

“Um Suíço e sua Ferrovia em Santa Luzia de Mossoró”: Território, Natureza e Progresso no Final dos Oitocentos (1875-1876).

Francisco Ramon de Matos Maciel.

Mestrando em História na Universidade Federal do Rio Grande do Norte-UFRN.

Resumo: A estrada de ferro de Mossoró só foi construída nas primeiras décadas do século XX, pautando sua justificativa e discursos, no combate aos efeitos da seca no estado do Rio Grande do Norte. Porém, esse componente caótico (seca), nem sempre foi a “pedra angular” do discurso dessa ferrovia, que outrora, abarcaram outras “peculiaridades” em seu teor. Assim esse trabalho procura analisar as singularidades em volta do prospecto da estrada de ferro do concessionário João Ulrich Graf na cidade de Mossoró em 1875/76. Nesse documento encontramos elementos importantes acerca da interface entre *território*, *natureza* e *progresso*. Nosso argumento central será de que a natureza (clima e solo), ao lado dos recursos encontrados no território, serão peças-chave para construção dessa obra, paralelamente ao crescimento da recente cidade mossoroense e zona oeste da província do RN. Destarte, a representação da natureza no prospecto emerge como característica *ordenadora* e *estabilizadora*, tanto do desenvolvimento (ou *progresso*) econômico como sociocultural de toda área que a estrada cortaria. Alguns autores utilizados são: Jacques Ravel, Rogério Haesbaert, Claude Raffestin, Henri Lefebvre, Francisco Foot Hardman, entre outros.

Palavras-Chave: Estrada de Ferro, Território, Natureza.

Introdução.

O primeiro trem, em experiência, chegou à cidade de Mossoró a sete de fevereiro de 1915. Recebido com muita festa pela população cidadina, teve música, discurso, etc. “A frente, na máquina, vinha um velho, humilde, muito conhecido e respeitado por todos, e que com os seus noventa e cinco anos de idade, simbolizava a ancianidade da aspiração que se realizava. Ereto e sorridente empunhava uma bandeira nacional”. Mas a inauguração oficial desse Prometeu de aço e fogo, símbolo da modernidade e civilização ocidental, teve lugar a 19 de março de 1915, onde se festejava com satisfação seu primeiro trecho da estrada, partindo de Porto Franco, no município de Areia Branca, com seus 38 quilômetros construídos até Mossoró. Foi um dia de festa e regozijo para a cidade. “Bandeiras, arcos, festões engalanavam a cidade. Os quatro primeiros carros, que formavam a composição do trem, repletos de famílias do vizinho município, foram recebidos pelo mundo oficial e pela população da cidade, reunidos na estação”. O Governo do Estado se representou na comemoração. Bento Praxedes,

indicado, fez a declaração de inauguração. Com isso não faltaram discursos, orando Raul Caldas, representando a mocidade escolar; Raimundo Rubira, em nome do município de Areia Branca; João Leite, pela “União Caixeiral” representando a mocidade do comércio; Tércio Rosado Maia, representando o comércio e a indústria. “Discursos agradecendo as manifestações em nome da firma construtora Albuquerque & Cia. O ilustre cearense, engenheiro Dr. João Tomé”. Os festejos continuaram, “houve missa campal. Distribuída uma poliantéia. Da inauguração lavrou-se ata, assinada por numerosos dos que a ela compareceram”. Na noite realizou-se um banquete oferecido pela “Intendência Municipal à firma Albuquerque & Cia, e ao engenheiro e auxiliares da construção, sendo o oferecimento feito pelo Tenente-Coronel Cunha da Mota, presidente. O Dr. João Tomé, discursando, agradeceu”. Na animação do jantar Bento Praxedes, editor chefe do jornal local *Comércio de Mossoró*, levantou o brinde de honra ao Governador Ferreira Chaves e ao Ministro da Viação Tavares de Lira. Pedindo espaço para breves palavras ainda falaram “Eliseu Viana, por delegação dos dois órgãos da imprensa local e o Dr. Sales Martins. À noite, baile oferecido pela firma construtora à Sociedade Mossoroense. No dia seguinte seguiu para o Rio o Dr. João Tomé, que viera para assistir a inauguração¹”. Não tão distante do local do baile oferecido pela firma construtora Sociedade Mossoroense, dezenas de sertanejos, oriundos do sertão potiguar e de outros Estados vizinhos, se concentravam nos subúrbios e limites daquela cidade, todos trazidos pelos açoites da seca de 1915. Uma hóspede já conhecida ao tálamo de Santa Luzia² em outrora.

Os discursos das secas, seja no âmbito político, econômico e cultural, vêm ganhando *corpus* a partir das décadas finais dos oitocentos e ao longo do século XX. Assim a seca surge como um novo objeto de *saber e poder*, uma *invenção*, um *problema* nacional e regional que precisaria de múltiplas *soluções*, constituindo-se ainda, segmento de um panteão *imagético-discursivo* que conforma e espacializa o imaginário social sobre a região Nordeste³. Como uma categoria histórica, a seca (re) produziu lugares,

¹ Essa descrição encontra-se em GUERRA, Felipe. *A Seca de 1915*. In: ROSADO, Vingt-Un. ROSADO, América (orgs.) *11º Livro das Secas*. Natal: Coleção Mossoroense, Vol. CCCV. Editora Universitária UFRN, 1985, p. 58-59.

² O nome Santa Luzia foi dado à cidade de Mossoró quando a mesma ainda era um arraial no período colonial. Santa Luzia também é a padroeira de Mossoró.

