir do escoamento de *commodities* (CBTU, 2014).

O movimento mais emblemático de interiorização de ferrovias no Rio Grande do Norte ocorreu com a idealização e implantação da ferrovia que faria a ligação entre Mossoró, no Rio Grande do Norte e Sousa, na Paraíba. Conforme justificativa apresentada pelo engenheiro César Campos, em 1916, este era um projeto economicamente viável pelo potencial de arrecadação de tributos, pelo impacto positivo no desenvolvimento econômico na área de abrangência e por se tratar de um equipamento indispensável para socorrer a população flagelada por secas recorrentes (CAMPOS, 1916). Constitui o objetivo do presente texto apresentar um breve panorama do ferropiarismo no Brasil, destacando a experiência do

³ Conforme Andrade (2003, p. 17), a ferrovia se constituiu na “principal rede de controle territorial desenvolvida pelo capital durante mais de um século, desde o segundo quartel do XIX até o fim dos anos 1930”.

⁴ Segundo Gabriel (2020, p. 57), “dentre os países com dimensões continentais, o Brasil é o único que optou pelo transporte de longas distâncias através de rodovias. Hoje, temos 29.000 km de ferrovias, a mesma quantidade que em 1928”.

Nordeste; refletir sobre o processo de industrialização e o ferroviarismo potiguar; e discutir a experiência do ferroviarismo no Alto Oeste Potiguar (AOP), com ênfase na Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB.

2 O FERROVIARISMO NO BRASIL E NO NORDESTE

O primeiro trecho ferroviário do Brasil foi inaugurado em 1854 pelo imperador D. Pedro II. A denominada Estrada de Ferro Petrópolis fazia a ligação entre Porto Mauá e Fragoso, no Rio de Janeiro, e tinha extensão de apenas 14 km. A partir do pequeno trecho inicial ocorreram obras de expansão. Em 1894 a ferrovia já alcançou uma extensão total de 684 km, constituindo-se “[n]a primeira ferrovia brasileira de pequeno porte”, conforme dados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).⁵

O movimento inicial de implantação de ferrovias no Brasil, processo que contou com o aporte de capitais ingleses, foi concebido para realizar o transporte de produtos agrícolas, sobretudo de café e açúcar, para os portos responsáveis pelo escoamento para os mercados internacionais. A construção da Ferrovia Santos-Jundiaí, inaugurada em 1867, ilustra, de forma emblemática, essa motivação essencial: o transporte de cargas agrícolas, no caso o café, para o exterior.⁶

A partir da Proclamação da República, o Estado brasileiro assumiu o protagonismo na seleção dos projetos. A prioridade foi concedida aos projetos de integração regional e àqueles destinados à ocupação das áreas de fronteiras. As ações do Estado tornam-se preponderantes na implantação e operacionalização das ferrovias.⁷ As dificuldades econômicas vivenciadas pelos países importadores dos produtos brasileiros, em decorrência da Grande Depressão, iniciada em 1929, e do advento da Segunda Guerra Mundial, ocorreu uma deterioração das condições de operacionalização da malha ferroviária no Brasil. As dificuldades e reverses enfrentadas pelo sistema ferroviário, comprometeu o comércio internacional das *commodities* brasileiras. Para enfrentar esses múltiplos problemas, foi criada pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 1957, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).⁸

Segundo Boiteux (2014, p. 11), o período compreendido entre 1850 e meados do século XX constituiu-se na “Era Ferroviária”. A malha ferroviária do país passou de 223 km, em 1860, para 38.287 km, em 1960. Após esse período de expansão, assistiu-se a um período de decadência, que culminou na existência de apenas 28.168 km, em 1998.

O início da chamada “Era Ferroviária” coincidiu com as primeiras iniciativas de industrialização do país e a decadência do sistema ferroviário esteve associada aos múltiplos cenários de dificuldades

⁵ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *História das Ferrovias no Brasil*.

Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>. Acesso em: 20 jun. 2022.

⁶ IPHAN. *História. Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André - SP)*. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/387/>. Acesso em: 20 jun. 2022.

⁷ IPHAN. *As Ferrovias na República*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/610>. Acesso em: 20 jun. 2022.

⁸ IPHAN. *As Ferrovias na República*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/610>. Acesso em: 20 jun. 2022.

externas e internas que resultaram em uma estagnação da economia nacional por cerca de 25 anos, de 1980 até 2005.

O modal ferroviário alcançou seu ápice, em termos de extensão da malha, na década de 1960, mas, desde então, o declínio da movimentação de cargas e passageiros, pelo menos em parte dos trechos, já era evidente. Com o avanço do processo de industrialização do país, se tornou nítido que o governo brasileiro passou a priorizar o modal rodoviário, contrariando as experiências dos países mais avançados e com áreas territoriais compatíveis.⁹ A estratégia de expansão da malha rodoviária, *pari passu* ao sucateamento e inviabilização econômica de trechos ferroviários, e a crise fiscal das décadas de 1980 e 1990 foram determinantes para o comprometimento das operações ferroviárias no Brasil.

Pode-se considerar que a expansão inicial da malha ferroviária foi motivada pela determinação estratégica do Estado. O seu declínio, da mesma forma, se intensificou pela prioridade, concedida pelos governantes brasileiros, ao modal rodoviário. O Estado brasileiro atua em articulação com o movimento do grande capital internacional, interessado em transferir parte de suas plantas obsoletas de montadoras de automóveis para a periferia e, ainda, em angariar benefícios fiscais e medidas protecionistas que lhes assegurasse o domínio sobre o mercado brasileiro. Como marco histórico, pode-se relacionar o ocaso da malha ferroviária brasileira às privatizações realizadas pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, em 1995 e nos anos seguintes, quando parte dos equipamentos e trilhos foi vendida como sucata. Evidentemente que boa parte das ferrovias já demonstrava, nessa época, a inviabilidade de se manter em operação, mais ainda em um cenário de restrições fiscais e de predomínio do paradigma neoliberal do Estado mínimo, com as exigências de organismos internacionais, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), a tutelar as políticas econômicas do país.

