

**REDE DE CIDADES NO EIXO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL  
DO RIO GRANDE DO NORTE: APONTAMENTOS PARA UMA  
PERIODIZAÇÃO (1872-1983)**

Breno de Assis Silva Araújo<sup>1</sup>

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

brenosaraujo\_@hotmail.com

**RESUMO:**

O longo intervalo de construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) foi marcado pela intensa transformação das esferas institucionais, econômicas, políticas e territoriais direta e indiretamente vinculadas à sua dinâmica de operação. A fim de produzir uma análise geográfica dessa rede técnica considerando indissociáveis espaço e tempo, o presente artigo objetiva apreender os principais eventos e respectivos sistemas técnicos que permitam periodizar a formação de uma rede de cidades ao longo da EFCRGN. Recorrendo-se aos princípios teórico-metodológicos da Geografia Histórica e à análise de bibliografia e documentos específicos, identificaram-se eventos de natureza política e técnica fundamentais para divisão do recorte temporal estudado em quatro períodos distintos pela sincronia e coexistência das variáveis que configuravam a conjuntura atrelada à rede ferroviária.

**Palavras-chave:**

EFCRGN; ferrovias; empiricização do tempo.

**GT 07 – Geografia histórica urbana**

---

<sup>1</sup> Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (PPGe) da UFRN.

## 1. INTRODUÇÃO

O ímpeto ferroviário verificado no Brasil durante a virada do século XIX para o século XX engendrou, no Rio Grande do Norte, o substrato necessário à construção das três estradas de ferro que recortariam o território potiguar em diferentes regiões com base em distintos objetivos e interesses: A Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz (EFNNC)<sup>2</sup>, Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) e a Estrada de Ferro Mossoró-Souza (EFMS).

Especialmente a partir da grande seca de 1877, momento em que este fenômeno climático acomete com intensidade a economia pecuarista e as grandes fazendas de gado, o discurso e a “necessidade” do “combate” à seca ganharam notoriedade nacional e suscitaram diversas intervenções nas províncias mais atingidas. Desse fenômeno e, portanto, da hegemonia da seca como justificativa para intervenção sobre o território, emerge a EFCRGN – tendo seu primeiro trecho inaugurado em 1906 – no bojo das obras que combateriam e auxiliariam na superação do fenômeno climatérico e suas consequências sociais.

A EFCRGN foi, desde o início de sua idealização, objeto de disputa entre as elites de Natal e Mossoró sobre de onde a estrada deveria partir. Com a “vitória” da capital, Mossoró apenas seria contemplada com a instalação de uma ferrovia em 1915, dada à expansão da EFMS até a cidade. Desse diagnóstico, encerra-se que a EFCRGN, apesar de em partes estudada em importantes trabalhos como o de Santos e Melo (2016), escapa uma análise que, primeiro, jogue luz sobre a extensa cronologia de eventos que envolveram sua construção e funcionamento e, mais do que isso, o faça a partir de uma leitura eminentemente geográfica e, por conseguinte, preocupada em desvelar a realidade concreta um período não mais tangível, mas um “presente de então” (ABREU, 2000).

Numa aproximação já habilitada com a bibliografia específica produzida, interpreta-se haver um marcante “hiato temporal” (VASCONCELOS, 2002) no que diz respeito ao período posterior à década de 1930. Ora, se a cronologia de eventos nos demonstra ter ocorrido após essa data significativa ampliação da ferrovia no interior do estado, inauguração de inúmeras estações e larga alteração na dinâmica da rede ferroviária, além das eminentes transições institucionais nos distintos níveis da federação, não parece suficiente a tarefa

---

<sup>2</sup> Arrendada em 1901 à empresa “*The Great Western of Brazil Railway Company*”. Cf. Medeiros (2007).

aparentemente superada de esclarecer a gênese de sua construção e primeiras décadas de funcionamento.

Posta em perspectiva tal problemática, nos parece oportuno acionar os princípios e recursos teóricos e metodológicos da intitulada Geografia Histórica, já que há pretensão em perfazer um longo recorte histórico a partir de uma perspectiva geográfica que procura alcançar, coerência simultânea entre espaço e tempo. Para “empiricizar” o tempo, ou seja, torná-lo empírico ao ponto de “unir-se” com o espaço, é preciso, conforme Milton Santos (1994; 2009), estabelecer parâmetros comparáveis entre eles. Para essa tarefa faz-se como uma das etapas indispensáveis determinar e edificar periodizações, ou “pedaços de tempo”, demarcados por sistemas técnicos e eventos específicos que revelam, no presente de então, a materialidade e suas formas, as ações e suas feições (SANTOS, 2009). Impele ainda considerar as diferentes expressões do tempo representadas pelos eixos das sucessões e o das coexistências, assim como a intersecção entre ambos (SILVA, 2012).

Nesse sentido, o processo histórico de construção e funcionamento da EFCRGN deve ser entendido a partir de uma escala maior, que desvele às mudanças no seu uso, organização e sua vinculação com a dimensão da articulação urbana. Tendo-se tal incumbência colocada como substancial, o objetivo aqui perseguido trata de apreender os principais eventos e respectivos sistemas técnicos que permitam periodizar a formação de uma rede de cidades ao longo da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte entre os anos de 1872 e 1983.

Mais especificamente, intenciona-se discutir as diferentes características atinentes aos regimes temporais propostos pela periodização encetada e entender de que maneira os eventos verificados influenciaram na dinâmica da linha ferroviária estudada. Almeja-se, em nível mais abrangente, prestar contribuição ao desenvolvimento da historiografia potiguar ao colaborar na elucidação do papel relativo ao transporte ferroviário na estruturação do território estadual.

