

# A estrada de automóveis do Seridó e a constituição de uma nova mobilidade no território norte-rio-grandense (1914-1934)

*Fagner David da Silva*

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Natal – Rio Grande do Norte – Brasil

fagnerflan@hotmail.com

---

**Resumo:** Neste ensaio buscamos entender como a política de construção de estradas de rodagem no Rio Grande do Norte foi pensada e posta em prática pelos grupos dirigentes do estado entre os anos de 1914 e 1934, tentando perceber alguns elementos – associados aos ideais de progresso e de moderno no período – como articuladores de uma nova dinâmica da mobilidade no território norte-rio-grandense. Tal dinâmica da mobilidade nos é observada aqui como resultado do desejo desses grupos de aproximarem o litoral do sertão por meio das estradas de rodagem. Essa proximidade será analisada ao longo do processo de construção da Estrada de Automóveis do Seridó, cuja construção teve início com a criação de uma sociedade anônima pelo engenheiro José Francisco Brandão Cavalcanti em 1914, marco inicial do nosso recorte temporal. Anos mais tarde - década de 1920 - a Estrada de Automóveis do Seridó deu origem a uma rede viária denominada de Seridó que ia de Natal a Serra Negra. Nesse sentido, entendemos que essas transformações materiais contribuíram para modificar a fisionomia do território norte-rio-grandense e ajudaram na constituição de uma nova dinâmica da mobilidade no estado.

**Palavras-chave:** Estradas de rodagem. Grupos dirigentes. Progresso. Mobilidade.

---

## **Introdução: As estradas de rodagem e o progresso nos vestígios documentais**

Ao analisarmos as falas dos grupos dirigentes do Rio Grande do Norte com relação aos investimentos voltados à política de mobilidade no estado entre os anos de 1914 e 1934, observamos a construção de um discurso que começava a colocar as estradas de rodagem como importantes vias responsáveis por solucionar o problema do transporte no território norte-rio-grandense. Aqui, entendemos os grupos dirigentes como grupos formados por sujeitos ligados ao estado, desde os que estavam em cargos políticos, sejam como chefes do executivo, ou como membros do legislativo, como também aqueles que exerceram as funções de engenheiros, técnicos e intelectuais, os

quais ajudaram a intervir no processo de transformação do território norte-riograndense, principalmente por meio da realização de obras de mobilidade.

A questão do transporte no estado era vista como um grave problema que impedia o desenvolvimento do Rio Grande do Norte, ou seja, o progresso do estado. O progresso, na visão de muitos desses sujeitos, seria resultado da ação prática e do trabalho empreendido por meio de grandes obras, em específico, as obras de mobilidade responsáveis por integrar o território por vias terrestres.

Para análise do ideal de progresso desses homens associado à política de estradas de rodagem no Rio Grande do Norte neste trabalho, utilizamos o jornal *A Republica* e a revista *Cigarra* como principais registros documentais dessas obras<sup>1</sup>. O jornal *A Republica* era o órgão oficial do Partido Republicano Federal do Rio Grande do Norte. Foi fundado em 1889 por Pedro Velho, líder do partido republicano na ocasião. De acordo com este jornal, os grupos que administraram Rio Grande do Norte expressaram seus ideais e propagandearam muitas das obras de melhoramentos construídas no estado<sup>2</sup>.

Segundo Arrais *et. al.* (2008), as famílias Albuquerque Maranhão e os Bezerra de Medeiros apresentaram como principal característica uma continuidade no modo de conceber e praticar a administração pública. Essas famílias demonstraram que partilhavam do mesmo estilo de gestão, mantendo o nepotismo e a troca de favores ao acomodarem e nomearem parentes para os cargos públicos. Tal continuidade também se apresentou na atuação jornalística, uma vez que o periódico serviu tanto para propagandear e divulgar os feitos dos Albuquerque Maranhão quando estes estiveram no poder, como também atendeu aos interesses de José Augusto e Juvenal Lamartine, políticos com raízes seridoenses.

O jornal *A Republica* também serviu aos interesses dos interventores que governaram o estado durante a década de 1930, divulgando suas ações voltadas principalmente ao desenvolvimento de temas como educação (criação de grupos escolares na capital e no interior), agricultura (incentivo ao desenvolvimento da cultura do algodão com a criação de escolas agrícolas, dentre outras iniciativas) e investimento no transporte de pessoas e mercadorias entre o litoral e o sertão (destaque para a política

---

<sup>1</sup> Tal documentação foi pesquisada no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IGHRN) e pode ser encontrada digitalizada no acervo do grupo de pesquisa da UFRN *Os Espaços na Modernidade*, coordenado pelo professor Raimundo Arrais.

<sup>2</sup> Cabe ressaltar que, durante o nosso recorte temporal de estudo, circulou em Natal o periódico *Diário do Natal*, órgão fundado pelo coronel Elias Souto em 1894 e que frequentemente proferia severas críticas ao governo e às matérias publicadas pelo jornal *A Republica*.

de investimentos em estradas de rodagem). Estes temas, por sua vez, aparecem sempre articulados à ideia de avanço, à crença no otimismo do futuro, à sensação de que a ciência e a técnica avançavam. Tinha-se, pois, a impressão de que o progresso estava cada vez mais próximo e que estas obras materiais seriam responsáveis por isso.

Dessa maneira, a atuação dos grupos dirigentes por meio do jornal *A Republica* nos possibilita reconstituir o processo de construção da Estrada de Automóveis do Seridó - iniciado em 1915 com o percurso de Macaíba a Santa Cruz -, uma vez que era bastante comum o jornal publicar matérias reproduzindo a fala dos parlamentares e líderes do executivo sobre leis, projetos e sobre planejamentos dessa estrada, assim como também sobre outras vias de transportes, por exemplo, as estradas de ferro. Eram também publicadas matérias sobre a inauguração dessas obras e sobre os benefícios trazidos por elas, além de artigos e reproduções das falas de engenheiros como, por exemplo, em congressos sobre estradas de rodagem, ressaltando principalmente a importância dos avanços técnicos e dos modelos de estradas modernas construídas nos principais centros mundiais. Por estas matérias, podemos perceber como os ideais desses homens, principalmente o de progresso, influenciaram a política de mobilidade que se pretendia implementar no território norte-rio-grandense e como se deram os avanços da rede viária em processo de consolidação nesse momento.

O ideal de progresso criado por estes sujeitos no registro escrito também foi construído por eles nas imagens captadas por meio da fotografia. As imagens dessas obras nos ajudam a perceber qual era a visão dos grupos dirigentes sobre as estradas e sobre o governo que estavam realizando, uma vez que a imagem também é uma construção sobre o real. A maneira como a lente é enquadrada e disposta influencia a visão que se quer construir sobre o real. Com relação às imagens, além dos registros observados no jornal *A Republica*, destacamos as fotografias da Estrada de Automóveis do Seridó e de suas pontes, assim como também as fotografias da construção e inauguração de pontes de concreto armado no interior do estado, publicadas na revista *Cigarra* na década de 1920.