O reordenamento do setor ferroviário, no início do século XXI, está associado à retomada de investimentos motivadas pelo boom das *commodities*. Nesse período ocorreu uma expansão da malha ferroviária brasileira, que passou a contar com 37.743 quilômetros de extensão. O Brasil passou a ocupar a oitava posição no ranking das dez maiores malhas do mundo, conforme dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).¹⁰ A RFFSA, no período em que foi responsável pela administração da maior parte da malha ferroviária do país, teve ampla presença na região Nordeste, tendo atuado em várias ferrovias do Nordeste, a exemplo da Estrada de Ferro São Luiz, MA-Teresina, PI; da Estrada de Ferro Central do Piauí; da Rede de Viação Cearense; da Estrada de Ferro Mossoró, RN-Sousa, PB; da Estrada de Ferro Sampaio Correia, no Maranhão; da Rede Ferroviária do Nordeste; da

⁹ Dias (2012) apresenta um comparativo considerando os modais de transportes adotados por Rússia, Canadá, Austrália, EUA, China e Brasil, indicando que a participação do modal ferroviário brasileiro era de 25%, 58% do rodoviário e 17% de aquaviário e outros, constituindo-se no país que mais utiliza rodovias e menos utiliza ferrovias dentre as nações com territórios equivalentes. Viana (2019, p. 2), tendo como referência o ano de 2016, apresenta os seguintes percentuais para o transporte de cargas no Brasil: 21% pelo modal ferroviário; 62,8% pelo rodoviário, 12,6% pelo aquaviário e 3,6% pelo dutoviário, indicando uma tendência de crescimento da participação do transporte rodoviário.

¹⁰ Lanza, com base em dados de 2017 da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), indica a existência de “cerca de 1,38 milhões de quilômetros de linhas férreas espalhados por mais de cento e cinquenta países ao redor do mundo, dos quais aproximadamente 760.000 encontram-se nas nações proprietárias das dez mais extensas redes ferroviárias” (LANZA, 2018, p. 16).

Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro; e da Estrada de Ferro Bahia-Minas.¹¹ A decisão de privatizar a RFFSA impactou as áreas que dependiam das operações ferroviárias para a manutenção do dinamismo econômico, especialmente naquelas regiões nas quais essas operações foram descontinuadas.¹²

O processo de implantação da malha ferroviária no Nordeste, entre 1855 e 1872, realizado por capitais ingleses, tinha por objetivo viabilizar o transporte de cargas das áreas produtoras de *commodities* agrícolas para fins de escoamento para o mercado internacional, como destaca Siqueira (2002). De acordo com esse mesmo autor, a segunda fase de implantação de ferrovias, entre 1873 e 1900, já foi orientada para assegurar a integração de áreas produtoras voltadas ao atendimento do mercado interno. A terceira etapa do processo, a partir de 1901, foi marcada pela centralização do controle das ferrovias pelo Estado brasileiro e pelo posterior arrendamento dessas ferrovias para três companhias. As informações relativas à malha ferroviária nordestina, no final do século XIX, conforme levantamento de Siqueira (2002), estão destacadas no Quadro 1.

Quadro 1 – Malha ferroviária nordestina implantada na segunda metade do século XIX

Empresa	Origem do capital	Localização	Inauguração	Principais itens transportados
Recife to São Francisco Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	Pernambuco	1858	Passageiros, cana-de-açúcar, açúcar e madeira
Bahia and San Francisco Railway	Reino Unido/Capital Privado	Bahia	1863	Passageiros, cereais, animais e madeira
Brazilian Imperial Central Bahia Railway	Reino Unido/Capital Privado	Bahia	1866	Passageiros, cereais, animais e madeira
Via Férrea Sul de Pernambuco	Pernambuco/Capital público	Pernambuco	Década de 1870	Passageiros, água e alimento
Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité	Ceará/Capital privado	Ceará	1871	Passageiros, água e alimento
Ferrovias de Sobral	Ceará/Capital público	Ceará	1881	Passageiros, água e alimento
The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	Pernambuco	1882	Passageiros, cana-de-açúcar, açúcar, algodão, tecidos e madeira
Alagoas Railway Co. Ltd	Reino Unido/Capital Privado	Alagoas	1882	Passageiros, cana-de-açúcar, açúcar, cereais e algodão
Conde d'Eu Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	Paraíba	1882	Passageiros, água, cereais, sal, animais e açúcar
Imperial Brazilian and Nova Cruz Railway Co. Ltd.	Reino Unido/Capital Privado	Rio Grande do Norte	1883	Passageiros, água e alimentos
Central de Pernambuco	Pernambuco/Capital público	Pernambuco	1895	Passageiros, água e alimentos
Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco	Bahia/Capital público	Bahia	1896	Passageiros, água e alimentos

Fonte: Siqueira (2002, p. 173).

A única empresa implantada com capital privado local foi a Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, no Ceará. Duas empresas contaram com investimentos públicos do governo pernambucano, uma com capital público baiano, uma com capital público cearense. As demais foram implementadas

¹¹ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Rede Ferroviária Federal S.A.* Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611>. Acesso em: 20 jun. 2022.

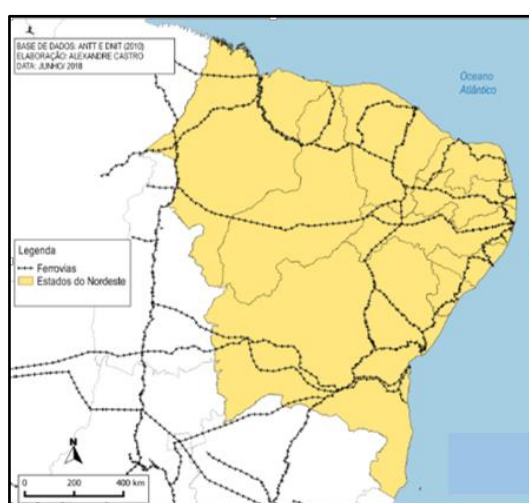
¹² Maia e Oliveira (2019) destacam, como exemplo, o ramal ferroviário de Campina Grande-PB, que havia sido responsável por conferir à cidade a condição de empório comercial do interior paraibano, assegurar-lhe influência espacial e permitir a sua integração com cidades importantes, como Recife-PE.

com capitais privados do Reino Unido. Saliente-se que todas as ferrovias listadas acima eram destinadas, ao mesmo tempo, para o transporte de passageiros e cargas. Essa junção pode ser considerada uma estratégia para potencializar a utilização dos trechos.