³ Esse conjunto de imagens e discursos que compõe e representa o imaginário Nordestino poderíamos citar como exemplos o cangaço, messianismo, coronelismo entre outros. Para saber mais sobre as secas como uma invenção imagético-discursiva, um novo objeto de saber e poder, quanto ao seu estatuto de “Problema-Solução” como instrumento de poder político pelas elites do Norte no final do século XIX ao início do XX, ver os trabalhos, ALBURQUERQUE JÚNIOR. Durval. Muniz de. *Palavras que calcinam, palavras que dominam: a invenção da seca do Nordeste*. In: *Nos Destinos de Fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife. Bagaço. 2008, p. 245, e “*Falas de Astúcias e de Angústia: a seca no imaginário nordestino - de*

territórios, regiões e paisagens, além de seus próprios protagonistas (retirantes), entre relações políticas, econômicas e sociais dos grupos envolvidos em sua trama e drama, ou através dos discursos e práticas culturais que os mesmos a representaram nos seus espaços e temporalidades. Sendo assim esse conjunto de saberes e práticas (representações do espaço⁴) sobre as secas farão parte de inúmeros projetos e concessões para a construção de açudes, obras de irrigação, estradas de rodagem e ferrovias. Essas últimas, partindo de importantes centros comerciais, ligariam cidades por todo o Norte/Nordeste, ampliando a circulação e mobilizando a economia desses territórios. Mossoró, diante do quadro que se pintava, não ficaria de fora dessa corrida para o progresso e modernização⁵ frente às outras capitais e cidades do Brasil.

Muitas concessões para a construção de uma estrada de ferro, partindo da cidade ao interior do Norte/Nordeste não passaram de utopias modernas. Mas mesmos esses sonhos e desejos foram concebidos no início de 1870 no ventre de Santa Luzia. Nesse ano, Luiz José da Silva e João Carlos Greenhalgly possuíram uma concessão para

problema a solução (1877 – 1922). Campinas, São Paulo, 1988, 449p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, 1988.

⁴ Para o filósofo/sociólogo Henri Lefebvre o espaço social e sua produção na sociedade (inclusive moderna capitalista) se desenvolvem através de três dimensões indissociáveis. Essas são respectivamente a prática espacial, o espaço concebido e o espaço vivido, lede também o espaço percebido, a representação do espaço e o espaço de representação. O espaço percebido engloba a “produção e reprodução, lugares especificados e conjuntos espaciais próprios a cada formação social”, procurando sempre manter uma “coesão”. O espaço concebido está relacionado às “relações de produção, à ordem que ele impõe” as outras dimensões, portanto, ligados ao saber, aos signos, códigos e as “relações frontais”. Espaço da “dominação” e do “valor de troca”. O espaço vivido é compreendido pelo lado “clandestino e subterrâneo da vida social”, apresenta simbolismos e imagens complexas. É espaço da “arte”, da “descrição”, dos “habitantes” e “usadores”, ou seja, um espaço “apropriado” e do “valor de uso”. (LEFEBVRE, 2006). Desse modo, o prospecto da ferrovia de Graf analisado nesse artigo gira em torno da representação do espaço (espaço concebido), pois seus elementos constituem todo um conjunto de mecanismos e relações de poder (essa expressão entendida aqui como dominação e apropriação) mergulhadas no saber técnico-científico e na ordem político-econômica do período. Para saber mais sobre a problemática da produção do espaço desse pensador consultar os livros LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001, *A Revolução Urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. *Espaço e Política*. Trad. Margarida M. de Andrade e Sergio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, 192p. *A produção do espaço*. Trad. Grupo “As (Im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l'espace*. 4ª Ed. Paris: Anthropos, 2000). Primeira versão: Fev. 2006, no prelo.

⁵ Pensamos que o processo de modernização na região Norte/Nordeste nas décadas finais do século XIX ao início do XX deve ter seu enfoque invertido, pois, os pretensos “modelos” e “conceitos” de análise sobre as inovações tecnológicas modernas nos espaços-temporalidades “periféricas”, ou fora do eixo europeu, como no Brasil, seus resultados e aplicações poderão tornar-se ilusórios “quanto ao conhecimento, e mistificadores quanto à política desenvolvimentista” como aborda o historiador Francisco Foot Hardman. Dessa forma, o que se deseja, aqui, é que “exatamente as diferenças ressaltem de novas identidades, não da adaptação de modelos abstratos, mas do exame de regiões e processos ainda sombrios, descontínuos e informes, cuja repentina claridade, embora efêmera, reverta os esquemas, produza dúvidas e, por fim, altere referenciais arraigados” (HARDMAN, 2009: 274). Assim acreditamos que o Norte/Nordeste, uma sociedade complexa e permeada de interesses e representações contraditórias, estava atravessado pelos elementos característicos da sociedade urbano-industrial, cujos sentidos e dimensões da modernidade já se fazia efetiva.

uma ferrovia partindo de Areia Branca (porto) a cidade de Mossoró. Dois anos depois, foi a vês de João Pedro de Almeida, do qual a estrada sairia de Mossoró à cidade de Souza (Paraíba), próximo a ribeira do rio do Peixe. Em 1875/76 viria à concessão imperial ao suíço João Ulrich Graf, representando posteriormente o grande sonho e ideal dessa estrada por setores da elite mossoroense (e que será nosso objeto de estudo nesse artigo). Nos anos finais do Império (1888/89) um plano foi criado pelo engenheiro João Chrockatt de Sá com o destino final da ferrovia nas margens do rio São Francisco. Ocorreram ainda, os projetos de “Francisco Sólton (1889-1911), o de João Pereira da Silva Monteiro, Francisco Lopes Ferraz Sobrinho e Augusto Severo de Albuquerque Maranhão” para construção de uma estrada saindo de Areia Branca até Luiz Gomes (Decreto Estadual nº 51 de 22 de setembro de 1890) que acabou sendo esquecida. No início dos novecentos (1903), ano de seca no Estado do Rio Grande do Norte, novamente o engenheiro Chrockatt de Sá, juntamente com Pereira de Castro e Mateus Nogueira Brandão, pediram concessão para a construção de uma estrada que “partindo do porto de Mossoró e com uma dupla opção de itinerário, um buscando Cajazeiras na Paraíba, outro, Pajeú de Flores em Pernambuco. Igualmente não foi adiante” (GUERRA, 1996: 15).

Partindo desses apontamentos, esse artigo procura investigar as características e categorias espaciais sobre natureza, território e progresso no prospecto da estrada de ferro do suíço João Ulrich Graf (1875/76) na cidade de Mossoró/RN antes mesmo da investida político-econômica e sociocultural do discurso da seca. Senhores passageiros, a sineta⁶ anuncia a chegada do trem, peguem seus cartões de embarque, confira seus números e bagagens, pois o trem já vai partir da estação com destino a cidade de Santa Luzia de Mossoró.

