


**Citação bibliográfica:** Silva Medeiros, B.G., Coelho Silva, C., & Justino de Oliveira, E. (2024). Mossoró/RN nos trilhos: a ferrovia e a expansão urbana de uma cidade média brasileira (1870-1970). *Ikara. Revista de Geografias Iberoamericanas*, (5). <https://doi.org/10.18239/Ikara.3603>

## Mossoró/RN nos trilhos: a ferrovia e a expansão urbana de uma cidade média brasileira (1870-1970)

Bruno Gilmar Silva Medeiros<sup>1\*</sup> 

Camila Coelho Silva<sup>2</sup> 

Elizângela Justino de Oliveira<sup>1</sup> 

**Resumo:** Interligadas à chegada da modernidade, as ferrovias são aparatos tecnológicos que se expandiram pelo mundo entre o século XIX e início do XX e marcaram, com isso, a história, a dinâmica e a morfologia das cidades onde foram instaladas. Este artigo objetiva discutir sobre a implantação do aparato técnico ferroviário na cidade média de Mossoró/RN/Brasil e suas repercussões socioespaciais até a década de 1970, sobretudo voltadas para a expansão urbana a partir da instalação das indústrias e das moradias da classe trabalhadora. Para tanto, utiliza-se como procedimentos metodológicos pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, além da produção de mapas. A implantação da ferrovia, por conseguinte das indústrias, e, em paralelo, das moradias da classe trabalhadora em seus diferentes agrupamentos sociais, revelam o processo de segregação socioespacial que a cidade de Mossoró vivencia desde início do século XX.

**Palavras-chave:** segregação; classe trabalhadora; Brasil.

## Mossoró/RN en las vías férreas: el ferrocarril y la expansión urbana de una ciudad media brasileña (1870-1970)

**Resumen:** Vinculadas a la llegada de la modernidad, las vías férreas son dispositivos tecnológicos que se expandieron por el mundo entre el siglo XIX y principios del XX y marcaron, con ello, la historia, la dinámica y la morfología de las ciudades donde se instalaron. Este artículo tiene como objetivo discutir la implantación del aparato técnico ferroviario en la ciudad media de Mossoró/RN/Brasil y sus repercusiones socioespaciales hasta la década de 1970, especialmente enfocadas en la expansión urbana a partir de la instalación de industrias y viviendas para la clase trabajadora. Para ello, se utilizan como procedimientos metodológicos la investigación bibliográfica, la investigación documental, además de la producción de mapas. La implantación del ferrocarril, y en consecuencia de las industrias, y en paralelo, las viviendas para la clase trabajadora en sus diferentes agrupamientos sociales, revelan el proceso de segregación socioespacial que la ciudad de Mossoró experimenta desde principios del siglo XX.

**Palabras clave:** segregación; clase trabajadora; Brasil.

<sup>1</sup> Universidade Federal da Paraíba - UFPB (Brasil). \* Autor/a para correspondência: [brunogilmar13@gmail.com](mailto:brunogilmar13@gmail.com)

<sup>2</sup> Instituto Federal do Sertão Pernambucano-IFSertãoPE e Universidade Federal da Paraíba - UFPB (Brasil).

**Fontes de financiamento:** A pesquisa que originou este manuscrito contou com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), edital nº 10/2023, Chamada Universal CNPq/MCTI N. Faixa B - Grupos Consolidados.

 Esta obra está licenciada sob uma Licença [Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

## **Mossoró/RN on the tracks: the railway and the urban expansion of a medium-sized Brazilian city (1870-1970)**

**Abstract:** Linked to the advent of modernity, railways are technological devices that spread around the world between the 19th century and the early 20th century, thus shaping the history, dynamics, and morphology of the cities where they were established. This article aims to discuss the implementation of the railway technical apparatus in the medium-sized city of Mossoró/RN/Brazil and its socio-spatial repercussions up to the 1970s, particularly focusing on urban expansion following the installation of industries and workers' housing. For this purpose, the methodological procedures include bibliographic research, documentary research, and the production of maps. The implementation of the railway, and consequently the industries, along with the workers' housing in their various social clusters, reveals the socio-spatial segregation process that the city of Mossoró has experienced since the early 20th century.

**Keywords:** segregation; working class; Brasil.

### **1. INTRODUÇÃO**

Interligadas à chegada da modernidade, as ferrovias foram aparatos tecnológicos que se expandiram pelo mundo durante o século XIX e início do século XX. Símbolo maior do advento da modernidade e da cidade moderna, mas também da cidade capitalista e seus efeitos sociais e urbanísticos (Maia et al., 2024), a ferrovia expande-se e consolida-se como forma de transporte que reestruturou as relações espaço-temporais preexistentes. Além de modificar a forma das cidades, firma uma nova dinâmica socioespacial, “muitas vezes conduzindo a um processo de estruturação e/ou de reestruturação urbana” (Maia, 2024b, p.78).

O surgimento desse equipamento faz parte de um contexto caracterizado pelas transformações decorrentes dos avanços da técnica, da ciência e das novas fontes de energia, que promoveram mudanças nas formas de comunicação (telégrafo) e nos transportes (ferrovia e navio a vapor), assim como a eletrização e esforços de promoção do saneamento básico nas cidades. Esse momento reflete mudanças nas interações espaciais, na centralidade das cidades, nas suas formas e conteúdos, a partir do crescimento populacional e dos equipamentos ali instalados. Além disso, tais aparatos podem ser compreendidos como elementos transformadores não só do cotidiano das pessoas como também das formas de produção e condições de trabalho (Abreu, 1996; Berman, 1986; Corrêa, 1989; Mumford, 1934; McLuhan, 1962).

Enquanto na Europa a ferrovia foi marcante especialmente no século XIX, no Brasil o sistema ferroviário de transportes se consolidou apenas em fins do século XIX, apesar da primeira lei ferroviária brasileira ser de 1835 – Lei 101 de 31 de outubro (Maia, 2017). Segundo Maia, (2017, pp. 4-5), “do conjunto de concessões e implementações desde o final do Império às primeiras décadas da República, prevaleciam as ferrovias que interligavam áreas de produção agrícola aos portos”. É com esta finalidade que as ferrovias se expandem para as cidades “bocas de sertão”, que possuíam significativa importância na rede urbana brasileira existente na época, por apresentarem relevante dinâmica comercial – sobretudo através da distribuição de mercadorias que para elas eram transportadas e comercializadas.

Tendo sido uma das cidades “bocas de sertão”, Mossoró mantém até hoje a sua importância. Atualmente, é a segunda mais importante do estado do Rio Grande do Norte, localizando-se no noroeste potiguar, com cerca de 264 mil habitantes e uma área de 2.099,334 km<sup>2</sup>, além de possuir o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado (IBGE, 2024). Observa-se que Mossoró tem uma extensa área de influência, alcançando, inclusive, municípios de outros estados, como Ceará e Paraíba, possuindo assim uma centralidade constantemente endossada pelas atividades do setor terciário e secundário que essa cidade abarca atualmente na região onde está situada (Elias; Pequeno, 2010).

A instalação da ferrovia em Mossoró, inaugurada em 1915, está intrinsecamente ligada à consolidação de sua centralidade na escala urbano-regional, diante de sua condição de entreposto comercial, “cidade feira” e “boca de sertão”, noções intimamente ligadas aos processos que ocorrem no interior do território brasileiro entre os séculos XIX e XX. Segundo Maia (2017, 2024b), as ditas “cidades feiras” concentram sua importância na atividade pecuária e na comercialização do gado e sua carne, e as cidades “bocas de sertão” demarcam a passagem do litoral para o sertão ou apontam para o semiárido, devido à sua importância para a região.

A partir disso, surge a necessidade de compreender as implicações da implantação da ferrovia em cidades médias como Mossoró, analisando como este equipamento repercute no processo de expansão da cidade. Considera-se aqui cidades médias aquelas que apresentam “capacidade de centralidade interurbana e/ou na concentração de serviços, comércio e indústria” (Maia, 2024a, p. 82), cuja utilização advenha, além dos habitantes da própria cidade, de moradores de outros municípios da região.

Nesse sentido, este artigo objetiva discutir sobre a implantação do aparato técnico ferroviário na cidade média de Mossoró/RN/Brasil e suas repercussões socioespaciais até a década de 1970, sobretudo voltadas para a instalação das indústrias e das moradias da classe trabalhadora. O trabalho apresenta algumas reflexões de um projeto de pesquisa em desenvolvimento, intitulado “A linha que conduz é a linha que separa: ferrovias e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha”, financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, Edital Universal – 2023, sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Doralice Sátyro Maia, no âmbito da Universidade Federal da Paraíba – UFPB.

O recorte temporal deste trabalho –da origem da cidade até a década de 1970<sup>3</sup>– foi assim definido porque tem-se a intenção de resgatar as fases de empório comercial e de estabelecimento, fortalecimento e declínio da agroindústria da cidade, além da modernização de suas atividades econômicas, etapas marcantes em seu processo de expansão e urbanização.

Para tanto, o artigo está estruturado em três partes, além da introdução, metodologia e considerações finais. Inicialmente, será apresentada uma breve síntese da história da formação da cidade, procurando destacar os principais fatores que condicionaram tal surgimento, bem como os elementos constituintes da rede urbana inicial. O segundo tópico versará sobre como se deu a chegada da ferrovia na cidade. Por fim, na terceira seção, serão analisadas as repercussões socioespaciais da instalação da ferrovia em Mossoró até a década de 1970, observando sobretudo a locação das indústrias e a concentração das moradias da classe trabalhadora.

## 2. METODOLOGIA

A pesquisa possui abordagem na Geografia Histórica Urbana, ou seja, pretende analisar a configuração do espaço e suas relações no passado, o que Abreu (2000) definiu como análise do “presente de então” ou, como busca definir Orella Unzué (1995, p. 8): “la Geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto”.

A análise da expansão urbana de Mossoró a partir da implantação da ferrovia tem como base teórico-metodológica a Geografia Histórica Urbana, que se reflete na demarcação temporal definida e na condução da análise das fontes documentais (tais como Brasil, 1924; Brasil, 1930; Brasil, 1933; Brasil, 1943), bem como na produção cartográfica e na realização de uma ampla pesquisa bibliográfica sobre a problemática abordada, em fontes tais como: Cascudo (2001), Elias e Pequeno (2010), Felipe (1982), Maia (2017, 2024a, 2024b), Maia, Santos y Ganges (2022, 2023, 2024), Oliveira (2005), Oliveira (2014), Pinheiro (2006).