Cinco das ferrovias listadas acima tiveram como justificativas para suas operações prestar socorro às populações em períodos de secas severas: a Via Férrea Sul de Pernambuco, a Cia. Cearense de Via Férrea de Baturité, a Ferrovia de Sobral, a Central de Pernambuco e o Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (SIQUEIRA, 2002).

A Figura 1 ilustra os traçados da malha ferroviária do Nordeste, em 2010, inclusive com trechos inservíveis, desativados e com trilhos já removidos e trechos em obras.

Figura 1 – Malha ferroviária no Nordeste (2010)



Fonte: Castro (2018).

Descreve Viana (2019, p. 4):

Na Região Nordeste está localizada toda a malha da [Ferrovia Transnordestina Logística] FTL, antiga [Companhia Ferroviária do Nordeste] CFN, distribuída nos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas; parte da malha da [Ferrovia Centro-Atlântica] FCA (1.551 Km na Bahia e 278 Km em Sergipe), bem como partes da [Estrada de Ferro Carajás] EFC (668 Km) e da [Ferrovia Norte-Sul] FNS (215 Km), ambas no Maranhão.¹³

As origens do ferropiarismo brasileiro remontam, pois, à segunda metade do século XIX e teve como características originais a presença de capitais ingleses na implantação dos primeiros trechos, orientados para o transporte de carga (primeiro para escoar as exportações e depois para atender ao mercado interno e para integrar as áreas produtoras aos mercados consumidores) e de passageiros. A

¹³ A Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) obteve a concessão da Malha Nordeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., no leilão realizado em 18 de julho de 1997. Foi sucedida pela Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), que obteve a concessão da Malha Nordeste. Segundo dados recentes compilados pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), “a linha ferroviária em operação atualmente, com 1.237 km em bitola métrica, liga os portos de Itaqui (São Luis-MA), Pecém (São Gonçalo do Amarante-CE) e Mucuri (Fortaleza-CE), promovendo a integração e dinamizando a economia regional. A FTL movimentou cargas com 105 locomotivas e 1.377 vagões. Em 2021, a empresa transportou 2,9 milhões de toneladas, dos quais 1,5 milhão de celulose, 621 mil de combustíveis e 322 mil de cimento” (CSN, 2022).

malha ferroviária nordestina seguiu o mesmo padrão nacional, mas apresentou um diferencial: a perspectiva de utilização das ferrovias para socorrer as populações constantemente assoladas pelas secas.

3 INDUSTRIALIZAÇÃO E FERROVIARISMO NO RIO GRANDE DO NORTE

Araújo (2009), ao analisar a estrutura industrial do Rio Grande do Norte, ressaltou o seu perfil pouco diversificado e de baixa produtividade. Segundo o autor, no início da década de 1930, destacaram-se a indústria de alimentos (fabricação de açúcar, de farinha e moagem de cereais); vestuário (fabricação de calçados de couro), cerâmica (olaria e cal), química (fabricação de sabões e velas) e têxtil (beneficiamento do algodão). Já em 1939, a indústria potiguar contava com as atividades de extração de sal marinho, a produção têxtil, de alimentos, energia elétrica, gás e fornecimento de água. Essas atividades eram responsáveis por 87% do produto industrial potiguar, porém com pequena representatividade no cômputo regional e nacional, representando 4,2% do produto industrial nordestino e apenas 0,4% do nacional (ARAÚJO, 2009, p. 64-65).

É verdade que a estrutura econômica do país, na primeira metade do século XX, era fundamentalmente dependente da exportação de *commodities*. O Processo de Substituições de Importações (PSI) teve início somente na década de 1930 e um pequeno estado, como o Rio Grande do Norte situado na região Nordeste, marcada por graves mazelas socioeconômicas, ainda teria um longo caminho para apresentar uma maior complexidade de sua estrutura produtiva.

Para começar, o interior potiguar não dispunha de um insumo básico para alavancar o crescimento: energia elétrica. Apenas em 1952, o então deputado federal Aluísio Alves apresentou projeto para implantação da linha de transmissão de energia de Cariri a Mossoró, tendo como justificativa a necessidade de modernização das salinas situadas no entorno de Mossoró-RN e de fornecimento do insumo para atender a Ferrovia Areia Branca-Sousa (BARBOSA, 2015). Saliente-se que o deputado obteve êxito em seu plano e, mais adiante, no ano de 1960, foi eleito governador.

As experiências relacionadas às necessidades de dotar o estado de atividades produtivas capazes de proporcionar o desenvolvimento econômico ganhou novo alento em 1959, ano em que foi elaborado o primeiro estudo sobre desenvolvimento regional com foco no Rio Grande do Norte. O plano consistiu, essencialmente, de uma exposição sucinta sobre as situações econômica, demográfica, e geográfica e sobre as principais atividades produtivas existentes no estado (BARBOSA, 2015).

No mesmo ano (1959), também por iniciativa de Aluísio Alves, foram elaborados os planos regionais do Agreste Potiguar e do Oeste Potiguar. Tais informações reunidas serviram como elementos para orientar a atuação do governo de Alves, que obteve financiamento de algumas ações por meio do programa norte-americano Aliança para o Progresso.¹⁴ No início do mandato de governador, Aluísio

¹⁴ O programa Aliança para o Progresso foi criado pelo governo norte-americano para viabilizar o repasse de recursos aos governos do hemisfério sul das Américas, inclusive estaduais, com o objetivo explícito de promover o progresso. Na verdade, para muitos, o programa constituiu-se em um instrumento para reduzir as pressões sociais e minimizar os riscos de experiências comunistas na América.

Alves encaminhou técnicos estaduais que iriam atuar junto à Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para receberem qualificação no Recife-PE e no Chile. Esses técnicos foram habilitados para a elaboração de projetos destinados à captação de recursos para realizar investimentos em infraestrutura e, assim, dinamizar a economia, de modo a alinhar o estado à estratégia desenvolvimentista (BARBOSA, 2015).