O Sonho da Estrada de Ferro de Mossoró em 1875/76.

A concessão e o decreto imperial para a construção da estrada de ferro de Mossoró foi dado a João Ulrich Graf por Tomaz José Coelho de Almeida, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas da Província do Rio Grande do Norte nos anos de

⁶ As sinetas eram aparelhos dos quais exerciam três funções fundamentais: avisar com duas ou três badaladas a partida do trem da Estação vizinha, anunciar com uma badalada quando o trem estava na estação, e por último era tocar o número de badaladas correspondentes à hora certa.

1875 e 1876. Mas quem era esse concessionário? E porque ele queria tanto construir uma estrada de ferro partindo da cidade de Mossoró?

João Ulrich Graf era um suíço e grande comerciante residente na vila de Mossoró desde 1866, onde estabeleceu uma casa compradora e exportadora de produtos, e que ao mesmo tempo, importava fazendas (tecidos) e outras mercadorias estrangeiras para aquela vila e região. Assim, “teve logo grande prosperidade a casa, que supria vasta região sertaneja do Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará”. Em 1870 quando a vila de Mossoró ganha o título de cidade, Graf viaja com alguns engenheiros pelos sertões do Norte chegando às margens do rio São Francisco, em Petrolina. De lá, ele volta para a cidade de Natal (capital da Província) com a idéia de construir uma estrada de ferro, que partindo do porto (Areia Branca) de Mossoró chegaria aos limites dessa Província (Luiz Gomes), facilitando ainda mais o comércio com outras cidades do Norte até o rio São Francisco. Conseguindo assim o decreto imperial⁷, Graf logo precisou “organizar a empresa, fez propaganda, distribuindo impressos, etc. Viajou ao Pará, onde faleceu” (GUERRA, 1985: 50).

O prospecto da sua empresa sobre a estrada de ferro de Mossoró foi registrado no dia 16 de fevereiro de 1876 no Rio de Janeiro. Um dos principais aspectos desse documento seria a ausência do discurso da seca como justificador da construção dessa estrada, até por que a conhecida seca de 1877-1879 surgiria um ano depois da concessão e do decreto expedido pelo Governo a Ulrich Graf. A seguir identificaremos alguns pontos relevantes do prospecto da empresa de Graf sobre os elementos constituidores para a construção da estrada de ferro de Mossoró. Nosso argumento central sobre esse prospecto seria de que a *natureza* e suas condições físicas (clima e solo), ao lado dos recursos encontrados no *território*⁸ (ou zona, termo usado na fonte) que

⁷ Ulrich Graf era o responsável direto para levantar o capital para as obras da ferrovia pelo contrato feita na concessão, podendo obtê-lo dentro e fora do Brasil. Assim, elaborou o “prospecto da Empresa”, contendo informações importantes do território que a ferrovia passaria. Sem êxito, por não obter os recursos esperados, além da chegada da grande seca (1877/79), o concessionário encontrou dificuldades, levando-o a deixar santa Luzia para se estabelecer no Amazonas, onde faleceu. Sua concessão foi declarada caduca pelo o Decreto nº 8.598 de 17 de julho de 1882.

⁸ O historiador Jacques Ravel esclarece que essa categoria espacial é construída através de uma “série de práticas e de representações que se inscrevem em durações diferentes, que obedecem a dinâmicas heterogêneas e, por vezes, contraditórias” (RAVEL, 1990: 102). Também partimos da noção de território trabalhada pelo geógrafo Rogério Haesbaert, quando o mesmo pensa esse conceito ligado a qualquer manifestação de poder, não apenas o “tradicional” poder político, mas “tanto ao poder no sentido mais explícito, de dominação, quanto ao poder mais implícito ou simbólico, de apropriação” (HAESBAERT, 2006: 20-21). Em suma, o território é percebido “enquanto relação de dominação e apropriação sociedade-espaço, desdobra-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais “concreta” e “funcional” à apropriação mais subjetiva e/ou “cultural-simbólica” (HAESBAERT, 2004: 95-96). Outro autor da geografia que aborda esse tema é Claude Raffestin. Em seu livro *Por Uma Geografia do Poder*

a ferrovia passaria, são as melhores encontradas, ou seja, o labor humano não era combater os efeitos climáticos e telúricos da região, mas de saber empregar os atributos naturais que o território proporcionava para a construção daquela obra, paralelamente ao crescimento econômico da cidade de Mossoró e de toda zona que a ferrovia passaria. Dessa maneira, a representação da natureza no prospecto emerge como característica ordenadora e estabilizadora, tanto do desenvolvimento (ou progresso) econômico a partir dos recursos naturais catalogados, como de caráter social em toda área da estrada.

Ulrich Graf escreve no início do prospecto que o trajeto feito pela ferrovia seguiria uma linha “quase recta de cerca de 230 kilometros unir-se-há com um dos melhores portos do Norte, o centro mais importante, contendo uma população das mais compactas, com um solo na maior parte dos mais férteis”, esse mesmo terreno poderia “produzir pela variedade do mesmo e da temperatura entre as serras e as planícies, não somente os produtos do Brazil inteiro como também cereaes e muitos outros gêneros da Europa” (GRAF, 1980: 24). Ulrich afirma que esse mesmo centro que a ferrovia passaria já era conhecido por sua produção agrícola, e quando a mesma for construída será também a sede da indústria geral, logo que “começar a exploração das minas de ferro, carvão, cobre, ouro e outras, cuja existência me foi assegurada”, além de outros recursos naturais que “existe na beira da estrada barro e greda própria para louça fina etc. pedra calcaria em abundancia que auxiliarão muito a empreza” (GRAF, 1980: 24).

Observamos como Graf conhecia as peculiaridades do território que a estrada de ferro passaria, e nos possíveis investimentos industriais sobre os recursos minerais que esse centro abrigava, sendo impulsionadas pela construção dessa mesma obra. Assim a idéia de *centro*⁹ encontrada na fonte transmite a concepção de lugares que os recursos naturais deveriam ser mobilizados, seja pelo poder provincial como dos atores sociais da economia nesse período, ambos geograficamente concentrados no litoral ou próximo dele.

