CONFIGURANDO O TERRITÓRIO DAS SECAS NO RN: as estradas de ferro, os açudes e a hegemonia econômico-administrativa de Natal (1881-1935).

Resumo:

No Brasil, entre fins do século XIX e início do XX, a Primeira República assistiu os engenheiros politécnicos assumirem um importante papel dentro da discussão da constituição de um país moderno. A problemática das secas no Nordeste brasileiro proporcionou a atuação desses profissionais, dentro de um processo intervencionista de maior monta, na concepção de planos e medidas propositivas para a integração do território afligido. No Rio Grande do Norte, a vinda das comissões técnicas da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), acarretou, em linhas gerais, em ações como a construção de estradas de ferro, rodovias, açudes e barragens. Essas obras permitiram um maior controle e organização do território, ao favoreceram a formação de uma rede urbana, interligando as principais localidades do estado, e, consequentemente, a circulação das produções locais e a dinamização de suas economias. Além disso, tais inovações, aos poucos, garantiram a hegemonia política e econômica da capital Natal. Dessa forma, o objetivo deste trabalho é apontar elementos para a compreensão do papel articulador dos sistemas de intervenção na consolidação do "território das secas" no Rio Grande do Norte, bem como, entender a posição das suas principais cidades nesse processo, com destaque para a atuação de Natal.

Introdução

A ascensão de uma considerada nova ciência, a engenharia, possibilitou uma abordagem inovadora acerca da construção da cidade moderna no país. Os engenheiros, além de intervirem decisivamente no novo modo de pensar as cidades, também se constituíram personagens fundamentais na construção do território, ao intervirem em regiões diversas que abrangiam desde a escala rural à urbana. A partir da preocupação em se planejar as relações entre cidade e região, os interesses técnicos foram voltados, de forma sistemática, aos estados do Nordeste onde se deu início a um processo de intervenção contínuo no início do século XX, com a finalidade de combater os efeitos das secas.

A partir da década de 1870, com a ocorrência da grande seca de 1877-79, passaram a ser cada vez mais constantes as discussões acerca das causas do fenômeno e das soluções a serem adotadas, tendo como foco irradiador desse processo a participação das comissões e organizações, sobretudo, as de engenharia. Com a evolução técnica e tecnológica a antiga imagem de problema insolúvel, que não seria afetado pelas ações do homem, começou a ser combatida por um pensamento positivista, no qual se era possível intervir com eficiência a partir da melhoria da infra-estrutura e de políticas menos assistencialistas e remediadoras, e mais planejadas e duradouras¹.

Dessa forma, as ações mais pontuais foram dando margem a intervenções sistemáticas e de planejamento prévio, culminando na institucionalização dessas medidas. Logo, no ano de 1909, é fundada a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), primeiro órgão destinado à articulação de obras e políticas de combate ao flagelo. A premissa inicial dos trabalhos da Inspetoria foi a de realizar pesquisas e estudos acerca da própria região do sertão nordestino, que constituía uma área cujas características ainda eram pouco conhecidas. As ações da Inspetoria tinham o objetivo de possibilitar a permanência da população na própria região – empregando-a nas obras de combate à seca –, por meio da melhoria da infra-estrutura de transportes (rodovias e linhas ferroviárias) e da construção de açudes e de sistemas de irrigação.

Assim, a meta do presente trabalho é apontar elementos para um objetivo maior, que é o de compreender o papel articulador dos sistemas de intervenção, como as vias férreas e os açudes, na delimitação e consolidação do chamado "território das secas" no Rio Grande do Norte, bem como, entender a posição das principais cidades do estado nesse processo, com destaque para a atuação centralizadora e hegemônica da sua capital, Natal.

¹ Essas questões foram posteriormente consolidadas e amplamente aprofundadas pela constituição de um órgão com a finalidade de ser uma instituição de planejamento regional, a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) mais adiante na metade do século XX.