Cabe ressaltar que a revista *Cigarra* circulou em Natal durante um período de curta duração. A publicação das edições dessa revista coincidiu com o período de governo de Juvenal Lamartine (1928-1930), sendo bastante frequente a divulgação de matérias exaltando as obras realizadas por este governante, principalmente no interior do estado. Também era bastante comum o registro sobre a vida social dos natalenses. Além disso, eram reproduzidas matérias sobre assuntos internacionais associados à vida moderna e

civilizada dos grandes centros mundiais da época como, por exemplo, sobre a última moda de grandes centros como Paris.

Dessa maneira, buscamos por meio do cruzamento dessas fontes entender esse processo de constituição de uma nova mobilidade no território norte-rio-grandense associada ao ideal de progresso dos grupos dirigentes do estado. Foi por meio dessa documentação já mencionada que pudemos perceber essa dinâmica e suas implicações na configuração espacial norte-rio-grandense.

### **Mobilidade territorial e sua dimensão sociopolítica**

Quando se fala na temática da mobilidade dos meios de transportes, esta aparece quase sempre associada a questões de ordem puramente econômica, de produção, de abastecimento de cidades e de trocas comerciais. No entanto, a mobilidade não se restringe apenas às funções econômicas, implica também pensar em sua dimensão subjetiva, política e social. Isso significa dizer que, para além das trocas comerciais, a mobilidade realizada pelos sujeitos ao longo dos séculos envolveu uma relação entre os homens, as técnicas e o território. Essa dimensão mais subjetiva da mobilidade pôde ser observada em trabalhos de historiadores que nos ajudarão a pensar as estradas como um elemento agenciador na organização e controle do território, mas também enquanto dinamizadoras de novas relações e percepções dos sujeitos sobre o território.

Um dos primeiros autores a trabalhar o tema da mobilidade e o seu caráter integralizador do território por meio da relação dos sujeitos com os meios de transportes foi o historiador Sérgio Buarque de Holanda (2005). Em *Caminhos e Fronteiras*, por exemplo, o autor demonstrou a existência de uma mobilidade na América portuguesa desenvolvida ao longo das veredas<sup>3</sup>. Tal mobilidade era marcada por uma relação antropológica dos sujeitos com o território, em um processo híbrido de trocas culturais entre indígenas e bandeirantes. Nesse sentido, a relação dos sujeitos com o território era caracterizada por um complexo esquema de conhecimentos sobre a natureza desenvolvida inicialmente pelos indígenas e incorporadas posteriormente pelos bandeirantes paulistas ao longo dos caminhos, conferindo assim um caráter de

---

<sup>3</sup> Eram assim denominados por Holanda (2005) os chamados caminhos estreitos ou “quase naturais” abertos pelos indígenas e que posteriormente teriam sido reaproveitados pelos bandeirantes paulistas graças a sua predisposição a uma adaptabilidade.

mestiçagem neste processo. A dinâmica da mobilidade que observamos no trabalho de Holanda (2005) teria sido responsável por um processo de expansão e integralização do território colonial marcado principalmente pela marcha a pé, pelo contato direto do corpo com a natureza.

Cabe ressaltar que Holanda evidenciou tanto em *Caminhos e Fronteiras* (2005) e, principalmente em *Monções* (1990), que não somente a marcha a pé, mas também diversos tipos de embarcações como, por exemplo, canoas, jangadas, balsas e pelotas - introduzidas pelos indígenas e incorporadas pelos paulistas em diversas expedições comerciais - tiveram papel significativo na mediação desses sujeitos com o território pelas vias fluviais (denominadas pelo autor como “estradas móveis”), proporcionando uma mobilidade que os levariam a avançar pelo território, ocupando-o e integralizando-o.

Em nossa pesquisa, esta relação dos sujeitos com o território será mediada pelas estradas de rodagem, pelo automóvel, pelo caminhão, pelas pontes, pelo telégrafo, enfim, por todos os elementos técnicos e tecnológicos tidos como modernos trazidos pelas rodovias e que foram responsáveis por produzirem novas e diferentes formas de percepções sobre o território, constituindo, dessa maneira, uma nova mobilidade. Nesta relação, observamos que a nova política de mobilidade norte-rio-grandense voltada para as estradas de rodagem ajudou a produzir percepções e sentimentos ambíguos nos sujeitos sobre o território observado, sobre o automóvel e sobre a paisagem, além de propiciarem uma nova forma de deslocamento e conhecimento do sertão.

A proximidade entre o litoral e o sertão, proporcionada pela rodovia, pelo automóvel e pelo telégrafo, não significou - para os observadores da época - apenas o sentimento de que o progresso, a modernidade e o mundo civilizado chegavam por meio das estradas. Significou também um sentimento de perda de hábitos e costumes valorados à vida do homem sertanejo no campo. Assim, constatamos que os elementos associados pelos sujeitos da época à modernidade (as estradas, o automóvel e o rádio) provocaram percepções também negativas sobre esta nova realidade que se configurava no território do Rio Grande do Norte. Podemos dizer que tais contradições foram resultado das novas relações capitalistas potencializadas pelas estradas construídas<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Alertamos que tais questões não serão aprofundadas neste artigo, tendo em vista a extensão do conteúdo a ser discutido. No entanto, serão abordadas em outro momento, nos ajudando a pensar essa nova dinâmica da mobilidade proporcionada pelas estradas de rodagem no território norte-rio-grandense.

Helder Viana (2012) nos mostra que essa mobilidade demonstrada por Holanda (1990; 2005), fortemente marcada pelas experiências corporais, é entendida pelo historiador alemão Wolfgang Schivelbusch (1986) enquanto uma forma de deslocamento responsável por uma percepção sobre o espaço bastante tradicional denominada como “espaço da paisagem”. No espaço da paisagem, o trajeto realizado a pé, no lombo de animais, ou em diligências era responsável por proporcionar uma sensação de movimento mais orgânico, uma vez que o viajante associava “o movimento com as variações da natureza, seja a sensação da força e do esforço do animal, seja da irregularidade do terreno” (VIANA, 2012, p. 141). Exemplo disso pôde ser observado no estudo de Graham Roob (2010, p. 269) sobre a França dos séculos XVIII e XIX, onde as estradas de diligências possuíam retas intermináveis consideradas “[...] insuportavelmente enfadonhas no plano e um pesadelo nos trechos de serra”. Nesta forma de mobilidade a percepção sensorial do viajante é bastante evidente, uma vez que o mesmo associa o movimento às variações da natureza.