Em outro momento o concessionário comenta que a estrada de ferro de Mossoró a Luiz Gomes teria o traçado mais curto, pois “esta linha parecendo feita de

encontramos discussões acerca do conceito de território, como sendo produto “vivenciado” ou “consumido” pelos atores sociais, que sem haverem contribuído para sua elaboração diretamente, o utilizam como meio. Assim numa perspectiva “relacional” o território para Raffestin seria um processo “quando se manifestam todas as espécies de relações de poder, que se traduzem por malhas, redes e centralidades cuja permanência é variável, mas que constituem invariáveis na qualidade de categorias obrigatórias” (RAFFESTIN, 1993: 08).

⁹ Para uma noção simbólica e representativa sobre o conceito de centralidade, periferia, sistema central de valores e espaços do consenso na constituição e normatização da sociedade ver SHILS, Edward. *Centro e Periferia*. Trad. José Hartuig de Freitas. São Paulo: DIFEL (Memória e Sociedade), 1992.

propósito pela natureza para este fim, não atravessando serras nem rios apenas mui poucos riachos, percorre terrenos quase todos planos, altos e sólidos”, e que esses mesmos terrenos absorveriam “rapidamente as águas, de modo que nunca correrá o risco de ser inundada e interrompida mesmo na ocasião de grandes cheias como aquellas do anno passado” (GRAF, 1980: 26-27). As condições naturais do território no discurso do prospecto mostram-se como aspecto central para a construção e funcionamento dessa ferrovia.

Nessa mesma zona que a estrada passaria Graf faz um levantamento das culturas agrícolas e de outros produtos existentes no comércio local desse período, além de citar os possíveis investimentos nesse mesmo território com o advento da estrada. A primeira é a cotonicultura. A cultura do algodão na zona da estrada é considerada hoje a

[...] mais e mais conveniente, fornecendo ao paiz uma de suas principais rendas. A produção annual, segundo as abundantes das saffras tem variado de 80,000 a 200,000 saccas de 60 kilos termo médio, das quaes 25 a 30% foram dirigidas para Mossoró um pouco mais para Aracaty e o restante para Macau, Macahyba, Mamanguape, Pernambuco e Ceará; porem logo que a estrada for aberta de Mossoró para o Centro a maior parte da dita producção será certamente remettida para Mossoró. A qualidade do referido algodão, com o nome da procedência de Mossoró é uma das mais estimadas na Europa. (GRAF, 1980: 29).

A cultura do fumo, além do algodão, seria outro gênero para o mercado de exportação, pois se encontra nessa “zona muito terreno excellente para o fumo, falta somente melhor, tratamento da planta e melhor preparação do fumo, charutos e cigarros para obter uma sahida ilimitada e remunerativa destes productos”. A cultura do arroz, extração da borracha da mangabeira e criação de gado são outros tipos de atividades econômicas que cresceriam com a chegada da estrada de ferro, “a exportação de carne secca, que é muito apreciada nas províncias visinhas e da qual já se manda grandes remessas para o Recife, tomará infalivelmente uma grande proporção” (GRAF, 1980: 31). A criação de suínos presentes na zona também seria de suma importância para o suíço, pois a “criação de porcos, que é em geral no centro, merece uma atenção especial por ser de alto interesse para a estrada e o paiz”. O concessionário argumenta que na “circumferencia de 30 legoas de Luiz Gomes, na qual tem serras mui extensivas e frescas

facilmente poderiam ser elevados anualmente um quarto de milhão de porcos, para seu toucinho ser exportado para Inglaterra, Belgica, etc.” (GRAF, 190: 32). Mas o produto que sairia no primeiro ponto da estrada de ferro em Mossoró e de grande rentabilidade seria o sal. Graf comenta que a estrada “passará ao lado de ricas salinas de uma superfície de perto de 50 kilometros quadrados, produzindo uma quantidade de sal superior, a mais estimada em todo o centro”. O concessionário afirma que naquele período “uma pequena parte della é exportada, e o rendimento médio é calculado em 6 milhoes de kilogrammas que são trasportados para o centro a dorso de cavalos e burros em comboios até 200 animaes” (GRAF, 1980: 33-34).

O termo *zona* encontrada até agora na fonte mostra outra característica espacial recorrentes nessa época. A *zona* estaria ligada a uma acepção e prática de território, utilizada muita pelo poder político e econômico ao longo do século XIX e meados do XX. A *zona* seria uma forma de territorialização e prática do espaço nas sociedades humanas. Ela funciona pela *lógica zonal* de controle de áreas, limites ou fronteiras, privilegiando a homogeneidade e exclusividade, possuindo grupos mais enraizados, onde a organização em *rede*¹⁰ adquire uma função secundária nesse tipo de território. Dessa forma o *território-zona* possui as “diferenças internas mais minimizadas ou marginalizadas, os espaços tendem a ser exclusivos uns em relação aos outros, teoricamente sem admitir sobreposições”, as suas divisões são mais claras e visíveis, “definindo-se sempre um *inside* e um *outsaide*, e privilegiam-se as similaridades internas e as diferenças com o exterior” (HAESBAERT, 2004: 309). É importante ressaltar que tanto *território-zona* como *território-rede* são referenciais teóricos, impossíveis de ser identificada separadamente na realidade efetiva¹¹, por isso a rede

[...] estaria ao lado das superfícies ou “zonas”, compondo de forma indissociável o conteúdo territorial. O território-zona só se definiria como tal pela “predominância” das dinâmicas “zonais” sobre as “reticulares”, mas

¹⁰ A rede seria outra acepção e prática de territorialização que possui uma lógica reticular sobre o espaço, ampliada a partir da segunda metade do século XX. Diferente do *território-zona* a rede contém a heterogeneidade e a multiplicidade territorial, admitindo a sobreposições de espaços-temporais. Assim sua lógica de controle e apropriação espacial está relacionada ao “controle de fluxos (canalizações ou dutos) e/ou conexões (emissores, receptores e/ou simplesmente relais). Uma característica muito importante é que a lógica descontínua dos territórios-rede admite uma sobreposição territorial na partilha concomitante de múltiplos territórios” (HAESBAERT, 2004: 307).

