

M-93-04



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

7.5

A EVOLUÇÃO FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO NORTE  
"ASPECTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS"  
(1880-1920)



PESQUISADOR: *CARLOS ALBERTO VARELA DE GOES*

ORIENTADORA: MARLENE DA SILVA MARIZ

NATAL-RN

DEZEMBRO/1993



CARLOS ALBERTO VARELA DE GOES



A EVOLUÇÃO FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO NORTE  
"ASPECTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS"  
(1880-1920)

*"Monografia apresentada a  
Disciplina Prática de Pesquisa  
Histórica, exigida para obtenção do  
grau de Bacharel em História".*

NATAL-RN  
DEZEMBRO/1993



## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	4
AGRADECIMENTOS .....	6
CAPÍTULO I	
1. O SALDO PARA A MODERNIDADE .....	7
1.1. A Ferrovia .....	8
1.2. A era Ferroviária no Brasil .....	9
1.3. A Era Mauá .....	11
NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO I CAPÍTULO .....	13
CAPÍTULO II	
2. O RIO GRANDE DO NORTE "A CAMINHOS DE FERRO RUMO AO PROGRESSO .....	14
2.1. A Ferrovia Natal-Nova Cruz .....	15
2.2. A Central do RGN .....	18
2.3. A Estrada-de-Ferro de Mossoró .....	20
NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO II CAPÍTULO .....	23
CAPÍTULO III	
3.1. Aspectos Econômicos Sociais .....	24
3.2. A Concorrência Rodoviária .....	26
3.3. O Sucateamento das Ferrovias .....	27
NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO III CAPÍTULO .....	28
FONTES	
1.1. Primárias .....	29
1.2. Secundárias .....	29
BIBLIOGRAFIA .....	30



## APRESENTAÇÃO

Com o advento da revolução industrial na Europa, e posteriormente com a construção das primeiras estradas-de-ferro no início do século XIX, tratou logo o Brasil de introduzir no país, tão importante invenção, através das primeiras leis ferroviárias.

Apenas de tão grande interesse o ambiente não era favorável, mais o plano era grande demais para as possibilidades do Brasil, além disso, as agitações políticas que conturbavam a vida no país, não permitiam tais investimentos.

Foi a partir da segunda metade do século XIX, que assinalou-se o momento mais favorável, com a estabilidade econômica e política do país.

O desenvolvimento ferroviário do Brasil é um assunto bastante interessante na historiografia brasileira, apenas de ter este, sido introduzido no país a um século. Embora ter sido objeto de estudo de alguns pesquisadores a nível nacional, continua sendo um tema inacabado, pois são muitas as questões a serem analisadas. Tomamos como campo de estudo o surto ferroviário no Rio Grande do Norte, uma vez que o assunto possui grande relevância por se tratar de um assunto que envolve relações políticas sociais, e que afetou a população da época, pelas suas relações e influências, bem

como grande importância que representou para a economia do Brasil e do Estado.

Neste trabalho, voltemos nossas atenções para o período entre 1880 e 1920, período este, da abertura dos três ramais ferroviários do Rio Grande do Norte.

Será enfocada não só a abertura dos ramais ferroviários no Rio Grande do Norte, mais também a problemática de forma globalizante, levando-se em consideração a conjuntura econômica e política a nível Nacional e Estadual.

Para melhor compreensão, foram utilizadas fontes secundárias, bem como análise de obras publicadas anteriormente, jornais e entrevistas de pessoas que praticamente vivenciaram este progresso.

Devido aos estudos das Estradas-de-Ferro ter sido muito mais abordada pelos estudiosos no assunto a nível nacional, é que, sentimos a necessidade de se fazer um estudo mais sistemático do assunto, dando-se ênfase a um espaço mais limitado, "*a abertura dos ramais ferroviários no Rio Grande do Norte.*"

## AGRADECIMENTOS

*A minha esposa que me inspirou o desejo de saber.*

*E aos meus pais e irmãos, que me ensinaram que a verdade e a ternura não são coisas inúteis neste mundo.*

# I CAPÍTULO

## 1. O SALTO PARA A MODERNIDADE

Na metade do século XVIII o mercado mundial sofreu uma grande expansão do consumo, para fazer frente a essa necessidade e conseqüentemente aumentar a produtividade, foi necessário aprimorar tecnologicamente a produção.

