

“A comissão veio, mas o que tem feito?” A chegada da comissão de engenheiros e as discussões sobre melhoramentos agrícolas nos sertões do Rio Grande do Norte em 1904

“The commission came, but what has it been doing?” The arrival of the engineers commission and the discussions on agricultural improvements in the sertões of Rio Grande do Norte in 1904

Avohanne Isabelle Costa de Araújo¹

Resumo. Este artigo tem como objetivo discutir a repercussão em torno da visita da Comissão de Engenheiros chefiada por Sampaio Correia ao Rio Grande do Norte, no ano de 1904, para desenvolver estudos sobre a construção de açudes e estradas de ferro. As fontes utilizadas são os jornais O Mossoroense, O Comércio de Mossoró, os telegramas que eram enviados para a redação deste último periódico, relatório governamental do Rio Grande do Norte de 1904 e do Ministério da Agricultura. Como aporte metodológico, analisa-se o grupo político, as principais discussões e a que público o jornal era destinado, tendo por base os estudos desenvolvidos por Tania Regina de Luca. A Comissão era esperada com muita expectativa pelas elites de Mossoró, que encaravam essa visita como uma esperança para o desenvolvimento dos sertões e uma maneira de minimizar os prejuízos agrícolas e alimentares causados pelas secas. É perceptível que Bento Praxedes, redator e fundador do jornal O Comércio de Mossoró, se articulou e construiu pautas junto à outros comerciantes e proprietários agrícolas para discutir com o engenheiro Sampaio Correia a construção da estrada de ferro Mossoró—São Francisco e de açudes.

Palavras-chave. Sampaio Correia. O Comércio de Mossoró. Agricultura. Bento Praxedes.

Abstract. This article aims to discuss the repercussions of the visit of the Committee of Engineers headed by Sampaio Correia to Rio Grande do Norte, in 1904, to develop studies on the construction of dams and railways. The sources used are the newspapers O Mossoroense, O Comércio de Mossoró, the telegrams that were sent to the editorial staff of this last periodical, a 1904 government report from Rio Grande do Norte and the Ministry of Agriculture. As a methodological contribution, we analyze the political group, the main discussions and which audience the newspaper was intended for, based on the studies developed by Tania Regina de Luca. The Commission was eagerly awaited by the elites of Mossoró, who saw this visit as a hope for the development of the sertões and a way to minimize agricultural and food losses caused by the droughts. It is noticeable that Bento Praxedes, editor and founder of the newspaper O Comércio de Mossoró, articulated and built guidelines with other merchants and agricultural owners to discuss with engineer Sampaio Correia the construction of the Mossoró—São Francisco railway and dams.

¹Graduada e Mestra em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte—UFRN. Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, da Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz—PPGHCS-COC/Fiocruz. ID Lattes: 9550343887115317. ORCID: 0000-0002-7642-2790. E-mail: avohanneu@yahoo.com.br.

Keywords. Sampaio Correia. O Comércio de Mossoró. Agriculture. Bento Praxedes.

Introdução

O advento da República agudizou as contradições entre dois cenários distintos que representavam o Brasil: o litoral e o interior, e nesse novo contexto político ganhou força a ideia de integrar o último, o território dos oligarcas ainda pouco conhecido, ao Estado nacional através da modernização pela técnica². Nos primeiros anos do século XX, a capital potiguar se beneficiou com vários melhoramentos urbanos tais como pontes, praças, avenidas, teatro e porto reformado, tudo isso para que a capital alcançasse o tão desejado progresso (ARRAIS, 2009).

É importante destacar que a exaltação do poder da técnica era um aspecto marcante do discurso da civilização e progresso que marcou a segunda metade do século XIX e boa parte do século XX, período em que esteve em pauta a infraestrutura urbana do Brasil (COSTA, 2001, p. 156; ARRUDA, 2000, p. 99). Argumenta Paulo Cesar Gonçalves que os homens de ciência “reivindicavam para si a condução do ‘processo civilizador’, pregando o pragmatismo científico, que poderia acelerar a ‘marcha da história’ e superar o ‘atraso’” (GONÇALVES, 2018, p. 525). Uma das maneiras de superá-lo era através do desenvolvimento agrícola e da construção de estradas que conectassem as zonas produtoras, inclusive aquelas afetadas pela seca, às capitais e portos do litoral.

Enquanto isso, nos sertões do Rio Grande do Norte, a população mal havia se recuperado das consequências da seca de 1877 e tinha de lidar com outro período de estiagem, neste caso, a seca de 1903-1904, que coincidiu com os melhoramentos urbanos implementados na capital. Os retirantes³ que se deslocaram dos sertões para o litoral foram utilizados como mão-de-obra nas construções executadas em Natal em troca de alimentos. Estima-se que neste período, a capital recebeu aproximadamente 15 mil retirantes em busca de soluções para sobreviver a mais uma seca (FERREIRA; DANTAS, 2001, p. 10; SIQUEIRA, 2014, p. 104).

Juciene Batista Felix Andrade, ao dissertar sobre a construção de obras contra às secas em Caicó, cidade localizada no Seridó Potiguar⁴, menciona que isto representava a inserção da

²NEVES, M. S. Os cenários da República: o Brasil na virada do século XIX para o século XX. in: FERREIRA, J. (Org.). **O Brasil Republicano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 26. BUCKLEY, E. E. **Technocrats and the Politics of Drought and Development in Twentieth-Century Brazil**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017. p. 11. Gilmar Arruda faz a mesma discussão em seu livro *Cidades e sertões* enfatizando, principalmente, a contradição nas representações espaciais de cidades e sertões, litoral e interior. ARRUDA, G. **Cidades e sertões: entre a história e memória**. Bauru: EDUSC, 2000.

³Neste artigo, o retirante é entendido a partir dos estudos feitos por Angela Lúcia de Araújo Ferreira e George Dantas, nos quais compreendem “o retirante como uma condição excepcional do homem geralmente pobre do campo, das cidades do interior, que, sozinho, em família ou em grupos maiores, vê-se na contingência do abandono de suas terras para emigrar para outras regiões do país fugindo das secas, na verdade, das condições precárias da estrutura socioeconômica do mundo rural que são exacerbadas nos períodos de seca”. FERREIRA, A. L. A.; DANTAS, G. A. F. Os “indesejáveis” na Cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890–1930). **Scripta Nova**, Barcelona, n. 94, 2001. p. 16.