As fontes de dados utilizadas são tanto de natureza primária, como secundária. As primárias são compostas principalmente pelos Relatórios e Mensagens oficiais do Governo do Estado, desde fins do século XIX até as primeiras décadas do século XX, os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, os periódicos locais de então, principalmente "A República", e também as publicações periódicas de circulação nacional, como a Revista do Clube de Engenharia e a Brazil-Ferro-Carril. As fontes secundárias são as monografias, dissertações, trabalhos apresentados em eventos e livros pesquisados que tratam sobre a temática em estudo.

O texto está dividido em três partes, sendo respectivamente denominadas: "Natal e a sua função territorial no Rio Grande do Norte", "As ferrovias e a rede urbana" e "Os açudes e a integração do território do RN". A divisão obedece à lógica da discussão e planejamento das ações intervencionistas, em um primeiro momento, centralizados na necessidade de integração de Natal ao interior e materializados com a construção de estradas de ferro, e, posteriormente, à consolidação da interiorização desse processo, com a criação de barragens e açudes públicos e privados.

1) Natal e a sua função territorial no Rio Grande do Norte

A localização para a fundação de Natal, em 1599, deu-se principalmente à sua posição geográfica privilegiada – no alto de um morro e com boa visibilidade do mar e da entrada do rio –, uma escolha óbvia devido à facilidade na sua defesa, no caso de ataques. Segundo Murillo Marx (1980), ao tratar sobre as características dos locais onde os portugueses assentaram suas cidades coloniais, a adoção do modelo de "acrópole" – ou seja, a instalação da cidade em um ponto alto – foi adotada justamente com intuito de dificultar possíveis invasões.

Dessa forma, a localização de Natal teve uma função claramente estratégica, pois impedia incursões estrangeiras, sobretudo a francesa que já era presença constante no litoral setentrional nordestino, além de manter o controle das populações indígenas hostis no litoral e no interior. Posteriormente, a cidade do Natal serviria de base para o avanço para a hinterlândia, como bem demonstra Teixeira e Ferreira (2006, p. 01):

Num contexto de disputa territorial em nível internacional, o objetivo militar das primeiras manifestações materiais localizadas nos novos domínios se torna inevitável. A fortaleza dos Reis Magos e a cidade do Natal vão ser úteis na conquista de outras porções do vasto território aos franceses, como o Ceará e o longínquo Maranhão, nos anos seguintes à fundação de Natal. É igualmente a partir deste sítio urbano inicial que será posteriormente realizada a interiorizarão ou a penetração do território.

No entanto, o que inicialmente foi um privilégio passou, em fins do século XIX e início do XX, a ser visto como um empecilho. A localização da capital proporcionou o seu isolamento em relação ao resto da região – sua posição topográfica tinha como áreas limítrofes, o rio Potengi, ao norte, de difícil transposição, e a leste e a sul, era margeada por paredões de dunas –, uma vez que, devido a tal fato, lhe faltavam os meios de comunicação necessários com o interior, o que ameaçou a hegemonia política de Natal. Sem as vias de acesso aos núcleos sertanejos (tais como Caicó, Mossoró, Santa Cruz, entre outros) que preferiam negociar com Recife, Ceará e Paraíba, a economia da cidade foi estrangulada, não dando condições materiais para um desenvolvimento econômico, apesar das tentativas por parte dos governos municipal e estadual em mudar sua fisionomia:

(...) [Natal] alargou-se, estendeu-se, porém os melhoramentos não alteraram a sua physiomia de aldeia. Esta só poderá ser modificada quando tivermos o commercio que nos trará comunicação, por via-ferrea, do centro; movimento maritimo capaz de nos interessar pelas causas do exterior; prompta circulação urbana; o accrescimo de fortuna particular de modo a permitir a construcção de prédios de architetura moderna; os elementos emfim, que, em toda a parte, concorrem para o progresso e para a civilização². (CASTRICIANO, 1993, p.223)

Esse isolamento, atrelado a um incipiente crescimento econômico e demográfico acarretou, em meados do século XIX, numa série de debates que discutiam tanto a mudança de Natal para o outro lado do rio Potengi ou em Guarapes, locais de fácil comunicação com o interior, como até mesmo, cogitavam a transferência da capital para outra cidade³.