Nas várias regiões do Brasil, a diretriz da industrialização passou a ser a resposta governamental para superar o atraso econômico em relação ao Sudeste. O Rio Grande do Norte seguiu o caminho possível, mas teve dificuldade para a mobilização de recursos. Essa dificuldade está evidenciada, dentre outros aspectos, pelo fato de somente a partir de 1962 o estado conseguir a aprovação de projetos na SUDENE. Inicialmente, dois projetos. Entre 1962 a 1967 foram aprovados 28 projetos do Rio Grande do Norte, enquanto, no mesmo período, a Paraíba aprovou 96, o Ceará 106, a Bahia 154 e Pernambuco 258 projetos (BARBOSA, 2015).

A fragilidade estrutural da economia potiguar é um traço marcante desde o início de sua formação até os dias atuais. Sempre houve predominância da produção de bens primários e, mais recentemente, destaca-se uma forte participação do setor público, muito embora seja possível verificar o adensamento de algumas estruturas produtivas em poucas áreas e, conseqüentemente, a existência de enclaves (BARRETO FILHO; LIMA JR., 2020).

Desde a formação inicial, a estrutura produtiva e econômica do Rio Grande do Norte esteve subordinada ao processo de acumulação comandado pelo capital mercantil. Essa relação de subordinação, em função de seu caráter eminentemente predatório, se constituiu em fator de limitação para o desenvolvimento do estado (ARAÚJO, 2009). Em um segundo momento, articulando-se aos esforços do modelo desenvolvimentista do PSI, segmentos tradicionais da elite potiguar, em articulação com a classe política, envidaram esforços para controlar os segmentos da burocracia estatal e, conseqüentemente, capturar e dispor de recursos públicos e benesses, como crédito subsidiado, isenções fiscais etc., em proveito do seletivo grupo social.¹⁵

O ferroviarismo potiguar se subordinou à lógica da acumulação do capital, primeiramente do capital mercantil, depois do industrial. Os primeiros trechos de ferrovias foram implantados para viabilizar o escoamento da produção e o transporte de passageiros, mas, também, para prover auxílio às populações afetadas pelas secas. Aliás, o uso político e econômico das secas para angariar recursos foi um expediente recorrente na história do país. Grandiosas cifras direcionadas, através de socorros

¹⁵ “A dominação exercida pela elite econômica do Rio Grande do Norte, associada, na maioria das vezes, às estratégias dos capitais de fora, até o momento serviu para a manutenção das oligarquias e para assegurar o controle dos benefícios provenientes das esferas públicas. A dominação política, legitimada pelo controle dos meios de produção, permitiu a captura dos órgãos públicos para a viabilização de seus interesses. Associando-se aos capitais externos, os membros da elite potiguar captaram boa parte dos recursos (advindos da SUDENE ou do Banco do Nordeste do Brasil), destinados à instalação das poucas indústrias. Também se constituíram nos maiores beneficiários das obras de estruturação hídrica (a famosa indústria da seca persiste a todo vapor) e continuaram a merecer tratamento diferenciado e privilegiado na obtenção de desonerações tributárias (‘guerra fiscal’), subsídios e acesso ao crédito mais barato” (BARRETO FILHO; LIMA JR., 2020, p. 151).

públicos, para obras de infraestrutura, assim como as transferências voluntárias, serviram também para reforçar os mecanismos de coação da população mais vulnerável.¹⁶

Os projetos ferroviários, em sua maioria, foram implantados, de início, por capitais ingleses, dada a baixa possibilidade de mobilização de poupança interna; após os projetos passaram a contar com investimentos realizados pelo poder público. Nesta nova fase, se notabilizou a implantação de projetos nos estados nordestinos com maior capacidade de mobilização de recursos, como Bahia, Pernambuco e Ceará.

Pereira (2018, p. 57) considera que a construção de ferrovias, desde a época imperial, carregava um componente de modernização e empolgava segmentos da sociedade. Esse aspecto reverbera nas bancadas de representantes políticos dos longínquos sertões do Brasil. Neste sentido, as ferrovias se tornaram símbolos do progresso e passaram “a povoar o imaginário da população nortista”.

Uma questão passou a ser considerada: não se poderia alcançar o progresso nas áreas do interior do país sem os meios de transportes capazes de assegurar a movimentação dos produtos e das pessoas. As ferrovias se apresentaram como a forma mais adequada para integrar essas áreas e impulsioná-las em direção a padrões mais satisfatórios de crescimento econômico, principalmente aquelas regiões mais propícias à exploração produtiva, como, por exemplo, no contexto potiguar, o a região de Ceará-Mirim.

Considerando os bons resultados da primeira ferrovia, interligando Natal a Nova Cruz, em garantir a mobilidade da população, defendia-se a plausibilidade da construção de um trecho que interligasse Natal a Ceará-Mirim, com a justificativa de que ela poderia ser um vetor de transporte da produção açucareira, uma vez que Ceará-Mirim respondia por 60% da produção de cana-de-açúcar de todo o estado do Rio Grande do Norte. Ademais, a execução da obra representaria a geração de inúmeros postos de trabalho, inclusive para os trabalhadores das áreas rurais assoladas pela seca (CBTU, 2014).

Conforme Pereira (2018), representantes políticos do RN insistiam que novos ramais ferroviários fossem estruturados e, costumeiramente, justificavam essas obras com as demandas por investimentos, pela necessidade de interligar as áreas produtoras de cana-de-açúcar com a capital, bem como pela necessidade de expandir a linha férrea da região Agreste em direção ao sertão até Caicó (Seridó potiguar). Contudo, a implantação de novos projetos ferroviários para integrar o interior potiguar passou a ser objeto de disputas entre parcelas da elite política e econômica. O segmento representativo de Mossoró e do Alto Oeste se mobilizou para defender a construção de uma ferrovia que servisse ao centro comercial de Mossoró e adjacências, inclusive para transportar sal, em direção à Paraíba.

4 A FERROVIA MOSSORÓ, RN-SOUSA, PB

O Rio Grande do Norte era já o maior produtor nacional de sal marinho e a Ferrovia Mossoró-Sousa teve como justificativa econômica fundamental o escoamento do sal extraído na Região da Costa

¹⁶ Um exemplo de uso político e econômico de recursos de infraestrutura foram as obras hidráulicas orientadas pelo paradigma do combate às secas (Cf. LIMA; SOUTO; BARRETO FILHO, 2020).