⁴Pelos critérios geográficos atuais do IBGE, o Seridó localiza-se na mesorregião central do Rio Grande do Norte e é dividido em duas microrregiões: Seridó Ocidental e Oriental. A configuração histórica desse espaço foi determinada pelas elites algodoeiro-pecuaristas, pela criação do gado e o cultivo do algodão, e os discursos destas elites e seus intelectuais sobre o Seridó alternam duas representações antagônicas: espaço de provações e terra da promessa. As explicações sobre a etimologia da palavra trazem essa contradição: para uns Seridó é um vocábulo indígena que significa “pouca folhagem”; para outros, é palavra derivada do hebraico *sarid*, que significa “aqui Deus gostou de morar”. MACÊDO, M. K. **A penúltima versão do Seridó: uma história do regionalismo seridoense**. Natal e Campina Grande: EDUFRN e EDUEPB, 2012. p. 20; e MORAIS, I. R. D. **Seridó norte-rio-grandense: uma geografia de resistência**. Caicó: Ed. do autor, 2005. p. 23.

técnica pelo sertão ao mesmo tempo em que as camadas mais pobres garantiam o seu sustento, trabalhando nas estradas de ferro, açudes e rodovias. A historiadora acrescenta que, “como o retirante foi considerado um dos principais entraves à modernização dos estados do Norte, levava-se em consideração a fixação deles fora das zonas urbanas, colocando-os em trabalhos que estivessem fora dos domínios do espaço citadino” (ANDRADE, 2007, p. 101).

Não demorou muito para que as elites sertanejas começassem a publicar na imprensa críticas ao governo do Estado com a justificativa de que os recursos estavam sendo gastos em obras na capital enquanto no interior as pessoas morriam de fome, sede e ficavam incapacitadas para o trabalho na agricultura. Assim, os jornais tornaram-se veículos importantes de comunicação das insatisfações das elites e de cobranças ao Estado por melhorias na agricultura dos sertões. É importante destacar que a imprensa era frequentemente associada ao progresso, pois “a velocidade, mobilidade, eficiência e pressa tornaram-se marcas distintivas do modo de vida urbano e a imprensa, lugar privilegiado da informação e sua difusão, tomou parte ativa nesse processo de aceleração” (LUCA, 2005, p. 137).

Enquanto na capital brasileira os engenheiros estudavam soluções para a seca, os intelectuais que habitavam os sertões do Rio Grande do Norte tentavam se mobilizar de alguma forma para discutir os problemas agrícolas e a falta de políticas direcionadas para eles. A pauta esteve no cerne da iniciativa tomada por grandes proprietários de terras e políticos quando criaram, em 17 de janeiro de 1904, *O Comércio de Mossoró*. Seu fundador e editor-chefe, Bento Praxedes Fernandes Pimenta⁵ foi um dos responsáveis por articular as discussões envolvendo a agricultura, as secas e por promover debates em torno de construções importantes para os sertões potiguares tais como as estradas de ferro e a construção de açudes.

O Comércio de Mossoró circulou de 17 de janeiro de 1904 a 17 de dezembro de 1917 veiculando notícias e discussões sobre o comércio, a lavoura e a indústria de Mossoró e de outros municípios do Rio Grande do Norte. A “secção do agricultor”, que estampava as primeiras páginas e era destaque do jornal, apresentava técnicas agrícolas, instrumentos, informações sobre manejo do solo e plantas que pudessem ser proveitosas para a agricultura da região⁶.

Nas primeiras edições de *O Comércio de Mossoró*, Bento Praxedes abordava as dificuldades enfrentadas pela produção agrícola naquele município. Os principais temas da edição número 2 eram as migrações em períodos de secas e a necessidade de se conhecer melhor as terras para desenvolver a agricultura local. As dificuldades de transporte para água, alimentos e víveres era outra questão considerada importante, assim como a construção de açudes e poços artesianos, alertando o redator-chefe para as condições insalubres da água potável disponível aos moradores da cidade de Mossoró. Neste sentido, exigia providências e recursos das autoridades governamentais do Rio Grande do Norte para solucionar estes problemas⁷.

A técnica, como foi mencionada anteriormente, também era um tema importante para o

⁵Bento Praxedes Fernandes Pimenta nasceu na cidade de Maioridade (atual Martins) em 31 de janeiro de 1871 e mudou-se para Mossoró em 1890. Casou-se com dona Pautila Praxedes de Oliveira, filha do Coronel Francisco Gurgel de Oliveira, importante chefe político que tinha sido líder do Partido Conservador. Bento Praxedes era descrito como político hábil, inteligente e abolicionista. Foi coletor federal, administrador da Mesa de Rendas Estaduais de Areia Branca e primeiro escrivão do Tesouro do Estado, além de fundador e diretor do jornal *O Comércio de Mossoró*. Faleceu em Mossoró no dia 29 de abril de 1922. Informações disponíveis em: NASCIMENTO, G. M. Bento Praxedes Fernandes Pimenta. **Blog do Mendes & Mendes**, 2015. Disponível em: <<http://blogdomendesemendes.blogspot.com/2015/02/bento-praxedes-fernandes-pimenta-01-de.html>>. Acesso em: 28 jun. 2019; e PRAÇA Bento Praxedes, Mossoró-RN. **Memória fotográfica: uma imagem, um registro, uma história**, 2013. Disponível em: <<http://blogdetelescope.blogspot.com/2013/01/praca-bento-praxedes-1940-mossoro-rn.html>>. Acesso em: 28 jun. 2019.

⁶O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. nº 1 a 98. 17 de janeiro de 1904 a 28 de janeiro de 1906. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002.

⁷*Ibid.* nº 2. 24 de janeiro de 1904. p. 5-7.

jornal. Ao escrever sobre a qualidade do trabalho rural dos sertões, o redator chamava atenção para a carência de escolas rurais que ensinassem novas técnicas agrícolas e sistema de cultivo aos trabalhadores, capacitando-os a explorar as potencialidades do Estado para esta atividade⁸.

Partindo deste preâmbulo, o presente artigo busca analisar as repercussões que ocorreram na imprensa sobre os problemas ocasionados pela seca de 1904 nos sertões do Rio Grande do Norte e, em particular, a visita da Comissão de Engenheiros chefiada por Sampaio Correia ao Rio Grande do Norte para desenvolver estudos sobre a construção de açudes e estradas de ferro.

José Matoso de Sampaio Correia (1875–1942) era engenheiro civil formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1898, tendo lecionado a cadeira de estradas de ferro, pontes e viadutos. Em 1904, foi nomeado pelo ministro da Viação Lauro Muller para o cargo de chefe da comissão que ia realizar estudos sobre a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, junto com os engenheiros José Luiz Batista e Henrique de Novais Barrozo. Correia participou das comissões de Carlos Chagas no prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, e de Arthur Neiva, na construção da Noroeste do Brasil. Inspetor-geral de Obras Públicas durante o governo de Afonso Pena (1906–1909), Sampaio Correia exerceria depois o cargo de engenheiro-chefe da Comissão de Abastecimento de Água do Distrito Federal, de 1907 a 1910, e chefiaria em 1908 as obras da Exposição Nacional realizada no Rio de Janeiro⁹.