A Inglaterra foi a pioneira no aprimoramento desse setor. Diversas razões fizeram com que a revolução industrial iniciasse neste país. Regime liberal, ricas jazidas de carvão e grande império colonial.

Ao iniciar o século XVIII, já tentavam encontrar uma utilização prática para a propriedade que tem a água de aumentar seu volume quando aquecida.

Em 1782, James Watt inventou a máquina a vapor e com esta Watt implantou o uso exclusivo da força de expansão do vapor

Outra descoberta importante, foi a fabricação do ferro fojado. A empresa metalúrgica foi quem impulsionou a invenção básica que transformou as indústrias de bens de capital.

A indústria metalúrgica na Inglaterra teve dificuldade em si desenvolver, pois não era bem consumo, e neste sentido, ou seja, bem de capital, só adquirem mercado em economia já industrializadas. O aumento da produção de carvão e ferro só se tornou possível com o surgimento das estradas de ferro.

(Jornal) ?

### 1.1. A Ferrovia

A origem das estradas de ferro está, ligada as necessidades de transportes. Em 1825, descobriu-se a possibilidade de acionar os carros de transportes das minas de carvão, por meio de máquinas a vapor móveis: o inglês Stifhenson inventou a locomotiva.

A primeira ferrovia, para transporte de mercadorias e passageiros, foi em 1825, que ligava a cidade de Liverpool à Manchester.

Enquanto mexia na imaginação do homem, a ferrovia necessitava de mais ferro, mais carvão, mais mão-de-obra, mais mercadorias, mais capacidade para a abertura de mercados e mais capital.

As ferrovias tornaram-se um excelente investimento e o progresso tornou-se palpável a todos os cidadãos.

Em meados do século XIX, os sistemas ferroviários tinham uma grande importância na Inglaterra, Estados Unidos, Bélgica, França e Alemanha. Elas uniam campos e cidade, facilitavam as viagens e os transportes regulares de produtos pesados a longa distância.

## 1.2. A era Ferroviária no Brasil

Pouco mais de cinco anos desde o surgimento da estrada de ferro no mundo, o Brasil tratou de introduzir no país tão importante invenção, através da primeira lei ferroviária "*Lei Feijó*" sancionada pelo Regente, aos 31 de outubro de 1835.

No entanto o ambiente não era favorável, tal a grandiosidade do plano em relação às possibilidades do país, como também as agitações políticas que conturbavam a vida no país no período Regencial.

Foi a partir de 1850 que o país tornou-se favorável a investimento de tal natureza. Por um lado, a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna, possibilitando a partir de então o estabelecimento do projeto.

Nota-se que durante o Segundo Reinado, toda organização política-administrativa do país tendem a se tornar cada vez mais centralizada.

Foi a partir da segunda metade do século XIX, que assinalou-se o momento de maior transformação econômica na história brasileira. *(fonte) ?*

A estabilidade econômica e política do Segundo Reinado é, indenticada com o progresso que vem a

caracterizar a época de D. Pedro II. Na década que se segue a 1850, fundaram-se no Brasil várias empresas industriais, bancos, companhias de navegação a vapor, companhias de seguro, companhias de mineração, transportes urbanos, de gás e estradas de ferro.

Contudo, a principal atividade econômica brasileira continuava sendo no setor agrícola. O café tornou-se, efetivamente, a base da economia do país.

Por outro lado, a extinção do tráfico de escravo, por pressão inglesa, e através da "*Lei Eusébio de Queiros*", o país deixou livre o capital até então empregado no comércio negreiro. Apesar do Brasil ter deixado de ser colônia portuguesa, o país passa a ser "*Colônia*" da Inglaterra, a depender cada vez mais do capital internacional.

A Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, marca o verdadeiro ponto de partida da viação férrea brasileira. Esta lei vedava a utilização do escravo nos trabalhos das estradas de ferro. Como também, os trabalhadores nacionais poderiam ser beneficiados com isenção do recrutamento militar, bem como a dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional.