Ao analisarmos as crônicas *Viajando o Sertão*, escritas por Luís da Câmara Cascudo (2009) sobre a viagem que realizou de automóvel durante o sertão invernosso norte-rio-grandense de 1934<sup>5</sup>, também identificamos a sensibilidade do corpo proporcionada pelo automóvel em contato com os caminhos. Em um dos trechos relatados por Cascudo (2009, p. 19), notamos que do automóvel o viajante sentia a sensualidade e as trepidações da estrada: “Até Santa Cruz, rodávamos sobre areia úmida e quase em silêncio [...] Novamente corríamos. O Ford ia mal-ajeitado, o volante frouxo, derrapando com uma singular abundância de reincidências”. A relação do sujeito com a natureza era, pois, mediada pela máquina, proporcionando sensações como a de introspecção, observada pelo silêncio da viagem. No entanto, em determinadas ocasiões quando as estradas faltavam ou quando o automóvel atolava, exigia-se o contato do corpo com a natureza de maneira mais direta, era necessário desobstruir os caminhos, empurrar o automóvel e tirá-lo do lamaçal.

Cabe ressaltar que as viagens enquanto dinâmicas da mobilidade também foram agenciadoras de poder no território. Como exemplo disso, podemos apontar o modelo de

---

<sup>5</sup> Além de Câmara Cascudo e do *Chauffeur*, fizeram parte da comitiva nesta viagem o Interventor Mário Câmara e mais quatro homens ligados ao governo do estado. Nesta viagem, percorreram um trajeto por volta de 1.307 quilômetros, sendo a maior parte realizada de automóvel. No que se referem às crônicas, estas foram publicadas no *A Republica* em 1934 e lançadas em livro no mesmo ano, chegando a sua 4ª edição em 2009. Algumas destas questões foram discutidas no artigo *O automóvel e a descoberta do sertão: a viagem de Luís da Câmara Cascudo pelo território do Rio Grande do Norte no ano de 1934* de autoria de Raimundo Arrais e Fagner David da Silva, o qual será publicado nos anais do *IV Colóquio Nacional História Cultural e Sensibilidades – CERES/UFRN*.

viagem denominada pelo historiador Jacques Revel (1989) como “viagem política”. O pesquisador analisou as viagens reais realizadas na França e as caracterizou como parte de um processo secular de conhecimento e de domínio do espaço nacional francês iniciado no século XIV. Neste processo, a chamada viagem de Estado tinha como um dos seus principais objetivos garantir o domínio político do território e a legitimidade do poder real. Nesta dinâmica, o soberano devia conhecer melhor a França e ser reconhecido por ela, sendo necessária em tal processo a presença do soberano e uma série de elementos ritualísticos que simbolizariam sua passagem. Em um dos exemplos, Revel (1989, p. 106-107) destacou a viagem realizada pelo jovem monarca Carlos IX, em 1566, em que o rei devia cumprir um itinerário que tinha por lógica manter a soberania das fronteiras e apaziguar os conflitos religiosos.

Eis, pois, uma nova função da mobilidade, na qual contribuía para consolidar um novo sentido territorial. Percebemos que a nova mobilidade proporcionada pelas rodovias no Rio Grande do Norte também possuiu uma função política, no sentido de permitir o estabelecimento de uma unidade territorial, ligando interior e litoral. As viagens ajudavam, nesse sentido, a estreitar laços políticos entre o chefe do executivo e as autoridades locais, fortalecendo o seu poder no estado. Da mesma forma, também contribuía para divulgar as grandes obras de modernização realizadas no território pelos governantes do estado, fortalecendo o governo que estavam realizando.

Ao pensarmos sobre o papel que as viagens desempenharam no processo de integralização e, principalmente, de conhecimento de um determinado território, o historiador Graham Roob (2010, p. 269) chamou atenção para a importância que a rede de estradas, rios canais e estradas de ferro tiveram durante o século XIX para o conhecimento do território francês. Partindo de uma perspectiva histórico-geográfica o autor apontou que pelas carruagens (diligências) e pelas estradas de ferro havia se processado uma verdadeira transformação social e econômica com viagens cada vez mais rápidas. Tal perspectiva nos ajuda a pensar que as rodovias no Rio Grande do Norte passaram a desempenhar um importante papel nas viagens pelo território norte-rio-grandense. Tais viagens eram responsáveis, assim, por introduzir uma nova forma de conhecimento do território norte-rio-grandense feita a partir da década de 1920 de automóvel, proporcionando uma nova forma de interação com as localidades e com os aspectos observados.

A seguir, analisaremos como a política de transporte voltada para as estradas de rodagem se processou no Rio Grande do Norte entre os anos 1914-1934. Para tanto,

tomaremos como análise o processo de construção da Estrada de Automóveis do Seridó como importante agenciadora de uma nova política de mobilidade no território norte-rio-grandense.

### **O problema do transporte e uma nova política de mobilidade no Rio Grande do Norte**

Engenheiro pratico, é o seu pensamento construir uma estrada puramente industrial que garanta o trafego de automóveis com perfeita segurança, adiando todas as obras dispensáveis ou que importem em aformoseamentos<sup>6</sup>.

O fragmento acima fez parte de uma série de matérias divulgadas no ano de 1914 pelo periódico *A Republica*, que se referia à iniciativa do engenheiro e industrial José Francisco Brandão Cavalcanti, o qual, por meio da criação de uma sociedade anônima, pôs em prática a construção da Estrada de Automóveis do Seridó. Esta via, responsável por interligar a capital do estado (Natal) ao Seridó, foi pensada como uma das mais importantes obras de mobilidade realizada no território norte-rio-grandense no início do século XX.

Margeada por dezenas de pontes, pontilhões de madeira e de concreto armado, a Estrada de Automóveis do Seridó simbolizou o início de uma nova política de transportes no estado, a das estradas de rodagem. Notamos, neste fragmento, o papel que o jornal atribuiu ao nome do engenheiro responsável pela iniciativa da construção dessa via de transporte, enquanto a de um homem prático. Podemos perceber que o espírito prático do engenheiro mencionado pelo periódico não foi utilizado de maneira eventual, mas como incentivo e exaltação a uma obra que seria responsável, segundo o discurso da época, por redimir o estado do seu atraso econômico, promovendo o progresso.

O progresso foi tomado pelos grupos dirigentes como uma máxima a se alcançar por meio da realização de obras modernas e práticas que garantissem o desenvolvimento econômico do estado. Assim, os melhoramentos materiais realizados no território norte-rio-grandense eram indicativos de que o estado prosperava, de que os governantes estavam atentos aos problemas de outrora e de que, por meio do espírito prático, estavam dispostos a solucioná-los. Para o jornal do partido federal, o espírito prático de ação era, pois, uma necessidade dos novos tempos vividos pelo governo republicano atento as demandas das relações capitalistas cada vez mais dinâmicas.

---

<sup>6</sup> ESTRADA de Automoveis. *A Republica*, Natal, 18 mar. 1914.