É importante aqui precisar não se tratar de objetivo do presente texto abordar esmiuçadamente cada um dos períodos em seu enquadramento espaço-temporal (ABREU, 1998), ainda que entendendo ser esse um exercício importante e indispensável. No entanto, como já deixado claro, busca-se apontar os elementos necessários à periodização, tendo foco

na identificação dos eventos e respectivos sistemas técnicos incutidos no recorte temporal analisado.

Para executar tal proposta, apostou-se na concatenação entre a bibliografia já produzida sobre a EFCRGN, formação territorial no RN e ferrovias em geral e sua articulação com o exame e interpretação de relatórios técnicos e estatísticos produzidos pelo Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). Foi a partir da apreciação desse conjunto de materiais que se tornou possível elencar os eventos utilizados para realizar a periodização mencionada. O artigo está estruturado em mais dois tópicos: um primeiro, de cunho mais teórico, onde apresentam-se os principais conceitos e categorias utilizados para fins de periodização. Posteriormente, em item de mais fôlego, dedica-se à descrição dos recortes já indicados com propósito de justificar sua existência enquanto período. À guisa de conclusão, comentários ilativos são postos na busca de sintetizar a discussão e estimular perspectivas de novas questões a serem respondidas.

## **2. A PERIODIZAÇÃO COMO RECURSO DE EMPIRICIZAÇÃO DO TEMPO**

Na ótica de Santos, o espaço constitui um acúmulo de tempos desiguais (SANTOS, 2006). Desiguais porque, na escala do lugar, não haveria um único tempo, mas sim tempos diversos, como o tempo das ações, dos indivíduos, dos objetos e seus diferentes usos e que se dão não de forma cronológica, sucessiva, mas sim de maneira concomitante. Em suas palavras: “Pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia” e não o tempo como sucessão (SANTOS, 2006, p. 104). Ou seja, o tempo como sucessão é tido como abstrato e o tempo como simultaneidade é concreto.

Em concordância, Mauricio de Abreu afirma que tais temporalidades simultâneas não ocorrem no ar, mas sim sobre formas materiais e não materiais. Propõe então a existência de uma multiplicidade dada pela intersecção de três tempos:

o tempo geral do modo de produção (ou ‘tempo do mundo’), o tempo particular dos Estados em que se inserem (ou ‘tempo do Estado-Nação’), e o tempo singular do próprio lugar (ou ‘tempo do lugar’). Por essa razão, cada lugar é, ao mesmo tempo, universal, particular e singular” (ABREU, 2000, p. 17).

O desafio que se impõe, destarte, é de que forma operacionalizar e alcançar essa concretude do tempo – por conseguinte domínio da Geografia – nas pesquisas que encetam, especialmente, contextos inseridos em realidades pretéritas. Como já mencionado, o fenômeno técnico seria capaz de atribuir esse viés empírico ao tempo. Todavia, é pelo significado específico de cada fração do tempo que se retira o valor das coisas em um determinado momento (SANTOS, 2014). É, por conseguinte, necessário definir a qual período está se referindo e a partir daí evidenciar o conjunto de técnicas e as relações sociais que conformam o enquadramento espaço-temporal para, só então, falar em um tempo empiricizado.

Nessa lógica, emerge a periodização como prática fundamental se queremos construir um “tempo espacial” e romper com uma construção linear da história. Ou seja, “tempo é espaço e espaço é tempo. Para serem trabalhados em conjunto e de forma concreta, têm que ser empiricizados, e tal empirização é impossível sem a periodização” (SANTOS, 2008, p. 92). A concepção aqui entendida por periodização está em conformidade com o posto por Corrêa (2011), isto é, uma construção intelectual do pesquisador a fim de definir e tornar apreensível determinados tempos históricos de uma sociedade em movimento.

Para tal, é imprescindível ter em perspectiva o eixo das sucessões (diacronia) e o eixo das coexistências (sincronia). É da intersecção entre eles que dar-se-á origem à diversos períodos (SILVA, 2012). Ademais, a noção de periodização se constitui imperativa pois ainda nos leva a consideração de outro par analítico: dos regimes e das rupturas. O regime histórico, por esse ângulo, é configurado pelo conjunto de variáveis funcionando de maneira quase harmônica ao longo de um considerável “pedaço de tempo”. Em outras palavras, “o que lhes permite trabalhar, isto é, funcionar em conjunto, é a existência de uma organização que mantém as coisas durante um certo período de tempo, funcionando de uma dada maneira, apesar do movimento real da sociedade” (SANTOS, 2014, p. 91-92).

Quando a aparente ordem deixa de ser eficaz entre as variáveis e indica uma reorganização das partes, dá-se uma ruptura e a abre-se passagem a um novo período que absorve parte do conteúdo do período anterior e acrescenta novas formas e expressões ao sistema social. Entender as rupturas reivindica a apreensão dos eventos, já que, no limite, a transição entre períodos é mormente marcada por um evento ou um conjunto deles – que formam um evento único (SANTOS, 2006).

Nessa direção, o evento seria “[...] um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo. Mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social [...]” (SANTOS, 2006, p. 93). Os eventos podem ser naturais ou sociais, mas se estabelecem não por um “tempo sem nome” e sim assente num tempo empiricizado através do acontecer histórico. É ainda resultado de um “feixe de vetores, conduzido por um processo, levando uma nova função ao meio preexistente” (SANTOS, 2006, p. 61).

Todo evento se faz e é em si presente, seja o de então ou hodierno, mas não necessariamente instantâneo. Teria então dois tipos de duração: natural, que decorre da sua própria essência, e organizacional, exemplificado pelas normas que podem interferir em sua duração cronológica (SILVA, 2012). Outras ideias como extensão, escalas e superposições podem ser ainda discutidas, mas fogem ao escopo deste texto<sup>3</sup>. Sua relevância é tida aqui quando considerado como categoria de análise fundamental ao entendimento das coisas, transformação dos objetos e atribuição de novas características.