Esta expedição ocorreu no ano de 1904 e ganhou cobertura especial no jornal *O Comércio de Mossoró*. As opiniões expressas no referido jornal mostram que a questão agrícola e a presença dos engenheiros vindos da capital federal que, na época era o Rio de Janeiro, provocaram tensões entre as elites de Mossoró com os governos estadual e central no tocante à execução de projetos e medidas para a região encabeçadas por aqueles homens de ciência.

Para o historiador José Murilo de Carvalho, a imprensa era o principal veículo dos debates políticos e cumpria “papel importante no aprendizado democrático” (CARVALHO, J. M. d., 2000, p. 9. 139). Ao se referir à atuação de políticos e intelectuais nos jornais, frisa alguns pontos que, de certa forma, é possível detectar nas notícias e opiniões veiculadas em *O Comércio de Mossoró*, principalmente quando divulgava cartas e opiniões de pessoas de outros municípios dos sertões potiguares direcionadas ao presidente da República ou aos governantes locais, cobrando providências, políticas de combate às secas ou reprovando medidas e ações nas cidades que administravam, aspectos estes que serão melhor abordados no tópico seguinte.

Além disso, é importante compreender também as condições de produção do referido jornal. Tania Regina de Luca traz contribuições importantes para pensar metodologicamente este aspecto. A historiadora discute que a análise de periódicos requer que compreendamos o nome do jornal, grupo político do qual pertencia, os objetivos propostos, o público-alvo e sua periodicidade (LUCA, 2005) que, neste caso em específico do jornal mossoroense, as publicações ocorriam de forma semanal.

No texto de apresentação da edição de número 1, Bento Praxedes deixa claro quais as intenções do jornal e a que grupo pertencia. De acordo com ele, o jornal seria um órgão de publicidade dedicado aos interesses do comércio, da indústria e da lavoura e que as classes conservadoras poderiam expressar sua opinião por meio deste jornal. Acrescenta o redator

⁸O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. nº 3. 31 de janeiro de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 9.

⁹Estas informações foram retiradas das seguintes referências: JOSÉ Matoso de Sampaio Correia. Rio de Janeiro: CPDOC. Disponível em: <<https://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-matoso-de-sampaio-correia>>. Acesso em: 29 fev. 2020; LAMARTINE, J. Estrada de Ferro Sampaio Correa. In: ROSADO, V. (Org.). **Vigésimo livro das secas**. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado. p. 84; e BENCHIMOL, J. L.; SILVA, A. F. C. d. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. **História, Ciências, Saúde—Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 719–762, 2008. p. 733.

que os assuntos abordados serviam aos interesses do bem-estar social e que contribuiria para os melhoramentos da Pátria¹⁰. Assim, *O Comércio de Mossoró* atendia os interesses das elites agropecuárias e dos comerciantes daquela localidade e, portanto, Bento Praxedes seria o porta-voz destas elites.

Os jornais consultados e que compõem este artigo fazem parte da Coleção Mossoroense, série “E”, da Fundação Vingt-Un Rosado e estão disponíveis para serem pesquisados na Biblioteca Ney Pontes Duarte, localizada na cidade de Mossoró-RN. Para este artigo, serão utilizadas apenas as edições produzidas no ano de 1904 e que dizem respeito às discussões sobre agricultura e a comissão de engenheiros liderada por Sampaio Correia. Além destas fontes, os relatórios do Ministério da Agricultura e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte serão importantes para entendermos as ações governamentais perante os problemas envolvendo a seca daquele ano.

Toda essa discussão justifica-se e é relevante para compreendermos as relações estabelecidas entre as elites locais e os engenheiros, as negociações, tensões e conflitos em torno do projeto que a comissão iria desenvolver em contrapartida ao que era defendido pelo grupo político vinculado ao jornal. O modo como os assuntos são abordados em *O Comércio*, conforme veremos adiante, demonstram que houve um esforço dessas elites para mostrar seus anseios, opiniões e insatisfações diante das ações governamentais e dos homens de ciência vindos da capital federal, a ponto do redator criar sessões na primeira página que discutiam e enfatizavam a importância de desenvolver a agricultura e da pertinência das referidas obras como sendo fundamentais para lidar com as constantes secas e suas consequências.

A repercussão em torno da visita da Comissão de engenheiros e a articulação das elites por meio da imprensa nos sertões do Rio Grande do Norte

Em meio à miséria provocada pela seca que teve início em 1903, o governo do Estado distribuiu mantimentos à população flagelada, como fez em outros períodos¹¹. Aproveitando a afluência de gente para receber esse auxílio na cidade de Mossoró, os doutores Almeida Castro e Euclides Fernandes, o coronel Antonio Gomes e o redator de *O Comércio de Mossoró* fizeram a leitura de um telegrama enviado pelo governador do Estado, Alberto Maranhão, anunciando aos presentes que seria construída a estrada de ferro de Ceará Mirim.

O principal objetivo da empreitada era interiorizar a economia potiguar, viabilizando a ligação da capital com Ceará-Mirim, que detinha 60% da produção de cana-de-açúcar de todo o estado¹². As autoridades presentes consideraram o telegrama uma mensagem de esperança

¹⁰O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n.º 1. 17 de janeiro de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 1.

¹¹É pertinente destacar que no início do século XX, as medidas governamentais de combate às secas eram de caráter paliativo e emergencial, nas quais os recursos só eram enviados quando o fenômeno assolava a população. “Não havia uma política sistemática e perene que abarcasse o conjunto de problemas socioeconômicos relacionados, dos quais a migração dos sertanejos miseráveis em direção aos centros urbanos política ou economicamente, ou ambos, mais avançados, ao litoral, era a sua face mais visível. Muito ao contrário, ora a omissão, ora a inserção na estrutura política oligárquica, marcavam a política dos ‘Socorros Públicos’, o que significava a sua sujeição aos arranjos político-eleitorais dentro de cada estado”. FERREIRA, A. L. A.; DANTAS, G. A. F. Os “indesejáveis” na Cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890–1930). *Scripta Nova*, Barcelona, n. 94, 2001. p. 3.

¹²O trecho Natal/Ceará-Mirim só foi inaugurado em 13 de junho de 1906 pelo então presidente eleito, Afonso Pena. BRASIL. Ministério da Agricultura, Ministro Miguel Calmon Du Pin e Almeida. Relatório do ano de 1906 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

para o povo sertanejo, sendo este mais um episódio de fé na técnica como forma de minorar os efeitos das secas¹³.