### 1.3. A Era Mauá

Afinal, a 30 de abril de 1854, foi inaugurada o primeiro trecho ferroviário do país, que tinha pouco mais de quatorze quilômetros (Mauá-Estação de Fragoso). Graças aos esforços da figura de Irineu Evangelista de Souza (o barão de Mauá), foi ele quem custeou o estudo do reconhecimento e a elaboração da planta definitiva do trecho que compreendia a praia da Estrela à Raiz da Serra de Petrópolis. A primeira locomotiva que andou sobre trilhos no Brasil, recebeu o nome histórico de Baroneza.

A segunda estrada de ferro organizada no país, foi a Estrada-de-Ferro de Recife ao São Francisco (Recife and São Francisco Railway Company), que constitui a primeira participação inglesa ferroviária no Brasil.

Seguiu-se a estrada-de-ferro D. Pedro II, atual central do Brasil. Suas primeiras linhas começaram a funcionar no fim de 1859. Progressivamente ela foi buscar café em todo o vale do Parnaíba e estendeu-se até o Norte de São Paulo e o Sudeste de Minas Gerais.

O desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro, pois o transporte do café pelo trêm era seis (6) vezes mais barato do que das tropas de mulas. (f-ta)?

A quarta foi a Bahia and São Francisco Railway

Company, organizada em Londres, mais cujos primeiros passos foram dados por um amigo de Mauá, o baiano J. F. Alves Brasil Muniz Barreto.

O quinto empreendimento ferroviário foi a Estrada-de-ferro São Paulo Railway.

Finalmente a ferroviária em que Mauá se envolveu, foi a Estrada-de-Ferro Rio-Verde, que é atualmente conhecida por Mauá-Rio. Neste empreendimento teve Mauá como sócio, o seu amigo Couto de Magalhães.

O desenvolvimento das estradas de ferro era comandados pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes de café, não podendo deixar de citar a importância Inglesa no desenvolvimento ferroviário do Brasil.

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO I CAPÍTULO

- 1) CANEDO, Leticia Bicalho. A revolução industrial "descutindo a história." 8ª ed. São Paulo: Atual: Campinas/SP. 1987, p. 41/42.
- 2) LIMA, Heitor Ferreira. Industrialistas brasileiros = Mauá = Rui Barbosa = Sinarem. São Paulo: Alfa-Omega, 1976, p. 22/25.
- 3) MATOS, Odilon Noqueira. "A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura do café". Café e ferroviárias. 4ª ed. Campinas : Pontes, 1990 p. 59/75.
- 4) \_\_\_\_\_. "Vias de comunicações". In: Holanda, Sergio Buarque de (dir). Histórias Geral da civilização brasileira. 4ª ed. Tomo II, vol.4ª (6) São Paulo : Difil, 1985,p. 46/59.
- 5) NADAI, Elza. Neves, Joana. Histórias do Brasil, "da colônia à república". 9ª ed. São Paulo, Saraiva, 1986,p. 148/160.
- 6) SILVA, SERGIO. Expansão Cafieira e origem da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. p. 56/88.

*nes este andamento por favor.*



## CAPÍTULO II

### 2. O RIO GRANDE DO NORTE "A CAMINHOS DE FERRO" RUMO AO PROGRESSO.

Durante o Segundo Reinado, os caminhos de ferro constituíram a forma predominante, quase que exclusiva, que tornaram os investimentos públicos de caráter reprodutivo no país.

No Nordeste, entre os projetos que esteve no roteiro destes melhoramentos, eram os de infra-estrutura, especialmente portos e ferrovias, e o Rio Grande do Norte não poderia ser excluído de tais melhoramentos, principalmente no que se refere a ferrovias, estes investimentos só vai se completar na República.

Três, são os ramais ferroviários no Estado, Natal à Nova Cruz, Central, depois Sampaio Correia e a Mossoró à São Francisco.

## 2.1. A Ferrovia Natal - Nova Cruz

A Lei provincial 682 de 8 de agosto de 1873, concedeu a Cícero de Pontes e outros, o direito de construção de uma estrada de ferro que ligasse Natal a Nova Cruz, estes teriam garantias de juros de 7%, pelo prazo de trinta anos para o capital máximo de 5.500000\$000.

Em 1877 este prazo foi prorrogado, após algumas alterações contratuais.