A discussão, então, da primazia da condição de capital e, conseqüentemente, da sua influência no território norte-riograndense, fez com que a elite política natalense atentasse para a importância da eliminação do seu isolamento, em um primeiro momento, por meio de um porto mais adequado e da construção de ferrovias.

Assim, com o intuito de integrar Natal com o interior do estado, em 1872 foi dada a primeira concessão para construção de uma ferrovia no RN, que a ligaria à Ceará-Mirim⁴, até então um importante centro açucareiro. Um ano mais tarde, outra concessão é cedida para construção de uma estrada de ferro, ligando Natal a Nova Cruz – e esta ferrovia teria um caráter interestadual, pois posteriormente seria incorporada a uma rede de estradas de ferro que cortavam as principais cidades nordestinas, notadamente Recife. Durante o final do século XIX e início do XX, outras ferrovias foram sendo construídas pelo território potiguar, mas que gradualmente foram substituídas por estradas de

_

² A ortografia e pontuação das citações deste trabalho foram mantidas de acordo com os documentos originais, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação desde que esses não comprometam o entendimento do texto.

³ Sobre essa questão, Cf. RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Potengi:* fluxos do Rio Salgado no século XIX. Natal: Sebo Vermelho, 2006

⁴ Não construída nesse momento, apenas no início do século XX.

rodagem – a partir da década de 1910 – consideradas de baixo custo para execução e manutenção⁵. No item seguinte, o contexto de construção dessas estradas de ferro e a importância econômica e territorial que tiveram será discutido com maior amplitude.

O acesso do porto de Natal possuía como obstáculos naturais, a Pedra da Baixinha e os bancos de dunas nas margens – que assoreavam o rio – impedindo a entrada de navios de maior porte. É somente em 1890 que "se cogita em melhorar a entrada do porto de Natal, (...), dando-lhe maior profundidade e fazendo desapparecer a grande sinuosidade do canal que dá accesso ao ancoradouro interno fronteiro à cidade" (RIO GRANDE DO NORTE..., 1904, p.22) e três anos mais tarde criou-se a Comissão de Melhoramentos do Porto, sob direção do engenheiro Cunha Lima para dar início aos serviços que se estenderiam por décadas, com a conclusão do primeiro cais, em 1932.

Com o término parcial das obras do porto – cuja desobstrução completa apenas aconteceria muito posteriormente, no ano de 1997, com a explosão completa da Pedra da Baixinha –, Natal conseguiu o acesso de navios de maior tonelagem, fundamental para o escoamento da produção do estado, bem como, para o recebimento de produtos diversos.



Figura 01 - Rua do Commercio, atual Rua Chile, (c.1920), local onde se concentrava as principais lojas e centros comerciais da cidade.

Fonte: IHGRN

⁵ Para se entender, com mais profundidade, o desenvolvimento das estradas de ferro no Rio Grande do Norte, cf. MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de. *As cidades e os trilhos*: Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações. 144f. 2007. Trabalho de Final de Graduação (Graduação em Arquitetura) – UFRN, 2007.

Dessa forma, superados os obstáculos que isolavam a cidade do Natal e garantindo a sua integração com todo o território estadual, se permitiu assegurar a sua função de capital, além de propiciar seu desenvolvimento econômico, fato tão desejado não somente pela elite como por todos os membros da sociedade. A seguir, veremos como cidades como Natal e Mossoró principiaram as discussões e medidas acerca da construção de linhas férreas pelo Rio Grande do Norte, que as interligaram com outros núcleos urbanos e regiões, além de notar, de maneira geral, como tais mecanismos as reafirmaram como pontos centrais do território do estado.

2) As ferrovias e a rede urbana

As estradas de ferro, durante a transição do século XIX para o XX, simbolizaram no imaginário das elites o progresso, provindo a partir de um intenso processo de modernização. A linha férrea assumia o papel de elemento dinamizador da economia, devido ao fato de atender a dois objetivos principais: o escoamento da produção e a integração do território e, conseqüentemente, de regiões produtivas. Pode-se dizer que esse foi um período importante para a constituição, tanto do campo disciplinar como da prática, do que viria a ser conhecido por planejamento urbano e territorial no Brasil.