¹¹ Para Claude Raffestin o poder, como sendo uma força relacional, exercida e produzida pelos atores sociais, constrói “malhas nas superfícies do sistema territorial para delimitar campos operatórios” (RAFFESTIN, 1993: 151). Assim os atores sociais e suas práticas espaciais em sociedade, implantam tipos de tessituras, nós e redes nem sempre discerníveis na realidade concreta.

não pela sua dissociação. Ou seja, território-zona não estabelece em momento algum uma relação dicotômica ou dual com sua contraparte, o território-rede. (HAESBAERT, 2004: 286).

O prospecto dessa estrada de ferro e seu traçado nessas zonas mostram o papel central da própria ferrovia nesse território, ou seja, sua função de lógica de controle, hierarquização, exploração, fluxo dos recursos naturais e da atividade comercial nessas áreas e limites da província do Rio Grande do Norte. Dessa maneira a ferrovia de Mossoró-Luiz Gomes desempenharia o trabalho de conexão e dinâmica desse território-zona como uma espécie de rede e tessitura, tendo o caráter econômico como um dos componentes primordiais no discurso do prospecto de Graf.

A estrada de ferro representava para Ulrich Graf não apenas o desenvolvimento econômico de toda uma zona que a ferrovia cortaria, mas a introdução de novos objetos e costumes estrangeiros que estariam mais bem repartidos no território pelo gigante de aço. Dessa forma a estrada de ferro era o símbolo da civilização moderna, pois trazia em seus vagões, o luxo e conforto social aos moldes do consumo europeu e abria o intercâmbio com outras nações estrangeiras favorecendo o progresso nacional. Vejamos a seguir:

[...] O valor do consumo actual na zona da estrada de mercadorias estrangeiras pode ser calculado a 9\$000 por cabeça annualmente, o que é bem pouco, considerando que o clima humido com tudo muito sadio, é de natureza a estragar rapidamente os objetos importados, isto prova que o luxo, ainda se acha pouco espalhado naquellas regiões, porem basta a estrada de ferro, mão direita da civilização para introduzir naquellas localidades o progresso e uma vida mais confortável e social; os estrangeiros aos quaes aquele paiz tem sido até hoje fechado por causa das immensas difficuldades para chegar e viajar nelle favorecerão o dito progresso. (GRAF, 1980: 35).

A construção da ferrovia também responderia ao aspecto social para a população residente em toda zona. A empresa deveria construir uma escola de ensino agrícola na região como uma das condições do contratante remetido pelo Governo imperial. Assim, para tirar os agricultores da sua velha rotina de trabalho sem cálculo, isto é “à toa, incapazes assim de lutar com os paizes productores que constantemente

procuram fazer progressos para serem capazes de produzir com o mesmo lucro mais barato do que seus competidores favorecidos pela natureza”, Graf fundará uma escola agrícola da qual trará muitos lucros indiretos para toda zona da ferrovia, pois ela formará verdadeiros agricultores modernos

[...] os ensinará a reconhecer e escolher os melhores ramos de agricultura, os mais apropriados as suas residências a trabalhar com caçulo e economia e os fará capazes de produzir, no mesmo tempo o dobro, do que tem produzido, para obter assim um resultado favorável do seu trabalho e ocupar uma posição mais independente e social, o que os tornará aptos e ardentes para proteger as boas empresas do paiz, que o progresso geral exigirá. (GRAF, 1980: 37-38).

Assim os "*spiritus*" desses sertanejos, por meio da escola agrícola, passariam a compreender melhor a ciência econômica e os ramos da agricultura, tornando-os mais independentes e produtivos, ajudando ao desenvolvendo e progresso da nação. Novamente o discurso de Graf relaciona os recursos e as excelentes condições naturais encontradas nessas áreas sendo de imenso valor para o mercado, mas pela falta dos saberes científicos (agrários e econômicos) em seus produtores, a terra não era aproveitada na sua potencialidade e não poderia concorrer com o mercado internacional com as mesmas margens de lucros, a não ser pela inserção do pensamento econômico e liberal presente no período. O campo se submetendo a civilização.

Adiante ele fala das excelentes condições naturais do porto de Mossoró, localizadas na “Barra de Mossoró”, e de suas vantagens para com a estrada de ferro, como ponto de ligação comercial no litoral nacional e próxima dos mercados europeus.

A Barra de Mossoró é uma das mais abrigadas e mais calma das do Norte do Brazil, navios de todo porte, podem descarregar e tomar seus carregamentos allí com muita economia e facilidade. As tempestades lá são desconhecidas. O espaço para o ancoradouro é mui extenso. A menor distancia entre o ancoradouro e o porto é de 4 e a maior de 10 kilometros. Nem o Canal nem o porto receberam melhoramento artificial algum, todavia navios calando 12 pés d’água, entram e sahem francamente [...]. O Canal é regular, formando um meio circulo, se acha livre de pedras, seu fundo é composto de lama e areia. Os commandantes de vapores seus prácticos e os capitoes de navios que freqüentam o porto e a barra affirmam que é a melhor barra e um dos melhores portos do Norte. Este

porto é um dos mais próximos da Europa e não haverá duvida que aquelle paiz será ligado com o dito porto por uma linha a vapor, logo que o material da estrada tornar-se necessário, e que a meza de renda será convertida brevemente em alfândega geral. (GRAF, 1980: 39).