Assim, foi realizada uma pesquisa documental em acervos eletrônicos e físicos, entre eles destacam-se: o *site* da Biblioteca Nacional, onde foram encontradas valiosas séries históricas das estatísticas ferroviárias, e a Biblioteca Ney Pontes Duarte, localizada em Mossoró. Neste arquivo encontram-se as publicações da Coleção Mossoroense<sup>4</sup>, citadas ao longo do manuscrito. No intento de alcançar o objetivo proposto na investigação e de construir o objeto analisado, urge que “nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus vestígios. Esses vestígios estão, em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados” (Abreu, 2000, p. 24).

---

<sup>3</sup> A partir da década de 1970, estabelece-se uma nova fase de modernização das atividades econômicas no Brasil e conseqüentemente em Mossoró (tendo como um dos reflexos o lançamento do Programa Nacional de Desenvolvimento Urbano para Cidades de Porte Médio em 1976).

<sup>4</sup> A *Coleção Mossoroense* reproduziu valiosos documentos relacionados à Estrada de Ferro de Mossoró, muitos deles publicados originalmente no século XIX e republicados em 1990 e 1998. Dentre os quais, as publicações referentes a um dos primeiros idealizadores da Estrada de Ferro de Mossoró, o comerciante João Ulrich Graf. Em uma dessas publicações, reuniu-se documentos publicados em 1876, como o *Prospecto da Empresa* da Estrada de Ferro de Mossoró, de autoria de João Ulrich Graf.

### 3. ORIGEM E CONFIGURAÇÃO INICIAL DE MOSSORÓ

Mossoró está localizada a oeste do estado do Rio Grande do Norte, no Nordeste brasileiro. A sua origem está diretamente ligada à atividade criatória e à instalação de fazendas de gado que se expandiram nessa área a partir do século XVIII, conforme ocorreu com a maior parte das cidades localizadas na sub-região do sertão nordestino (Andrade, 1980; Moreira, 2015; Prado Júnior, 2008[1945]). Entre essas fazendas, constavam as fazendas “Santa Luzia” e “Barra de Mossoró”, pertencentes ao Sargento Antônio de Souza Machado. A primeira delas dará origem ao povoado de Santa Luzia, o qual, posteriormente, se tornaria a cidade de Mossoró.

O Sargento-mor Antônio de Souza Machado, anteriormente mencionado, era grande proprietário de terras, de gado e escravos e invernava na ribeira do rio Apodi-Mossoró, na fazenda Santa Luzia, à margem esquerda do rio Mossoró e distante cerca 28 km do litoral. Em 1772, Antônio de Souza Machado ordenou a construção de uma igreja no povoado, e logo surgiram as primeiras ruas e casas no entorno (Casculo, 2001).

Casculo (2001, p. 19) esclarece que “a fixação derredor do arraial avolumar-se-á depois de 1760 e um índice desse adensamento é a construção da capelinha de Santa Luzia em 1772.” O arraial deu origem ao povoado de Santa Luzia, que se tornou freguesia, em 27 de outubro de 1842 (resolução nº 87), e depois foi elevada à categoria de cidade de Mossoró, em 11 de novembro de 1870. O autor assim caracteriza Mossoró, quando esta passou a ser freguesia: “a nova Freguesia era pobre: o comércio quase nulo, os poucos negociantes que havia traziam do Aracati as mercadorias em costas de animais, agricultura pouca, consistindo a maior riqueza na indústria pastoril [...]” (Casculo, 2001, p. 40).

A freguesia tornou-se vila em 1852, e seu crescimento permaneceu lento. Em 1858, essa conjuntura foi modificada quando o Porto de Mossoró foi incluído nas escalas da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira (Casculo, 2001). Esse acontecimento atraiu novos comerciantes de outras praças comerciais em declínio, como Sobral-CE e Pombal-PB, capitais e firmas de outros locais para Mossoró (Felipe, 2001). É possível considerar esse primeiro momento como o impulso inicial da configuração de Mossoró enquanto importante cidade potiguar, tornando-se, a partir de então, um relevante entreposto comercial da região.

Em 1870, quando Mossoró foi elevada à categoria de cidade, já se estabeleciam nela importantes comerciantes, que se tornaram parte da elite econômica e política mossoroense, deixando suas marcas na história e nos processos de formação e expansão da cidade. Entre estes, o industrial suíço Johan Ulrich Graf, estabelecido em Mossoró desde 1868, e outros comerciantes estrangeiros,<sup>5</sup> que, juntos, estavam dispostos a investir capitais estrangeiros na cidade.

Mossoró, já nessa época, era considerada uma das cidades mais relevantes do estado do Rio Grande do Norte, rivalizando, durante muito tempo, com a capital, Natal. As atividades comerciais e salineiras<sup>6</sup> desenvolvidas na cidade e sua localização privilegiada de entreposto comercial, entre a economia do litoral e a do Sertão, ampliaram sua área de influência, abrangendo o Sertão do Rio Grande do Norte, da Paraíba e do Ceará, inclusive competindo com as praças comerciais de Aracati-CE e de Campina Grande-PB. Neste sentido, Casculo (2001), referindo-se à dinâmica comercial e à expansão urbana de Mossoró na segunda metade do século XIX, expõe:

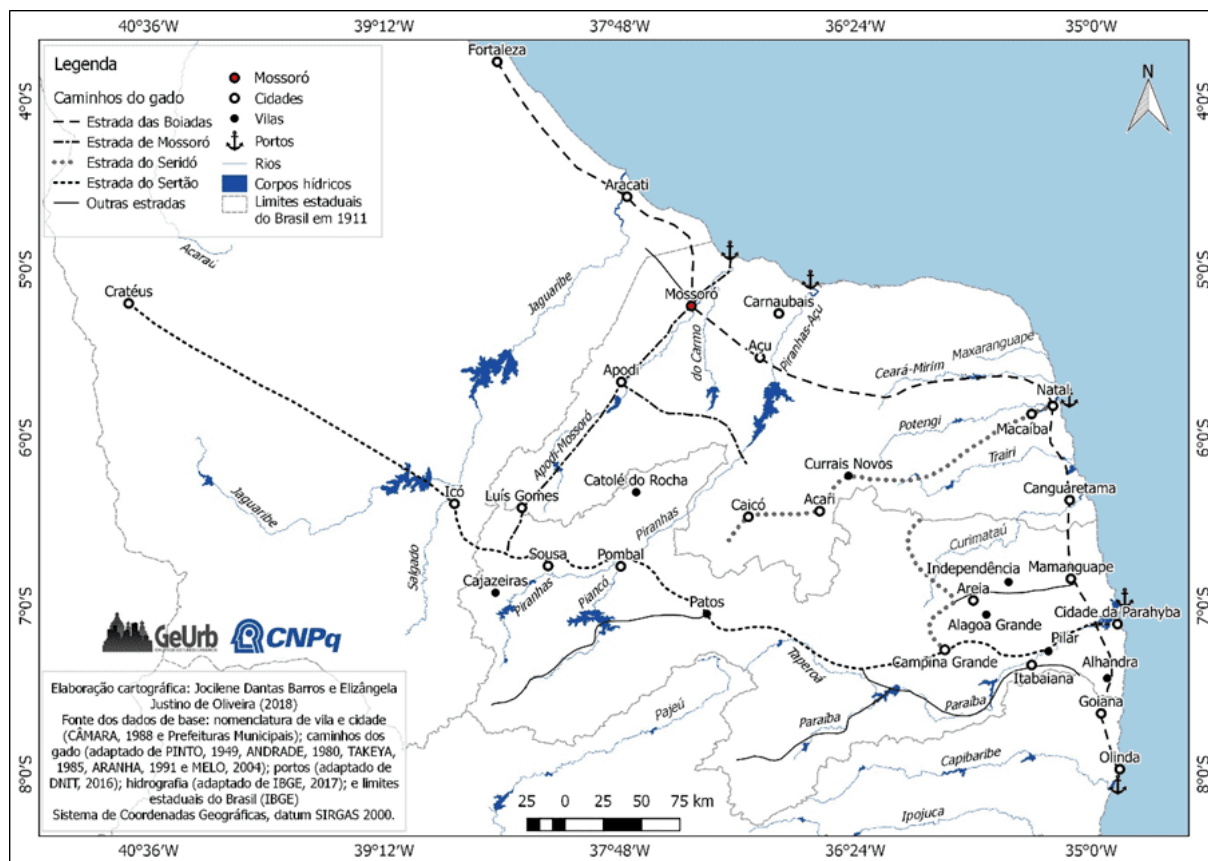
A década de 1860-70 fora de construções de casas, armazéns, estabelecimentos comerciais, 1870-1880 é de trabalho intenso, autorizações, planos, ampliação da cidade que vai conquistando os bairros próximos. É a cidade da exportação, fornecedora de todo o Oeste e mesmo parte do Agreste. Avolumam-se as fortunas pessoais. O ciclo do gado está vencido pelo comerciante, comprador, exportador. Mossoró recebe as curiosidades de terras longínquas, bebidas, fumos, fazendas, louças, joias, trazidas pelos comerciantes que estabelecem o intercâmbio. É a década decisiva para a marcha financeira do município (Casculo, 2001, pp. 84-85).

<sup>5</sup> Nesse mesmo período, além do Johan Ulrich Graf, chegaram mais 18 suíços na cidade de Mossoró, entre eles: Conrado Mayer, Henrique Burly, Rodolfo Fuysl, além de portugueses, franceses e alemães, que eram comerciantes em Mossoró. Johan Ulrich Graf liderou o comércio de importação de tecidos e de exportação de algodão, couros, peles e ceras, de 1868 até 1879 (Felipe, 1982, 2001).

<sup>6</sup> Ainda no século XVIII, Mossoró tornou-se centro das charqueadas, exportando carne salgada para as regiões do Sul. No entanto, em fins do século XVIII, o governo português passou a proibir a indústria do sal em Mossoró. Assim, a indústria da carne salgada se deslocou para o Ceará. A partir da Independência do Brasil (1822), Mossoró novamente torna-se forte produtora de sal (Geiger, 1963).

No final do século XIX, Mossoró constituiu-se um entroncamento das vias de comunicação do Rio Grande do Norte existentes desde o século XVIII para circulação das boiadas e transporte de cargas. Takeya (1985) destaca três importantes vias de comunicação e escoamento de mercadorias no Rio Grande do Norte: a Estrada das Boiadas, a Estrada do Seridó e a Estrada de Mossoró (Figura 1). Das três estradas, duas delas passam por Mossoró, inclusive a mais importante delas, a Estrada das Boiadas. Esta via partia do Recife-PE, margeando o litoral da Paraíba, e adentrava o Rio Grande do Norte, cortando-o de leste a oeste, ligando, portanto, Mossoró ao litoral e também à praça de Aracati e à cidade de Fortaleza, no Ceará.