Um dos principais problemas enfrentados pelos governantes do Rio Grande do Norte nesse momento referia-se à questão dos transportes, uma vez que os custos do trânsito das mercadorias elevavam-se em meio às péssimas condições em que se encontravam os caminhos vicinais. Seguindo essa lógica, quão piores fossem os caminhos e quanto mais obstáculos fossem encontrados neles, mais tempo se levaria no trânsito das mercadorias, acarretando em fretes cada vez mais altos. Exemplo das péssimas condições dos caminhos vicinais do estado pode ser observado em um artigo do jornalista Manoel Dantas<sup>7</sup> (1917), publicado pelo mesmo jornal, no qual é exposta a indignação do autor sobre as condições dessas vias:

Quem viaja pelo interior do Rio Grande do Norte, como pelo de muitos estados do Brasil, nota, à primeira vista, o pouco cuidado com as estradas públicas, que, em muitos lugares não existem e, quando existem, são, em geral, malconservadas [...] Afora a medida consignada em alguns códigos de posturas municipais que obriga os proprietários 'a bater o mato' que abstrói as estradas durante o inverno, quase nada mais é feito para melhorar o leito. E quando querem muda-las quem menos intervém é a Intendência do município<sup>8</sup>.

Interessante notar que neste artigo Manoel Dantas não estava preocupado apenas com a questão econômica proporcionada pelos caminhos. O jornalista chamou atenção principalmente para a comodidade e conforto do viajante. A comodidade e o conforto da viagem eram exigências apontadas por Dantas (1917, s/p.) à política de transportes que se pretendia no território norte-rio-grandense, evidenciando que “as estradas do Rio Grande do Norte não têm o conforto comum que já se encontra em algumas regiões da Paraíba. Deixa-se tudo a generosidade hospitaleira do povo [...]”. E acrescentou à sua observação que “nas localidades, mesmo as de certo desenvolvimento, não é comum encontrar-se um hotel. E quando os há estão localizados em casas pouco apropriado a este ramo de negócio, que as municipalidades deveriam ter em muita conta”. Observamos que, para o autor, os investimentos em vias terrestres deveriam ser acompanhados, de igual maneira, por uma estrutura física de acomodação e hospedagens que garantisse o conforto e a segurança do viajante e do material transportado.

---

<sup>7</sup> Manoel Dantas ingressou no *A Republica* em 1897 onde tornou-se redator-chefe deste periódico em 1900, exercendo esta função até 1908. Bacharelou-se em Direito na Faculdade de Direito do Recife, onde recebeu influência de correntes teóricas que ajudaram na formação do seu pensamento progressista. Nesse sentido, Dantas passou a escrever sobre diversos temas no *A Republica*. Temas voltados principalmente para questões ligadas à modernidade e ao progresso, como também sobre assuntos que abordavam aspectos da vida sertaneja e do sertão, tendo em vista as suas raízes seridoenses. Proferiu também no Atheneu norte-rio-grandense e no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN) palestras e conferências sobre geografia e assuntos ligados à cidade do Natal. Em 1924 chegou ao cargo de presidente da Intendência de Natal, rompendo com um ciclo de coronéis à frente desta instituição, permanecendo no cargo durante poucos meses devido a sua morte naquele mesmo ano. Ver: SANTOS, 2012.

<sup>8</sup> DANTAS, Manoel. Estradas Vicinais e comodidades de viagem. *A Republica*, Natal, 23 jul. 1917.

Era necessário, portanto, a realização de modernas obras de mobilidade que garantissem o tráfego seguro, rápido, prático e confortável de pessoas e mercadorias entre as principais zonas produtoras e os seus respectivos portos. Assim, o órgão do partido republicano viu com entusiasmo a iniciativa da construção da Estrada de Automóveis do Seridó, uma vez que esta via iria beneficiar os municípios fora da zona de influência da Great Western e da Central do Rio Grande do Norte<sup>9</sup>: “E’ a via natural de comunicação por onde se escoarão todos os produtos dos vales do Potengy e do alto Trahiry até as fronteiras do Seridó [...]”<sup>10</sup>. Podemos notar que, de acordo com a matéria do jornal a estrada de rodagem planejada tinha como função servir as localidades por onde as estradas de ferro não chegavam. A rodovia seria responsável por interligar a região do Seridó, maior produtora de algodão mocó (principal produto da economia do estado na época) à capital do Rio Grande do Norte, onde se encontrava a principal porta de entrada e de saída de pessoas e mercadorias do estado, o porto de Natal.

A importância da rodovia revelava-se pelo fato de ser um meio de locomoção tido como moderno, barato e prático, chegando às regiões mais distantes e de difícil acesso, onde as estradas de ferro - com os recursos financeiros, materiais e técnicos do estado no momento - dificilmente conseguiriam atingir:

O capital de 250:000\$000 é, pois, suficiente para a construção da estrada e aquisição do material rodante que vai ser feito nas melhores casas dos Estados Unidos, onde as “estradas de terra” estão tomando um desenvolvimento enorme, servindo os pontos mais afastados, até das regiões montanhosas, onde a estradas de ferro não poderia penetrar sem grandes despesas de construção<sup>11</sup>.

Neste trecho notamos um discurso (inspirado no modelo norte-americano de transporte) que começava a colocar as “estradas de terra”, ou melhor, as estradas de rodagem, em conformidade com as estradas de ferro, como as vias indispensáveis para o progresso e desenvolvimento de uma região. Segundo Helder Viana (2012), a questão do processo de construção das estradas de ferro nos Estados Unidos durante o século XIX, analisadas pelo historiador alemão Wolfgang Schivelbusch (1986), apresentaram elementos diferentes dos ocorridos na Europa. Dentre estas diferenças destacava-se o fato de que a rede ferroviária construída nos Estados Unidos - diferentemente do modelo inglês, cujas estradas foram “introduzidas sobre um sistema de transporte pré-industrial,

---

<sup>9</sup> Estas constituíam as duas linhas ferroviárias construídas no Rio Grande do Norte entre o final do século XIX e início do século XX. Ambas partiam da capital e seguiam rumo ao interior. A Great Western fazia o trecho Natal-Nova Cruz pelo litoral e a Central do Rio Grande do Norte fazia o percurso de Natal a Lages.

<sup>10</sup> ESTRADA de Automoveis do Seridó. *A Republica*, Natal, 11 jun. 1914.

<sup>11</sup> ESTRADA de Automoveis do Seridó. *A Republica*, Natal, 11 jun. 1914.

de diligências ainda em operação” (VIANA, 2012, p. 147) - foi implantada pela primeira vez sobre uma enorme região que outrora era dominada por um deserto, o chamado Oeste americano. Nesse sentido, o sistema de transporte norte-americano adotado no oitocentos era visto como uma forma de conquista. As ferrovias, segundo o autor, eram mais uma forma de civilizar o selvagem, “aparecia mais como um pré-requisito para abrir o deserto para a civilização e para a utilização econômica” (VIANA, 2012, p. 148).