Branca. Argumentava-se que a implantação da ferrovia seria viável, inclusive, pelo elevado potencial de arrecadação de tributos. Também se justificava o investimento em função do provável impacto positivo no desenvolvimento econômico da área de abrangência. Ademais, a Ferrovia deveria ser encarada como um instrumento indispensável ao socorro que deveria ser concedido à população flagelada nos períodos recorrentes de secas (CAMPOS, 1916).

A vocação econômica de Mossoró sempre esteve relacionada ao circuito de acumulação do capital mercantil. A cidade constituiu-se em um empório comercial que atendia a boa parte do sertão potiguar. Acrescente-se que a extração do sal era essencial para a fabricação da carne de sol, produto muito importante para a alimentação da população. Neste aspecto, considerando também a localização geográfica, compreende-se a centralidade que Mossoró assumiu no contexto potiguar desde a época da especialização produtiva (açúcar-pecuária) que separou o litoral do sertão.

Considera-se que o impulso inicial para a economia de Mossoró proveio do papel desempenhado por algumas vilas (cidades) no circuito de acumulação do capital mercantil. A cidade dispunha de condições mais adequadas para disputar e angariar recursos públicos destinados a qualificar a infraestrutura necessária ao funcionamento das atividades produtivas e econômicas. Tornou-se, assim, um espaço atraente para investimentos de capitais privados e, conseqüentemente, teve reforçada a sua capacidade de polarizar a hinterlândia.

A espacialização das atividades produtivas, condicionadas pelo e à mercê do processo de acumulação de capital, e a grande influência política alcançada pela elite local/regional de Mossoró resultaram na ampliação das intervenções do setor público e no processo cumulativo, que contribuiu para o adensamento de estruturas produtivas e econômicas, que reforçou o efeito polarização e promoveu alterações intra e interurbanas. Destaca Santos (2009, p. 98):

A cidade de Mossoró [...] faz parte dos antigos espaços de reserva do capital no Nordeste brasileiro e foi incorporada à acumulação ampliada do capital por conter, principalmente a partir da década de 1980, condições favoráveis a essa expansão capitalista, como o investimento maciço de capital público e privado na tecnificação do seu território.

Ao longo do tempo, a região oeste potiguar, que recepcionou a Ferrovia Mossoró-Sousa, passou a abrigar, também, um porto para escoamento do sal (o Porto-Ilha de Areia Branca)¹⁷, um aeroporto (o Aeroporto Municipal de Mossoró Dix-Sept Rosado) e um distrito industrial, localizado em Mossoró. Além disso, grandes barragens receberam perímetros irrigados (em Assú, Pau dos Ferros e Apodi); a exploração do petróleo possibilitou a criação de uma pequena refinaria (em Guamaré) e alavancou a instalação de poços, oleodutos, gasodutos e termoelétrica.¹⁸

¹⁷ “O Terminal Salineiro de Areia Branca, mais conhecido como Porto-Ilha de Areia Branca, está localizado no Oceano Atlântico, próximo ao litoral do Rio Grande do Norte. Fica localizado a 14 km da costa de Areia Branca (em linha reta) e a 330 km de Natal. Foi inaugurado em 01 de março de 1974 e sua primeira operação se deu em 04 de setembro do mesmo ano”. Cf. Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). *Terminal Salineiro de Areia Branca*. [s.d.]. Disponível em: <https://codern.com.br/term-salineiro-de-areia-branca/>. Acesso em: 20 jun. 2022.

¹⁸ A exploração do petróleo em terras potiguares ganhou relevância a partir da década de 1980, mas vem perdendo dinamismo no século XXI e o declínio foi acelerado pela decisão de desinvestimentos da Petrobras.

Já a Região Metropolitana de Natal, capital do estado potiguar, onde se concentrava a burocracia estatal, recebeu distritos industriais (em Natal e Macaíba), aeroportos (em Parnamirim e São Gonçalo do Amarante), porto, ramais ferroviários e rodovias. Nos dois polos, as cidades contempladas com obras de infraestrutura consolidaram-se como áreas diferenciadas em relação ao entorno e muitas delas assumiram características de economias de enclaves.

Em relação ao papel desempenhado pelas ferrovias, Maia (2017) desenvolveu ampla pesquisa para demonstrar as implicações da implantação dos equipamentos na alteração das dinâmicas das cidades, na criação e adensamento demográfico de núcleos urbanos e no (re)ordenamento territorial das cidades. A rede ferroviária teria promovido verdadeiros choques em algumas cidades do sertão.

É amplamente reconhecido que investimentos no sistema de transportes são indispensáveis para alavancar o desenvolvimento econômico. Em especial o setor ferroviário tem esse papel, em decorrência dos benefícios logísticos no deslocamento de cargas. O estudo de Maia (2017) se destaca por atentar para os impactos das ferrovias nas cidades “bocas de sertão”.

Nesse sentido, não se pode estranhar a mobilização das forças políticas e econômicas de Mossoró e região no sentido de viabilizar a construção da Ferrovia Mossoró-Sousa. Para as pessoas envolvidas, já estavam presentes as condições justificadoras para o investimento: uma cidade com vocação comercial, com recurso disponível para exploração em larga escala (o sal) e que se configurava como uma das poucas áreas de refúgio para os migrantes das secas intensas do sertão. A implantação da ferrovia passou a ser defendida também pelo papel que ela poderia desempenhar, como canal adjuvante, no auxílio aos flagelados das secas ao longo de sua área de abrangência.

A Figura 2 apresenta a malha ferroviária do Rio Grande do Norte, com destaque (em vermelho) para os trechos ativos em 2013 e contemplando os desativados, como a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz; a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, denominada posteriormente Estrada de Ferro Sampaio Correia em homenagem ao engenheiro-responsável; e a Estrada de Ferro Mossoró-Sousa.

Figura 2 – Mapa do sistema ferroviário do Rio Grande do Norte



Fonte: Instituto dos Amigos do Patrimônio Histórico e Artístico Cultural e da Cidadania (AIPHACC) *apud* SANTOS; MELO, 2016, p. 11).