**Figura 1.** Centralidade de Mossoró nas vias de comunicação nos séculos XVIII-XIX



Fonte: elaboração dos autores. Execução: Jocilene Dantas (2018).

A segunda estrada refere-se à própria Estrada de Mossoró, a qual partia do Porto de Areia Branca (também chamado de Porto de Mossoró), atingia a cidade de Mossoró, seguia o curso do Rio Mossoró e chegava até Luís Gomes-RN. Desse ponto, a estrada seguia adentrando o sertão paraibano; assim como da cidade de Apodi partia um ramal em direção à região central do Rio Grande do Norte, passando pelas cidades de Caraúbas e Augusto Severo (atual Campo Grande).

Assim, no final do século XIX, Mossoró, importante entroncamento das vias de comunicação que interligava as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, era considerada um relevante entreposto comercial, que ligava o sertão à região litorânea do norte da província do Rio Grande do Norte, e dispunha de intensa dinâmica portuária, sobretudo a partir das escalas realizadas pelas embarcações da Companhia Pernambucana de Navegações, conforme já mencionado. Neste contexto, na primeira metade do século XX, Mossoró ganha um novo elemento capaz de reestruturar sua centralidade e orientar o processo de expansão urbana da cidade: a ferrovia.

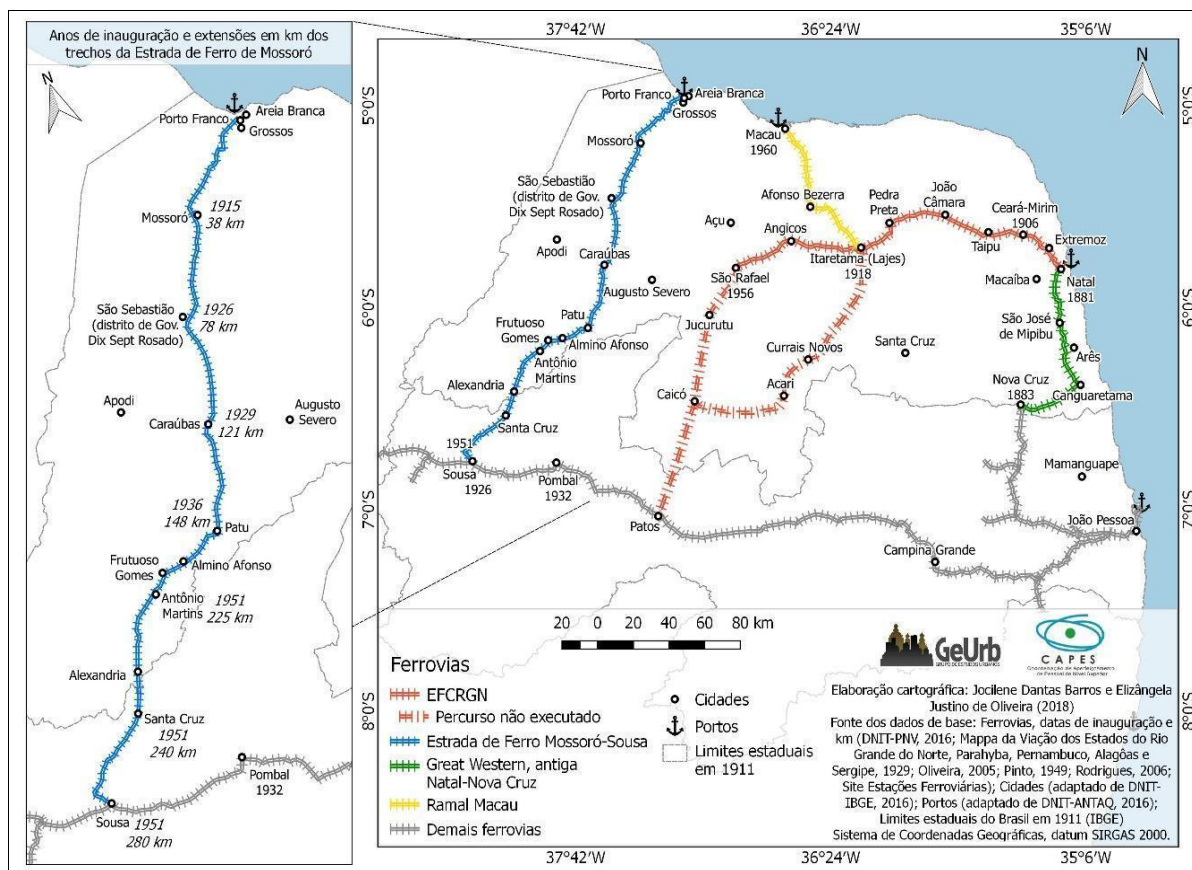
#### 4. A ESTRADA DE FERRO MOSSORÓ-SOUSA

A primeira referência à Estrada de Ferro de Mossoró<sup>7</sup> ocorreu na década de 1870, no século XIX. Em 26 de agosto de 1875, o presidente da Província do Rio Grande do Norte, sob a Lei Provincial nº 742,

<sup>7</sup> Essa ferrovia possuiu várias denominações. No seu projeto inicial, criado por Johan Ulrich Graf, chamou-se Ferrovia Mossoró-São Francisco. Ao iniciar a sua construção, era chamada de Companhia Estrada de Ferro de

autorizava a “contratar com João Ulrich Graf, ou a quem maiores vantagens oferecer, a construção de uma Estrada de Ferro, a partir da cidade de Mossoró, ou do porto, aos limites da província, em direção de Apodi e Pau dos Ferros” (Graf, 1980, p. 3). Desde então, até ao início das obras (realizadas pela empresa cearense Albuquerque & Cia), em 1912, 42 anos se passaram de concessões caducadas, de construção transferidas de particulares ao governo, de percursos modificados e uma sequência de eventos políticos e econômicos que marcaram o processo desde o início da construção até a chegada de seu destino, em Sousa, na Paraíba, em 29 de dezembro de 1951 (Figura 2).

**Figura 2.** Estações ferroviárias da estrada de ferro de Mossoró - Sousa (1915-1951)



Fonte: elaboração dos autores. Execução: Jocilene Dantas (2018).

A construção do aparato ferroviário tardou demasiado, de forma que, ao ser implementado em 1915 o projeto idealizado em 1870, os propósitos econômicos da cidade já haviam sofrido mudanças, a função de empório comercial começou a decair pouco depois, na década de 1920, e os investimentos econômicos com base em capital local e regional passaram a girar em torno da agroindústria, a partir do beneficiamento de suas matérias-primas (Felipe, 1982).

A Estrada de Ferro de Mossoró-Sousa era composta por 13 estações ferroviárias: Porto Franco, Mossoró, São Sebastião, Caraúbas, Jordão, Patu, Almino Afonso, Mombaça, Demétrio Lemos, Ulrich Graf -Baixa Verde, Alexandria, Santa Cruz, São Pedro, Sousa. Observa-se na Figura 3 as datas de alguns trechos ferroviários inaugurados entre 1915 –inauguração do primeiro trecho– e 1951 –quando da chegada em Sousa, mostrando um trecho inicial consideravelmente limitado, com apenas 38 km. Após 11 anos, em 1926, o percurso avança um pouco mais e alcança o distrito de São Sebastião, atingindo 78 km de extensão. Em 1º de novembro de 1929, é inaugurado o trecho que alcança a cidade de Caraúbas, três anos depois de inaugurado o de São Sebastião. O trajeto de São Sebastião à Caraúbas corresponde a 43 km, extensão superior ao trecho Mossoró-São Sebastião (40 km), no entanto, o primeiro foi construído em apenas três anos, enquanto o segundo levou 11 anos para ser concluído, o que demonstra a lentidão na

Mossoró S.A, depois foi denominada Estrada de Ferro de Mossoró, e, por fim, quando atingiu a cidade de Sousa, em 1951, passou a se chamar Estrada de Ferro Mossoró-Sousa. Optou-se por usar neste texto a nomenclatura Estrada de Ferro de Mossoró.

construção de alguns trechos. A partir de Caraúbas, a ferrovia levou mais 21 anos até o seu destino final: Sousa (Paraíba). Ao alcançar a cidade de Sousa, a ferrovia se interliga ao ramal Paraíba, oriundo do Ceará que já havia atingido a cidade de Sousa, desde 1926. Ainda no estado da Paraíba, alguns anos depois, a ferrovia se interliga à cidade de Pombal (1932) e Patos (1944), encontrando-se com o ramal de Campina Grande em 1957.

A referida ferrovia, instalada em “área tangente à cidade” (Santos & Ganges, 2011), chegou a atender uma vasta área das salinas de Mossoró. À medida que se estendeu, passou por áreas de produção da gipsita (gesso), minério abundante no distrito de São Sebastião, e de calcário (cal), em Almino Afonso. Além disso, também transportava frutas vindas de Martins até Alexandria, assim como o algodão produzido no entorno – transportado em carros de bois e caminhões até Alexandria e, em seguida, embarcado no trem para Mossoró para ser beneficiado (Oliveira, 2005).

Com a inauguração do trecho de 280 km, a cidade de Sousa passou a se interligar com a Rede Viação Cearense (RVC), rede originária em Fortaleza, capital do estado do Ceará, e a rede ferroviária da antiga *Great Western*, que saía do Recife-PE, passava por Campina Grande-PB e depois interligava-se a Sousa-PB, passando antes por Patos e Pombal – importantes centros regionais do sertão paraibano. Segundo menciona Oliveira (2005), ao tratar dos fluxos que a estação de Sousa atraía:

[...] chegavam diariamente 3 trens passageiros, procedentes de Recife, Fortaleza e Mossoró, além de grande quantidade de trens cargueiros procedentes das cidades já citadas, transportando sal e cimento de Mossoró, e também vagão tambores carregados com óleo diesel do porto do Recife com destino a Fortaleza (Oliveira, 2005. p. 30).

Embora a ferrovia não apresentasse grande extensão linear e, por conseguinte, não possibilitasse o alcance de outras cidades no período de 1920 a 1940, pode-se observar na Tabela 01 que, dentre os fluxos de passageiros, bagagens, animais, mensagens e mercadorias nos anos de 1920 a 1940 na Estrada de Ferro de Mossoró, as mercadorias e passageiros apresentam as maiores quantidades transportadas, enquanto as de animais e bagagens são bastante inferiores. Como Maia e Santos y Ganges (2022) destacam, percebe-se com maior frequência entre as ferrovias do século XX as que se especializaram no transporte de mercadorias e cuja relevância social quanto às conexões dos passageiros foi menor se comparado às mercadorias transportadas.