O jornal, além de debater sobre as questões agrícolas, inaugurou depois uma seção especial dedicada à construção ferroviária nos sertões, procurando convencer as autoridades estaduais e federais de que o melhor ponto de partida para a ferrovia era Mossoró, terminando ela no rio São Francisco, pois essa rota beneficiaria os sertões do Rio Grande do Norte, que sofriam mais com as secas do que as cidades e vilas do agreste e litoral do Estado¹⁴. Esse posicionamento das elites latifundiárias de Mossoró era contrário ao traçado da estrada de ferro que planejava-se construir, ligando Natal a Ceará-Mirim, conforme havia sido anunciado no telegrama enviado por Alberto Maranhão.

Vale salientar que essa era uma demanda antiga das elites de Mossoró. A primeira proposta de construção da estrada de ferro Mossoró—São Francisco foi feita em 1878 pelo empresário suíço Johan Ulrich Graff (FARIAS, 2008, p. 118). Johan Ulrich Graff¹⁵ apresentou ao poder público o projeto de uma estrada de ferro ligando o litoral do Rio Grande do Norte ao rio São Francisco: partiria de Porto Franco, em Areia Branca, passaria por Mossoró, seguindo pela Chapada do Apodi até Pau dos Ferros. Graff obteve a concessão através do decreto provincial nº 5.561, de 26 de fevereiro de 1874 (MAIA, 2017). Com o falecimento de Graff, o projeto não foi levado adiante da forma como o suíço havia pensado. Na figura 1, retirada do jornal *O Mossoroense*, aparece estampado na primeira página o traçado Graff, como forma de enfatizar a importância desta obra para aquela localidade.

Apesar de contar com defensores tão fervorosos, dentre eles o próprio redator do jornal *O Comércio de Mossoró* Bento Praxedes e, mesmo que o projeto tenha sido amplamente discutido pelos engenheiros do Clube de engenharia no Rio de Janeiro, a ferrovia nunca chegou ao destino final, às margens do Rio São Francisco, terminando em Souza, na Paraíba, em 1933 (FARIAS, 2008, p. 121). Na figura 2, veem-se os traçados das estradas de ferro construídas no Rio Grande do Norte, na qual é possível perceber o trajeto acima mencionado.

Além das estradas de ferro, a açudagem foi outro assunto abordado de maneira densa em *O Comércio de Mossoró*, inclusive na mesma seção¹⁶. Nas matérias dedicadas ao tema, Bento Praxedes mostrava as vantagens dessas construções destinadas a armazenar água para os ser-

p. 818. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=50&s=0&cv=193&r=0&xywh=-51%2C-171%2C2357%2C1662>> e <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal/39-mapas/4079-historia-da-ferrovia-no-rn>>.

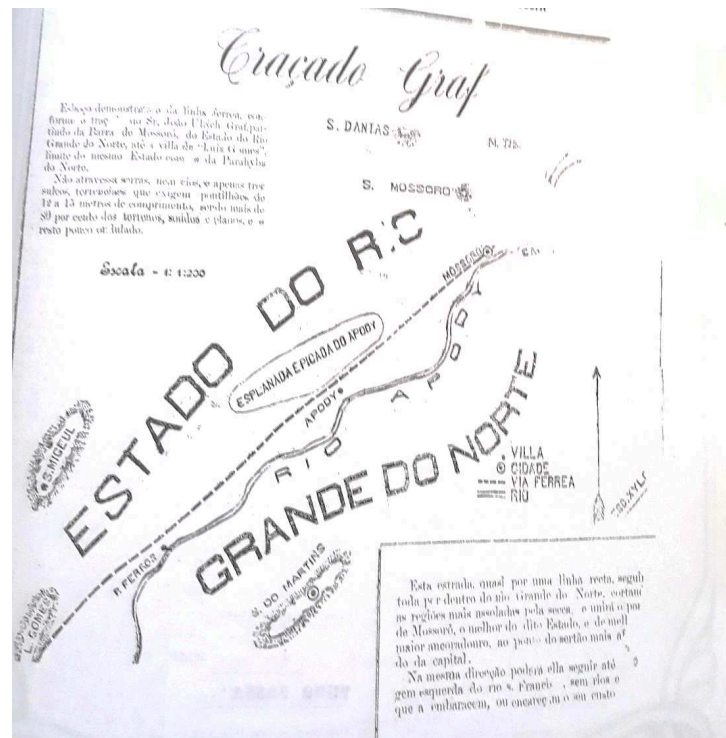
¹³O telegrama e o fato narrado pelo redator encontram-se em: *O COMÉRCIO DE MOSSORÓ*. nº 6. 21 de fevereiro de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 23.

¹⁴*O COMÉRCIO DE MOSSORÓ*. nº 6. 6 de março de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 29. A sessão especial do jornal era intitulada de *Pelo Rio Grande do Norte* (viação). No total, foram escritos cinco textos sobre o tema.

¹⁵Chegou ao Rio Grande do Norte em fins da década de 1860 e com seus irmãos fundou em Natal a “Casa Graff”, especializada na compra e venda de produtos regionais, como algodão, açúcar, cera de carnaúba. Em pouco tempo tornou-se uma das maiores e mais bem conceituadas empresas do Estado. A mudança de Graff para Mossoró deveu-se ao trabalho intenso desenvolvido pelo vigário Antônio Joaquim, fundador do Partido Conservador do qual foi seu chefe por toda a vida e grande incentivador do crescimento econômico da cidade. O vigário convenceu o empresário a investir naquela cidade interiorana, alegando que possuía todas as condições para o desenvolvimento de seus negócios, tanto em volume de mercadorias a serem exportadas como por ter um rio que fluía para o mar e que constituía então a principal via de transporte para mercadorias: tratava-se do *rio Apodi-Mossoró*, com cerca de 210 km de extensão, que nasce na serra de Luís Gomes, passa pelos municípios localizados na chapada do Apodi e, depois de banhar a cidade de Mossoró, deságua no Oceano Atlântico, entre os municípios de Grossos e Areia Branca, onde se situam grandes salinas. Informações disponíveis em: <<http://www.blogdogemaia.com/detalhes.php?not=1021>>.

¹⁶Foram escritas sete matérias sobre o assunto da açudagem na sessão intitulada de *Pelo Rio Grande do Norte* nas edições de 1904.

Figura 1: O traçado Graf



Fonte: Biblioteca Ney Pontes Duarte. *O Mossoroense*. Humorístico e ilustrado. 12 fev. 1904. n.º 42. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 9. 2003. p. 113.

tões potiguares, pelos mesmos motivos apontados pelos engenheiros do Clube de Engenharia: fornecer aquele líquido precioso em períodos de estiagem, viabilizar a lavoura, fertilizar o solo e propiciar a piscicultura¹⁷.