De acordo com informações do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (BRASIL, 1945), o primeiro trecho da Ferrovia Mossoró-Souza que entrou em operações, em 1915, fazia a ligação entre Porto Franco e Mossoró.¹⁹ O trecho até São Sebastião (atual *Dix Sept* Rosado) começou a operar em 1926; Caraúbas foi incorporado em 1929; Patu, em 1936; Almino Afonso, em 1937; e Mombaça (atual Frutuoso Gomes) em 1941. Todas as cidades contempladas até então estavam situadas no estado do Rio Grande do Norte

Decorridos 26 anos desde o início das operações, a Ferrovia contava com 186 km de extensão (BRASIL, 1945), bem aquém das expectativas dos idealizadores do projeto, sobretudo do comerciante suíço John Ulrich Graff, que considerava importante a interligação de Mossoró com Petrolina, no Estado de Pernambuco.²⁰ Os trechos subsequentes, implantados a partir de Mombaça (Frutuoso Gomes), tinham por destino Demétrio Lemos (atual Antônio Martins)²¹ e, finalmente, Alexandria, perfazendo um total de 224 km de trilhos, todos situados no estado do Rio Grande do Norte.²²

As Figuras 3 e 4 são imagens da locomotiva Alberto Maranhão, utilizada no início das operações, e do trem parado na Estação Ferroviária de Patu, nos anos 1970. As Figura 5 e 6 apresentam as imagens das estações ferroviárias de Patu e Alexandria.

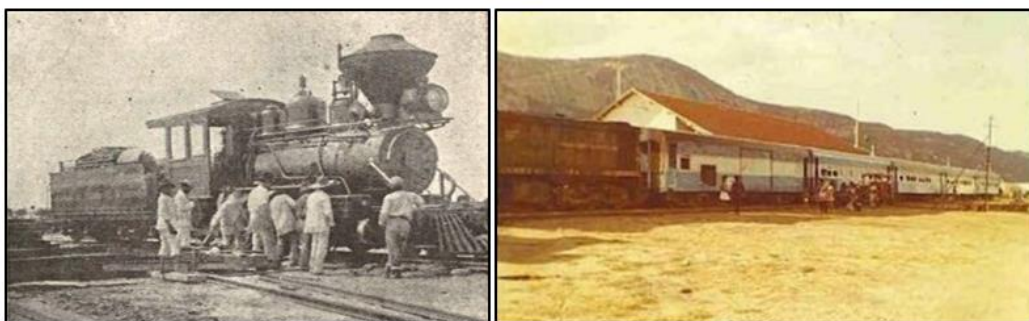
¹⁹ Na época da inauguração do trecho inicial da Ferrovia a área de Porto Franco pertencia a Areia Branca. Atualmente pertence ao município de Grossos-RN.

²⁰ Segundo Maia (2022), o comerciante suíço obteve, ainda em 1875, a concessão para construir a Ferrovia através da Lei nº 742 da Presidência da Província do Rio Grande do Norte, mas não conseguiu viabilizá-la por falta de recursos.

²¹ Conforme Giesbrecht, a Estação de Demétrio Lemos foi inaugurada em 1948 ou 1949. Cf. GIESBRECHT, R. M. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Demétrio Lemos, RN. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/demetrio.htm>. Acesso em 24 jun. 2022.

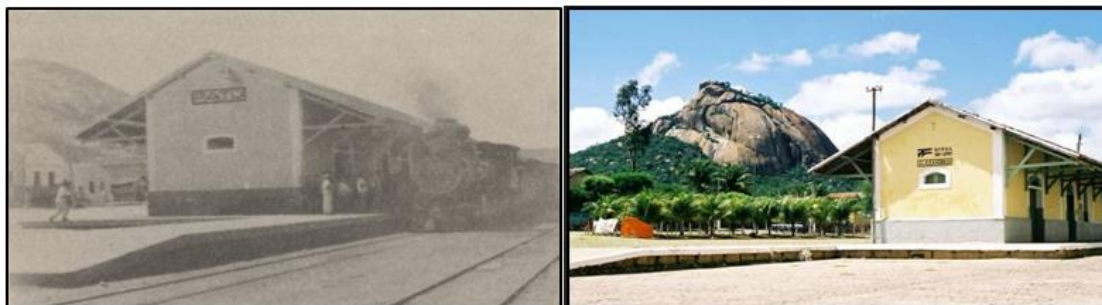
²² Cf. VFCO. Guia Geral das Estradas de Ferro. Rede Ferroviária do Nordeste (RFN). Estações ferroviárias em 1960. Linha da Estrada de Ferro Mossoró-Souza. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-nordeste-RFN/Linha-Estrada-Ferro-Mossoro-Souza.shtml>. Acesso em: 20 jun. 2022.

Figuras 3 e 4 – Imagens da locomotiva Alberto Maranhão, que operava na Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB, parada em Porto Franco (1914) e do trem parado na Estação de Patu-RN (década de 1970).



Fonte: GIESBRECHT, R. M. *Estações Ferroviárias do Brasil. Porto Franco*, Município de Areia Branca, RN. 2017. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/portofranco.htm>. Acesso em 24 jun. 2022.

Figuras 5 e 6 – Imagens das estações ferroviárias de Patu e Alexandria, no Rio Grande do Norte.



Fonte:s: GIESBRECHT, R. M. *Estações Ferroviárias do Brasil. Trem de Mossoró a Souza*. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_ne/mossoro-souza.htm. Acesso em 24 jun. 2022. (s/d); e Santos (2018).

A partir de Alexandria, a ferrovia adentrava o estado paraibano e passava a abranger as seguintes localidades: Inveja, Santa Cruz, Goiabeira, São Pedro, São Paulo, Fortuna, Alagoinha e Sousa (Cf. Figura 2), perfazendo um total de 280 km de extensão.²³ A partir de Sousa, ocorria a interligação ferroviária para Campina Grande e João Pessoa, ainda na Paraíba, e avançava até Recife, em Pernambuco. Ao longo do período de funcionamento, a Ferrovia Mossoró-Sousa constituindo-se em uma rota ferroviária de escoamento de cargas – principalmente do sal retirado das salinas da Costa Branca, mas, também, de cera de carnaúba, óleo de oiticica, algodão, cal, gado e outros produtos. Ao mesmo tempo serviu como meio de transporte para passageiros.