**Tabela 1.** *Tipologia e quantidade dos transportes realizados pela Estrada de Ferro de Mossoró (1920-1940)*

<b>TIPOLOGIA</b>	<b>1920</b>	<b>1924</b>	<b>1932</b>	<b>1940</b>
Nº de passageiros	8.750	6.760	12.549	36.402
Bagagens e encomendas (ton.)	219	158	156	309
Nº de animais	16	47	44	2.398
Mercadorias (ton.)	14.488	27.357	48.114	52.398
Nº de telegramas	1.051	1.660	3.342	5.622

Fontes: Ministério de Viação e Obras Públicas (1924, 1930, 1933, 1943).

Na década de 1980, foram desativados os serviços de transporte de passageiros, permanecendo o transporte de carga, que resistiu até a década de 1990, quando a estrada foi totalmente desativada, conforme relembra Oliveira (2005, p. 13): “A estação ferroviária de Mossoró foi inaugurada em 19 de março de 1915. [...] foi a primeira a ser inaugurada e a última a ser desativada”, tendo ocorrido a desativação em 12/06/1995, quando também foi desativada a estação de Sousa.

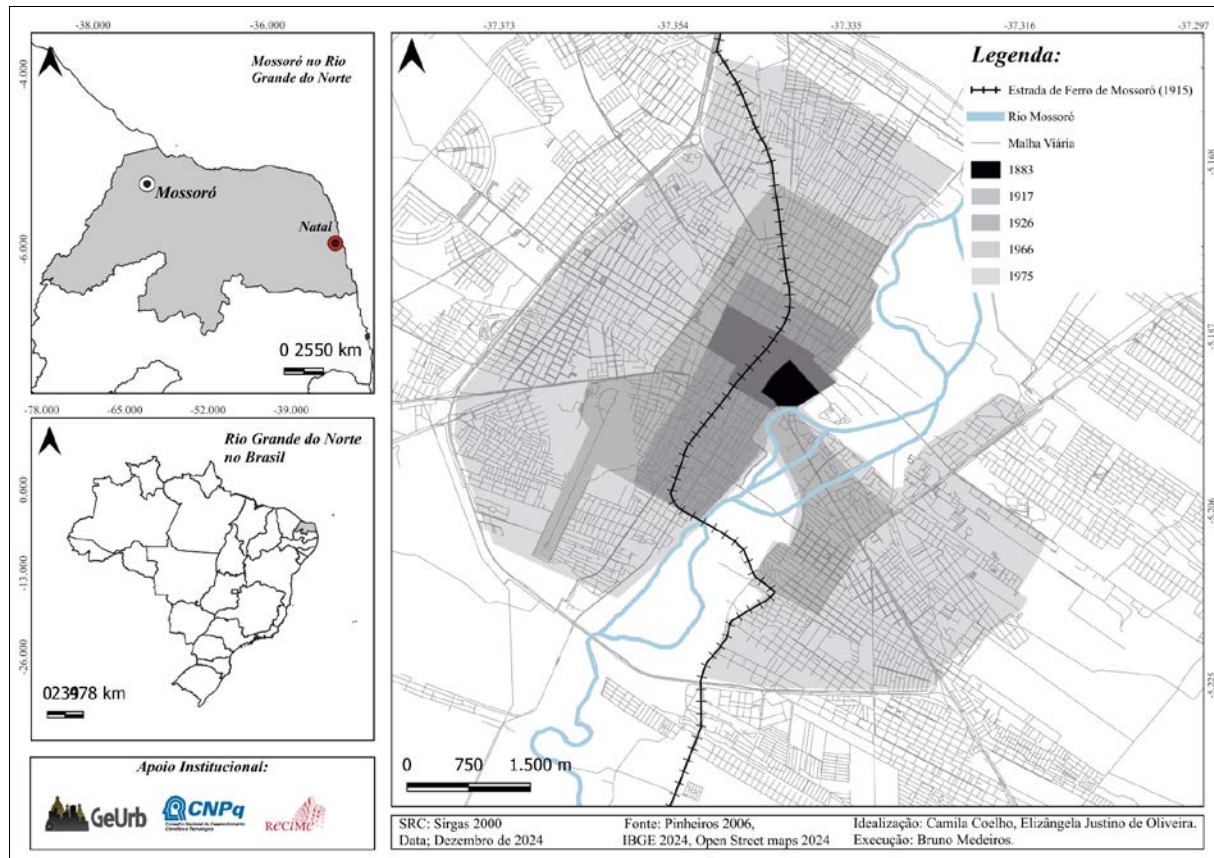
## **5. A EXPANSÃO URBANA APÓS A CHEGADA DA FERROVIA: O CASO DAS INDÚSTRIAS E MORADIAS DA CLASSE TRABALHADORA**

Diante das novas dinâmicas emergentes em Mossoró, a cidade experimenta uma considerável expansão de seu tecido urbano e de sua importância para a rede urbano-regional. Na esteira das consequências observadas por essa dinâmica, nota-se a produção de espaços intraurbanos diversificados e com determinada predominância de atividades em algumas áreas já consolidadas, além de outras que passam a

surgir em função desta diversificação devido às possibilidades decorrentes da instalação dos aparelhos ferroviários.

As compreensões supracitadas materializam-se na cidade estudada, quando em 1915 a ferrovia foi traçada tangencialmente ao noroeste do núcleo existente (Figura 3) a certa distância do núcleo primaz, tipo de implantação recorrente nas cidades brasileiras. A instalação deste equipamento às margens da cidade estimulou a construção de novas vias e investimentos na infraestrutura urbana para apoiar tanto o transporte quanto às atividades econômicas que passam a se estabelecer neste espaço. Este esforço é, em muitos casos, realizado para interligar esta nova área ao centro de produção e consumo local (Maia et al., 2022).

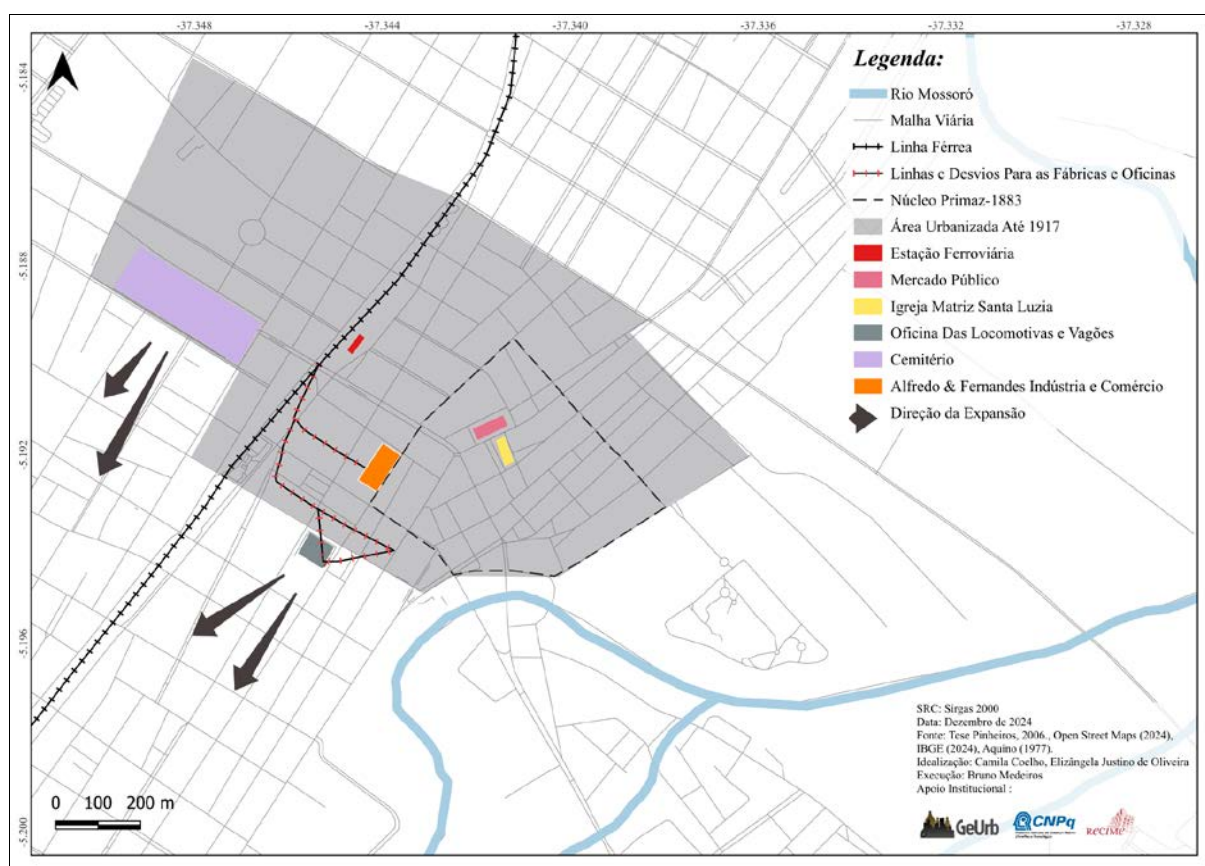
**Figura 3.** *Expansão Urbana de Mossoró de 1883 a 1975, Rio Grande do Norte, Brasil*



Fonte: elaboração dos autores. Execução: Bruno Medeiros (2024).

As ações resultantes desse cenário traduzem-se na consolidação de novos espaços próximos à estação ferroviária, ilustrados na Figura 4, expressando seu importante papel para a expansão urbana de Mossoró desde sua implantação, embora considere-se também a limitação do crescimento ao leste da cidade devido a existência do rio Mossoró (que, nas décadas posteriores, foi superada com a ajuda da atividade ferroviária). Um dos primeiros movimentos que exemplificam a ocupação de novos espaços para além do núcleo primaz (e da linha férrea) após a instalação do aparato ferroviário foi a transferência do cemitério São Sebastião (anteriormente localizado no núcleo primaz) entre os anos 1915 e 1916. Para além disso, as áreas situadas ao sul do cemitério passaram a conformar posteriormente fábricas de moagem e empacotamento de sal, áreas que deram origem ao bairro Doze Anos (Pinheiros, 2006).

**Figura 4. Malha Urbana de Mossoró e seus principais equipamentos após a chegada do aparato ferroviário (1917-1920)**



Fonte: elaboração dos autores. Execução: Bruno Medeiros (2024).