No Rio Grande do Norte, esses fatores foram bastante relevantes, uma vez que a intenção de modernizar o ambiente urbano, principalmente a capital, passou a ser uma prioridade. A elite intelectual da época defendia que a cidade do Natal para atingir o patamar dos grandes núcleos brasileiros devia antes de tudo integrar-se à malha ferroviária do país, transpondo o limite natural das dunas, do rio e do mar, como dito anteriormente, além de dinamizar a sua economia, sendo o centro de escoamento das regiões produtivas do interior. Por sua vez, esse mesmo discurso também foi verificado na justificativa da construção de outras vias férreas como a de Mossoró⁶ a Souza, onde as elites mossoroenses defendiam a sua necessidade a partir da emergência da cidade como principal praça comercial do estado. As verbas destinadas à maioria das ferrovias no RN provinham do orçamento das obras contra as secas e o intuito primordial delas era o de atender ao território potiguar afligido pelo fenômeno.

As estradas de ferro, assim como suas predecessoras – as estradas de boiadas – e suas sucessoras – as estradas de rodagem –, constituíram importantes mecanismos de articulação territorial e integração entre cidades. O estreitamento das relações econômicas entre os núcleos urbanos potiguares a partir da dinamização dos veículos de informação e transporte, se refletiu, aos poucos, em mudanças físicas e demográficas, além de um crescimento de suas riquezas e do

⁶ Mossoró, então, era a principal praça comercial do Rio Grande do Norte, para onde convergiam os principais gêneros produzidos no sertão, notadamente o algodão, que eram processados em suas fábricas e, em parte, exportados pelo porto de Areia Branca.

estabelecimento de uma interdependência hierárquica, fato configurado na geografia como rede urbana. Para o geógrafo Roberto Lobato Corrêa a rede urbana é "o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente" (1989, p. 05). A rede teria entre seus parâmetros estruturadores a hierarquia urbana e a relação entre cidade e região.

Com base nos discursos das elites e no interesse de interligar as zonas produtivas do estado à capital Natal, em fins do século XIX, precisamente em 1881, é iniciada a construção da primeira via férrea do Rio Grande do Norte, a Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz, posteriormente encampada pela *Great Western Railway Company*⁷. O traçado, além de interligar por uma rota mais rápida e eficiente a capital a outras capitais da República, como a Cidade da Paraíba (atual João Pessoa) e Recife, tinha como objetivo principal atender a uma importante zona de produção açucareira do Rio Grande do Norte, representada pelos vales do Piancó e Jacú, ao sul de Natal, escoando também a produção algodoeira dessa área. O vínculo fortalecido pela implantação da linha férrea subsidiou a formação de uma rede urbana hierarquizada, onde o pólo para onde convergiam as mercadorias produzidas, constituindo assim a "cabeça de linha" da rede, era a cidade de Natal e o seu respectivo porto, por onde se escoava a produção.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, segunda linha férrea construída no RN, teve como premissa para a sua implantação a insurgência das secas. Os estudos e determinação do seu traçado se deram a partir da vinda da "Comissão de Estudos e Obras Contra as Secas" chefiada pelo engenheiro Sampaio Correia. O objetivo desse projeto primava pelo beneficiamento de Natal e pela característica de linha de penetração até a região do Seridó norte-riograndense (RIO GRANDE DO NORTE..., 1906, p. 08). Entre as principais razões abordadas pela escolha do traçado, que envolveu grande polêmica e disputa entre as elites natalenses e mossoroenses⁸, constavam as seguintes:

A necessidade de pôr a Capital em fácil communicação com o interior; o facto de ser o porto de Natal – cujo melhoramento está em via de execução – acessível, em qualquer maré, aos navios e vapores brasileiros que viajam na costa; o inconveniente que resultaria de ser outro qualquer o ponto inicial da estrada, por ficar esta isolada da rede ferroviária actualmente existente; o menor custo da linha que, percorrendo a zona flagellada, permitte chegar ao seu centro sem haver necessidade de atravessar a serra da Borborema, que, em vez de ser transposta, é contornada no seu cabeço extremo (RIO GRANDE DO NORTE, 1906, p. 08-09).