O exemplo da política de transporte dos Estados Unidos que articulava as ferrovias a uma expansão das estradas de terra foi tomado pelo jornal como modelo a ser seguido no Rio Grande do Norte. Afinal de contas, os Estados Unidos representavam o símbolo máximo do progresso na América. Era a nação que avançava e progredia por meio de vias de comunicação tidas como modernas. Devia-se, portanto, construir, melhorar e reparar as vias de transportes terrestres, responsáveis por interligar o território em uma rede que convergisse para o transporte rápido de pessoas e mercadorias. Nesse sentido, o Rio Grande do Norte, segundo o discurso de seus administradores, enquanto unidade federativa do Estado republicano que pretendia ser, devia seguir o mesmo modelo dos grandes centros mundiais da época, uma vez que o problema do transporte no estado era apontado como um dos principais entraves ao seu desenvolvimento.

Exemplo disso pôde ser observado quando, já na década de 1920, o periódico *A Republica* publicou em algumas edições o discurso pronunciado na Câmara Federal pelo então deputado com raízes seridoenses e futuro governador do estado, Juvenal Lamartine Bezerra de Medeiros<sup>12</sup>. Em tal pronunciamento, o parlamentar abordou uma problemática crucial no estado para a época: o problema do transporte. Ao falar sobre esse tema, a atenção do parlamentar voltou-se principalmente para a situação das ferrovias, em especial, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Juvenal Lamartine, pois, apresentava uma emenda em forma de projeto que tinha por objetivo a construção do prolongamento da então mencionada estrada de ferro, na qual argumentava a importância da extensão dessa via até a região do Seridó. Na fala do parlamentar fica bastante evidente como a política de investimentos em ferrovias no território norte-rio-grandense se deu de maneira frágil e insuficiente:

---

<sup>12</sup> De origem seridoense (natural de Serra Negra), Juvenal Lamartine atuou no estado do Rio Grande do Norte como jornalista e juiz de Direito na cidade de Acari. No entanto, ganhou maior visibilidade com sua participação na vida política. Além de deputado federal (1906-1926) foi senador (1927-1928) e governador do Rio Grande do Norte (1928-1930). Nesse sentido, estabeleceu importantes vínculos sociais e políticos com os grupos dirigentes do Rio Grande do Norte, em especial, podemos destacar a sua relação com o também político seridoense José Augusto Bezerra de Medeiros.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte teve a sua construção inicial, na administração Rodrigues Alves, em 1904 [...]. Não, obstante, porém já se decorreram mais de 20 anos, que foram atacados os serviços, de se terem verificado, nesse período, algumas grandes seccas, e de se haver gasto muito dinheiro no combate a essas mesmas seccas, a estrada ainda não passou da Villa de Lages, a menos de 150 kilometros como disse, de Natal<sup>13</sup>.

O projeto da estrada de ferro apresentou-se, como pudemos constatar no trecho mencionado, enquanto uma obra extremamente lenta, custosa e insuficiente, uma vez que a estrada em mais de 20 anos de existência não tinha conseguido atingir os altos sertões, deixando de atender uma região flagelada pela seca. Fato constatado é que partindo do porto de Natal esta ferrovia “devia atingir o sertão da Parahyba, atravessando os nossos municipios mais seccos e mais afastados do litoral” (FARIA, 2014, p. 8), algo que não aconteceu durante o nosso recorte temporal de estudo.

Com o prolongamento dessa ferrovia em direção ao Seridó e articulada com a estrada de rodagem que ligava essa região à capital, Juvenal Lamartine pretendia garantir a proteção da lavoura do algodão no estado, o chamado “ouro branco”. Como no modelo de mobilidade norte-americano exposto anteriormente, o parlamentar pretendia a construção de uma rede viária articulada com a ferroviária, garantindo o transporte de mercadorias mais seguro, rápido e eficiente. No entanto, o desejo do parlamentar não se concretizou, pois, a política de investimentos em ferrovias no Rio Grande do Norte decaía rapidamente após um longo período (de um século) de investimentos, cujos resultados foram desanimadores.

No Rio Grande do Norte, o sistema ferroviário passou a ser adotado no final do século XIX, tendo em vista o grande incentivo feito ao capital privado para a realização de investimentos em estradas de ferro. Por meio do sistema de concessão e taxa de lucro, o capital inglês passou a controlar o transporte ferroviário norte-rio-grandense. No entanto, alguns fatores como os custos elevados na construção da ferrovia Natal-Nova Cruz (superfaturamento na aquisição do material rodante); a falta de lucros, problema que se deveu em decorrência do seu trajeto atravessar uma área assolada pela seca e epidemias e de percorrer um trajeto (o litoral em toda a sua extensão) onde já existia um sistema de transporte mais barato e eficiente, acabaram por extinguir o controle ferroviário por parte do capital estrangeiro. Consequência disso foi a identificação, em 1901 – momento em que a concessão da estrada foi resgatada pelo governo passando a integrar a Great Western Brazilian Railway Company – que a estrada Natal-Nova Cruz

---

<sup>13</sup> O PROBLEMA do transporte. *A Republica*, Natal, 30 out. 1925.

não tinha obtido desde a sua inauguração nenhum ano de lucro sequer (RODRIGUES, 2006).

Devemos ressaltar que a política de investimentos em estradas de ferro no Rio Grande do Norte visava principalmente atender o projeto das elites locais com apoio do governo federal, que era o de garantir a consolidação da hegemonia de Natal não apenas como capital política e administrativa do Rio Grande do Norte, mas também consolidar a sua importância comercial e simbólica em relação às demais cidades do estado. Nesse processo, o autor observou que um dos principais problemas que acabou inviabilizando e dificultando o desenvolvimento ferroviário foi a falta de um planejamento que, de fato, atendesse às exigências comerciais, geográficas e de socorro às regiões assoladas pela seca (RODRIGUES, 2006).

Cabe ressaltar que, desde a segunda metade do século XX, havia o desejo dos grupos dirigentes<sup>14</sup> de elevar Natal ao status de capital (de fato), não apenas no aspecto político e administrativo, mas também na esfera econômica comercial, uma vez que as dificuldades naturais/geográficas eram colocadas como um empecilho ao seu desenvolvimento. Raimundo Arrais (2006, p. 12) destacou que durante o século XIX “grande parte da ligação comercial do interior do Rio Grande do Norte era feita com a praça do Recife, o que contribuía para privar a capital das vantagens da mediação econômica com a riqueza produzida no interior”.

Situada às margens do rio Jundiá, Macaíba apresentou-se até a segunda metade do século XIX como a principal força econômica e política do estado, uma vez que “os produtos vindos do sertão eram escoados para o porto de Macaíba, distante quinze milhas do porto de Natal” (ARRAIS, 2006, p. 121), o que ameaçou a condição de capital de Natal.

Desde o início do século XX, os administradores do estado apontaram a importância da construção de vias de transportes e de comunicação que conectassem a capital ao interior, elevando Natal a uma posição que lhe deveria pertencer, ou seja, a de capital de uma unidade federativa.