Em 16 de novembro de 1878, foi dada a permissão para transferir o privilégio a "*Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited.*" Sua construção começou oficialmente no dia 27 de fevereiro de 1880, tendo sido inaugurado o primeiro trecho (Natal a São José de Mipibu) e entregue ao tráfego no dia 28 de novembro de 1881, pelo presidente Sátero de Oliveira Dias. O engenheiro representante da companhia era Josom Rigby, o fiscal do governo era o Dr. José de Cupertino Coelho Cintra e a firma contratada para a construção foi a Reed Bowen e Co. O edifício aberto ao público no dia da inauguração é o mesmo da Praça Augusto Severo. O segundo trecho (São José de Mipibu a Montanhas) foi entregue em 1882 e o terceiro (Montanhas a Nova Cruz) foi inaugurado e entregue ao tráfego em 10 de abril de 1883, sua extensão total media 120 Km, 600 metros e seu custo subiu para 7.110.049\$000.

Essa ferrovia tinha a bitola de 1m e os trilhos eram do tipo vignolle (aço Bessemer), a locomotiva era a vapor, movida a carvão, de fabricação inglesa, no percurso foram construídos dois viadutos no Rio Capió, cada um com 25 metros de vão e uma ponte de 42 metros sobre o Rio Curimataú. *(Fonte?)*

Esta ferrovia foi resgatada pelo governo federal pelo preço de 427.800 libras (títulos de 4%), e no dia 31 de julho de 1901 através do Decreto 4.111 foi arrendada à "*The Great Western of Brazil Railway Company Limited.*" Por esse contrato, depois revisto pelo Decreto 5.257 de 26 de julho de 1904 e o 7.632 de 28 de outubro de 1909, ficou a Great Western obrigada a fazer a construção do trecho compreendido entre Nova Cruz e Independência no Estado da Paraíba, a extensão total da linha era de 50Km, 196 metros, este trecho foi inaugurado no dia 10 de janeiro de 1904.

Ela percorria, primeiramente, uma zona que, embora boa para o cultivo do algodão e cereais, era pouco desenvolvida, possuindo fazendas de criação de pequeno valor, esta região não podia dar lucros à companhia sem o formento por parte do governo a estas terras - na observação de um dos engenheiros fiscais do governo, este aconselhava a sua ligação com o Ceará-Mirim, "*verdadeiro centro produtor da província.*"

O certo, é que, desde sua inauguração, esta ferrovia vinha tendo prejuízo, por estar localizada e encravada na faixa litorânea, que não tem fertilidade e não tem sua agricultura desenvolvida. Realmente, apesar de servida por uma estrada de ferro, a cidade de São José de Mipibu, antes um centro comercial do Estado, achava-se nesta época em plena decadência, pelo motivo sobretudo, da concorrência vantajosa do mercado de Natal. Mesmo com o desenvolvimento da cultura de cana-de-açúcar na zona fértil de Canguaretama, onde foi montada a usina Maranhão.

Finalmente no dia 3 de agosto de 1939, por força do Decreto 1.475, a linha de Natal - Nova Cruz desligou-se da "Great Western", voltando à administração federal, no dia 5 de novembro de 1939, era incorporada à "Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte." (fonte)?

## 2.2. A Central do RGN

No final do Império, já se pensava em uma estrada de ferro que atravessasse o Ceará-Mirim, então maior centro econômico da província. A Lei provincial 630 de 26 de novembro de 1870, o governo autorizava o contrato desta estrada de ferro, que não foi realizada se não trinta anos depois.

Em face dos períodos prolongados de seca, que maltratava milhares de homens, expulsando de seus lares, levando à mendigar nas ruas da capital, emigrando para o extremo norte do país e depois de vários apelos as autoridades federais, resolveu o governo central, mandar o engenheiro Sampaio Correia que chefiando uma comissão de Obras Contra as Secas, desenvolveu um projeto de uma estrada de ferro que, partem do litoral (capital), fosse em direção às regiões mais assolada pela seca.

A Lei federal 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizava o governo mandar fazer os estudos para esta estrada de ferro.

Em março de 1904, chega ao Estado o Engenheiro Sampaio Correia, primeiro compraram a cada de aula da Ribeira e no local construíram a Estação. Foi contruído uma pequena estação do outro lado do Potengi, na localidade de Caroa, onde se pegava o trem para o Ceará-Mirim. O

presidente eleito da república, Afonso Pena, inaugurou o primeiro trecho ferroviário, Coroa ao Ceará-Mirim, em 13 de junho de 1906, num percurso de 33 quilômetros 638 metros, as locomotivas eram do tipo a vapor, construída nos Estados Unidos da América do Norte.