Mais do que isso, seu domínio se impõe pois é marco para a passagem entre períodos de tempo. Destarte, o tempo que nos interessa não coincide necessariamente com o tempo histórico já que cabe ao pesquisador a tarefa de manipular o tempo e seus recorte à luz das suas questões e objeto de pesquisa (RODRIGUES, 2019). Assim, é compreensível a diferença de duração entre os períodos, verificando-se alguns mais longos e outros mais curtos dado que “a duração diferenciada dos períodos deriva de que a combinação específica de processos e formas que os caracteriza contém as distintas temporalidades de cada processo e forma” (CORRÊA, 2011, p. 604).

É preciso conhecer o tempo sincrônico para distinguir um tempo do outro, um período do outro. Há uma sincronia na ação dos diversos vetores. Apesar da variedade temporal, as ações, em seu tempo, se dão conjuntamente (SANTOS, 1994). É nesse conjunto que se verifica o tempo empírico, completo de sentido apenas em uma fração específica de tempo. Por conseguinte, a periodização é aqui perseguida e operacionalizada a fim de atribuir corretamente valor aos sistemas técnicos, eventos e relações sociais de um determinado período.

---

<sup>3</sup> Cf. Santos (2006).

### **3.1 O COMBATE À SECA COMO DISCURSO E A HEGEMONIA DE NATAL COMO PRÁTICA (1872-1913)**

O ponto inicial para construção da que viria a ser efetivamente a EFCRGN se deu por meio da concessão, em 8 de junho de 1872, de um trecho ferroviário que partiria de Natal e se dirigia à vila de Ceará-Mirim, de forma a atravessar o vale de mesmo nome de intensa produção açucareira. Tal direito, cedido à concessionários privados, nenhum efeito teve do ponto de vista de início da construção da estrutura ferroviária até o fim do século. Um dos motivos citados seria a falta de garantias de juros determinados pela União (MEDEIROS, 2007).

Essa via permaneceu em “esquecimento” até o ano de 1904 e a eclosão de notável período de estiagem verificado no RN. Instaure-se, com efeito, a predominância do discurso de combate à seca como justificativa para a construção desse trecho. O pedido de recursos feito pelo governo do estado à União ressaltava a necessidade de “medidas urgentes” para o “combate ao flagelo” e as “incalculáveis consequências da seca” (MEDEIROS, 2007). A comissão instituída pelo governo federal, em 1904, e chefiada pelo Engenheiro Sampaio Correia, responsável pelos “estudos e obras contra a as secas”, deveria viabilizar o trajeto Natal-Ceará-Mirim e projetar ainda uma linha de penetração à área assolada pelas secas (RODRIGUES, 2006).

Dada sua maior articulação política e posição de hegemonia administrativa, Natal capitaneou as justificativas para ser inserida como cabeça de linha. O projeto inicial da EFCRGN, previa, a partir dessa definição, interligar a capital com o sertão potiguar por meio do contorno da Borborema até Angicos, de onde seguiria, margeando o rio Piranhas-Assú até conectar-se com Caicó e, no limite, à Milagres no Ceará, onde ligar-se-ia com a Estrada de Ferro de Baturité. A este projeto foi dado cabo e um significativo período de expansão da linha é verificado entre 1906 e 1913, de forma que já nesse ano alcançara ao então município de Jardim de Angicos e 144,308km já estavam em tráfego. É importante aqui frisar que esse avanço apenas se concretizou por meio do apelo e destinação de verbas voltadas ao ideal de combate às secas postos pelo governo federal.

A chegada da ferrovia em Taipu, no ano de 1907, dinamizou as atividades econômicas da pequena cidade e permitiu na sequência uma expansão das suas funções e expressões

urbanas, materializadas pelo espraiamento da cidade, construção de armazéns e o crescimento populacional (SANTOS; MELO, 2016). Exemplo similar ocorreu na estação subsequente, então povoado de Matas. Com a instalação de equipamentos, circulação de passageiros e cargas, o então povoado experimentou o crescimento de sua conformação espacial ao entorno da ferrovia, com o aumento do número de casas e a consequente formação de ruas. De tal forma que em 1915 o lugarejo já adquiria status de Vila, agora com a denominação de Baixa-Verde (SANTOS, 1990).

O acréscimo, especialmente no transporte de passageiros, era evidente, conforme atesta o Quadro 01. Tal dinâmica instituía importante eixo de interligação entre Natal e fração considerável do vale do Ceará-Mirim, além de penetrar ao território do agreste por meio da vila de Baixa-Verde. Desenhava-se uma proto-articulação entre regiões produtivas imediatas à capital inaugurada pela presença de uma rede técnica representante do “progresso”.

ANO	PASSAGEIROS	MERCADORIAS (ton.)
1909	13.624	7.818,835
1910	17.804	11.096,794
1911	26.585	17.453,270
1913	30.394	6.647,00
1914	34.871	6.639,000

**Quadro 01:** Passageiros e mercadorias transportados pela EFCRGN. **Nota:** elaborado pelo autor.

**Fonte:** Relatório do MVOP (1922).

Pode-se dizer, conforme explícito, que o projeto que deu início aos primeiros planos de construção da via estava ligado aos interesses locais de ligar a cidade de Natal à Ceará-Mirim. Não se realizando, esta estrada teve sua construção legitimada em face dos períodos prolongados de seca que assolavam as zonas semiáridas do RN.

### **3.2 A EFCRGN SOB “NOVA ADMINISTRAÇÃO”: A FERROVIA DO ALGODÃO (1914-1938)**

No distrito de Lajes, a estação inaugurada em 1914 (BRASIL, 1922) acresceu importante dinâmica ao tráfego da EFCRGN. Este local permaneceria como ponta de trilho da linha principal até a década de 1930. No entanto, o fato mais importante da chegada à Lajes se atribui à dois fatos: o primeiro tange a própria dinâmica local, já que tornar-se-ia o entroncamento entre o ramal de Macau e o prosseguimento da estrada; um segundo plano diz respeito à entrada, efetivamente, do trecho ferroviário ao sertão potiguar.