Outro fato emblemático é a construção de desvios da linha férrea para possibilitar o escoamento de novos produtos, como o algodão, que primeiramente passou a ser beneficiado e comercializado em Mossoró pela Empresa Alfredo & Albuquerque Indústria e Comércio (em laranja na Figura 4). Esta fábrica se instalou nas margens do núcleo primaz em 1920, construindo desvios que levavam os trilhos às suas proximidades, a fim de possibilitar a otimização do escoamento de sua produção (Jornal O Mossoroense, 2021).

Ainda quanto à produção de novos espaços, observa-se o triângulo no qual as locomotivas faziam “a volta”, além da oficina principal, onde os trabalhadores ferroviários atuavam na manutenção e reparo das locomotivas e vagões (Figura 4). Estes elementos localizavam-se nos limites da cidade conformada até então. Este cenário motivou a ocupação das áreas ao sul pelos trabalhadores ferroviários, que passaram a residir no bairro posteriormente nomeado de Pereiros.

Durante a análise da consolidação dos bairros no processo de urbanização, um dos aspectos mais notáveis é a ocupação preponderante da área à margem esquerda do rio Mossoró, sendo o rio um limite para sua expansão por certo tempo. Como pode-se observar na Figura 3, até a terceira década do século XX, esta área concentrava todo o tecido urbano da cidade, por ser onde se consolidou o núcleo primaz e por conseguinte, por receber aparelhos técnicos ligados à modernidade.

Tendo em vista que o processo de urbanização nas primeiras décadas do século se restringiu apenas a uma área da cidade, cabe destacar os efeitos do funcionamento da ferrovia na promoção da expansão urbana e na conformação de novas áreas ao sul, eixos de expansão representados na Figura 4. Muito embora o processo de expansão e consolidação da malha urbana mossoroense que se seguiu na década de 1920, mantivesse grande parte dos aparatos urbanos na margem esquerda do rio Mossoró, é possível reconhecer que neste período, o espaço torna-se mais diversificado e desborda os limites anteriormente definidos, conformando novos bairros. Nesta etapa, o tecido urbano mescla-se com a ferrovia, ultrapassando seus limites, como pode ser observado na planta da cidade datada de 1926 (Figura 5).

**Figura 5.** Planta da cidade de Mossoró no ano de 1926



Fonte: Aquino (1977). Editada pelos autores.

No período entre 1930 a 1970, a cidade foi elevada ao posto de fornecedora considerável de matérias-primas ou semielaboradas para os parques industriais que se expandiram na região Sudeste, cuja conexão agora estava estabelecida graças à comunicação direta com o porto mediada pela estrada de ferro (Oliveira, 2014; Corrêa, 1989).

No caso de Mossoró, a instalação dos aparelhos ferroviários marca o fim de um ciclo econômico conhecido como empório comercial, que sofreu uma desvalorização da atividade em relação a outras praças comerciais, como Fortaleza. Com isso, deu-se início ao crescimento das indústrias ligadas ao sal, oleaginosas e algodão, demarcando o processo intenso de crescimento da cidade experimentado no início do século XX.

Apesar dos benefícios econômicos proporcionados pela ferrovia, Mossoró também enfrentou desafios significativos, despontando a necessidade de diversificar sua economia e fortalecer sua infraestrutura urbana. A dependência contínua de setores específicos, como a pecuária e a indústria salineira, destacou a importância de políticas públicas eficientes e investimentos estratégicos para garantir seu desenvolvimento. Sendo assim, Mossoró passou a modernizar suas atividades produtivas através da implantação da agroindústria de beneficiamento, que fazia da cidade um ponto para a produção de sementes comestíveis (como a castanha de caju), sementes de algodão para a produção de óleos comestíveis, cera de carnaúba e óleo de oiticica. Além dessas atividades, instalaram-se as indústrias de beneficiamento ligadas à fibra de algodão, sal e gesso (Oliveira, 2014).

Este conjunto de produtos e atividades aponta para a necessidade de espaços tanto para instalação das indústrias, quanto para novas moradias de trabalhadores atraídos pelas fábricas. É importante destacar que os principais vetores de crescimento urbano se consolidaram em direção aos fluxos de exploração e transporte de mercadorias. Este fato é frequentemente identificado nos estudos sobre a implantação das ferrovias nas cidades médias, a exemplo Caruaru/Pernambuco estudado por Maia (2024b, p. 93): “a estação favorece a fixação de algumas indústrias nas suas proximidades, possuindo inclusive os ramais de ligação para o transporte das mercadorias de forma direta”, ramais estes que também ocorreram no caso de Mossoró, como pode-se observar na planta da cidade datada em 1926 (Figura 5), além da Figura 4.

Assim, a ferrovia representou o principal eixo de crescimento da cidade, conclusão reiterada por Felipe (1982), que, ao longo de sua obra, relata haver verdadeiras disputas entre integrantes da classe burguesa para construir indústrias às margens da ferrovia, tendo acesso direto às facilidades de transporte evocadas pelo equipamento.

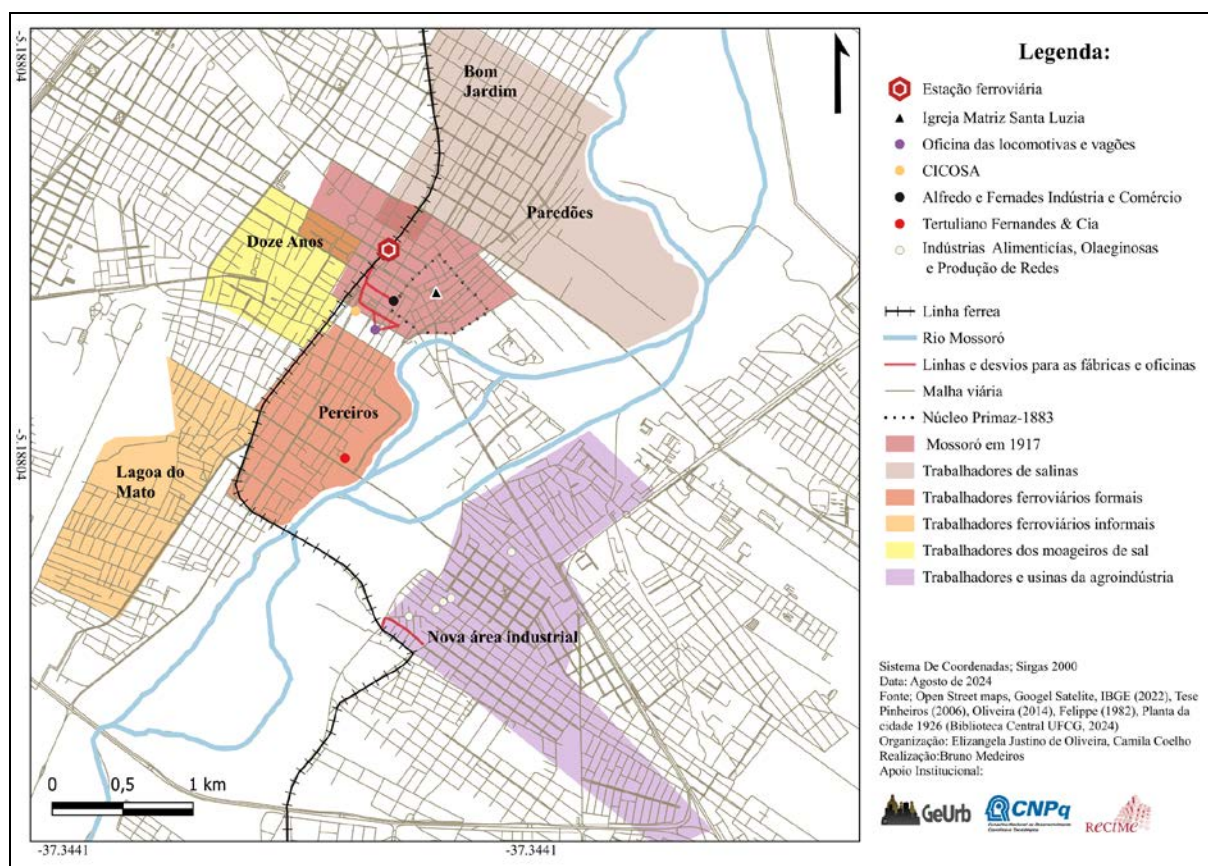
Entretanto, ao tempo que se consolida como um eixo de desenvolvimento econômico de Mossoró, a ferrovia também se colocou, até um certo momento, como barreira ao crescimento da cidade, bem como de diferenciação social, condição comum às cidades que a possuem, como já apontava Capel (2002), ao analisar tanto grandes cidades, como Paris e Madrid, quanto as pequenas, como Lorca (na Espanha):

En todos los casos esas líneas produjeron efectos barrera. La expresión «cinturón de hierro» que se le ha dado a esas líneas periféricas en algunas ciudades es bien significativa. El cinturón ferroviario supone un obstáculo al crecimiento, al menos durante un tiempo, y marca el límite entre la ciudad y el campo, o bien una barrera que marca la diferenciación social, el límite entre el centro y los barrios periféricos, o entre los barrios acomodados y los populares, situados al otro lado de la vía del tren (Capel, 2002, p. 86).

Aliado à chegada da ferrovia, o processo de industrialização e modernização técnica observado em Mossoró evoca uma série de efeitos modeladores do espaço. Estes efeitos foram conceituados por Santos (1985), que, ao estudar o espaço e o crescimento urbano no Brasil, reflete sobre como as atividades econômicas propiciaram a consolidação de um espaço diferenciado de produção, circulação e distribuição, capaz de produzir uma urbanização social e territorialmente seletiva. Sendo assim, é possível reconhecer em Mossoró este conjunto de fatores capazes de evocar um processo de expansão e consolidação de áreas marcadas por diferenças morfológicas e sociais.

Neste sentido, o debate sobre o processo de urbanização de Mossoró, sobretudo após a chegada da ferrovia, recai sob uma análise que visa explicitar as imbricações entre a divisão do trabalho e produção, com a formação e a consolidação da malha urbana. Estas dinâmicas se materializam na ocupação do espaço pelos trabalhadores e na concentração de atividades produtivas em áreas da cidade que posteriormente deram origem à conformação de bairros (Figura 6), ocupação esta marcada pela diferenciação socioespacial entre um lado e outro da linha férrea, mas também tendo como limite o rio Mossoró.

**Figura 6.** *Conformação de áreas industriais e de concentração de moradias da classe trabalhadora entre as décadas de 1920 e 1970*



Fonte: elaboração dos autores. Execução: Bruno Medeiros (2024).