Em 1911 a barca a vapor "*progresso*" fez a travessia do potengi. Em 1914 chegava a ferrovia em Lajes. No dia 20 de abril de 1916, a ponte de Igapó foi (inaugurada), com nove vãos, 520 metros, a maior do Nordeste, sobre rios, esta ponte já forar o objeto de Lei provincial em 1872. No dia 26 de setembro de 1932 chega este ramal a cidade de Angicos. no dia 29 de novembro de 1950 chega a cidade de Pedro Avelino, foi também construído um sub-ramal Lajes a São Rafael, além dessas cidades, ela também cortava as cidades de Extremoz, Baixa Verde, e finalmente chega a cidade de Macau, grande produtor de sal. (*fonte*)?

### 2.3. A Estrada-de-Ferro de Mossoró

As primeiras tentativas de se construir uma estrada de ferro que partindo de Mossoró fosse em direção ao São Francisco, foi feita em 1875.

O plano partia do pressuposto que era urgente, pois serviria aos interesses da união brasileira, pois seria uma medida de salvação pública, na qual definitivamente poria em abrigo das secas periódicas, os Estados sujeito a este flagelo, começando por Mossoró, por ser uma cidade vizinha ao litoral e pelo grande desenvolvimento de sua industria salineira, pela agro-industria do algodão e pelo seu comércio.

A partir da Lei provincial 742 de 26 de agosto de 1875, fica o presidente da província autorizado a contratar o Sr. João Urich Graf, para construir uma estrada de ferro que partindo de Mossoró fosse até o limite da província, em direção aos municípios de Apodi e Pau dos Ferros.

O contrato foi assinado em 28 de agosto de 1875, estando presente ao ato, o presidente da província, o Dr. José Bernardo Galvão Alcoforado Júnior, o Dr. Arthur A. Jacomo Perês, Dr. Manoel Dantas e o Engenheiro da província Feliciano Francisco Martins, como também o Sr. João Urich Graf, este terá um prazo de oito anos para construir, com privilégio de noventa anos.

Pela ferrovia, previa-se o transporte de fumo, café, madeira, arroz, sal, farinha de mandioca, gado, como também a exportação de carne seca.

Propunha o Sr. João Urich, além dos melhoramentos no percurso, como construção de açudes e fontes, uma escola agrícola em Mossoró.

De acordo com o contrato, a empresa transportaria de graça o correio, os socorros públicos e os funcionários públicos teriam um abatimento de 50% no transporte.

Este projeto como outro, não foi possível concluir. Foi a partir de 1912, que por iniciativa de Sabóia de Albuquerque, que interessado no transporte de sal, deu início em 31 de agosto deste ano, a construção da "*Companhia de Estrada-de-ferro Mossoró S/A*", com 241 Km, de porto franco (Areia Branca), Alexandria, depois prolongada até os limites da Paraíba.

Por outro lado, na capital do país, para que a construção de uma estrada-de-ferro fosse possível, era preciso que toda bancada do Rio Grande do Norte, cuja representação era pequena, explicasse a necessidade do desenvolvimento da região para o progresso nacional.

O então deputado federal, Juvenal Lamartine procurou demonstrar a importância da construção de uma estrada de ferro que, partindo de Mossoró, atravessasse o

Estado da Paraíba e fosse entroncar na rede de viação férrea do Nordeste, pois *"além de servir propriamente ao transporte de mercadorias e passageiros, se destina a salvar questões econômicas sociais de alto interesse nacional, permitindo o repovoamento do solo, a fixação do trabalhador nacional, o bem-estar das populações sertanejas, privadas de tudo e abandonadas as suas próprias forças na luta titânica e injusta contra o meio físico, tendo como companheiros a ignorância e a miséria"*(1).

Afirma ele também à necessidade da construção desta estrada de ferro, para solucionar o problema da seca, da qual a nação tem empobrecido em consequência pela morte de milhares de nordestinos, como também pelo envio de socorro federal a região.

---

(1) SILVA, Janice Theodoro. Raízes da Ideologia do Planejamento. p. 111.