Com relação ao primeiro aspecto evidenciado, tamanha foi a importância da chegada da estrada de ferro que Lajes é alçada ao *status* de sede do então município de Jardim de Angicos no mesmo ano de inauguração da estação. Nota-se, na Figura 02, a introdução do edifício como importante evento no âmbito do distrito na data de sua inauguração.



**Figura 02:** Fotografia da estação de Lajes, na provável data de sua inauguração.

**Fonte:** Sítio Estações Ferroviárias. Disponível em: [encurtador.com.br/gpCH9](http://encurtador.com.br/gpCH9). Acesso em: 29 de abr. de 2022.

Atinente à segunda questão, o recente distrito alcançado representava a chegada ao sertão e maior proximidade aos centros produtores de algodão. O grande fato é que, a partir da chegada em Lajes, o algodão passa a figurar, juntamente ao açúcar, como principal mercadoria em sua dinâmica de transportes (Quadro 02).

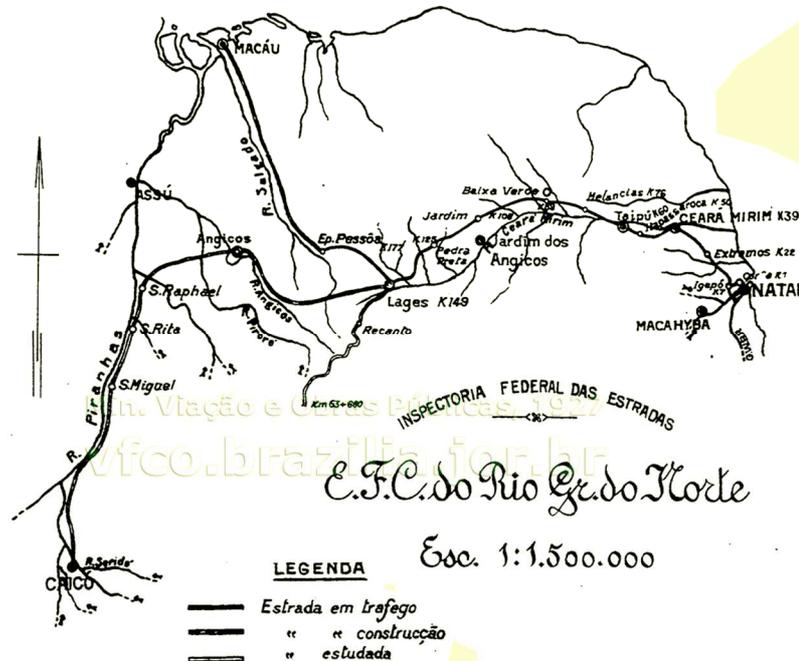
ANOS	MERCADORIAS (ton.)		
	ALGODÃO	AÇÚCAR	CEREAIS
1915	639	977	840
1917	2.292	1.293	591
1918	2.413,8	1.152,8	1.032,7
1920	2.171,5	2.246,1	1.152,4

**Quadro 02:** Principais mercadorias transportadas pela EFCRGN entre 1915 e 1920. **Nota:** elaborado pelo autor.

**Fonte:** Estatísticas das Estradas de Ferro da União (1926).

Em 1920, face ao descontentamento entre as partes envolvidas no acordo para uso e prolongamento do traçado da ferrovia, o contrato de arrendamento é rescindido entre a Companhia de Viação e Construções e o governo federal, passando a estar submetida à administração direta da União. A quebra se deu por “diversos motivos”, especialmente técnicos e financeiros, que demonstravam desacordo especialmente com o projetado inicialmente. Nesse entremeio, apesar dos impasses, foi dada abertura ao primeiro trecho do Ramal de Macau. Em 8 de janeiro de 1922 inaugura-se mais uma estação no então povoado de Gaspar Lopes em Angicos (BRASIL, 1926). Nesse mesmo ano, o povoado altera seu nome para “Epitácio

Pessoa” em homenagem ao então presidente do Brasil que fora responsável por levar a EFCRGN até lá (Figura 03).



**Figura 03:** Mapa da EFCRGN com os trechos já concluídos, em construção e em estudo (1927).  
**Fonte:** Sítio Centro-Oeste Brasil. Disponível em: [encurtador.com.br/nxIQR](http://encurtador.com.br/nxIQR). Acesso em: 29 de abr. de 2022.

A fração consolidada Natal-Lajes e Lajes-Afonso Bezerra instituiu importante eixo viário de transporte. Ademais, era notória a importância que a ferrovia impelia aos locais por onde passava. A convergência da produção agrícola – especialmente vinculada à cotonicultura – para as estações ferroviárias desenhava um esboço de rede de cidades com certa área de influência. Os anos seguintes foram marcados pela paralisação dos trabalhos da via em suas diferentes faces (prolongamentos, manutenção, conservação) e o consequente desgaste de toda a estrutura já consolidada. Tal conjuntura levou a um forte movimento dentro do MVOP para estabelecer medidas que reavivassem o setor ferroviário nacional, já que além das dificuldades citadas a maioria das estradas eram deficitárias – inclusive a EFCRGN.