Pode-se notar no mapa acima que os trabalhadores empregados nas atividades ferroviárias por contratação (trabalhadores formais) margeavam a linha férrea (estando à esquerda do espaço ocupado), ladeando a oficina de reparo de locomotivas e vagões, na área que hoje se define como parte do bairro de

Pereiros,<sup>8</sup> sendo limitada também pelo rio Mossoró, à direita. Esses trabalhadores desfrutavam de espaços residenciais com certa infraestrutura, como água encanada, coleta de lixo e limpeza urbana, além de se concentrarem em uma área próxima ao núcleo primaz da cidade de Mossoró, facilitando sua mobilidade e acesso aos serviços cotidianos.

Por outro lado, a área correspondente aos atuais bairros Bom Jardim e Paredões, retratada pela cor marrom, concentrava moradias dos trabalhadores que atuavam nas salinas (concentradas nos municípios de Grossos e Areia Branca, também localizados no Rio Grande do Norte) e tinha sua localização na extremidade norte, próximo à saída da cidade, o que facilitava o deslocamento da mão de obra até o trabalho (Felipe, 1982; Oliveira, 2014). Cabe salientar que esta área é delimitada, de um lado, pelos trilhos, e, do outro, pelo rio Mossoró, além de se caracterizar pela precariedade de sua infraestrutura, ao mesmo tempo que apresentava grande densidade populacional, chegando a concentrar, em 1969, cerca de 18,2% da população do município de Mossoró (Felipe, 1982).

Os trabalhadores dos moageiros de sal e os dirigentes desta atividade passaram a concentrar suas residências na área que hoje corresponde ao bairro Doze Anos (demarcado em amarelo na Figura 6), no qual as inovações técnicas associadas à atividade salineira passaram a incentivar a construção de estabelecimentos voltados para o seu beneficiamento. Este espaço, próximo ao núcleo primaz da cidade, havia se conformado após a instalação dos aparelhos ferroviários, e o refino deste produto já contava com uma importante injeção de capital para estruturação e aprimoramento da infraestrutura local. Neste sentido, a chegada da linha férrea endossou ainda mais os privilégios locais proporcionados a este espaço (Felipe, 1982).

Quanto aos trabalhadores informais lotados nas atividades ferroviárias, historicamente mal remunerados, estes desempenhavam as funções de abastecimento e descarga dos vagões tanto de sal quanto de outras mercadorias vindas de Recife ou do Rio de Janeiro. No espaço onde eles estavam situados –do outro lado da linha férrea–, sinalizado na Figura 6 pela cor laranja, conformou-se o bairro Lagoa do Mato, na época marcado pela precariedade no fornecimento de água, energia elétrica e demais serviços públicos, bem como na assistência básica de saúde (Felipe, 1982). Sua localização, ao oeste, “Além linha” (Maia; Santos y Ganges, 2022) (embora sem se desvincular dela), em oposição à área onde o centro tradicional da cidade se situa, caracteriza o processo já apontado por Santos y Ganges ao estudar as cidades espanholas, entendendo a linha não apenas como uma barreira física, mas sobretudo funcional e social: “y la barrera física a menudo se convierte en barrera funcional y social, es decir, en un elemento de segregación socioeconómica y urbanística” (Santos y Ganges, 2011, p.25); Estudos mais recentes de Maia e Santos y Ganges (2024) a despeito de cidades médias (cidades não metropolitanas) brasileiras e espanholas, mostram a conformação de barreira física e, por conseguinte, barreira social, demarcadas pelas diferentes paisagens e perfis sociais dos bairros operários situados do outro lado da linha férrea, ou seja, o lado contrário ao da centralidade urbana, ocupada pela classe trabalhadora. “Vivir en el otro lado de las vías muy a menudo era vivir en el lado “malo” o “equivocado” de las vías” (Maia, Santos y Ganges, 2024, p. 8).

O que inicialmente, era uma barreira física, se transforma em uma barreira social e de acessibilidade, uma vez que “vivir del otro lado implica la necesidad de soportar unas dificultades de tránsito, lo que da lugar a menores precios del suelo y conlleva a menudo una ocupación por parte de quienes no pueden pagar altos costes de alojamiento” (Maia, Santos y Ganges, 2024, p. 5). Tal dinâmica, culmina no processo de segregação socioespacial, que não se “basa no sólo en las diferencias en las normas de construcción, los ingresos familiares y el diseño urbano, sino especialmente en las desigualdades, que son efectivamente de naturaleza social”, conforme argumentam Maia e Santos y Ganges (2024, p. 5).

Observa-se, assim, que até mesmo entre a classe trabalhadora houve uma separação socioespacial, vinculada ao tipo de trabalho e, por conseguinte, à remuneração deste, explicitada nas condições infraestruturais das habitações e áreas ocupadas pelos trabalhadores, cuja condição se coloca em oposição de acordo com o lado dos trilhos: do lado direito, junto ao centro primaz da cidade, tem-se melhores condições de vida; do lado esquerdo, para além da linha e mais distante do núcleo de origem da cidade, áreas de precariedade habitacional e de infraestrutura – o mesmo se repete para além do rio Mossoró, no momento da implantação da nova área industrial.

---

<sup>8</sup> Os dados coletados não apontam claramente o recorte espacial da área correspondente à concentração de residências dos trabalhadores empregados nas atividades ferroviárias por contratação, referindo-se apenas ao bairro Pereiros.

A instalação de novas zonas voltadas para as indústrias seguiu-se na cidade entre a década de 1930 e foi consolidada até 1970. A facilidade de transporte, o acesso a grandes extensões de terras e o baixo custo destas, por estarem em áreas mais afastadas do centro consolidado, funcionaram, no caso de Mossoró, como fatores atrativos para os investidores interessados no beneficiamento de matérias-primas e em sua comercialização para outras praças e parques industriais, muito embora a adaptação dessas áreas a condições físicas adversas apresentou custos notáveis.

O crescimento das atividades industriais em Mossoró teve influência nos melhoramentos da infraestrutura da cidade, resultando em um novo acesso interligado pela linha férrea e conformando novos espaços voltados para a produção industrial. Felipe (1982) aponta algumas das indústrias notáveis situadas neste novo espaço, Brasil Oiticica, Alfredo & Fernandes Indústria e Comércio, CICOSA e Tertuliano Fernandes & Cia, indústrias que “levaram os trilhos da linha férrea para suas calçadas e pátio interno de sua unidade industrial” (Felipe, 1982. p. 71). É possível notar que muitos destes empreendimentos situam-se no lado direito da cidade e sua construção e funcionamento reforça a importância desta área para as novas atividades econômicas que estavam se desenvolvendo no município.

A implantação dessas indústrias acompanha o traçado ferroviário, como também ultrapassa os limites físicos-naturais do Rio Mossoró, atravessando-o e alocando novas fábricas na área – representada pela cor lilás na Figura 6. Assim, o crescimento das atividades econômicas ocorridas a partir de 1930 em Mossoró possibilitou a conformação de novos espaços de consumo a partir da linha férrea e continuou a ser incitada pelos aparelhos ferroviários.

À medida que a consolidação do parque agroindustrial acontece, a ocupação de trabalhadores passa a ocorrer neste espaço, motivada pela possibilidade de empregabilidade e renda. Entretanto, estes espaços, dada a localização desprivilegiada para moradia, caracterizavam-se pela precariedade, falta de infraestrutura e de serviços urbanos. Neste contexto, as vilas operárias e cortiços se estabelecem e integram a paisagem, coexistindo juntamente com linhas férreas, chaminés e galpões de fábricas. A pobreza da população que ali passou a residir podia ser explicada pela condição na qual estas pessoas já se encontravam, uma vez que grande parte da mão de obra que foi utilizada na produção industrial estava em condições igualmente precárias e vinha de zonas da cidade que também eram caracterizadas pela pobreza e segregação (Felipe, 1982).

A ausência de empregos formais nas salinas e nas atividades de abastecimento e descarregamento da ferrovia fez com que parte da população desempregada também seguisse o fluxo de industrialização, à procura de melhores salários. O investimento na construção de fábricas anunciava a perspectiva de maior dinamismo e empregabilidade para a cidade. Porém, à medida que as grandes fábricas preenchiam os postos de trabalho e não absorveram todo este contingente, uma contradição emergiu em meio a este processo. O chamado do parque industrial, segundo Freire (1954) relata, reunia 84 estabelecimentos (fábricas de sabão, redes, óleos e beneficiamento de algodão) erguidos neste período.

Muitos dos produtos fabricados ou beneficiados ali tinham mercados de destino e estabeleciam uma importante rede comercial, alcançando todo o território nacional. Pode-se destacar o caso do sal marinho, que abastecia todo o mercado nacional, mas também as peles e o couro, que eram comercializados para a capital do estado – Natal – e para o Exterior. A cera de Carnáuba era comprada principalmente por Fortaleza e outros mercados do exterior, já os óleos vegetais alcançaram os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Pernambuco. Destaca-se também a indústria algodoeira, que se empenhava na fabricação de plumas de algodão enviadas diretamente para São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro (Pinheiro, 2006; Felipe, 1982). O advento do algodão também fez da cidade um grande produtor de redes para dormir, trabalhando na confecção deste produto e transportando-o principalmente para os estados do Pará e Amazonas (Pinheiro, 2006; Felipe, 1982). O gesso era beneficiado também em Mossoró e, ao ser calcinado, era enviado principalmente para Pernambuco e São Paulo.

Percebe-se, assim, que Mossoró estava interligada nacionalmente às tendências de produção econômica e, conseqüentemente, ao contexto de transformações vivenciadas neste período, pois, na década de 1930, o Brasil passa a dinamizar sua produção e iniciar um processo de industrialização que se seguiu até a década de 1960, quando houve um declínio da agroindústria nacional.

De acordo com Freire (1954), à medida que a cidade passa a receber a construção de cerca de 30 unidades industriais, entre 1929 a 1960, a demanda por mão de obra passa a crescer. Porém, vale ressaltar que os trabalhadores formalmente contratados nas grandes fábricas eram poucos e ocupavam cargos de gestão, enquanto nos demais postos de trabalho, de menor remuneração, predominava o vínculo informal. Este fato revela que a imensa maioria das atividades permanecia sem regulação e que a garantia de

emprego foi uma ligeira euforia da classe trabalhadora, que passava a ser mais uma vez explorada na nova dinâmica econômica que eclodiu na cidade.