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO II CAPÍTULO

CASCUDO, Luís da Câmara. História do Rio Grande do Norte. Natal: Ed Achianí, 1955. p. 316/321.

\_\_\_\_\_. História da Cidade do Natal. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1980, p. 405/407.

FELIPE, José Lacerda. Elementos da geografia do RN. Natal: Ed. Universitária, 1988, p. 30/42.

GRAF, João Urich. Estrada de Ferro de Mossoró. "Coleção Mossoroense." Vol. CXX. 1991.

MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte. Natal. Cap. VII. Imprensa Universitária, 1973, p. 139/144.

PINTO, Estevão. História de uma estrada de ferro do Nordeste. Recife: Ed. José Olímpio, 1949.

SILVA, Janice Theodoro. Raízes da Ideologia do Planejamento: Nordeste (1889-1930). Natal: Ed Livraria Editora Ciências Humanas Ltda. 1978. p. 111/112.



## CAPÍTULO III

### 3.1. Aspectos Econômicos Sociais

Nos países do primeiro mundo, o transporte ferroviário é sinônimo de desenvolvimento e progresso, mas no Brasil está relegado a segundo plano.

As Estradas-de-Ferro no Brasil, que no passado significavam progresso, hoje está praticamente desaparecendo, muitos ramais foram desativados. Um exemplo esta no Rio Grande do Norte, cuja suas potencialidades econômicas não são levadas em consideração pela Rede Ferroviária Federal. Segundo informações do escritório de representação da RFFSA no Estado, apenas o sal serve de carga permanente, diferente do passado, quando vários eram os produtos transportado pela Estrada-de-Ferro, como, algodão, sisal, gado, sal, sem contar com o transporte de passageiros, que era quase que exclusivo.

Muitas foram os melhoramentos realizados no trajeto de construção dos ramais ferroviários, tais como, açudes, pontes, estações, residências para os funcionários e suas famílias. Na capital foi construída uma vila residencial para os funcionários, esta, se localiza no bairro da Ribeira. Não poderia deixar de citar o incremento comercial nas cidades por onde a estrada de ferro passava.

A influência da Rede Ferroviária não se limita apenas no que se refere a economia da Região, ela exerce também influência em outros campos, como, no folclore. É o caso de alguns nomes e temas que a indústria ferroviária introduziu em nosso vocabulário. Entre os funcionários existem inúmeras palavras que constituem uma verdadeira gíria, tais como, *cafussu* (pessoal da safra), *chuva grossa* (mais de um fiscal no trem), etc. As próprias estações, são um contínuo estímulo a imaginação, por causa dos seus pedintes, de seus tipos característicos e de seus vendedores de água fria, de rolete de cana, balas de goma e de castanha assada. Algumas cidades ficaram conhecidas, como, Extremoz, por vender "*grude*", Ceará-Mirim, pela venda de rolete de cana, Baixa Verde (hoje, João Câmara) pela venda de água fria e tantas outras.

No social, foram enormes as contribuições, entre elas, o trem da água, o transporte dos correios, o transporte de socorro federal, em consequência das secas prolongadas.

No que se refere aos problemas assistenciais, no dia 24 de janeiro de 1923, o Congresso Nacional sancionou o Decreto 4.682 (Lei Eloi Chaves), que criava nas empresas ferroviárias "*uma caixa de aposentadoria e pensões*" para seus funcionários (o seguro velhice), quem tivesse mais de cinquenta anos de idade, e, pelo menos, trinta de serviço. A aposentadoria por invalidez cabia aos empregados que, após dez anos de serviço, fosse declarado físico ou intelectualmente incapaz.

A Lei Eloi Chaves, para os empregados nas empresas ferroviárias, inaugurou no Brasil a assistência social do Estado.

### 3.2. A Concorrência Rodoviária

Nota-se que o transporte de passageiros teve uma grande queda a partir de 1927, apesar de ser muito baixa a tarifa cobrada por esse transporte.

As empresas ferroviárias foram taxadas com pesados impostos, enquanto as empresas rodoviárias escapavam, não podendo deixar de destacar, que esses veículos podiam escolher as mercadorias mais convenientes aos seus interesses deixando as de baixo valor para as estradas-de-ferro.

Outro fator que afetou as empresas ferroviárias, eram que elas eram obrigadas a fazer a manutenção da malha ferroviária, ao contrário das rodovias que ficam a cargo dos governos.