No dia 23 de fevereiro de 1904, é aprovada a portaria “instruções para estudos e construção de obras contra os efeitos da seca no estado do Rio Grande do Norte”¹⁸. Assim, uma comissão foi criada para estudar o traçado de uma estrada de ferro que partisse do ponto mais apropriado do litoral e que atravessasse a região assolada pela seca, compreendendo os portos de Mossoró, Macau e Natal; construir a Estrada de Ferro Natal—Ceará-Mirim; melhorar outras vias de comunicação que ligassem o litoral ao interior potiguar, a construção de açudes e poços.

As primeiras notícias sobre a comissão de engenheiros que seria enviada ao Rio Grande do Norte apareceram no jornal em 6 de março de 1904, quando foi reproduzido o telegrama comunicando que Sampaio Correia havia sido comissionado pelo governo federal para implementar a construção de açudes e estradas de ferro naquele estado¹⁹.

Para o redator de *O Comércio de Mossoró*, a presença do engenheiro era importante porque ele teria a oportunidade de ver “com os olhos da ciência”²⁰ o que o jornal vinha propagando a respeito da construção da estrada de ferro e açudes. Sampaio Correia era visto também como

¹⁷O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n.º 14. 24 de abril de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 53.

¹⁸BRASIL. Ministério da Agricultura, Ministro Lauro Severiano Muller. *Relatório do ano de 1904 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905. p. 671–679. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=47&s=0&cv=689&r=0&xywh=-1421%2C0%2C4809%2C3392>>.

¹⁹O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n.º 6. 6 de março de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 31.

²⁰*Ibid.* n.º 19. 29 de maio de 1904. p. 73.

Figura 2: Estradas de ferro construídas no Rio Grande do Norte



Fonte: MEDEIROS, G. L. P.; FERREIRA, A. L. As estações de trem do Rio Grande do Norte: um estudo sobre a sua implantação no ambiente urbano e inventário de suas condições atuais. In: SEMINÁRIO LATINO-AMERICANO DE ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 2008, Belo Horizonte. **Anais**. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2008. p. 3.

o profissional adequado para colocar em prática o melhoramento das técnicas de cultivo e do sistema de irrigação na agricultura. Então, o fato de um engenheiro tão prestigiado ir à região castigada pelas secas era uma oportunidade para legitimar as reivindicações que faziam as elites dos sertões aos governos estadual e federal.

Ao mesmo tempo em que dava publicidade às opiniões conflitantes sobre as ações do prefeito Pereira Passos, o “Bota Abaixo, ” na reforma urbana em curso na capital federal, e às ações sanitárias do médico Oswaldo Cruz, o “general mata-mosquitos”²¹, a imprensa do Rio de Janeiro noticiava a viagem ao Rio Grande do Norte da comissão encabeçada pelo engenheiro Sampaio Correia. Sob o título “A seca no Norte”, a *Gazeta de Notícias* detalhou as atividades que ia desenvolver²²: construção da estrada de ferro de Ceará Mirim e melhoramento de outras vias de comunicação; construção de açudes; estudos sobre poços profundos mais adequados à geologia da região e desenvolvimento da irrigação. Sobre o primeiro ponto, informava o jornal carioca que “seria estudado o traçado de uma estrada de ferro partindo de ponto apropriado no litoral e atravessando toda a zona invadida pela seca, e feito o estudo comparativo dos portos de Mossoró, Macau e Natal”²³.

A chegada da comissão foi aguardada com muita expectativa pela elite agropecuária de Mossoró. Esse sentimento é perceptível na extensa cobertura feita por *O Comércio de Mossoró*

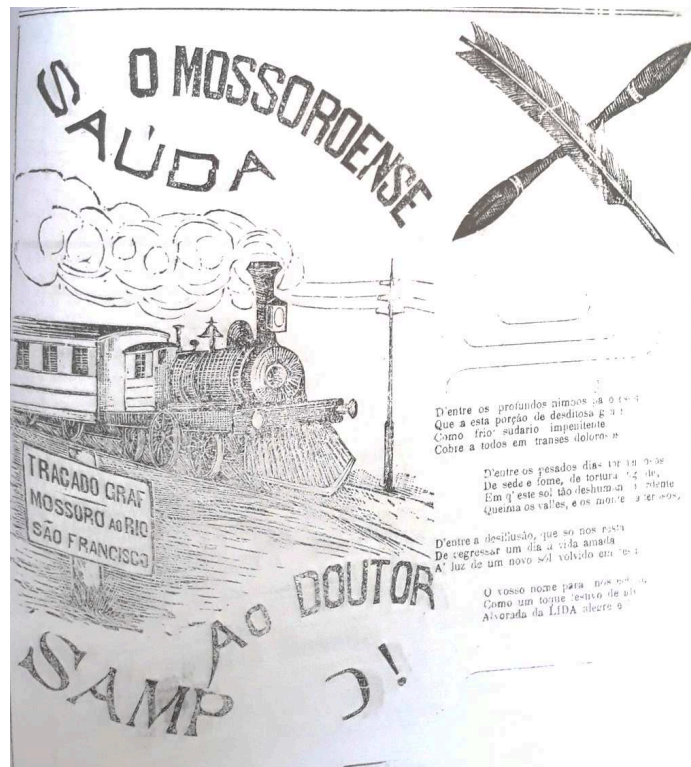
²¹Para saber mais sobre estas reformas urbanas no Rio de Janeiro ver: BENCHIMOL, J. L. Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: FERREIRA, J.; NEVES, L. A. (Org.). **Brasil Republicano: economia e sociedade, poder e política, cultura e representações**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2003. v. 1. p. 231–286.

²²A reportagem veiculada no jornal carioca foi reproduzida pelo redator Bento Praxedes na seguinte edição: O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. nº 10. 20 de março de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 37.

²³*Ibidem*.

até o desembarque de Sampaio Correia e sua equipe em Natal no dia 12 de março de 1904²⁴. O jornal deu as melhores referências sobre aquele profissional “capacitado” e “trabalhador” que era ligado ao Clube de Engenharia. A palavra “missão” é utilizada várias vezes em associação com o nome do engenheiro que, na visão do redator, viria salvar a população potiguar do terrível mal das secas e da fome²⁵. Sampaio Correia era sempre associado também a elementos representativos da modernidade, como na figura 3, retirada do jornal *O Mossoroense*, na qual o nome do engenheiro aparece logo abaixo do desenho de um trem.

Figura 3: O Mossoroense saúda ao doutor Sampaio



Fonte: Biblioteca Ney Pontes Duarte. *O Mossoroense*. n.º 50. 16 de junho de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 9. 2003. p. 145.

Como explica Regina Abreu, desde meados do século XIX os engenheiros estavam associados às demandas de modernização do país e à superação do atraso colonial, sendo os meios de transporte vistos como os símbolos mais eloquentes do progresso e do mundo moderno (ABREU, 1998, p. 87).