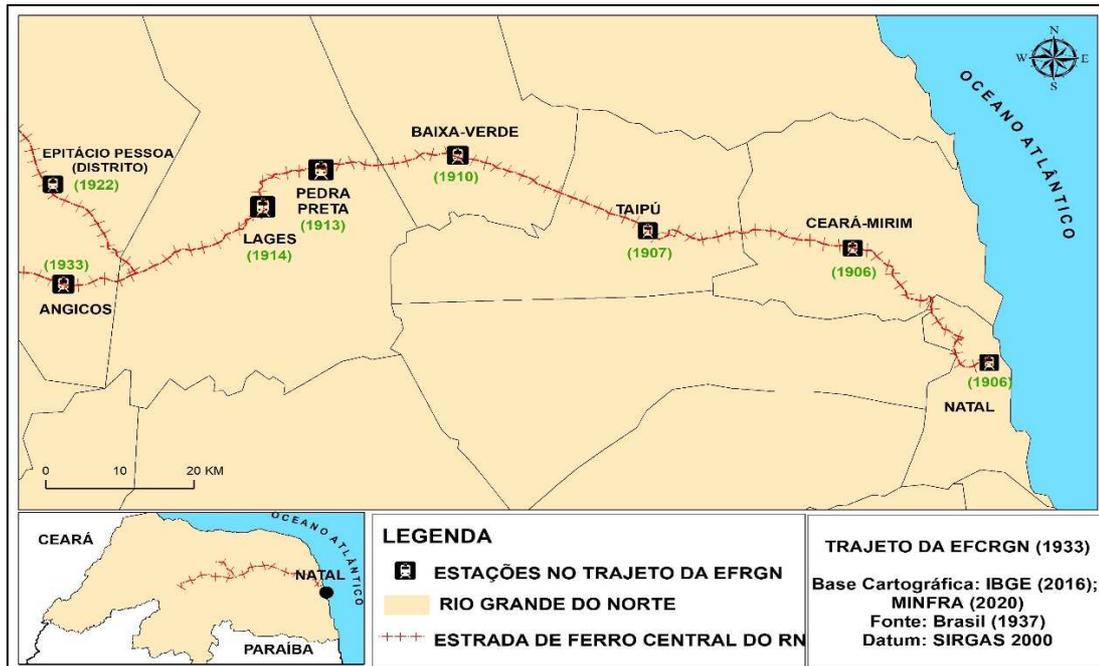
Estudos empreendidos pelo ministério indicavam que o principal fator de desequilíbrio estava vinculado ao frete cobrado pelas linhas. Nesse sentido, o modal rodoviário, de custo inferior, surgiu como alternativa para melhoria da situação, de forma a permitir o desenvolvimento de linhas rumo às zonas de produção mais dinâmicas. A intenção seria interligar ambos modais, cabendo à rodovia trechos mais curtos em direção às estações ferroviárias (BRASIL, 1930).

A crise econômica mundial de 1929 e a desestabilização da pauta agroexportadora do Brasil, somada ao golpe de 1930 que alçou Getúlio Vargas ao poder central, produziram juntos uma brusca mudança no que diz respeito à forma como a estrutura econômica do país estava organizada. Tal reconfiguração repercutiu também sobre a configuração do sistema viário nacional, de modo que o primeiro Plano Nacional de Viação (PNV) é aprovado em 1934 face a preocupação com a integração territorial – demonstrando intensão em estimular o vínculo entre rodovias e ferrovias.

O florescimento da indústria têxtil nacional nas primeiras décadas do século XX e a perda de mercado do algodão nordestino no exterior, especialmente no pós-Primeira Guerra, contribuíram para o direcionamento da produção deste último voltada a atender os mercados do Centro-Sul (TAKEYA, 1987). De tal modo que, em 1924, inaugura-se no RN a repartição do Serviço Nacional do Algodão submetido ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio com objetivo de otimizar a produção algodoeira no Brasil do ponto de vista técnico (CLEMENTINO, 1985).

No RN, a distribuição espacial das Estações Experimentais, campos de cooperação e postos de classificação no interior do território suscitaram a ligação dessas áreas com os portos litorâneos de maneira rápida. A estrada de ferro denotava uma espera mais longa e que não condizia com a velocidade das mudanças. Contudo, sua expansão no início desse período é incitada pela ocorrência da grande seca de 1932. Como resposta a “necessidade” de um rápido auxílio às “populações flageladas”, é grandemente utilizada a mão-de-obra dos indivíduos acometidos para prosseguimento das obras (DIÁRIO DA NOITE, 1932).

Tal arranjo consumou na inauguração de duas novas estações, a chegada ao município de Angicos e o total de 221,120km postos em tráfego. Desse feito, implantaram-se as estações Cabugi, em 1932, Santa Cruz, São Romão – no então povoado de mesmo nome – e Angicos, todas no município homônimo em 1933 (Figura 04) (BRASIL, 1937).



**Figura 04:** Mapa do trecho da EFCRGN consolidado em 1933.

**Fonte:** Elaborado pelo autor.

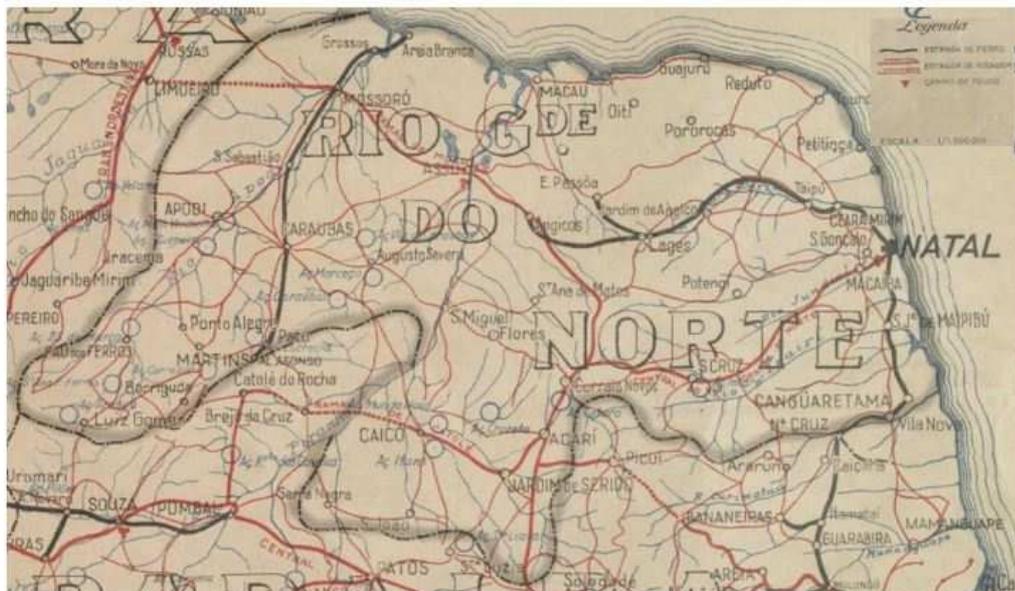
Esse avanço foi significativamente importante para inserir a EFCRGN na dinâmica territorial que se desenhava com o programa geral rodoviário da IFOCS no Nordeste. A interligação, em Angicos, da linha rodoviária tronco com a linha ferroviária, permitiu concentrar parte do fluxo de saída resultante da dinamização da produção algodoeira no estado que se verificou com o incremento do serviço do algodão. Destarte, o alcance espacial das cidades vinculadas ao trajeto da ferrovia era incrementado pelo nexos com outro modal de transporte.