⁷ Companhia inglesa com sede em Londres, que também administrava outras ferrovias nos estados da Paraíba, de Pernambuco e de Alagoas, que, interligadas, formavam uma das principais malhas ferroviárias do Nordeste brasileiro.

⁸ Essa questão refere-se à disputa pelo estabelecimento de um traçado que privilegiasse respectivamente as cidades de Natal e Mossoró. Enquanto que as elites da primeira defendiam a adoção da Estrada de Ferro Central do RN como um prolongamento da E.F. Natal-Ceará-Mirim, as da segunda afirmavam que seria muito mais vantajoso para o estado a adoção do percurso estabelecido anteriormente pelo industrial Johan Ulrich Graf em 1875, passando por Mossoró, Apodi e Pau dos Ferros.

O caminho estabelecido primava pela interligação das diversas zonas de produção agrícola do estado, e atentava para a possibilidade de se interligar a outros ramais que mais posteriormente poderiam ser construídos, bem como, a outras redes ferroviárias estaduais como as da Paraíba e Ceará, como se pode constatar no fragmento a seguir:

Como vedes, a linha de penetração percorrerá a parte central da região assolada pela secca e ligará a viação férrea do Ceará á rede que já se estende de Alagoas ao Rio Grande do Norte; quer dizer, entrou no plano geral que visa ligar todos os Estados do Brasil; e, por isso mesmo que nella se poderão entroncar novos ramaes, que partam de Macau e Mossoró, será, de futuro, a linha principal de uma vasta rede que attenderá ás múltiplas necessidades de transporte em uma região em que elle se faz difficil e imperfeitamente em costas de animaes. Virá a ser, portanto, uma estrada de soccorro em tempo de calamidade e um elemento seguro de progresso nas epochas normaes (RIO GRANDE DO NORTE, 1906, p. 09).

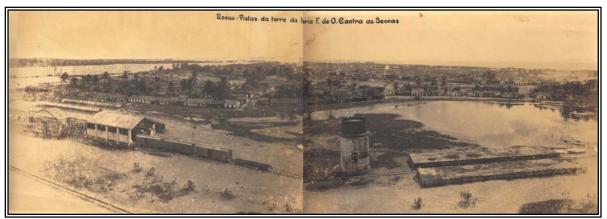


Figura 02 – Parque ferroviário da EFCRGN em Natal (década de 1920).

Fonte: Acervo do HCUrb/UFRN.

Após perder a disputa pela Estrada de Ferro Central, em 1904, as elites mossoroenses finalmente vêem as suas reivindicações materializadas, quando em 1912 é firmado o contrato para a construção daquela que seria a terceira ferrovia do estado, a entre Mossoró e a cidade de Souza, na Paraíba. Essa linha férrea representava uma aspiração das elites políticas e intelectuais desde a década de 1870. A estrada, como suas precedentes, vinha efetuar uma função de integração de áreas de produção, sobretudo mineral e agrícola, privilegiando a cidade de Mossoró, que se constituiria o pólo para onde convergiriam as mercadorias, e cujo porto, responderia pelo o escoamento das mesmas.

Cumpre salientar também entre os trabalhos públicos de iniciativa local essa importante ferro-via já em construção, de Areia Branca a Barriguda, que vae realizar uma velha e justa aspiração sertaneja, de grandes vantagens econômicas para o estado com o augmento certo da praça comercial de Mossoró que, desdobrando-se até a costa, será no futuro uma das mais fortes valvulas da expansão industrial do Brazil, nesta região a que servimos do território pátrio. (RIO GRANDE DO NORTE, 1912, p. 10).