As elites de Mossoró articularam-se para defender seus interesses perante os técnicos enviados pelo governo federal. Representantes de várias categorias sociais incluindo agricultores, comerciantes, industriais, artistas, pessoas do povo formaram o chamado Comitê Patriótico para discutir assuntos referentes à seca e à presença de Sampaio Correia no Rio Grande do Norte. Enviou-lhe este Comitê um telegrama, informando-o da situação da população retirante, e o engenheiro respondeu que iria a Mossoró assim que concluísse os serviços concernentes à estrada de ferro Ceará-Mirim a Natal.

²⁴BRASIL. Ministério da Agricultura, Ministro Lauro Severiano Muller. **Relatório do ano de 1904 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905. p. 675. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=47&s=0&cv=689&r=0&xywh=-1421%2C0%2C4809%2C3392>>.

²⁵O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n.º 11. 27 de março de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 41-42.

O Comitê nomeou então uma comissão, que incluía o redator de *O Comércio de Mossoró*, para ir ao encontro de Sampaio Correia na cidade do Assu. O encontro aconteceu em 20 de abril de 1904²⁶. *O Comércio de Mossoró* dedicou quase três páginas ao encontro, e o jornal *O Comércio do Assu* ofereceu um almoço à comissão daquele município e a Sampaio Correia, que estava hospedado na residência de Luis d'Oliveira, juiz de direito da Comarca de Assu. O evento contou com a participação da alta sociedade deste município que distava cerca de 200 km da capital do Rio Grande do Norte, e a filarmônica da cidade tocou para os presentes. O engenheiro ocupou lugar de destaque na mesa farta, ao lado de seus auxiliares, do vice-governador do Estado, Juvenal Lamartine, dos integrantes da comissão de Mossoró e de outros homens importantes da sociedade assuense²⁷.

Depois do almoço, teve lugar a conferência da comissão de Mossoró com o engenheiro-chefe da comissão de estudos e construção de obras contra a seca. Sampaio Correia não alimentou as esperanças sobre trabalhos a desenvolver em Mossoró, alegando que tinha sido incumbido de cuidar somente da estrada de ferro de Natal a Ceará-Mirim, mas prometeu que faria estudos e pensaria em futuras obras para beneficiar a agricultura dos sertões do Rio Grande do Norte²⁸. Um dos presentes, que não foi identificado por Bento Praxedes, classificou isso como uma crueldade com a população que estava a morrer de fome e sem trabalho. O engenheiro lamentou a situação dos flagelados e reafirmou que, infelizmente, não podia remediar aquela situação, pois a verba que havia recebido (450:000\$000) estava destinada à referida ferrovia, e ele era obrigado a economizar para viabilizar os estudos sobre a obra²⁹.

Segundo informou *O Comércio de Mossoró*, o engenheiro e sua comitiva seguiriam para outras localidades dos sertões do Rio Grande do Norte. No dia 23 de maio partiriam para Angicos, Sant'Anna do Matos em direção ao Seridó, de onde regressariam para Natal. Depois de concluírem "os trabalhos de escrituração, relatórios dos trabalhos e ocorrências do mês anterior"³⁰, partiriam no vapor costeiro que sairia do Recife em 26 de maio e chegariam em Mossoró até o dia 3 de junho. Daí seguiriam para Luiz Gomes, de modo a percorrer o traçado proposto por Graff e estudar esta outra parte da zona flagelada do Estado³¹.

A comissão de engenheiros chefiada por Sampaio Correia ficou um tempo considerável no Rio Grande do Norte (quase dez meses), e só em 22 de janeiro de 1905 *O Comércio de Mossoró* noticiou seu retorno ao Rio de Janeiro³².

Apesar de Sampaio Correia não prometer nada aos representantes de Mossoró, o redator do jornal local pintou com as melhores cores a sua figura, assegurando que sobreviria uma nova era de trabalhos, melhoramentos e benefícios para o Rio Grande do Norte, "cuja prosperidade futura muito terá a dever as habilitações técnicas, competência, operosidade e boa vontade do ilustre engenheiro"³³. Na edição de 19 de junho de 1904, *O comércio de Mossoró* informou que a Comissão esteve em Mossoró para conhecer a produção de sal e fazer estudos sobre as secas. Consta que após essa visita, seguiria para o Apody, Pau dos Ferros, São Miguel, Luiz Gomes,

²⁶ Além de Bento Praxedes, integravam a comissão o dr. Almeida Castro, Vicente José Fernandes, Clemente Galvão, o Cônego Estevam Dantas e o major Romão Filgueira. A comissão retornou a Mossoró no dia 23 de abril de 1904. O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n° 14. 24 de abril de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 55.

²⁷ *Ibid.* n° 15. 1 de maio de 1904. p. 57-59.

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibid.* n° 48. 22 de janeiro de 1905. p. 189. Até o presente momento, não foi possível encontrar relatórios, pareceres ou outros documentos que foram elaborados pela comissão chefiada por Sampaio Correia. Todas as informações a respeito da sua atuação no Rio Grande do Norte foram retiradas do jornal *O Comércio de Mossoró*.

³³ *Ibidem.*

Patu e Seridó, mas os engenheiros da capital federal não tiveram tempo para visitar todas estas cidades. Posteriormente, o engenheiro José Rodrigues Leite Junior faria estudos de açudagem em Caicó³⁴.

A reunião da Comissão Patriótica de Mossoró com Sampaio Correia em Assu teve repercussões em outras localidades do sertão norte-rio-grandense. Em 8 de maio de 1904, um morador do município de Caraúbas, sob o pseudônimo de Goulart, publicou texto intitulado *Pelos flagelados*, que revela bem as tensões entre as elites locais e o governo central³⁵. O autor dirigia amargas queixas ao presidente Rodrigues Alves. Cobrava providências em favor da população flagelada pela seca e dizia que as solicitações feitas ao governo federal eram o mesmo que “bradar em pleno deserto”³⁶. Criticava o presidente por esbanjar o dinheiro dos cofres públicos no embelezamento do Rio de Janeiro, deixando de socorrer os indigentes do Norte que morriam de fome. Além disso, Goulart criticava os que haviam depositado expectativa na comissão de engenheiros enviada pelo governo.

A comissão veio, mas o que tem feito?

A ferrovia Ceará-Mirim apenas comporta 500 trabalhadores, e os restantes como poderão resistir?

Segundo dizem os jornais da Capital do Estado [Natal], há ali seis mil ou mais retirantes e continuando para o Norte e Sul sempre o êxodo.

Está bem patente que S. Exa. não socorreu os flagelados do RN; que S. Exa. não presta a mínima atenção ao quadro doloroso, fúnebre que está em cena no Estado, que é sempre vítima;—quadro de painel tocante—que o pincel não o pinta, a pena não o descreve, nem o cérebro o imagina.