No entanto, os investimentos em estradas de ferro praticamente se extinguíram a partir da década de 1920, embora estivesse na pauta dos grupos dirigentes (como apontado aqui o projeto já mencionado do parlamentar Juvenal Lamartine). Desse modo, o transporte ferroviário tornou-se extremamente insuficiente para atender à demanda

---

<sup>14</sup> Sobre os grupos locais que subiram ao poder durante o período republicano, ver: BUENO, 2002 e SPINELLI, 2005.

da produção algodoeira da região do Seridó, uma vez que os trajetos dessas estradas de longe atendiam a zona do Seridó: a Central do Rio Grande do Norte, que tinha como ponto de partida a capital Natal, chegava até a cidade de Lages; a Great-Western fazia um pequeno trajeto pelo litoral, concluindo seu percurso em Nova Cruz e, por fim, a estrada Mossoró - São Francisco fazia o seu percurso pelo oeste norte-rio-grandense, de Mossoró a Apodi e Alexandria até a cidade de Souza na Paraíba.

Tendo em vista as implicações do transporte ferroviário norte-rio-grandense, os grupos dirigentes visualizaram a importância de investimentos em uma política de mobilidade voltada para as rodovias. A Estrada de Automóveis do Seridó - cujas obras foram iniciadas oficialmente pelos governantes do estado em 14 de junho de 1915, sendo os serviços efetuados em setembro do mesmo ano - passaria a desempenhar um papel importante nesse processo, uma vez que o seu percurso atingiria a zona do “ouro branco”<sup>15</sup>, assim apelidado o algodão mocó produzido no Seridó<sup>16</sup>. Segundo Denise Takeya (1985), o algodão mocó passou a ganhar destaque na economia norte-rio-grandense em fins do século XIX, visando principalmente o abastecimento da indústria têxtil nacional que se concentrava instalada principalmente na região sudeste do país.

A importância da Estrada de Automóveis do Seridó para o transporte do “ouro branco” pôde ser evidenciada na matéria do jornal *Imparcial*, reproduzida no dia 10 de julho de 1916 pelo *A Republica*. Nesta matéria, o então deputado Alberto Maranhão apontou alguns dos benefícios trazidos pela estrada, desde o transporte de pessoas até o de mercadorias, em especial o transporte do algodão:

Actualmente, um passageiro, se quizer ir de Macahyba a Santa Cruz, levará dias de viagem, pagando 10\$ de aluguel pela montada. Se quizer ir acompanhado de um portador, para acompanhar a pequena bagagem e o farnel, pagará 20\$000.

Pella estrada de automoveis, elle fará essa viagem, em menos de cinco horas, pagando 8\$400 pelos 105 kilometros se viaja em carro de 1ª classe e 4\$120, em 2ª classe.

Para o transporte de mercadorias já vimos que uma carga de algodão pagava de frete, de Santa Cruz Macahyba 7\$ e 8\$000. Pela estrada de automóvel, o fardo de 75 kilos pagará 2\$940, um volume de 60 kilos pagará 2\$520, um sacco de cereaes ou farinha de mandioca, pagará 1\$260<sup>17</sup>.

Podemos notar neste trecho que o deputado Alberto Maranhão chamou atenção principalmente para o fato de que a estrada iria diminuir o tempo de viagem entre Macaíba e Santa Cruz ao reduzir esse trajeto de dias para menos de 5 horas, barateando

<sup>15</sup> ESTRADA de Automoveis do Seridó. *A Republica*, Natal, 16 nov. 1916.

<sup>16</sup> Outros gêneros produzidos nesta região de menor importância na economia do estado também se beneficiariam da Estrada de Automóveis do Seridó, tais como: couro, cereais e farinha de mandioca.

<sup>17</sup> O PROBLEMA do Algodão e a Estrada de automoveis do Seridó. *A Republica*, Natal, 10 jul. 1916.

o transporte de mercadorias, em especial, o transporte do algodão. Para além da importância do barateamento do transporte do algodão, o que fica implícito na fala do deputado e o que nos interessa observar é que a rodovia seria responsável por iniciar um processo de proximidade entre o litoral e o sertão, produzindo significativas transformações no território norte-rio-grandense.

Partindo de um percurso inicial entre Natal e Nova Cruz, a Estrada de Automóveis do Seridó daria origem na década de 1920 à elaboração de um plano sistematizado pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas<sup>18</sup> de duas redes rodoviárias ainda interdependentes, mas que seriam interligadas. A primeira dessas redes rodoviárias era a então denominada zona do Seridó, com um trajeto de Natal a Serra Negra, que compreendia as seguintes linhas: Natal a Macaíba, Macaíba a Santa Cruz (a estrada de automóveis do Seridó), Santa Cruz a Currais Novos, Currais Novos a Acari, Acari a Jardim, Jardim a Caicó e Caicó a Serra Negra. Tal percurso chegava a um total de 338 quilômetros de estradas. Devemos ressaltar que algumas dessas linhas estavam, ainda no ano de 1920, em processo de obras, sendo que as duas últimas linhas ainda estavam em fase de estudos (SOUZA, 1920).

Cabe ressaltar que um dos argumentos mais importantes para a aquisição de recursos necessários ao processo de construção das estradas de rodagem foi o problema da seca<sup>19</sup>. Durante o recorte temporal estudado, a construção de obras contra os efeitos das secas foi intensificada com a construção de estradas de rodagem<sup>20</sup>. Nesse sentido, a Inspeção Federal de Obras Contra as Secas apresentou-se como o principal órgão responsável pela abertura e recuperação dos caminhos terrestres, os quais facilitassem a comunicação do interior sertanejo com a capital.

---

<sup>18</sup> A Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) foi criada em 1909 - à época denominada de Inspeção de Obras Contra as Secas (IOCS). Somente em 1919 passou a ser denominada de IFOCS e a partir da década de 1950 passou a se chamar Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Ver: FILGUEIRA, 2011.

<sup>19</sup> Sobre a questão da seca, Durval Muniz de Albuquerque Júnior (2009) ressalta a importância que uma elite nortista teve na produção de um discurso que colocava a seca como um elemento natural constituinte da região Nordeste. Esse discurso agia no sentido de angariar verbas, assim como também no sentido de produzir uma identidade nordestina marcada pela memória, pela tradição e pelo saudosismo. Trata-se de um discurso produzido pelos filhos de uma elite nortista, a qual perdia poder político e econômico no cenário nacional no final do século XIX e primeira metade do século XX.

<sup>20</sup> Sobre as obras contra os efeitos das secas, Hélio Takashi Farias (2008) aponta que já em meados dos anos 1910 as propostas para a construção de ferrovias vinham diminuindo gradativamente. Em contrapartida evidência, de acordo com o relatório do inspetor-chefe de obras contra as secas, Arão Reis, que o motivo para esse abandono se devia ao fato de que a tecnologia automobilística tornara as rodovias preferíveis, uma vez que considerava que a economia, a rapidez e a facilidade da construção das estradas de rodagem justificavam o investimento exclusivo nessa modalidade.