É ainda mais notória tal situação quando se verifica o crescimento do transporte de algodão pela EFCRGN nesse período. Eleva-se o movimento de 1.162ton dessa fibra no ano de 1930, para 4.943ton já em 1935 e o ápice no decênio de 5.387ton marcadas em 1937, representando um aumento total de aproximadamente 364% do total deslocado anualmente (BRASIL, 1940). Essa dinâmica inseria a EFCRGN na realidade inaugurada no Brasil pelo PNV e na consolidação da interação nordeste-sudeste no que diz respeito à cadeia de produção da indústria têxtil. Todavia, o declínio de parte considerável da cotonicultura local no limiar da década seguinte aviltaria o recente papel atribuído à ferrovia.

### 3.3 DECLÍNIO DO ALGODÃO E NOVA CONFIGURAÇÃO DA FERROVIA (1939-1949)

Os constantes problemas apresentados pela concessão cedida à *Great Western* do trecho da estrada de ferro entre Natal e Nova Cruz, o não cumprimento de cláusulas e o constante balanço deficitário averiguado, levaram o governo federal a promover a encampação desta linha e sua incorporação à EFCRGN em 1939. Desta forma, a então ferrovia de penetração passa a administrar também o trajeto paralelo ao litoral setentrional. A sede de ambas, agora uma só, encontrava-se em Natal, em prédio construído na década de 1917 com pretensões de ser estação ferroviária – o que de fato nunca ocorreu.

O surto algodoeiro verificado no Brasil durante a década de 1930 atraiu a atenção de empresas internacionais que controlavam esse ramo e seus mercados no mundo inteiro. A entrada desses capitais no país foi fator decisivo para o declínio do algodão norte-rio-grandense a partir de 1940 dada a inépcia da estrutura produtiva local em concorrer com o agente estrangeiro (CLEMENTINO, 1985). Essa reestruturação atingiu a dinâmica da EFCRGN, já que naquele momento as cargas de algodão transportadas pela estrada representavam a maior quantidade de um gênero específico. Na figura 05 é possível visualizar a extensão em tráfego no ano de 1942 e sua incorporação da *Great Western* assim como denota, como dito anteriormente, o entroncamento em Angicos da rodovia e ferrovia central do estado.



**Figura 05:** Mapa das vias terrestres no Rio Grande do Norte, 1942. **Nota:** editado pelo autor.  
**Fonte:** Ministério da Guerra (1942). Disponível em: [encurtador.com.br/gqLT5](http://encurtador.com.br/gqLT5). Acesso em: 14 de jul. de 2020.

Nesse entremeio, como resultado de uma política de delimitação do quadro territorial do país instituído pelo Estado Novo em 1938, Pedra Preta, Epitácio Pessoa e Pedro Avelino são

alçados à posição de distritos. Tal feito simboliza a importância que os locais atendidos pela ferrovia adquiriam e, mais ainda, o fortalecimento da articulação na rede ferroviária.

Se por um lado a estrutura produtiva local era perturbada pela concorrência paulista e a entrada do capital internacional, por outro os mesmos agentes privados estrangeiros desenvolviam o interesse pelos subprodutos do algodão, como o caroço e seus usos (CLEMENTINO, 1985). O algodão (pluma) perde espaço ao longo da década de 1940 para o transporte do caroço de algodão (Quadro 03), que, em Natal, era comercializado para as demais praças do Brasil e do mundo.

ANOS	ALGODÃO (ton.)	CAROÇO DE ALGODÃO (ton.)
1941	3.736	--
1942	1.659	--
1943	264,513	7.793
1944	2.118	6.460

**Quadro 03:** Transporte de algumas mercadorias pela EFCRGN entre 1941 e 1944. **Nota:** elaborado pelo autor.  
**Fonte:** Estatísticas das Estradas de Ferro da União (1955).

A exploração dos produtos indiretamente vinculados à produção própria do algodão retrata a forma como se deu a reorganização da cotonicultura local. Como a estrutura das beneficiadoras se apresentavam de maneira pulverizada pelo estado e o caminhão ganhava cada vez mais força no transporte de pequenas distâncias, a EFCRGN perde, pouco a pouco, importância na cadeia produtiva da mercadoria carro-chefe de sua pauta nos transportes.

Tendo em vista essa mudança, a ferrovia é expandida em 1949 e inaugura-se a estação Oscar Nelson, em povoado homônimo, nos limites municipais de Santana dos Matos. A intenção era atingir São Rafael e tentar dinamizar a atividade do comércio pecuário marcante naquela localidade. No ano seguinte, dá-se prosseguimento ao ramal de Macau e abre-se para tráfego o trecho de Epitácio Pessoa à estação recém inaugurada Afonso Bezerra, no distrito de mesmo nome, em outra frente de diversificação voltada à salinicultura.