Pode-se considerar que a implantação e a operação da Ferrovia Mossoró-Sousa:

a) contribuiu para consolidar a condição de cidade-polo ocupada por Mossoró, incentivou o adensamento industrial, beneficiou o setor salineiro, impulsionou o comércio, atraiu investimentos (públicos e privados) e incentivou a migração de pessoas do entorno, ampliando a densidade demográfica do município;

²³ Cf. VFCO. Guia Geral das Estradas de Ferro. Rede Ferroviária do Nordeste (RFN). Estações ferroviárias em 1960. Linha da Estrada de Ferro Mossoró-Souza. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-nordeste-RFN/Linha-Estrada-Ferro-Mossoro-Souza.shtml>. Acesso em: 20 jun. 2022.

b) viabilizou e/ou potencializou a exploração de minérios na região do Alto Oeste Potiguar, como a gipsita, em Governador *Dix Sept* Rosado;

c) serviu como via de escoamento para os produtos da agropecuária, com destaques para o algodão e o gado;

d) facilitou o deslocamento das pessoas, contribuindo para fixar pessoas e, ainda que modestamente, aumentar a população dos núcleos urbanos ao longo da malha;²⁴

e) contribuiu para mobilizar as forças políticas e econômicas regionais no sentido de realizar investimentos, sendo a própria implantação da ferrovia uma iniciativa bem-sucedida de articulação de forças sociais regionais;

f) incentivou o desenvolvimento turístico regional, pois, mesmo após a desativação da ferrovia, algumas das antigas estações (Mossoró; Caraúbas, Alexandria etc.) foram recuperadas e passaram a servir como pontos de visita.

Não obstante, desde o início das operações da Ferrovia Mossoró-Sousa ocorreram inúmeros problemas que comprometeram a consolidação/continuidade da operação, como: a) os efeitos da maresia sobre os equipamentos, notadamente no trecho do litoral até Mossoró/RN, que resultaram em maiores custos operacionais; b) a preferência pelo modal rodoviário, especialmente depois da aceleração desse movimento estratégico, a partir da década de 1950; c) as dificuldades vivenciadas pela cotonicultura, o que ocasionou a redução do transporte do produto através da ferrovia; d) as dificuldades para conciliar as operações do transporte de passageiros e cargas; e) a insuficiência/ausência de investimentos, que resultou na deterioração dos equipamentos e no aumento de custos até a inviabilização das operações.

5 CONCLUSÕES

A implantação de ferrovias se confunde com a evolução do capitalismo, em especial nos países considerados desenvolvidos, e foi um instrumento importante para o escoamento da produção de *commodities* que interessavam aos mercados e aos capitais internacionais. Não foi sem motivos que as primeiras iniciativas para construção de ferrovias no Brasil foram financiadas por capitais ingleses, inclusive os empreendimentos ferroviários implantados no Nordeste brasileiro.

O avanço do ferroviário ocorreu *pari passu* ao processo de industrialização brasileiro e alcançou o auge, quando considerada a extensão da malha, no pós-Segunda Guerra Mundial. Paradoxalmente, foi também o processo de industrialização que levou as autoridades brasileiras à reorientação da estratégia para se ajustar aos interesses da indústria automobilística internacional, que condicionou a instalação de plantas industriais, defasadas tecnologicamente, no Brasil ao compromisso de estruturação da malha rodoviária. Assim, a concorrência do modal rodoviário e a priorização de

²⁴ Em 1932 foram transportadas 12.549 pessoas. Em 1936, esse número aumentou para 35.155. Em 1940 foram transportadas 36.402 pessoas. O número caiu para 23.150 pessoas em 1941 (Cf. ARAÚJO; MEDEIROS, 2019, p. 2004 e 2007).

investimentos, por parte do Governo Federal, em rodovias levaram, paulatinamente, ao sucateamento de trechos ferroviários. Quando a crise fiscal se consolidou, na década de 1980, e o país passou a ser tutelado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) na condução da política econômica, foram estabelecidas as condições para a aplicação do receituário neoliberal, inclusive a venda de estatais.

A história do ferropiarismo nordestino e potiguar acompanhou o movimento geral observado em escala nacional, mas contou com um elemento próprio ao contexto regional: muitos projetos de implantação de ferrovias na região foram justificados, também, pela recorrência das secas. Além de cumprir os papéis tradicionais de transportar cargas e passageiros, os idealizadores de projetos indicavam que as ferrovias serviriam para socorrer as populações nos períodos de secas, posto que não existiam meios de transportes para prestar socorro às populações das áreas mais afastadas.

A recorrência das secas foi uma das questões suscitadas para justificar a implantação da Ferrovia Mossoró-Sousa, juntamente com outros fatores, tais como: o escoamento da produção de sal proveniente das salinas existentes no entorno de Mossoró, a relevância comercial de Mossoró, a necessidade de viabilizar o transporte de passageiros em toda a área de abrangência da ferrovia, a perspectiva alvissareira de geração de receitas para o erário público e as possibilidades de integração e desenvolvimento das áreas abrangidas pela ferrovia.

Pode-se afirmar que a Ferrovia Mossoró,RN-Sousa,PB desempenhou papel relevante na socioeconomia regional, pois, além de relevante meio de transporte de passageiros, serviu como canal de escoamento de gado bovino, cal, algodão, milho, feijão, sal, dentre outros produtos oriundos da região, e para o transporte de mercadorias manufaturadas, provenientes do Centro-Sul e de fora do país destinados aos mercados situados ao longo da linha A referida ferrovia assim como outros tantos trechos ferroviários do país, teve o seu declínio intensificado quando o governo brasileiro, a partir de meados do século XX, reordenou a estratégia de transportes e passou a priorizar o modal rodoviário. O conseqüente sucateamento dos equipamentos, seguido da retirada e venda de trilhos, culminou com a privatização da RFFSA e a venda do restante do acervo ferroviário, boa parte como sucata.