### 3.3. O Sucateamento das Ferrovias

Atualmente o Rio Grande do Norte conta com apenas três ramais ferroviários, tendo vido desativado o sub-ramal que liga Lajes a antiga São Rafael. O ramal que liga Mossoró (RN) a Souza (PB), esta quase desativado.

Segundo o presidente do sindicato dos trabalhadores em empresas ferroviárias, José Fernandes Silva, em todos os países do mundo o transporte ferroviário é 50% mais barato que o transporte rodoviário.

No país, onde a relação de funcionários por quilômetros de ferrovias é de 2,5 pessoas, quando em alguns países chega a sete. No Rio Grande do Norte, esse índice é inferior a 0,5 pessoas por quilômetros de ferrovias.

No Estado apenas a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos, mantém regularmente o transporte de passageiros, que liga a capital à cidade de Ceará-Mirim e a capital a cidade de Parnamirim.

É preciso que o governo reveja a situação das ferrovias no Brasil.

São tão estreitas as relações das companhias ferroviárias com a produção e desenvolvimento social do Brasil, que ninguém pode hoje escrever a história da economia desse país, sem se servir dos seus relatórios e de seus arquivos.

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DO III CAPÍTULO

FELIPE, José Lacerda. Elementos da geografia do RN. Natal: Ed. Universitária, 1988, p. 30/42.

PINTO, Estevão. História de uma estrada de ferro do Nordeste. Recife: Ed. José Olímpio, 1949.

## FONTES

### 1.1. Primárias

- Instituto Histórico e Geográfico do RN.
- Arquivo Público do Estado do RN.
- Arquivo Público da Cidade de Mossoró-RN
- Arquivo da Rede Ferroviária Federal-PE
- Setor de Documentação e Pesquisa do Diário de Natal.

### 1.2. Secundária

- Arquivo do Diário de Natal
- Arquivo do Jornal "*A República*"
- Revistas (Veja, Isto é, etc)
- Instituto Histórico e Geográfico do RN.



## BIBLIOGRAFIA

- BAPTISTA, José Luís. O surto ferroviário e seu desenvolvimento. In: CONGRESSO DA HISTÓRIA NACIONAL. 3, Rio de Janeiro, 1992 - Anais... Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, V. 6, p. 438.
- CASCUDO, Luís da Câmara. História do Rio Grande do Norte. Natal: Ed. Achianí, 1955, p. 316/321.
- \_\_\_\_\_. História da Cidade do Natal. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1980, p. 405/407.
- FELIPE, José Lacerda. Elementos da geografia do RN. Natal: Ed. Universitária, 1988, p. 30/42.
- GRAF, José Urich. Estrada de Ferro de Mossoró. "Coleção Mossoroense". Vol. CXX.
- LIMA, Heitor Ferreira. Industrialistas brasileiros = Mauá = Rui Barbosa = Simoren. São Paulo: Alfa-Omega, 1976, p. 22/25.
- MATOS, Odilon Nogueira. "A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura de café." Café e Ferrovias. 4ª Ed. Campinas: Pontes, 1990, p. 59/75.
- \_\_\_\_\_. "Vias de comunicação." In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir). História Geral da civilização brasileira. 4ª ED. Tomo II, Vol 40 (6). São Paulo: Difil, 1985, p. 46/59.
- MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos geopolíticos e antropofolológicos de História do Rio Grande do Norte. Natal. Cap. VII,. Imprensa Universitária, 1963, p. 139/144.
- MELO, Evaldo Cabral de. "As províncias do Norte e os melhoramentos materiais". O Norte agrário e o Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p. 191/293.
- PASSOS, Edilson Junqueira. Reconhecimento Gerais para o prolongamento da estrada de ferro de Mossoró, de São Sebastião a Souza e Pombal. "Coleção Mossoroense". Vol. CCXXXIX.
- PINTO, Estevão. História de uma estrada de ferro do Nordeste. Recife: Ed. José Olímpio, 1949.
- SILVA, Janice Theodoro. Raízes de Ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930). Natal: Ed. Livraria editora Ciências Humanas Ltda. 1978. p. 111/112.
- SILVA, Sérgio, Expansão cafeeira e origem da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. p. 56/58.