Essa estrada de ferro possuía uma imagem progressista tão forte, que era alardeada como a futura mais importante ferrovia do norte do país, onde se concentrariam grandes montas de mercadorias provindas do sertão. Portanto, o papel econômico se tornou o principal mote para a concretização das vias férreas no estado, cuja finalidade se refletia no território ao interligar zonas produtivas e cidades. A questão das secas constituía o argumento central na obtenção de verbas para a realização dos estudos e das estradas em si. Em paralelo, outras obras de ação sobre o território eram desenvolvidas com base no auxílio financeiro e no conjunto de ações contra a seca, como os açudes e as barragens. Os açudes, especialmente os maiores, estavam sempre atrelados ao atendimento das cidades mais próximas e, assim, criaram um vínculo muito próximo com o desenvolvimento urbano desses núcleos e com a contenção das migrações.

3) Os açudes e a integração do território do RN

O início da República no Rio Grande do Norte também foi marcado, de forma semelhante ao que acontecia com a então região Norte⁹ do país, pela implantação de açudes públicos de grande, médio e pequeno porte, que tinham como objetivo amenizar os males proporcionados pelas secas. Essas ações se davam por dois vieses principais: gerar as condições necessárias para a manutenção das atividades agrícolas (promovendo uma produção regular mesmo em períodos de secas), e, conseqüentemente, contribuir de forma imediata com a fixação do sertanejo em sua própria terra, diminuindo as migrações do meio rural para o espaço urbano.

A edificação desses reservatórios, nesta perspectiva, acabava exercendo a função de elemento organizador do espaço nordestino, na medida em que não permitia a sua desocupação. Idealizavam os engenheiros politécnicos da referida época que, por meio de inovações técnicas, sistemáticas e continuadas (dentre elas a dos açudes públicos), poder-se-ia integrar o território das secas aos centros de desenvolvimento econômico e social mais dinâmicos da região Norte, presentes nas cidades litorâneas, e, conseqüentemente, à prosperidade econômica vivida na região Sul do país.

No sertão do Rio Grande do Norte, engenheiros da IOCS passaram a estudar, projetar e construir açudes de grande, médio e pequeno porte, no período compreendido entre 1909 a 1930, sobretudo nas regiões do Seridó e Oeste potiguar. Regiões que em princípios do século XX apresentavam um significativo crescimento demográfico. O então governador do Estado do Rio Grande do Norte, na

_

⁹ Em 1941, o CNG (Conselho Nacional de Geografia) por intermédio do geógrafo Fabio de Macedo, realizou a divisão regional do Brasil buscando definir cada grande região brasileira através de suas características físicas, com o objetivo de organizar o conhecimento sobre o país. É deste trabalho que surgiria a primeira denominação oficial de Nordeste. Porém essa denominação não fora totalmente aceita, não sendo utilizada pelos órgãos oficiais da época. Somente em 1968 é que o IBGE ao fazer uma nova divisão do país em grandes regiões geográficas considerou como nordestinos os estados do: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, e o território Federal de Fernando de Noronha.

década de 1920, José Augusto Bezerra de Medeiros, apresenta de forma sintética os açudes públicos que foram construídos no Seridó na primeira metade do século XX:

Na zona do Seridó, o sertanejo previdente, segundo leio em "O problema da água no Nordeste", de Garibaldi Dantas, tinha iniciativa própria e já em 1915 havia construído 710 açudes assim distribuídos: Município de Currais Novos, 52 açudes, fertilizando 500.000 braças; Município de Acari, 82 açudes, fertilizando 781.000 braças; Município de Jardim, 106 açudes, fertilizando 1.000.000 braças; Município de Caicó, 400 açudes, fertilizando 400.000 braças; Município de Serra Negra, 35 açudes, fertilizando 400.000 braças; Total: 710 açudes, fertilizando 7.084.000 braças quadradas. (AUGUSTO, 1980, p.42).