Observamos novamente como as condições naturais para a construção da estrada de ferro de Mossoró-Luiz Gomes era o elemento fundamental do discurso do prospecto da empresa de João Ulrich Graf em 1876. A seguir iremos acompanhar o “traçado grafiano” da ferrovia por todo o território, ligando algumas cidades e vilas da Província. De Mossoró a estrada seguirá quase na

[...] direção sudoeste, subindo de tempos em tempos, porem tão pouco que a subida quase não é perceptível. A uma distancia de cerca de 75 kilometros Ella passa no planalto do Apody [...] Todo o terreno desta distancia é composto geralmente de terra argillosa, misturada por intervallos de areia ou pedras isoladas, a maior parte tão plano que o trabalho da estrada será o mais pequeno possível, coberto de mata mais ou menos alta catinga. Entre as boas madeiras diversas, se encontra a aroeira, em grande quantidade, a qual é excelente para dormentes (peças de madeiras para confecção dos trilhos, grifo do autor) [...] De Mossoró até o lugar Espinheiro sobre uma distancia de cerca de 100 kilometros, e sobre uma largura de 20 a 60 kilometros quase todo o terreno está inculto apesar de ser boa qualidade para a cultura do algodão e diversos gêneros alimentícios especialmente sobre o planalto do Apody [...] A distancia de 145 kilometros perto do Espinheiro aonde a estrada revencerá um outro planalto o qual se estende na direcção do sudoeste, com terrenos semelhantes aos últimos, até a Lagoa comprida, cerca de 165 kilometros de distancia total, e desta lagoa até perto d`Aroeira 5 kilometros o terreno é ondulado, contendo pedras e rochedos, e esta distancia será a mais difficultada da estrada. D`Aroeira a Lagoinha 15 kilometros, os terrenos são sólidos e planos, com excepção de algumas elevações de muito pouca importância e a estrada passará ao lado do Rio Apody. A 15 kilometros de Lagoinha se acha o Serrote Cabello, não tem – contendo uma mina de ouro, cuja exploração prática deverá dar um bom resultado [...] Junto de Lagoinha a estrada tem de atravessar o riacho Encanto, o mais importante de toda linha, comtudo o pontilhão que precisa, não excederá a 15 metros e a 100 metros, mais adiante a estrada subirá o ultimo alto e chagará a uma distancia de 192 kilometros a Pao dos Ferros [...] De Pao dos Ferros até o limite da provincia na altura de Luiz Gomes (distancia total de cerca de 230 kilometros) mais de 80% dos terrenos são mui planos e sólidos delles descobertos, utilizados gualmente para as diversas culturas, e o resto são um pouco ondulados, necessitando alguns cortes e movimentos de terras todavia de pouca importância. Dos limites da provincia até Cajazeiras, cerca de 70 kilometros na provincia da Parahyba (total 300 kilometros) os terrenos são geralmente muito vantajosos para a construção da estrada de ferro. (GRAF, 1980: 41, 42 e 43).

Nesse longo fragmento temos uma visão da trajetória da estrada de ferro e o território a qual ela percorrerá, percebendo as condições propícias do terreno (80% são planos e sólidos) para a sua construção, e os recursos disponíveis para o desenvolvimento dessa zona a partir do funcionamento dessa ferrovia. A natureza até agora é representada como a grande aliada para a construção dessa estrada de ferro e de seu traçado, desde as excelentes condições naturais do porto de Mossoró até aos riachos de Lagoinha próxima a Pau dos Ferros. Assim a justificativa dessa grande obra voltava-se para a circulação da economia na região oeste da província, ligando a ferrovia a um território que escoaria produtos internos e externos para toda zona e províncias limítrofes como da Paraíba, e possivelmente até o Rio São Francisco, com o seu prolongamento, além de simbolizar o avanço da civilização e modernização nesses espaços desérticos e semi-esquecidos. Mas porque as ferrovias possuíam esse mais alto grau de prestígio tecnológico, sendo ainda símbolo do progresso e da civilização em todo século XIX a início do XX no cenário nacional e internacional?

Sobre progresso, natureza e estradas de ferro.

Eric Hobsbawn em *A Era do Capital* comenta que a ferrovia foi o primeiro monumento da industrialização que representou a conquista da natureza pela tecnologia. Ele diz que a estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça,

[...] à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSEBAWN, 1982: 61).

Já David S. Landes no seu *Prometeu Desacorrentado* explana, na sua perspectiva da história econômica, como ocorreu às transformações e o processo de desenvolvimento industrial na Europa ocidental a partir do século XVIII até o século XX. Vale ressaltar do livro o conjunto de elementos tecnológicos que vão constituir partes do que se chamou “Revolução Industrial”. Nesse período teríamos as novas formas de divisão do trabalho, a indústria têxtil, a substituição da força humana e animal para outro tipo de energia (vapor e a gás, por exemplo), a criação e utilização da indústria química e mineral (petróleo e carbono combustível), a descoberta do aço e da luz elétrica, entre outros aspectos. Desse modo na segunda metade do século XIX, a partir dessas inovações técnicas sobre a natureza e organização econômica de alguns países europeus, levar-se-ia a criação desses monumentos de aços como seu papel fundamental no processo de industrialização e modernização da Europa ocidental¹² e alhures.

Em *Trem Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva* o historiador Francisco Foot Hardman mostra como a construção dessa ferrovia na Amazônia no final do século XIX ao início do XX, que reuniu milhares de patrícios e imigrantes (cerca de 30 mil trabalhadores), com despesas pesadas aos cofres públicos, se tornaria mais um teatro de fantasmas da modernidade em nossa pátria, que no caso a selva degustou e engoliu paulatinamente (mais de 6 mil morreram na obra) ao seu ritmo e espaço plástico. Hardman argumenta que a combinação entre a “imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo característico de capitalista, que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais, em especial no terceiro quartel do século XIX” (HARDMAN, 2005: 119-120), e entre essas obras da sociedade do espetáculo, as estradas de ferro ganhavam uma atenção especial no cenário brasileiro nessa época.

Uma questão relevante no texto seria sobre as representações diversas nos espaços da modernidade¹³, e como esses lugares estavam mergulhados aos elementos

¹²Landes argumenta, em seu olhar econômico e eurocêntrico, que os avanços materiais, por seu turno, “provocaram e promoveram um grande complexo de mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais, que influenciaram reciprocamente a velocidade e o curso do desenvolvimento tecnológico”. Essas mudanças a níveis tecnológicos, acrescida de seus fatores econômicos, seria a *industrialização*. Mas, está última está no “coração de um processo maior e mais complexo, muitas vezes designado como modernização. Trata-se da combinação de mudanças – no modo de produção e de governo, na ordem social e institucional, no corpo de conhecimento e nas atitudes e valores – que possibilita a uma sociedade manter-se no século XX”. (LANDES, 1994: 10 e 11).