É preciso uma reação contra o indiferentismo que há; é preciso um apelo para socorros a esses míseros que se debatem nas garras ardentes da fome.³⁷

Nem todos foram tão veementes quanto Goulart, mas é visível que as elites agropecuárias de Mossoró tiveram suas expectativas frustradas pelo fato de a comissão do governo central não contemplar as localidades do sertão para a construção da estrada de ferro naquele momento, preferindo fazê-la no litoral. Isso reforça o que foi discutido no início deste artigo: que o período republicano e os ideais de modernidade descortinavam as diferenças existentes entre litoral/interior e o progresso, inicialmente, atingia apenas as capitais e cidades litorâneas.

As discussões sobre as medidas a serem adotadas para combater os efeitos das secas iriam continuar nos jornais, assim como as demandas locais encaminhadas ao governo central, principalmente ao presidente da República e ao ministério da Indústria e Viação por meio dos representantes eleitos para a Câmara dos Deputados e o Senado Federal³⁸.

Enquanto isso, no relatório escrito em 1904, o governador do Estado Alberto Maranhão, ao passar o governo a Augusto Severo, afirmava que, graças aos estudos feitos pelos engenheiros da capital federal, os serviços referentes à construção da estrada de ferro e dos açudes iam ser executados, contando já com autorizações do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Informava ainda que este Ministério concedera pequenos créditos para passagens de

³⁴O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n° 22. 19 de junho de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 85; e O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n° 42. 12 de dezembro de 1904. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 167.

³⁵O texto foi publicado na edição de número 18 do jornal *O Comércio de Mossoró*. *Ibid.* n° 18. 22 de maio de 1904. p. 72.

³⁶*Ibidem.*

³⁷*Ibidem.*

³⁸*Ibid.* n° 37. 25 de Outubro de 1904. p. 145.

emigrantes voluntários que não pudessem encontrar trabalhos no Estado e fossem para outras localidades do país como "a Amazônia, estados vizinhos como Paraíba, Ceará ou para o Rio de Janeiro e São Paulo, assim como para a construção de pequenas obras de auxílio aos indigentes"³⁹.

No caso dos retirantes que permaneceram em Natal, o governo os dividiu em quatro grupos destinados a trabalhar nas reformas urbanas da capital, sendo um destes direcionados a construção da estrada de ferro Natal—Ceará-Mirim, cuja coordenação ficava a cargo do já mencionado engenheiro Sampaio Correia (SIQUEIRA, 2014, p. 106).

Assim que assumiu o governo do estado, o governador Tavares de Lyra escreveu um telegrama para o presidente Rodrigues Alves informando a situação em que se encontrava o Rio Grande do Norte por causa da seca que assolava a população sertaneja, solicitando ajuda financeira. Então, o presidente enviou o valor de cento e setenta e cinco contos de réis (175:000\$000), dividido em três parcelas para minimizar os efeitos deste fenômeno no estado. Como bem pontuou Gabriela Fernandes de Siqueira, as autoridades governamentais do estado utilizavam a seca como forma de pedir recursos financeiros, porém este dinheiro nem sempre era destinado às vítimas deste fenômeno que, além de natural era também político (SIQUEIRA, 2014, p. 105).

A insatisfação das elites de Mossoró tinha como alvo também o governo do Estado. Um texto de Epaminondas publicado no jornal de Mossoró com o título "Povo admirável" criticava os melhoramentos urbanos feitos também em Natal, enquanto a população do interior sofria com a seca. Epaminondas não admitia o gasto de recursos públicos com a construção do Teatro Carlos Gomes (atual Teatro Alberto Maranhão) e outros melhoramentos urbanos e sanitários na capital do Estado⁴⁰.

É perceptível nos escritos divulgados no jornal *O comércio de Mossoró*, que as elites daquela localidade estavam em atrito com as autoridades que governavam e dominavam a capital Natal, pertencentes a família Albuquerque Maranhão, que detinha boa parte da produção de cana-de-açúcar do Estado. Deste modo, as tensões existentes entre as elites do litoral e do sertão são evidenciadas quando nos debruçamos a pesquisar obras que foram de grande importância para o estado como as estradas de ferro e açudes. Mesmo que estas construções fossem pensadas dentro do espectro de progresso nacional, na prática estas ações contemplaram os interesses oligárquicos (FERREIRA; DANTAS, 2001, p. 15) e estas questões ficam mais evidentes quando os atritos pela disputa de poder aparecem nos jornais.

É preciso que se destaque também que, em meio a estas obras e verbas enviadas, o governo estadual não deu conta de prestar assistência aos retirantes que chegavam a capital em busca de socorros e oportunidades para sobreviver, deixando estas populações em situação de vulnerabilidade como na epidemia de varíola que atingiu Natal, perdurando até 1905. Esta situação também reforça que os ideais de modernidade que estavam atrelados ao período republicano não contemplaram todas as classes sociais, descortinando ainda mais as diferenças entre as populações retirantes e os que detinham boa parte das terras cultiváveis do Rio Grande do Norte, sendo aqueles colocados à margem desse processo de modernização (FERREIRA; DANTAS, 2001, p. 11; SIQUEIRA, 2014, p. 117).

³⁹ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE. Mensagem apresentada pelo Governador Alberto Maranhão ao passar o Governo do Estado ao Dr. Augusto Tavares de Lyra no dia 25 de março de 1904. p. 15–17.

⁴⁰O COMÉRCIO DE MOSSORÓ. n° 78. 6 de agosto de 1905. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Coleção Mossoroense. Série E. Número 8. 2002. p. 289. Sobre os melhoramentos urbanos feitos em Natal consultar o artigo de: ARRAIS, R. O mundo avança! Os caminhos do progresso na cidade de Natal no início do século XX. in: BUENO, A. C. (Org.). *Revisitando a História do Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 2009. P. 159–192.

À guisa de conclusão

Diante do exposto, pode-se dizer que o objetivo deste artigo foi alcançado, uma vez que foi possível mostrar como as elites de Mossoró se posicionaram através do jornal *O comércio de Mossoró*, na qual discutiram sobre agricultura, técnicas agrícolas e as possíveis soluções para remediar o mal provocado pelas secas com a construção de estradas de ferro e açudes. O fundador e redator do jornal Bento Praxedes se articulou com outros homens importantes da sociedade mossoroense, numa tentativa de convencer a comissão de engenheiros chefiada por Sampaio Correia dos projetos que beneficiariam a agricultura daquela localidade, cuja obra defendida era a tão sonhada estrada de ferro Mossoró—Rio São Francisco.

Ficou perceptível também a expectativa que a elite local criou com a chegada da referida Comissão pela extensa cobertura que o encontro teve no jornal, assim como certo desapontamento pelo fato do engenheiro não desenvolver, de imediato, as obras nas zonas sertanejas do Rio Grande do Norte da forma como era esperada pela Comissão Patriótica liderada por Bento Praxedes.