As médias e pequenas fábricas que se instalaram neste espaço (fábricas de doces e outros alimentos) também não empregaram de forma massiva a população que ali se concentrava. Até meados de 1950, as 176 empresas consideradas de porte médio apresentavam a tendência de empregarem formalmente menos de cinco funcionários (Freire, 1954), endossando mais uma vez o fato de que a renda gerada por esta nova atividade era concentrada nas mãos da nova elite agroindustrial. Este fato corrobora para a consolidação da desigualdade nesta área recém-ocupada (em lilás na Figura 6), onde a precariedade era evidente tanto numericamente (vide dados que apresentaram a renda e empregabilidade), quanto nas dinâmicas sociais reflexos desse cenário. A organização espacial sem assistência estatal e o tipo de habitação precária que surgiu neste espaço é resultado de um processo de produção do espaço desigual, que promoveu dinâmicas excludentes (Freire, 1954).

O reconhecimento de interações capazes de produzir segregação no espaço passam a ser identificadas no caso de Mossoró. A conformação de bairros cada vez mais voltados para a indústria e moradia revela as características concernentes aos espaços onde o operariado predominava. Para uma maior compreensão das dinâmicas relatadas neste momento, é possível recorrer às noções empreendidas por Sposito (2013, p. 67) acerca da “segregação socioespacial” como um forma de diferenciação que leva a separação radical entre classes sociais no espaço constituído de uma cidade, implicando no rompimento sempre relativo, entre a parte segregada e o conjunto do espaço urbano, dificultando assim a sua articulação com os dinâmicas e aparatos que integram a vida urbana.

A modernização que estruturou e reestruturou o espaço urbano mossoroense revela-se contraditória. Muito embora os indicadores de atividade econômica sejam expressivos, a materialização deste cenário fixa espacialmente áreas caracterizadas pela desigualdade e precariedade em relação às zonas onde o capital circula. Este cenário é fomentado principalmente pelos grandes e médios empresários do setor agroindustrial e pela elite político-econômica que governa a cidade.

A dinamização da atividade industrial mencionada anteriormente desponta como um dos principais fatores que alteram a morfologia urbana e promovem dinâmicas socioespaciais interessantes para a elite empresarial, porém danosa e excludente para o operariado, reforçando o processo de segregação socioespacial pelo qual a cidade de Mossoró passou no recorte temporal aqui retratado. Referente a isso, Vieira e Melazzo (2003) contribuem para a discussão, considerando que a segregação socioespacial é resultado das contradições das relações sociais, das lutas de classe no sistema capitalista, refletidas e expressas na organização e estruturação do espaço urbano.

Os onerosos custos de drenagem para adaptação desta área à atividade produtiva devem ser criticamente analisados, uma vez que tais obras eram unicamente voltadas para funcionalidade das atividades das empresas. Contraditoriamente, as moradias que estavam situadas no seu entorno não contavam com a mesma atenção do poder público, tanto para a instalação de pavimentação, como para a drenagem e esgotamento (Oliveira, 2014). Esta situação era ainda mais fragilizada nos momentos das enchentes do Rio Mossoró, que inundavam as áreas próximas ao seu curso. O jornal “O Mossoroense” cita o ano de 1961, como sendo um período onde esta área foi densamente destruída por desastres de natureza hídrica e suas repercussões eram ainda mais desastrosas em virtude da precariedade presente neste espaço. Nesta ocasião, o bairro Alto de São Mateus (situado justamente na área conformada à margem direita do rio) ficou quase totalmente submerso (Figuras 7 e 8).

**Figuras 7 e 8.** *Alagamentos em 1961 no Bairro Alto do São Mateus*



Fonte: acervo Particular de L. Faustino (1961).

Pesquisas em manchetes e fotografias do mesmo jornal reforçam que estes eventos eram recorrentes. Após as enchentes de 1961, eventos semelhantes voltaram a ocorrer com destaque para os anos de 1967, 1970, 1974 (vide Figuras 9 e 10), endossando o argumento de que mesmo com a ocorrência de eventos dessa natureza acontecendo repetidas vezes e em diferentes anos, as obras de natureza pública para o enfrentamento desta problemática eram inexistentes.

**Figura 9.** *Enchente do Rio Mossoró em 1974 atinge o Bairro Alto do São Mateus*



Fonte: acervo Particular de L. Faustino (1961).

**Figura 10.** *Enchente do Rio Mossoró em 1974 atinge o Alto da Conceição na margem direita do rio*



Fonte: acervo Particular de L. Faustino (1961).

Desta forma, observa-se que a gestão municipal era omissa frente às necessidades dos habitantes deste espaço, replicando as conhecidas práticas socioespaciais entre os agentes produtores do espaço, que neste caso produziam precariedade, desigualdade e segregação. A priorização das áreas centrais nas intervenções por parte do poder público expressa-se no ordenamento territorial seletivo. Fontes históricas como reportagens de jornais locais exprimem as precariedades das moradias situadas nos arredores do parque agroindustrial de Mossoró.

É importante destacar que as dinâmicas situadas neste espaço também estão diretamente interligadas à conjuntura político econômica nacional, pois a desvalorização da agroindústria nacional que se iniciou na década de 1960, afetou também as atividades econômicas de Mossoró e a situação da classe trabalhadora que residiu nas áreas mais pobres. Este cenário foi fomentado pelo aprimoramento de novas e mais competitivas formas de beneficiamento de produtos surgirem neste período em outros mercados (Felipe, 1982, 2001). Os avanços tecnológicos das indústrias também evocam a necessidade de que mais uma vez a cidade dinamize sua capacidade produtiva. Para se adequar a estas mudanças, o capital é posto mais uma vez a serviço da modernização e passa a influenciar a criação de um novo ciclo econômico. Neste cenário, nota-se a remodelação dos parques industriais e a manutenção de atividades salineiras e de produção de óleos, mas agora incorporando uma maior eficiência e modernização técnica na sua cadeia produtiva, bem

como a criação de novas atividades que marcaram o nascimento do forte setor de serviços, reforçando mais uma vez a centralidade regional da cidade (Oliveira, 2014).

Os esforços do Estado também despontam como iniciativas para promover o crescimento das atividades econômicas e da urbanização na segunda metade do século XX. A atuação estatal reconhece que o processo de urbanização cria divisões do espaço em áreas com especializações econômicas para a cidade e os incorporam no planejamento e gestão, promovendo assim incentivos às atividades econômicas (Lojkin, 1978). Este processo alimenta as esferas de poder local e cria formas de dominação e controle do espaço, onde o processo de urbanização passa a ser desempenhado não só pelos agentes econômicos, mas também pelo corpo político institucional. Dessa forma, as instituições, agências e governos passam a incentivar a criação de estradas, conjuntos habitacionais, bancos, etc., que refletem o seu poder e capacidade de influenciar o processo de urbanização.

No caso de Mossoró, a instalação de universidades (como a UERN – Universidade Estadual do Rio Grande do Norte), hospitais regionais e repartições públicas importantes e de cunho regional evoca uma nova série de atividades que a cidade passa a aglutinar neste novo momento de reestruturação econômica. Um outro incentivo advindo da esfera federal foi a inclusão de Mossoró, na década de 1970, no Programa Nacional de Desenvolvimento Urbano para Cidades de Porte Médio. Os recursos oriundos deste programa advinham do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU), em caráter não reembolsável, e incentivavam a dinamização de atividades e infraestruturas ligadas a esse setor. No Nordeste, houve a articulação direta com a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e foram contemplados cerca de 36 municípios nordestinos, dentre eles Mossoró. Desde do lançamento do programa, Mossoró esteve dentre as primeiras cidades contempladas (Nunes, 2020).

Como resultado, a garantia de um incremento econômico maior para dinamizar a cidade pôde consolidar a construção do terminal rodoviário federal e a construção de novos conjuntos habitacionais no município, que receberam endosso para serem planejados e executados pelas elites locais, a fim de abrigar uma mão de obra crescente. Os efeitos no espaço foram notáveis e o crescimento urbano passou a avançar para o lado direito do rio Mossoró, bem como para as zonas ainda não ocupadas no lado esquerdo da cidade (Elias & Pequeno, 2010).

O cenário fomentado pelo Programa para Cidades de Porte Médio torna-se mais um incremento na produção desigual do espaço. Este incentivo econômico prioriza a lógica de circulação e comercialização para o crescimento urbano, como as novas rodovias federais e novos equipamentos, tornando-os novos eixos de expansão, tal qual a ferrovia na primeira metade do século XX. As possibilidades de construção de moradias dignas, ou incremento de infraestrutura, como água encanada, coleta de lixo e limpeza urbana, foram deixadas em segundo plano (ou sequer foram cogitadas), aprofundando assim a desigualdade e segregação já pontuadas no decorrer deste estudo (Elias & Pequeno, 2010; Oliveira, 2014).

Elias e Pequeno (2010) reforçam que este novo incremento de capital e produção de infraestrutura para serviços agia de forma seletiva no território, corroborando com as tendências de produção econômica vivenciadas anteriormente na cidade de Mossoró. Assim, a consolidação de novos espaços ocorreu apenas onde os interesses do capital eram atendidos, visando obter a contrapartida das políticas municipais para abastecimento de água, iluminação pública ou pavimentação, acompanhando os investimentos privados. Em contraponto, a classe trabalhadora era submetida a espaços marcados pela precariedade e pela ausência de investimentos públicos.

Em suma, ao observar o processo de expansão urbana da cidade de Mossoró, comprova-se o apontamento de Capel (2002, p. 20): “la morfología urbana, el espacio construido, refleja la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetos de los grupos sociales dominantes”. A implantação da ferrovia, por conseguinte das indústrias, e em paralelo, das moradias da classe trabalhadora em seus diferentes agrupamentos sociais, revelam o processo de segregação socioespacial que a cidade de Mossoró vivencia desde início do século XX.

## **6. CONCLUSÕES**

Mossoró, desde a segunda metade do século XIX, se configura enquanto centralidade na rede urbana da província/estado do Rio Grande do Norte. Isso se deve a sua condição de entroncamento de vias de comunicação, empório comercial, entreposto comercial entre o sertão potiguar e o litoral norte do estado, sua proximidade com o porto de Areia Branca, aspectos que impactaram diretamente na centralidade dessa cidade na rede urbana. Inclusive sua centralidade se mostra no fato de ser uma das cidades prováveis

para a instalação da ferrovia, pleiteada desde 1870, embora a implantação desse equipamento tenha ocorrido somente em 1915.