¹³No seu outro livro *A Vingança de Hileia: Euclides da Cunha, a Amazônia e a literatura moderna*, Francisco Foot Hardman defende que a passagem do século XIX ao XX compõe todo um segmento de uma literatura moderna que confluíam elementos de matriz hugoniana, com combinações entre estética do sublime, ornamentarismo, dramatização da natureza e da história, como ainda forte discurso socialmente

constitutivos do *sublime*¹⁴ e do *infinito artificial*. Este último seria a sensação do sublime sendo reificada, “enfazando os efeitos da extensão, sucessão e uniformidade dos objetos, além de sublinhar a importância das grandes dimensões (comprimento, altura ou profundidade) como causas eficientes daquele sentimento” (HARDMAN, 2005: 118). Assim esse infinito artificial (estações e linhas ferroviárias, amplos mercados e avenidas, jardins e espaços públicos, etc.) que transfigurava as cidades do século XIX, fundadas pelos artifícios inovadores das técnicas arquitetônicas, haveria de “articular os espaços sombrios ainda não completamente subjugados aos imperativos da civilização. Selvas e desertos, colônias longínquas e fronteiras por dividir: era preciso mapear a contento todas aquelas vastidões”. Foi por isso que viajantes, expedicionários, militares entre outros vasculharam o semidesconhecido, “deixando ali suas marcas e construindo, ao mesmo tempo, todo um arsenal de imagens da barbárie” (HARDMAN, 2005: 119).

É interessante frisar que Ulrich Graf passou um bom tempo viajando pelos sertões do Norte na companhia de engenheiros, no qual provavelmente, estudou o clima e o terreno para a construção de uma estrada de ferro que ligaria os pontos-chaves (recursos naturais e comércio local) do oeste da província até seus limites com a Paraíba. Como apresenta Hardman, esse prospecto de Graf acaba fazendo parte dessa corrida da civilização e de seus instrumentos (estradas de ferro) nesses lugares “desérticos”, com função de racionalizar, subjugar e desenvolver essas áreas atrasadas sobre a ótica capitalista liberal e da própria formação do território estado-nação¹⁵. Logo, refletir acerca dessas possíveis transformações sobre o território (mapeamento, divisão, catalogação...) que a ferrovia Mossoró-Luiz Gomez apresenta no prospecto de Graf, leva-nos a compreender também a formação das ideais modernistas e civilizatórias, influenciadas

empenhado, caracterizando assim boa parte da produção dos “antigos modernistas” (Euclides da Cunha, Lima Barreto, Augusto dos Anjos...), ampliando os novos espaços representativos da modernidade no Brasil nesse período.

¹⁴ Esse conceito foi pensado pelo filósofo Edmund Burke do qual representa os efeitos físicos e espirituais capazes de produzir um “estado especial em que se imbricam medo e prazer: a obscuridade e a solidude; a vastidão e o infinito; o imprevisto e a intermitência” (HARDMAN, 2005: 118).

¹⁵ Para saber mais sobre as ações políticas sobre o território e identidade nacional, inclusive na região Norte do país, consultar o livro de PEIXOTO, Renato. Amado. *Cartografias Imaginárias: estudos sobre a construção do espaço nacional brasileiro e a relação História & Espaço*. 1. Ed. Natal: EDUFRRN, 2011. V. 1. 181 p. O autor explanará a função do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da cartografia e de mapas como órgão e instrumentos do Governo responsável no processo simbólico de enformar (dar formas) as identidades, alteridades e lugares, além da própria unidade nacional. Consultar também as obras de ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas: Reflexões sobre a Origem e Difusão do Nacionalismo*. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, e HOBBSAWM, Eric. *Nações e Nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade*. Trad. Maria Célia Paoli e Anna Maria Quirino. São Paulo: Paz e Terra, 1990. Esses dois livros vão abordar de perspectivas diferentes, mas complementares, a formação dos estados-nações no cenário internacional no final do século XVIII ao XIX, seja no âmbito econômico e político como no social e cultural.

pelas correntes positivista, liberal entre outras¹⁶ recorrentes desse “oxigênio” sociocultural do período, que confluía aspectos das ciências naturais com a organização dos homens em sociedade, a partir de leis universais e imutáveis, enfatizando os elementos da ordem e estabilidade social. Portanto, a categoria natureza, pensada e sentida no século XIX¹⁷, é presente nas figurações do prospecto da ferrovia de Ulrich Graf, pois, ao mesmo tempo em que ela oferece as melhores condições físicas para a construção da ferrovia, também atuaria na organização da vida social e espiritual das populações daquelas zonas que a estrada de ferro cortaria, subjugando o sertão “atrasado” aos artifícios e instrumentos da civilização.

Estamos diante de um tempo onde a ciência moderna e o progresso une forças acentuadamente. Essa ciência, auxiliada por um materialismo, objetivismo e realismo, nasce do olhar sobre a natureza e que se estende na observação e compreensão da sociedade. Enquanto o papel do progresso seria agir na “superfície do social atualizando as potencialidades já inscritas na própria ordem do social” (JÚNIOR ALBUQUERQUE, 2008: 43). Paralelamente a isso, a idéia de *desenvolvimento* surge nos discursos e práticas desse contexto, e que se aplicará tanto aos raciocínios sobre a natureza quanto a vida social humana¹⁸. Como argumenta Albuquerque Júnior, desenvolver-se é externalizar, é trazer a tona

[...] é demonstrar uma potencialidade, uma potencia já inscrita, já existente no interior, no âmago, na essência da própria coisa. (Des) envolver-se é sair de dentro, é sair do invólucro, é manifestar como evento, como fenômeno, o que já existia como possibilidade em seu interior. O evento, seja natural, seja social, passa a ser visto como a realização de uma

¹⁶ O positivismo e outras correntes filosóficas dos Oitocentos (evolucionismo, historicismo, liberalismo, marxismo, etc.) tiveram extrema importância no cenário político, econômico e científico do período. Muitas elites as utilizavam como códigos morais e preceitos para a organização da sociedade. Assim muitas delas olhavam e interpretavam as relações humanas na sociedade como dados puros, universais e objetivos, meros sujeitos determinados pela sua pré-condição natural de acordo com as leis imutáveis do conhecimento sobre o mundo físico e natural. Uma obra relevante que discute a influência do positivismo e do marxismo para o pensamento social a partir do século XIX ao XX é LOWY, Michel. *As Aventuras de Karl Marx contra o Barão de Munchhausen: marxismo e positivismo na sociologia do conhecimento*. 9º Ed. São Paulo: Cortez, 2009. Do mesmo autor consultar *Ideologias e Ciência Social*. 16ª ed. São Paulo: Editora Cortez, 2003.