Essa gama de açudes contribuía com a irrigação de áreas significativas de terras produtivas do Seridó potiguar favorecendo, sobretudo com a produção do algodão mocó, o desenvolvimento sócio-econômico e urbano dos municípios atendidos pelos reservatórios. Se por um lado o alcance restrito das barragens promovia um desenvolvimento sócio-econômico menos dinâmico da maioria da população sertaneja que vivia no campo, por outro, elas privilegiavam o crescimento e desenvolvimento dos núcleos urbanos do Seridó e Oeste potiguar, dentre outros aspectos, pela garantia da segurança hídrica de vilas e pequenas cidades. Tal fato possibilitou, inclusive, que algumas dessas vilas viessem a assumir o posto de cidades em fins do século XIX, inicio do XX, caso da atual cidade de Acari que até os dias de hoje é abastecida pelo açude Gargalheiras.

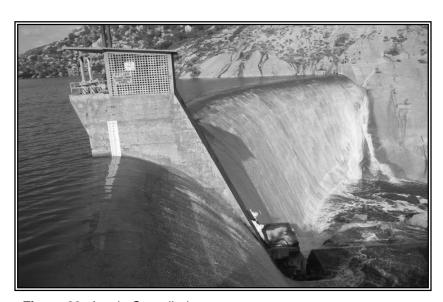


Figura 03: Açude Gargalheiras.

Fonte: Disponível em: < www.acari-rn.com.br/garagalheiras.htm>.

A inovação técnica materializada nos açudes permitia a irrigação de áreas de alto potencial produtivo, caso do Gargalheiras em Acari, que irrigava cerca de mil hectares de terras, do Itans em Caicó, com

cerca de 2.500 ha, e do Santo Antônio de Carnaubal (Carnaúbas), na região do Alto Oeste com 350 ha, todos com construção iniciada entre as décadas de 1920 e 1930. Por sua vez, a valorização das áreas favorecidas atraiu investimentos, dinamizando a economia das regiões atendidas, além do crescimento demográfico e expansão física dos assentamentos humanos. Os açudes detinham papel estratégico fundamental na construção de uma nova cena política-administrativa e econômica desejada pelas elites, além de contribuir, em uma perspectiva urbanística, para a formação de uma rede urbana que aos poucos se integrava a esses espaços centrais da economia regional.

Considerações Finais

A articulação do território potiguar, bem como, a consolidação de Natal como principal centro urbano, se deve em grande parte às ações de combate à seca. As verbas destinadas pela Inspetoria de Obras Contra as Secas, em um primeiro momento, e depois Inspetoria Federal, além da atuação de técnicos, com destaque para os engenheiros, que elaboraram planos e intervenções, delinearam, paulatinamente, uma nova configuração territorial, privilegiando ou criando relações produtivas que culminaram no desenvolvimento de cidades e na criação de uma interdependência entre elas.

Nesse contexto, as vias férreas foram responsáveis pela imposição de diferentes funcionalidades, o que gerou a diferenciação e, conseqüentemente, a composição de uma hierarquia urbana bem definida. É importante ressaltar que as ferrovias foram os primeiros dispositivos a promoverem a consolidação de redes urbanas, que apenas haviam sido delineadas pelos caminhos de boiadas. Além da questão hierárquica, as relações cidade-região também se dinamizaram com as estradas de ferro, devido ao aumento da área de abrangência dos principais núcleos, bem como, a possibilidade do transporte de maiores volumes de mercadoria em um menor tempo hábil. A rede ferroviária passou a exercer a circulação de riquezas e escoamento da produção, sobretudo agrícola, em uma escala muito maior.

Com relação à construção dos açudes no Rio Grande do Norte, durante fins do século XIX e primeiras décadas do XX, observou-se que as medidas da Inspetoria de Obras Contra as Secas deram condições político-administrativas e econômicas para que vilas alçassem a condição de cidades, corroborando a formação de uma rede urbana que aos poucos se integrava aos espaços da economia regional. Os açudes se constituíram, em princípios do século XX, elementos fundamentais na construção de um território integrado no estado potiguar, promovendo dentre outras realizações, um fator imprescindível para a existência e desenvolvimento desse meio urbano, a água.