Nesse sentido, a Estrada de Automóveis do Seridó seria responsável pela articulação de uma rede viária que ligaria a capital à região do Seridó, proporcionando a sensação de que as rodovias modificavam a fisionomia do território norte-rio-grandense. Algumas dessas transformações do território do estado puderam ser observadas na estrutura das dezenas de pontes de madeira e de concreto armado construídas ao longo dessa rede viária. Tais pontes eram tidas como verdadeiras obras de arte, símbolos do progresso republicano. Essa dimensão simbólica das pontes pode ser observada na fotografia a seguir da ponte *Juvenal Lamartine* (Figura 1):



Figura 1 - Vista geral da ponte Juvenal Lamartine sobre o rio Acauã, no município do Acari, região do Seridó. Fonte: *Cigarra*, Natal, nº 5 129, p. 49. Acervo: Grupo de pesquisa *Os Espaços na Modernidade*

Esta fotografia foi publicada nas páginas da revista *Cigarra* juntamente com uma série de outras imagens, nas quais eram reproduzidas diversas obras de melhoramentos realizadas pelo então governador Juvenal Lamartine Bezerra de Medeiros (1928-1930) no interior do estado. Tais imagens ajudaram a construir um panorama das transformações materiais ocorridas no território norte-rio-grandense durante a gestão desse governante.

Esse panorama de transformações apresentado pela revista *Cigarra* por meio dessas imagens nos foi percebido também, se levarmos em conta as considerações de



Simon Schama (1996), enquanto o constructo de uma paisagem, símbolo do progresso e do desenvolvimento do estado. A paisagem nos é percebida, portanto, enquanto obra da mente humana, composta tanto por estratos de rochas (dimensão material) como por camadas de memória (investimentos simbólicos), em que a natureza passa a ser ressignificada ao se tornar fruto das obsessões de uma determinada cultura. Dessa maneira, natureza e percepção humana são inseparáveis, uma vez que a visão do homem sobre a natureza comporta lembranças, mitos e significados complexos, ou seja, os elementos da paisagem transportam carga de história.

A imagem enquanto parte constitutiva da paisagem nos foi apresentada como um acontecimento e na construção da paisagem o olhar participa como um aspecto importante desse processo, uma vez que o olhar é seletivo, estético e hierarquizador. Ele organiza o que deve ser visto. O olhar é, pois, carregado de intencionalidade (SCHAMA, 1996). Nesse sentido, a fotografia da ponte Juvenal Lamartine ressaltou todos os aspectos modernos presentes nesta obra. Exemplo disso pôde ser evidenciado em uma das imagens, cujas descrições estéticas e dimensionais da ponte, deveriam ser observadas pelo leitor da revista. Tais aspectos diziam o seguinte:

Ponte 'Juvenal Lamartine sobre o rio Acauan [...] É a maior obra d'arte do nosso território, com um vão total de 96, m 40, dividido em 9 vãos de 10 metros. Assenta sob 8 pilares de 80 centímetros de espessura, de alvenaria cyclopica armada. Tem 5 metros de largura, com um guarda corpo formado de balaustrada corrida, amparado por pilares munidos de postes para iluminação eléctrica [...]»<sup>21</sup>.

As seleções desses aspectos não eram realizadas aleatoriamente. Existia uma intencionalidade por traz dessas escolhas, de demonstrar através dessas inovações um estado moderno e civilizado. Um governo voltado para a necessidade de construir e de vencer as barreiras que impediam o seu desenvolvimento.

Assim a imagem constituiu-se, dessa maneira, em um acontecimento, uma paisagem captada por uma intencionalidade no olhar. Ela retratou sob um enfoque a multidão que se posicionava sob a ponte quando do ato de sua inauguração, revelando por um determinado ângulo ser a maior obra de arte já construída no território do estado. Aspecto que também pôde ser evidenciado no próprio título da imagem: *Uma grande obra d'arte*. Essa intencionalidade também deve ser destacada pela escolha do próprio nome da ponte. A preferência pelo nome Juvenal Lamartine para a ponte – considerada uma das maiores para época – fazia alusão à grandiosidade do então governador e do trabalho

---

<sup>21</sup> CIGARRA, Natal, n. 5 129, p. 31.

que ele vinha desempenhando no estado. Ambos (ponte e governador) representavam símbolos do progresso e da transformação da natureza pela técnica.

### Considerações finais

As transformações materiais operadas pelos grupos dirigentes no território norte-rio-grandense, além de contribuir para a construção de uma visibilidade progressista do governo republicano - por meio de um discurso político, no qual se exaltava o trabalho e a técnica -, ajudaram de igual maneira, a produzir uma mudança social nos deslocamentos dos viajantes pelo território norte-rio-grandense. Assim, algumas percepções de observadores da época sobre as viagens realizadas nestas rodovias nos ajudam a pensar nesta mudança. Na matéria intitulada *Campanha pelas boas estradas*, por exemplo, o autor nos chama atenção para o fato de que:

Nós assistimos à transformação do Rio Grande do Norte em vinte anos apenas, antes das estradas era a segregação do interior, ignorância do litoral [...] A estrada modificou imediatamente a fisionomia do sertão. Caicó articulou-se a Natal e toda a zona seridoense começou a abastecer-se em mercados inteiramente novos para sua moeda. Tínhamos, até poucos anos, famílias que sabiam de cór as ruas de Recife e nada conheciam de Natal<sup>22</sup>.

Notamos que para o jornal republicano as rodovias seriam responsáveis pela promoção de uma revolução social nas formas de locomoção no estado, tendo em vista que pelas estradas se processava uma mudança de mobilidade no território norte-rio-grandense. Nesta mudança de mobilidade, as pessoas passaram a viajar mais pelo Rio Grande do Norte. Pelas rodovias, o norte-rio-grandense começava a conhecer mais o seu território em detrimento de outras regiões. O viajante que antes sabia perfeitamente as ruas de Recife, agora também chegava a capital do Rio Grande do Norte, antes isolada pelas dificuldades impostas pela natureza. Assim, a distância entre Caicó e Natal, em outrora cada vez mais intransponível, cujo tempo de viagem feita nos antigos caminhos

---

<sup>22</sup> CAMPANHA pelas boas estradas. *A Republica*, Natal, 3 maio 1934.

chegava a uma semana, agora passava a ser superada pelo automóvel “ligando as duas cidades numa velocidade de horas”<sup>23</sup>.

Segundo um observador da época, essa transformação social somente foi possível graças ao papel do automóvel, percebido como o meio de transporte responsável por civilizar o sertão, conectando-o com a vida moderna da cidade: “O pneumático, em verdade, civilizou o sertão, e o velho receio dos vícios da metropole sucumbiu de vez sob as rodas libertadoras do Ford”<sup>24</sup>. O automóvel ganhava importância na medida em que era a máquina que venciam as barreiras e transpunha os obstáculos encontrados no meio dos caminhos. Era o artefato que conseguia avançar mesmo onde as estradas não mais existiam. Dessa maneira, pelas rodovias chegavam ao interior “o cinema e o rádio, o progresso, uma outra concepção de vida social”<sup>25</sup>. As rodovias, portanto, ajudavam no fortalecimento da crença dos grupos dirigentes de que a civilização estava sendo alcançada. Os elementos modernos dos novos tempos, tais como o automóvel, o cinema e o rádio eram vistos nesta referência como aspectos civilizatórios responsáveis por aproximar o litoral do sertão.