### 3.4 A ESTRADA DO SAL: AMPLIAÇÃO E FIM DA EFCRGN (1950-1983):

No limiar da década de 1950, e fundamentalmente com o PNV de 1951, o caráter central em relação às rodovias em detrimento do modal de ferro passou a ser reforçado. De tal modo que, nos dois primeiros anos desse decênio, todos os trabalhos de prolongamento ferroviário foram paralisados a exceção dos desenvolvidos no Nordeste. A seca ocorrida em

1951 surge como evento para determinar o uso dos retirantes nas obras de engenharia. Determinou-se que 1% da receita tributária federal seria destinada ao plano de emergência no combate à seca.

É a partir dessa mesma época que se inicia em âmbito nacional uma efetiva “política anti-ferroviária” Paula (2000), fundamentalmente com as orientações da Comissão Mista Brasil–Estados Unidos e o Plano de Metas. Paulatinamente, iniciava-se um apelo à desativação dos ramais considerados antieconômicos, com deficiência no transporte de passageiros e cargas. Nesse entremeio, a EFCRGN ainda absorvia os impactos da diminuição no transporte do algodão. A criação, em 1957, da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) foi a materialização do processo da política anti-ferroviária citada por Paula (2000). Tal gesto reuniu uma demanda recorrente de unificar as linhas ferroviárias sob o comando de uma única empresa estatal o gerenciamento das estradas de ferro de propriedade da União.

Apesar desse novo contexto, a estação de São Rafael é finalmente inaugurada no ano de 1959, sendo a última a entrar em operação no tronco principal. Prosseguiram-se, ainda, as obras de prolongamento do ramal de Lajes à Macau, de modo a serem abertas para tráfego em 1960 as últimas três estações de toda a ferrovia: Monsenhor Honório, Soldado Alberino e Macau (DIÁRIO DE NATAL, 1960). A configuração final do trajeto da estrada de ferro está representada no mapa a seguir (Figura 06).



**Figura 06:** Trajeto consolidado da EFCRGN em 1962, com destaque para as principais estações.

**Fonte:** Elaboração do autor.

A partir do estabelecimento da atividade ferroviária em Afonso Bezerra<sup>4</sup> o sal se concretiza como a principal mercadoria conduzida pela linha. Pouco a pouco, tanto o algodão como o caroço de algodão deixam de aparecer nas estatísticas das estradas de ferro da União, já que esse documento exibia naquele íterim apenas as “mercadorias de maior vulto”. Conforme constatado nos dados disponíveis no Quadro 04, já nos primeiros anos de atividade no novo trecho do ramal tornava-se o sal o mais notável produto em movimento.

ANOS	MERCADORIAS (ton.)		
	ALGODÃO	CAROÇO DE ALGODÃO	SAL
1948	5.707	10.994	9.778
1950	4.350	5.630	11.661
1952	--	--	12.884
1954	--	--	25.435

**Quadro 04:** Transporte de algodão (pluma e caroço) e sal pela EFCRGN entre 1948 e 1954. **Nota:** elaborado pelo autor.

**Fonte:** Estatísticas das Estradas de Ferro da União (1955 a 1958).

Desde o princípio, o ramal de Macau intentava estender a ferrovia em direção ao porto dessa cidade. Sua concretização, cinquenta anos após os primeiros trabalhos, buscou inserir a ferrovia na dinâmica da atividade salineira. Em 1960, o RN respondia por mais de 50% do total de sal produzido em todo o Brasil e seu consumo estava todo vinculado ao mercado interno. Além disso, a mão-de-obra empregada até o processo de desnacionalização da atividade salineira era preponderantemente advinda de municípios vizinhos a Macau e atendidos pelo ramal da EFCRGN, como Afonso Bezerra (COSTA, 1993). Esse período coincide, numa escala mais ampla, com a germinação do meio técnico-científico-informacional no Brasil – consolidado a partir da década de 1970 (SANTOS, 1994). Tal momento inaugura, entre outros aspectos, maior fluidez territorial representada pela integração das rodovias em amplitude nacional. O frete pelos caminhões passou a concorrer e suplantar o transporte por trilhos.

De tal forma, pouco mais de uma década após sua conclusão, todo o percurso entre Angicos e São Rafael é elencado para desativação em razão da sua determinação como “ramal deficitário” (DIÁRIO DE NATAL, 1968). Diversas são as tentativas, especialmente dos grupos políticos locais, para manutenção do ramal Macau-Natal durante os decênios de 1970 e 1980.

<sup>4</sup> Tamanha a centralidade que Afonso Bezerra adquire com a convergência da produção salineira que é alçado ao título de município no ano de 1953, desmembrando-se de Angicos.

Todavia, a inauguração do Terminal Salineiro no município de Areia Branca, em 1974, passando a concentrar a maior parte do escoamento de sal do estado, em consonância à construção da BR-406, no início dos anos 80, contribuíram para esvaziar definitivamente a centralidade da estrada de ferro. Acrescenta-se ainda o início das atividades do trem metropolitano entre Natal e Ceará-Mirim, em 1982, deslocando significativa parcela de movimentação.

Já em 1983 desativam-se os trens de passageiros operados até Macau, já que agora essa responsabilidade não mais cabia à RFFSA – restou-a administrar apenas o transporte de cargas (DIÁRIO DE NATAL, 1983). Daí em diante nenhuma fração da extensão ferroviária seria oficialmente desativada, mas as locomotivas pouco a pouco deixariam de se deslocar pela linha até a década de 1990 com a completa desestatização da RFFSA e a concessão do trecho à Companhia Ferroviária do Nordeste (atual Transnordestina Logística S.A).