É válido ressaltar, concomitantemente, que essas ações técnicas foram inicialmente centralizadas e encabeçadas pela elite política natalense, com o duplo intuito de sobrepor o isolamento da cidade e

garantir seu desenvolvimento urbano, como também e, sobretudo, legitimar a sua função territorial como capital, impedindo toda e qualquer tentativa de apropriação dessa condição central.

Referências

Fontes primárias

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro [s.n.]: 1909.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1910.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1911.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1912.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1915.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1919.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1920.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1921.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1922.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1923.
Relatório anual apresentado ao apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: [s.n.], 1925.
REIS, Aarão. Obras novas contra as sêcas (executadas de 3 de setembro de 1915 a 31 de outubro de 1918). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.
RIO GRANDE DO NORTE. Relatório apresentado ao Exm. Dr. Augusto Tavares de Lyra lida perante o Congresso legislativo do Estado do RN em 1904. Natal: Typ. A República, 1904.
Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do estado na abertura da terceira sessão da quinta legislatura a 14 de julho de 1906 pelo governador Augusto Tavares de Lyra acompanhada dos relatórios apresentados pelos chefes dos diversos ramos do serviço publico. Natal: Typ d'A República, 1907.
Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da sétima legislatura em 1 de novembro de 1910 pelo governador Alberto Maranhão. Natal: Typ d'A República, 1912.

Fontes bibliográficas

AUGUSTO, José. Seridó. Brasília: Senado Federal, 1980.

CASTRICIANO, Henrique. Seleta: textos e poesia. ALBUQUERQUE, José Geraldo (Org). Natal: Escola Doméstica, 1993.

CNPq. Entre as Secas e as Cidades: formação de práticas, saberes e representações do urbanismo (1850-1930). Brasília: 2004. Projeto de Pesquisa.

CÔRREA, Roberto Lobato. A Rede Urbana. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CUNHA, Euclides da (1902). Os Sertões. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

FERREIRA, Angela Lúcia A; DANTAS, George Alexandre F. (Org.). Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna, Natal (1890-1940). Natal: EDUFRN, 2006.

FERREIRA, Angela Lúcia A; DANTAS, George Alexandre F; EDUARDO, Anna Rachel B. Em torno das cidades: urbanismo e secas no Nordeste do Brasil, 1900-1920. Scripta Nova. Disponível em:http://www.ub.es/geocrit/sn-194-104.htm. Acesso em: 4 fev. 2008.

FERREIRA, Angela Lúcia A; DANTAS, George Alexandre F; FARIAS, Hélio T. M. A dimensão técnica das secas: formulações iniciais, leituras do território e planejamento na virada para o século XX. Natal: 2006. Artigo inédito.

MARX, Murillo. Cidade Brasileira. São Paulo: Melhoramentos, 1980.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo. As cidades e os trilhos: Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações. 144f. 2007. Trabalho de Final de Graduação (Graduação em Arquitetura) - Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de; SILVA, Adriano Wagner. A integração do território do Rio Grande do Norte pelos açudes e estradas de ferro (1889-1935). Fazendo História, a.1, n.1, v.1, 2007.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. Potengi: fluxos do Rio Salgado no século XIX. Natal: Sebo Vermelho, 2006.

SIMONINI, Yuri. Da Ribeira para a Cidade Alta: Um novo centro para uma nova cidade. 80f. 2006. Monografia (Graduação em História) - Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006.

SILVA, Janice Theodoro da. Raízes do planejamento: Nordeste (1889 – 1930). São Paulo: Ciências Humanas, 1978.

SOBRINHO, Thomaz Pompeu. História das Secas (Século XX). Homenagem ao Primeiro Centenário da Abolição Mossoroensse. 2. ed., v. 226. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1982.

TEIXEIRA, Rubenilson B; FERREIRA, Angela Lúcia A. Cidade e território: mudanças e permanências no papel funcional da cidade potiguar. Scripta Nova, v. 10, p. 1-18, 2006. Disponível em: http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-16.htm. Acesso em: 21 abr. 2008.