Na escala intraurbana, é possível observar a importância que o rio Mossoró teve no surgimento do povoado, na configuração do núcleo primaz e expansão da cidade, processos concentrados na margem esquerda do rio até a década de 1930. A partir desse momento, a reestruturação econômica de Mossoró, transitando da função de empório comercial para a expansão das atividades industriais, demandou transpor o limite natural do rio, sendo as indústrias instaladas em sua margem direita. Nesse processo, a ferrovia teve um papel preponderante quanto às novas formas de ocupação, tendo em vista que as indústrias foram instaladas nas proximidades do traçado ferroviário.

A pesquisa revelou ainda que as áreas com melhores estruturas de moradias, equipamentos urbanos e serviços básicos estavam situadas nas proximidades do núcleo primaz e eram ocupadas por trabalhadores formais, a exemplo da área correspondente ao bairro de Pereiros. Já os bairros de Bom Jardim e Paredões, localizados mais ao norte da cidade (afastados do núcleo primaz), que concentravam os trabalhadores das salinas de Grossos e Areia Branca, tinham infraestruturas e serviços precários, diferentemente dos trabalhadores dos moageiros de sal e os dirigentes da atividade salineira, que se concentravam no bairro Doze Anos, próximo ao núcleo primaz.

É possível observar também que o traçado da ferrovia, inaugurada em 1915, configurou uma barreira não apenas física mas também social, conforme discutido ao longo deste manuscrito, uma vez que as áreas ocupadas pela classe trabalhadora informal ou de atividades braçais (exerciam funções de abastecimento e descarga dos vagões) se situaram do “outro lado da linha” ou “Além linha”, a exemplo da área correspondente ao bairro Lagoa do Mato, na época marcada pela precariedade no fornecimento de água, energia elétrica e outros serviços públicos, desenhando, assim, um processo segregatório socioespacial.

Para além da ferrovia como barreira física e social, observa-se a existência de uma subdivisão locacional da classe trabalhadora, definida também pela formalidade ou informalidade dos trabalhos desenvolvidos (e automaticamente pela remuneração de tais trabalhadores) e pela localização das indústrias às quais os trabalhadores estavam vinculados. Assim, fatores como os avanços da industrialização, a expansão do sistema rodoviário e a redução da dependência da ferrovia, levam ao fortalecimento e consolidação da segregação socioespacial observada. Por fim, sugere-se, como futuras análises, investigar a continuidade ou descontinuidade das situações elucidadas por este trabalho no que concerne às áreas ao longo da linha férrea e suas repercussões após a década de 1970 até os dias atuais.



**Agradecimentos:** Os autores agradecem ao apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), e ao apoio institucional da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb/UFPB).

**Declaração responsável:** O autor declara que não existe conflito de interesses em relação à publicação deste artigo. Os três autores são responsáveis pela introdução, pela metodologia e conclusões. O primeiro autor e a segunda autora foram responsáveis pela escrita e organização da discussão apresentada no item 5, sendo o primeiro autor responsável também pela produção cartográfica do referido item. A terceira autora foi responsável pelo item 3 e 4.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abreu, M.A. (1996). Pensando a cidade no Brasil do passado. In I.E. Castro, P.C.C. Gomes & R.L. Corrêa (Org.), *Brasil: Questões atuais da reorganização do território*. (pp. 145-184). Bertrand Brasil.
- Abreu, M.A. (2000). Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. *Revista GEOUSP*, 7, 13-25. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2000.123400>
- Andrade, M.C. (1980). *A terra e o homem no Nordeste*. Livraria Editora Ciências Humanas.
- Aquino, F.P. (Coord. de Topografia) (1977). *Alguns pioneiros mossoroenses da Topografia*. Coleção Mossoroense.
- Berman, M. (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Companhia das Letras.

- Brasil, Ministério de Viação e Obras Públicas (1924). *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1920*. Inspeção Federal das Estradas. <https://archive.org/details/estatisticaferro1920uniao/page/n5/mode/2up>
- Brasil, Ministério de Viação e Obras Públicas (1930). *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1929 e 1930 (em parte)*. Tomo XXXII. Inspeção Federal das Estradas. <https://archive.org/details/estatisticaferro1929uniao/page/n3/mode/2up>
- Brasil, Ministério de Viação e Obras Públicas (1933). *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1932 e 1933 (em parte)*. Tomo XXXV. Inspeção Federal das Estradas. <https://archive.org/details/estatisticaferro1932uniao/page/n3/mode/2up>
- Brasil, Ministério de Viação e Obras Públicas (1943). *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1940*. Tomo XLIII. Imprensa Nacional. <https://archive.org/details/estatisticaferro1940uniao/page/n7/mode/2up>
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades*. Ediciones del Serbal.
- Cascudo, L.C. (2006). *Notas e documentos para a História de Mossoró*. Fundação Guimarães Duque.
- Corrêa, R.L. (1989). *A Rede Urbana*. Editora Ática.
- Elias, D., & Pequeno, R. (2010). Mossoró: O Novo Espaço de Produção Globalizada e Aprofundamento das Desigualdades Sociais. In M.E.B. Sposito et al. (Org), *Agentes Econômicos e Reestruturação Urbana e Regional, Passo Fundo e Mossoró* (pp. 101-272). Expressão Popular.
- Faustino, L. (1961). Enchente do Rio Mossoró, no bairro Alto de São Miguel. Figura 7. Coleção particular.
- Faustino, L. (1961). Enchente do Rio Mossoró, no bairro Alto de São Miguel. Figura 8. Coleção particular.
- Faustino, L. (1961). Enchente do Rio Mossoró, no bairro Alto de São Miguel. Figura 9. Coleção particular.
- Faustino, L. (1961). Enchente do Rio Mossoró, no bairro Alto de São Miguel. Figura 10. Coleção particular.
- Felipe, J.L.A. (1982). *Organização do espaço de Mossoró*. Guimarães Duque.
- Felipe, J.L.A. (2001). *A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”*. João Pessoa: Grafset.
- Freire, D.J. (1954). *Mossoró, 1954*. Editora Comercial S.A.
- Geiger, P.P. (1963). *Evolução da rede urbana brasileira*. Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais.
- Graf, J.U. (1980). *Estrada de Ferro de Mossoró*. Coleção Mossoroense.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2024). *Censo demográfico 2022*. IBGE. <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/mapas.html?localidade=26&tema=1>
- Jornal O Mossoroense (2021). *Cia. Alfredo Fernandes Indústria e Comércio, Geraldo Maia*. <https://www.omossoroense.com.br/cia-alfredo-fernandes-industria-e-comercio-geraldo-maia/>
- Lojkin, J. (1978). *O papel do estado na urbanização capitalista. Marxismo e urbanismo capitalista*. Editora HUCITEC.
- Maia, D.S. (2017). A ferrovia nas cidades bocas de sertão. *Terra Brasilis*, 8, pp. 1-17. <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>
- Maia, D.S. (2024a). Segregação e desigualdade socioespacial nas cidades médias/intermediárias brasileiras. In I.M.M. Robaina, G. Andrés López & C.H. Soria Cáceres (Orgs.), *Geografía y Segregación Socioespacial Urbana: una Mirada Desde Iberoamérica* (pp. 79-112). Universidad de Burgos.
- Maia, D.S. (2024b). Ferrovia e Centralidade em Cidades Médias do Nordeste Brasileiro: Estruturação e a Constituição do Centro da Cidade de Caruaru-PE. *Espaço Aberto*, 14, 77-100. <https://revistas.ufrrj.br/index.php/EspacoAberto/issue/view/2794>
- Maia, D.S., & Santos y Ganges, L. (2024). El ferrocarril en el paisaje urbano: de barrera física a marcador social en España y Brasil. *Geo UERJ*, 46. <https://doi.org/10.12957/geouerj.2024.86766>

- Maia, D.S., & Santos y Ganges, L. (2023). El ferrocarril en las ciudades intermedias de Brasil y España: ¿una pieza funcional de centralidad y de segregación socioespacial? In *IX Congreso de Historia Ferroviaria*, Mataró.
- Maia, D.S., & Santos y Ganges, L. (2022). Historia urbano-ferroviaria en algunas ciudades medianas brasileñas: diversas situaciones-tipo del efecto urbanístico de la estación en su crecimiento y estructura urbana. In *III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia urbana*. Madrid.
- Mcluhan, M. (1962). *A Galáxia de Gutenberg: A Formação do Homem Tipográfico*. University of Toronto Press.
- Moreira, R. (2015). *Sociedade e espaço geográfico no Brasil: constituição e problemas de constituição*. Contexto.
- Mumford, L. (1934). *Technics and civilization*. Routledge & kegan Paul Ltd.
- Nunes, O.V.R. (2020). *O Programa Cidades de Porte Médio: Planejamento e Política Urbano-Regional no Brasil (1976-1986)* (Doctoral dissertation, Universidade de Brasília, Brazil). <https://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/39168?locale=en>
- Oliveira, M.T. (2005). *Estrada de Ferro Mossoró-Sousa: um sonho, uma realidade, uma saudade*. Fundação Guimarães Duque, Fundação Vingt-Um Rosado.
- Oliveira, J.P. (2014). *Mossoró: Espaços Urbano e Questões Habitacionais*. Edições UERN.
- Oliveira, E.J. (2019). *Ferrovias, rede urbana e centralidade urbano-regional: Campina Grande e Mossoró (1907-1929)*. (Doctoral dissertation, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Brazil). [https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/19870?locale=pt\\_BR](https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/19870?locale=pt_BR)
- Orella Unzué, J.L. (1995). Geohistória. *Lurralde*, (18), 7-20. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>
- Pinheiro, K.L.C.B. (2006). *O Processo de Urbanização da Cidade de Mossoró: dos processos históricos à estrutura urbana atual* (Doctoral dissertation, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brazil). <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/12418?mode=full>
- Prado Júnior, C. (2008) *História econômica do Brasil (9-204)*. Brasiliense.
- Santos, M. (1985). *Espaço e Método*. Editora Nobel.
- Santos y Ganges, L. (2011). Ferrocarril y Ciudad en España: una visión diacrónica e integradora. In L. Santos y Ganges, *Urbanismo el ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* (pp.17-237). Instituto de Urbanística de Valladolid.
- Sposito, M.E.B. (2013). Segregação socioespacial e centralidade urbana. In P.A. Vasconcelos, R.L. Corrêa & S.M. Pintaudi (Orgs.), *A Cidade Contemporânea. Segregação Espacial* (pp. 61-94). Contexto.
- Takeya, D.M. (1985). *Um outro Nordeste: o algodão na Economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*. Banco do Nordeste do Brasil S.A & ETENE.
- Vieira, A.B., & Melazzo, E.S. (2012). Introdução ao conceito de segregação socioespacial. *Formação*, 1(10). <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1118>