¹⁷ Uma obra que vem trabalhar aspectos do conceito de Natureza na ciência e na filosofia é WHITEHEAD, Alfred. *O Conceito de natureza*. Trad. Júlio B. Fischer. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

¹⁸ Um livro que discutirá o papel da concepção de natureza como elemento cultural e social na construção identitária brasileiro no século XIX, além da formação de novas sensibilidades e sentidos sobre esse objeto no cenário político e estético é de NAXARA, Márcia Regina Capelari. *Cientificismo e Sensibilidade Romântica: Em busca de um sentido explicativo para o Brasil no século XIX*. Brasília: Editora UNB, 2004.

promessa, de uma determinação que já existia na natureza da coisa, no seu interior. (JÚNIOR ALBUQUERQUE, 2008: 43 e 44).

Considerações Finais.

Nesse artigo vimos os aspectos principais que constituem o prospecto da construção da estrada de ferro de Ulrich Graf como: o possível desenvolvimento econômico (cidade de Mossoró e zona) e a catalogação dos recursos naturais encontrados nas áreas percorridas pela ferrovia, além do discurso da natureza como fonte primordial para a concretização desse projeto, a partir das favoráveis condições naturais encontradas na região e que ao mesmo tempo ofereceria estabilidade, ordem e progresso na vida social desses lugares quanto aos ideários de civilização e progresso presentes no discurso modernizador dessa obra. Futuramente trabalharemos a inserção das práticas e discursos (representações do espaço) da seca sobre os projetos da estrada de ferro em Mossoró (1876-1915), do qual esse novo elemento trará outras especificidades na produção do espaço social da cidade.

1. Referências.

1. 2. Fontes.

GUERRA, Felipe. *A Seca de 1915*. In: ROSADO, Vingt –Un. ROSADO, América (orgs.) *11º Livro das Secas*. Natal: Coleção Mossoroense, Vol. CCCV. Editora Universitária UFRN, 1985.

GUERRA, Otto. *A Verdadeira Transnordestina*. Coleção Mossoroense, Série “A”, nº 87, 1996.

GRAF, João. Ulrich. *Estrada de Ferro de Mossoró em Direção ao Rio São Francisco (1876)*. 6º Ed, Coleção Mossoroense, Série “B”, nº 1112, 1991.

2. Bibliografia.

2.2. Dissertações.

ALBURQUERQUE JÚNIOR. Durval Muniz de. *“Falas de Astúcias e de Angustia: a seca no imaginário nordestino - de problema a solução (1877 – 1922).* Campinas, São Paulo, 1988, 449p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História do Brasil - Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Capinas, 1988.

2.3. Livros.

ALBURQUERQUE JÚNIOR. Durval Muniz de. *Nos Destinos de Fronteira: história, espaços e identidade regional.* Recife: Bagaço. 2008.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas: Reflexões Sobre a Origem e a Difusão do Nacionalismo.* Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ELIAS, Norbert. *Introdução à Sociologia.* Trad. Maria Luisa Ribeiro Ferreira. Lisboa/Portugal: Edições 70, Coleção Biblioteca nº 16, 2008.

HAESBAERT, Rogério. *O Mito da Desterritorialização: Do “fim dos territórios” à Multiterritorialidade.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HOBBSBAWM, Eric. *Nações e Nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade.* Trad. Maria Célia Paoli e Anna Maria Quirino. São Paulo: Paz e Terra, 1990.

_____. *A Era do Capital: 1848-1875.* Trad. Maria Célia Paoli e Anna Maria Quirino. São Paulo: Paz e Terra, 1982.

LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, de 1750 até os dias de hoje.* Trad. Marisa Rocha Motta. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1994.

LEFEVBRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Grupo “As (Im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l'espace*. 4ª Ed. Paris: Anthropos, 2000). Primeira versão: Fev. 2006, no prelo.

_____. *A Cidade Capital*. 2º Ed. Rio de Janeiro. DP&A Editora. 2001.

_____. *O Direito à Cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. *A Revolução Urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. *Espaço e Política*. Trad. Margarida M. de Andrade e Sergio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, 192p.

LOWY, Michel. *As Aventuras de Karl Marx contra o Barão de Munchhausen: marxismo e positivismo na sociologia do conhecimento*. 9º Ed. São Paulo: Cortez, 2009.

_____. *Ideologias e Ciência Social*. 16ª ed. São Paulo: Editora Cortez, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. *A vingança da Hileia: Euclides da Cunha, a Amazônia e a literatura moderna*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

_____. *Trem Fantasma: A ferrovia Madeira-mamoré e a modernidade na selva*. 2º Ed. São Paulo: Companhia das Letras. 2004.

NAXARA, Márcia Regina Capelari. *Cientificismo e Sensibilidade Romântica: Em busca de um sentido explicativo para o Brasil no século XIX*. Brasília: Editora UNB, 2004.

PEIXOTO, Renato Amado. *Cartografias Imaginárias: estudos sobre a construção do espaço nacional brasileiro e a relação História & Espaço*. 1. Ed. Natal: EDUFRN, 2011. V. 1. 181 p.

RAFFESTIN, Claude. *Por Uma Geografia do Poder*. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática, 1993.

REVEL, Jacques. *A invenção da sociedade*. Trad. Vanda Anastácio. Lisboa: DIFEL; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

SHILS, Edward. *Centro e Periferia*. Trad. José Hartuig de Freitas. São Paulo: DIFEL (Memória e Sociedade), 1992.

WHITEHEAD, Alfred. *O Conceito de natureza*. Trad. Júlio B. Fischer. São Paulo: Martins Fontes, 1994.