As repercussões que transcorreram após esse encontro demonstram que houve tensões e insatisfações das elites locais com o Governo Central, no que diz respeito ao envio ou não de verbas e as ações que este governo executava no Distrito Federal. O Governo do Estado do Rio Grande do Norte não escapou das críticas que os leitores do jornal que, diga-se de passagem, eram proprietários de terras, teciam a respeito de como as autoridades governamentais deveriam administrar o estado. Boa parte das críticas eram direcionadas a maneira como os recursos eram empregados em melhoramentos urbanos nas cidades de Natal e no Rio de Janeiro, em contraposição ao que era vivido nos sertões potiguares em virtude da seca de 1904, nas quais a miséria, a fome e a leva de retirantes até a capital do Estado eram colocadas como problemas a serem solucionados por estas autoridades.

Estas relações sociais existentes entre as elites locais com os governos estadual e central e com os engenheiros nos fazem pensar sobre as disputas políticas, em meio às situações nas quais a desigualdade e a pobreza eram tão evidentes, principalmente no acesso à terra, comida e água e o lugar que a ciência é colocada, quando se vê confrontada perante às demandas locais comandadas pelos proprietários de terra.

Em meio aos processos de modernização iniciados com os melhoramentos urbanos na capital e a defesa das estradas de ferro e açudes para os sertões, descortinou-se neste estudo a seguinte questão: quem iria ter acesso a todos estes benefícios prometidos pelos ideais de progresso e civilização? Ficou evidente que os retirantes, por exemplo, foram colocados à margem deste processo e aparecem na documentação utilizada somente quando saem dos sertões em busca de comida, ao emigrarem para a capital Natal e serem utilizados como mão-de-obra nestas mesmas construções, que vinham com a promessa de beneficiar a agricultura, de modernizá-la, porém estes trabalhadores não foram contemplados, pois boa parte das terras estavam concentradas nas mãos daqueles que se juntaram em torno de jornais para reivindicar melhoramentos para suas propriedades. Toda esta discussão reforça o que foi colocado nas primeiras linhas deste artigo, ou seja, que o período republicano acentuou as contradições existentes entre litoral e sertão, mesmo que o projeto fosse integrar este último a nação.

Referências

ABREU, R. *O enigma de Os sertões*. Rio de Janeiro: Rocco e Funarte, 1998.

ANDRADE, J. B. F. **Caicó: uma cidade entre a recusa e a sedução**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Natal.

ARRAIS, R. O mundo avança! Os caminhos do progresso na cidade de Natal no início do século XX. In: BUENO, A. C. (Org.). **Revisitando a História do Rio Grande do Norte**. Natal: EDUFRN, 2009. P. 159–192.

ARRUDA, G. **Cidades e sertões: entre a história e memória**. Bauru: EDUSC, 2000.

BENCHIMOL, J. L. Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: FERREIRA, J.; NEVES, L. A. (Org.). **Brasil Republicano: economia e sociedade, poder e política, cultura e representações**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2003. v. 1.

BENCHIMOL, J. L.; SILVA, A. F. C. d. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. **História, Ciências, Saúde—Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 719–762, 2008.

BUCKLEY, E. E. **Technocrats and the Politics of Drought and Development in Twentieth-Century Brazil**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017.

CARVALHO, E. M. d. **A expansão da República: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890–1922)**. 2014. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro.

CARVALHO, J. M. d. História intelectual no Brasil: a retórica como chave de leitura. **Topoi**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 123–152, 2000.

COSTA, L. A. M. **O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886–1903)**. 2001. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

DANTAS, G. A. F.; FERREIRA, A. L.; FARIAS, H. T. M. Pensar e agir sobre o território das secas: planejamento e cultura técnica no Brasil (1870–1920). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUH-BRASIL, 12., 2007, Belém, p. 1–21.

FARIAS, H. T. M. d. **Contra as secas: a engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

FERREIRA, A. L. A.; DANTAS, G. A. F. Os “indesejáveis” na Cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890–1930). **Scripta Nova**, Barcelona, n. 94, 2001.

GONÇALVES, P. C. O mandacaru não floresceu: a ciência positivista a serviço do combate à seca de 1877–1879. **História, Ciências, Saúde—Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 2, p. 515–539, 2018.

HISTÓRIA da ferrovia no RN. CBTU-RN, Natal, 2015. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal/39-mapas/4079-historia-da-ferrovia-no-rn>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

JOSÉ Matoso de Sampaio Correia. Rio de Janeiro: CPDOC. Disponível em: <<https://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-matoso-de-sampaio-correia>>. Acesso em: 29 fev. 2020.

LAMARTINE, J. Estrada de Ferro Sampaio Correa. In: ROSADO, V. (Org.). **Vigésimo livro das secas**. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado.

LUCA, T. R. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Editora Contexto, 2005. P. 111–154.

- MACÊDO, M. K. **A penúltima versão do Seridó: uma história do regionalismo seridoense.** Natal e Campina Grande: EDUFRN e EDUEPB, 2012.
- MAIA, G. A Casa Graff de Mossoró. **Blog do Gemaia**, Mossoró, 2017. Disponível em: <<http://www.blogdogemaia.com/detalhes.php?not=1021>>. Acesso em: 31 jul. 2019.
- MEDEIROS, G. L. P.; FERREIRA, A. L. As estações de trem do Rio Grande do Norte: um estudo sobre a sua implantação no ambiente urbano e inventário de suas condições atuais. In: SEMINÁRIO LATINO-AMERICANO DE ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 2008, Belo Horizonte. **Anais.** Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2008.
- MORAIS, I. R. D. **Seridó norte-rio-grandense: uma geografia de resistência.** Caicó: Ed. do autor, 2005.
- NASCIMENTO, G. M. Bento Praxedes Fernandes Pimenta. **Blog do Mendes & Mendes**, 2015. Disponível em: <<http://blogdomendesemendes.blogspot.com/2015/02/bento-praxedes-fernandes-pimenta-01-de.html>>. Acesso em: 28 jun. 2019.
- NEVES, M. S. Os cenários da República: o Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, J. (Org.). **O Brasil Republicano.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- PRAÇA Bento Praxedes, Mossoró-RN. **Memória fotográfica: uma imagem, um registro, uma história**, 2013. Disponível em: <<http://blogdetelescope.blogspot.com/2013/01/praca-bento-praxedes-1940-mossoro-rn.html>>. Acesso em: 28 jun. 2019.
- SIQUEIRA, G. F. **Por uma “Cidade Nova”:** apropriação e uso do solo urbano no terceiro bairro de Natal (1901–1929). 2014. Dissertação (Mestrado em História e Espaços) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

Recebido em 24 set. 2021
Aprovado em 2 out. 2021