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A compreensão do tempo no âmbito da Geografia leva a entendê-lo como indissociável do conceito de espaço, numa perspectiva que considera espaço-tempo numa perspectiva indissociável. Sua análise, por conseguinte, exige o estabelecimento de parâmetros comparáveis. Empiricizar tempo e espaço em conjunto exige a consideração do fenômeno técnico e sua materialidade em consonância com o recurso das periodizações, de forma a extrair de um dado momento o valor dos objetos, ações e eventos (SANTOS, 2009).

Partindo dessa teoria, o estabelecimento de uma rede técnica ferroviária e a consequente rede de lugares interligados por ela se coloca como possibilidade de sua empiricização. No caso da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, o longo intervalo hiato entre as primeiras concessões à sua construção e a abertura das atividades do seu último trecho aponta um considerável eixo diacrônico de análise, com diversas mudanças nas inúmeras instâncias da vida real – como a economia e a política.

Por meio da identificação de eventos de natureza política e técnica, tornou-se possível a divisão da sucessão que envolve toda a historiografia das obras da EFCRGN em quatro períodos onde se reconhece a sincronia e coexistência de variáveis diretamente vinculadas à dinâmica dessa via. O recorte de 1872-1913 permite enxergar como o discurso de obras contra

as secas, que legitimou e deu cabo à construção da estrada, foi cooptado para a consolidação político-administrativa de Natal e inaugurou uma incipiente malha de ligação entre esta capital e região de contato direto.

De maneira semelhante, os períodos 1914-1939 e 1939-1949 representam o alicerçamento da “ferrovia do algodão”, na medida em que o prolongamento da estrutura técnica até as portas do sertão norte-rio-grandense permitiam a convergência de parte da produção algodoeira em direção às estações ferroviárias e seu deslocamento até o porto de Natal para exportação. Mais do que isso, expõe ainda a coexistência com o das secas, recorrentemente resgatado para dar prosseguimento às intervenções para sua extensão. Em comum, ambos períodos conservam a reticência da cotonicultura, em diferentes expressões, como carro-chefe das mercadorias transportadas e elemento de encadeamento entre as localidades produtoras com as ferroviárias.

O último “pedaço de tempo”, entre 1950 e 1983 é inaugurado com a abertura da estação de Afonso Bezerra e a introdução do sal no trajeto da EFCRGN. O algodão é suplantado e concebe seu espaço à salinicultura, representada pela produção realizada em Macau e transportada, em partes, até o porto de Natal. Esse último suspiro da via, já que se processa no decorrer de uma política anti-ferroviária e de consolidação do modal rodoviário, concorre para por em conexão direta significativa rede de cidades que partia da capital ao litoral norte do estado.

Pela natureza do texto aqui discorrido, inúmeras questões e detalhes pertinentes certamente ficam em aberto. Lançam-se algumas: como pensar as mudanças na escala intraurbana e da morfologia das cidades com base na periodização apresentada? O período em que se deu a instalação da estrutura ferroviária teve influência sobre essas modificações? Acredita-se, de modo geral, que o objetivo inicialmente proposto foi atingido ao estabelecer uma periodização que permitirá concentrar esforços no esclarecimento das nuances da rede de cidades instituída pela ferrovia nos períodos propostos.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), [S. l.], v. 4, n. 1, p. 13-25, 2000.

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Território**, v. 3, n. 4, p. 5-26, 1998.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918**. Rio de Janeiro: Tipografia Gomes Brandão, 1922.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativas aos anos de 1925, 1935, 1938, 1945**. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1926, 1937, 1940, 1946.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativas aos anos de 1948, 1949, 1951, 1952, 1953, 1954**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1955, 1956, 1957, 1958.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatórios Apresentados ao Presidente da República**. Anos de 1927, 1945, 1951, 1952, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915, 1930.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **O maquinista de algodão no Rio Grande do Norte e o capital comercial**. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 1985.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço e tempo - um tributo a Mauricio Abreu. **Cidades**, v. 8, n. 14, 2011.

Festiva a inauguração do trecho ferroviário Afonso Bezerra-Macau. **Diário de Natal**. Natal, 29 de agosto de 1960. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/028711\\_01/7842](http://memoria.bn.br/DocReader/028711_01/7842). Acesso em: 1 jun. 2022.

Incorporação de flagelados na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. **Diário da Noite**. Rio de Janeiro, 22 de abril de 1932. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/221961\\_01/10733](http://memoria.bn.br/DocReader/221961_01/10733). Acesso em: 1 jun. 2022.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino P. **As cidades e os trilhos: resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2000.

RODRIGUES, Glauco Bruce. Geografia Histórica: notas sobre a metodologia. **Terra Brasilis** [Online], 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/4578>. Acesso em: 20 mar. 2021

Rodovias substituirão as ferrovias extintas. **Diário de Natal**. Natal, 27 de janeiro de 1968. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/028711\\_01/22671](http://memoria.bn.br/DocReader/028711_01/22671). Acesso em: 1 jun. 2022.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro**: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820-1920). Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

SANTOS, João Batista dos; MELO, Evaneide Maria de. **Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN**: transformações espaciais e memória. Natal: Editora do IFRN, 2016.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6 ed., 2 reimpr. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. 1994.

SANTOS, Paulo Pereira dos. **Baixa-Verde**: Retalhos de sua história. Natal-RN, Edição do autor, 1990.

SILVA, Marcelo Werner da. A Geografia e o estudo do passado: Conceitos, periodizações e articulações espaço-temporais. **Terra Brasilis** (Nova Série), v. 1, 2012.

Trens de Macau não vão mais ser reativados. **Diário de Natal**. Natal, 13 de maio de 1983. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/028711\\_03/11168](http://memoria.bn.br/DocReader/028711_03/11168). Acesso em: 1 jun. 2022.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). Ilhéus: Editus, 2002.