Algumas estruturas da Ferrovia Mossoró-Sousa não desapareceram completamente. Algumas poucas estações foram recuperadas e adaptadas para servir como espaços culturais, voltados à exploração econômica e à visitação turística. Se a Ferrovia Mossoró -Sousa não foi capaz de produzir alterações, a longo prazo, na estrutura produtiva existente na área de abrangência, serviu como instrumento para integrar boa parte do oeste potiguar aos principais centros da região Nordeste e, certamente, foi fator relevante para afirmar a posição de Mossoró, no Rio Grande do Norte, como polo econômico.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, C. R. M. de. Ferrovias, nômades e exilados. *Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*, n. 1, p. 16-21, 2003.
- ARAÚJO, B. de A. S; MEDEIROS, G. L. P. de. A capital do Oeste sobre trilhos: a Ferrovia Mossoró-Souza e a consolidação da centralidade regional de Mossoró-RN (1920-1941). XVI SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA-XVI SIMPURB. *Anais...*, v. 1, 2019, p. 1992-2011.
- ARAÚJO, D. da S. *Dinâmica econômica, urbanização e metropolização no Rio Grande do Norte (1940-2006)*. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/285704>. Acesso em: 03 ago. 2021.
- BARBOSA, J. R. de A. *Planejamento territorial e modernizações seletivas. A expansão do meio técnico-científico-informacional no Rio Grande do Norte, Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-26052015-104054/en.php>. Acesso em: 03 ago. 2021.
- BARRETO FILHO, B. de F. *Alto Oeste Potiguar (1700-2017): estrutura econômica, dinâmica urbana e regionalização*. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Dinâmicas Territoriais do Semiárido) – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN), Pau dos Ferros - RN, 2018. Disponível em: https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=6373239. Acesso em: 25 out. 2021. **Não citado. Excluir**
- BARRETO FILHO, B. de F; LIMA JÚNIOR, F. do Ó de. Rio Grande do Norte: do açúcar e do gado ao cenário atual. *Politeia: História e Sociedade*, v. 19, n. 1, p. 133-153, 2020.
- BOITEUX, P. *História das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1941*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1945. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1944-datas-abertura-trilhos/Estrada-Ferro-Mossoro.shtml>. Acesso em: 20 jun. 2022.
- CAMPOS, C. *Estrada de Ferro de Mossoró: estudo e parecer*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1916. Disponível em: <https://archive.org/details/estradadeferrode1916club/page/n3/mode/2up?view=theater>. Acesso em: 20 jun. 2022.
- CASTRO, A. Projeto Mapas do Nordeste. Parte 2: Transporte ferroviário no Nordeste. *A rede Urbana wordpress.com*. 2018. Disponível em: <https://aredeurbana.com/2018/06/01/projeto-mapas-do-nordeste-parte-2-transportes/#jp-carousel-2175>. Acesso em 27 jul. 2022.
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS (CBTU). *História da ferrovia no RN*. 2014. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal/39-mapas/4079-historia-da-ferrovia-no-rn>. Acesso em: 20 jun. 2022.
- COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL (CSN). *Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)*. 2022. Disponível em: <https://www.csn.com.br/quem-somos/grupo-csn/ftl/>. Acesso em: 22 jun. 2022.
- DIAS, M. A. P. *Logística, transporte e infraestrutura: armazenagem, operador logístico, gestão via TI, multimodal*. São Paulo: Atlas, 2012.

GABRIEL, L. C. A importância do transporte ferroviário de cargas no Brasil. *Revista do Clube Naval*, v. 4, n. 396, p. 58-63, 2020.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

LANDES, D. S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental de 1750 até os dias de hoje*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

LANNA, A. L. Duarte. Ferrovias no Brasil, 1870-1920. *História econômica & história de empresas*, v. 8, n. 1, p. 7-40, 2005.

LANZA, J. F. R. *Entraves regulatórios e propostas de gestão para o setor ferroviário brasileiro. Gestão de ferrovias no Brasil: entraves e soluções. Relatório Parcial (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica - PIBIC) – Fundação Getúlio Vargas (FGV), São Paulo, 2018. Disponível em: https://fgvcelog.fgv.br/sites/gvcelog.fgv.br/files/adm_ferrovias.pdf. Acesso em: 21 jun. 2022.*

LIMA, D. de F.; SOUTO, L. V.; BARRETO FILHO, B. de F. A seca e seus desdobramentos: reflexões a partir da realidade da Microrregião de Pau dos Ferros. *Journal of Urban Technology and Sustainability*, v. 3, n. 1, p. 65-77, 2020.

MAIA, D. S. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. Alterações na morfologia e na estrutura urbana. *Terra Brasilis (Nova Série)*. Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, n. 8, p. 1-17, 2017.

MAIA, G. Companhia Estrada de Ferro de Mossoró. *É Notícia Mossoró*, 2022. Disponível em: <https://enoticiamosso.ro.com.br/2022/02/companhia-estrada-de-ferro-de-mossoro/>. Acesso em: 22 jun. 2022.

MAIA, D. S.; OLIVEIRA, E. J. de. As ferrovias no Nordeste brasileiro: uma análise da centralidade intraurbana e regional de Campina Grande-PB (Brasil). *TST: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, v. 38, p. 97-123, 2019.

PEREIRA, A. de M. *Os sertões do Rio Grande do Norte e o processo de modernidade*. José de Azevêdo Dantas (1910/1920). Monografia (Curso de Especialização em História dos Sertões) – Departamento de História do CERES, Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Caicó, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/44276>. Acesso em: 22 jun. 2022.

POLANYI, K. *A grande transformação: as origens políticas e econômicas de nossa época*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2021.

SANTOS, J. A estação ferroviária de Alexandria. *Crônicas taipuenses*. 2018. Disponível em: <https://cronicastaipuenses.blogspot.com/2018/11/a-estacao-ferroviaria-de-alexandria.html>. Acesso em: 24 jun. 2022.

SANTOS, C. D. dos. A cidade de Mossoró, Rio Grande do Norte: processo de formação e produção do espaço urbano. *Mercator: Revista de Geografia da UFC*, v. 8, n. 17, p. 97-108, 2009.

SANTOS, J. B. dos; MELO, E. M. de. *Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória*. Natal: Editora do IFRN, 2016.

SIQUEIRA, T. V. de. As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 169-219, jun. 2002.

SOUSA, A. V. S. de. O papel do transporte ferroviário no desenvolvimento econômico. *Revista Estudos e Negócios Acadêmicos*, v. 2, n. 3, p. 51-58, 2022.

VIANA, F. L. E. Panorama da infraestrutura no Nordeste do Brasil: transportes. *Caderno Setorial ETENE*, ano 4, n. 63. Recife: Banco do Nordeste (BNB), 2019.

Data de submissão: 25/06/2022
Data de aprovação: 26/06/2023

Copyright (c) 2023 politeia



Este trabalho está licenciado sob uma licença [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)