Cabe ressaltar que esta visão positiva sobre as rodovias aproximarem o litoral do sertão não foi percebida de forma homogênea entre os observadores da época. Câmara Cascudo (2009, p. 45), por exemplo, reclamava que as rodovias teriam descaracterizado muitos elementos tradicionais da cultura sertaneja, uma vez que segundo este observador “[...] a rodovia assimilou o sertão a tal ponto que o está tornando sem fisionomia”. Para Cascudo, portanto, a cultura sertaneja vista por ele como um aspecto positivo da cultura do Rio Grande do Norte estava se perdendo com as rodovias.

Pudemos constatar que as estradas de rodagem ajudaram na constituição de uma nova dinâmica da mobilidade no território norte-rio-grandense associada ao ideal republicano de progresso. Esta nova mobilidade se tornou possível graças a uma política de investimentos em transportes, pensada e posta em prática pelos grupos dirigentes do estado, voltada para a construção de estradas de rodagem. Tal dinâmica teve início com o processo de construção da Estrada de Automóveis do Seridó, que deu origem a uma rede viária que mais tarde seria responsável por interligar a capital do estado ao sertão.

Essa rede viária - assim como toda a estrutura de pontes e pontilhões de madeira e concreto armado construídas ao longo dessas estradas - o automóvel, o cinema e o

---

<sup>23</sup> CAMPANHA pelas boas estradas. *A Republica*, Natal, 3 maio 1934.

<sup>24</sup> ANTONIO, José. Em marcha para a prosperidade. *A Republica*, Natal, 23 mar. 1934.

<sup>25</sup> ANTONIO, José. Em marcha para a prosperidade. *A Republica*, Natal, 23 mar. 1934.

rádio ajudaram a transformar a fisionomia do território norte-rio-grandense, produzindo novas percepções sobre o mesmo. Assim, observamos que, para os grupos dirigentes do Rio Grande do Norte, o progresso estava associado à ação prática de obras que promovessem o desenvolvimento do estado. Por meio dessas obras, os governantes construíram uma imagem dos seus governos associada à crença de que o estado se civilizava.

---

#### THE SERIDÓ AUTOMOBILE ROAD AND THE CREATION OF A NEW MOBILITY IN NORTE-RIO-GRANDENSE TERRITORY (1914-1934)

**Abstract:** In this essay we seek to understand how the highways in Rio Grande do Norte construction policy was designed and implemented by the state ruling groups between the years 1914 and 1934, trying to realize some elements - associated with the ideals of progress and modern in that period - as articulators of a new dynamic of mobility in norte-rio-grandense territory. Such dynamics of mobility are observed here because of the desire of these groups to approach the hinterland to the coast through the highways. This proximity will be analyzed over the construction of Seridó Automobile Road process, whose construction began with the creation of a corporation by the engineer José Francisco Brandão Cavalcanti in 1914, starting point of our period. Years later – at the 1920s - the Seridó Automobile Road led to a road network called Seridó, extending from Natal to Serra Negra. In this sense, we understand that these material changes have contributed to changing Rio Grande do Norte territory's physiognomy and helped in setting up a new mobility dynamic in the state.

**Keywords:** highways; ruling groups; progress; mobility.

---

#### Referências

##### Fontes

*A REPUBLICA*, Natal, 1914-1934.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Viajando o Sertão*. 4. ed. São Paulo: Global, 2009.

*CIGARRA*, Natal, 1928-1930.

FARIA, Juvenal Lamartine. *O Meu Governo*. 4. ed. Natal: Azymuth, 2014.

O PROBLEMA do Algodão e a Estrada de automoveis do Seridó. *A Republica*, Natal, 10 jul. 1916.

SOUZA, Antonio J. de Mello e. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo em 1 de novembro de 1920. Typographya Commercial – J. Pinto & Cia, Natal, 1920.

## Bibliografia

ALBUQUERQUE JR. Durval Muniz de. *A Invenção do Nordeste e outras artes*. 4 ed. São Paulo: Cortez; Recife: Massangana, 2009.

ARRAIS, Raimundo; ANDRADE, A.; MARINHO, M. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: EDUFRN, 2008.

\_\_\_\_\_. *Da Natureza À Técnica: A capital do Rio Grande do Norte no início do século XX*. IN: (Org.). FERREIRA, Ângela Lúcia; DANTAS, George. *Surge et Ambula: A construção de uma cidade moderna Natal (1890-1940)*. Natal, RN: Editora da UFRN, 2006.

BUENO, Almir de Carvalho. *Visões de República: ideias e práticas políticas no Rio Grande do Norte (1880-1895)*. Natal: EDUFRN, 2002.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. *Contra as Secas: A engenharia e as origens de um planejamento regional no nordeste brasileiro (1877- 1938)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Natal: UFRN, 2008.

FILGUEIRA, Maria Conceição Maciel. *ELOY DE SOUZA: uma interpretação sobre o Nordeste e os dilemas das secas*. Natal: EDUFRN, 2011.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

\_\_\_\_\_. *Monções*. 3. ed. São Paulo: editora brasiliense, 1990.

REVEL, Jacques. *Conhecimento do território, produção do território: França, século XVIII-XIX*. In: \_\_\_\_\_. *A invenção da sociedade*. Trad. Vanda Anastácio. Lisboa: DIFEL; Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820/1920)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Natal: UFRN, 2006.

ROOB, Graham. *A descoberta da França: uma jornada histórico-geográfica da Revolução à Primeira Guerra Mundial*. Trad. Maria Teresa Machado. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SÁVIO, Marco A. C. *Do motorismo ao neo-bandeirismo: os anos de Washington Luís*. In: \_\_\_\_\_. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010.

SANTOS, Renato Marinho Brandão. *Natal, outra cidade!: o papel da intendência municipal no desenvolvimento de uma nova ordem urbana (1904-129)*. 2012. 211 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em história, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. Trad. Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey*. The industrialisation of time and space in the 19th century. Berkeley: The University of California Press, 1986.

SPINELLI, José Antônio. *Coronéis e oligarquias na Primeira República*. Observanordeste, agosto, 2005.

TAKEYA, Denise Monteiro. *Um Outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880 – 1915)*. Fortaleza: BNB. ETENE, 1985.

VIANA, Helder. *Técnica, tecnologia e artefato: ensaios de aproximação*. Natal: EDUFRN, 2012.

---

#### SOBRE O AUTOR

**Fagner David da Silva** é mestrando em História pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

---

Recebido em 28/08/2015

Aceito em 29/09/2015