

## A FERROVIA DO ALGODÃO NORTE-RIO-GRANDENSE: ENTRE O DESEJO DAS OLIGARQUIAS REGIONAIS E OS PLANOS NACIONAIS (1914-1949)

Breno de Assis Silva Araújo <sup>1</sup>

### RESUMO

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) representou ao longo do seu período de funcionamento (1872 a 1996) a cristalização de uma variedade de interesses vinculados à grupos de influência regional e outros de esfera nacional. Isto posto, pretende-se analisar os nexos e dissidências entre as oligarquias regionais e o poder central no que concerne ao uso do território vinculado à Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, entre os anos de 1914 e 1949. Para tal, utiliza-se como arcabouço analítico a categoria de território usado e as discussões sobre federalismo enquanto *evento*. O material empírico é representado pelos relatórios produzidos por instituições vinculadas ao governo federal e estadual, além de periódicos produzidos à época. Compreende-se, por conseguinte, que mesmo com o “rompimento” da República Federal a partir de 1930, a natureza do federalismo brasileiro e da própria “política dos governadores” permanece em voga na situação analisada. Neste caso, a confluência de interesses difusos contribuiu para a expansão da linha férrea e um uso do território pautado no atendimento de interesses externos que, neste caso, coincidiam com antigas aspirações das oligarquias regionais.

**Palavras-chave:** Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, Federalismo, Cotonicultura, Território Usado.

### ABSTRACT

The Rio Grande do Norte Central Railway (EFCRGN) represented, throughout its period of operation (1872 to 1996), the crystallization of a variety of interests linked to groups of regional influence and others at a national level. That said, the aim is to analyze the links and dissent between the regional oligarchies and the central power with regard to the use of the territory linked to the Central Railway of Rio Grande do Norte, between the years 1914 and 1949. To this end, it uses the category of territory used and the discussions on federalism as an event are used as an analytical framework. The empirical material is represented by reports produced by institutions linked to the federal and state governments, in addition to periodicals produced at the time. It is understood, therefore, that even with the “break” of the Federal Republic from 1930 onwards, the nature of Brazilian federalism and the “politics of governors” itself remains in vogue in the situation analyzed. In this case, the confluence of diffuse interests contributed to the expansion of the railway line and a use of the territory based on meeting external interests which, in this case, coincided with the old aspirations of regional oligarchies.

**Keywords:** Central Railway of Rio Grande do Norte, Federalism, Cotton Farming, Used Territory.

---

<sup>1</sup> Licenciado em Geografia. Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGe/UFRN), [geobreno1915@gmail.com](mailto:geobreno1915@gmail.com);

## INTRODUÇÃO

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) representou ao longo do seu período de funcionamento (1872 a 1996) a cristalização de uma variedade de interesses vinculados à grupos de influência regional e outros de esfera nacional. Construída na esteira do discurso de “combate à seca”, institucionalizado na primeira década do século XX, essa linha férrea adquiriu notória importância e extensão do trecho em tráfego ao se conformar como substancial meio por onde o escoamento do algodão produzido na região centro-norte e sertaneja deveria ser realizado.

Especialmente ao longo das décadas de 1920 e 1930, a cotonicultura potiguar atravessou um intenso processo de expansão (quantitativa e territorial). Além disso, todo o arcabouço técnico de plantio, colheita e demais melhoramentos foram reestruturados a partir de políticas encabeçadas pelo governo federal. Esse movimento buscava responder ao crescimento da demanda por algodão estimulada pela consolidação de um parque têxtil industrial no Centro-Sul do Brasil (CLEMENTINO, 1985).

Durante o mesmo período supracitado, significativas alterações na esfera político-institucional delinear-se tanto no Rio Grande do Norte quanto no Brasil. Destaca-se, localmente, o declínio da oligarquia dos Albuquerque Maranhão e a ascensão do grupo de “Sistema Político do Seridó” aumentando a influência da cotonicultura na política estadual (LINDOSO, 1992). Base da economia estadual durante longo período, o algodão teve sua ascensão transcorrida em dois períodos: na segunda metade dos anos 1700 e entre o último quartel do século XIX e primeiras décadas do século XX. Nacionalmente, a política do café com leite, representativa da Primeira República, foi substituída a partir de 1930 por um governo centralizador e que promoveu profunda reestruturação do ambiente institucional do país (ABRUCIO, 1998).

O fluxo pelas estradas carroçáveis, que se abriam com a circulação de animais (principal meio de transporte até o século XIX), majorava o preço do produto e tornava mais cara a exportação. O entrave estava em promover a chegada dos produtos do interior ao litoral num sistema viário capaz de manter os dois polos devidamente articulados. A utilização do sertão e de sua configuração territorial seria transformada pela expansão do plantio do algodão, que encontrara aqui condições fisiográficas fundamentais ao seu plantio. Áreas antes destinadas à pecuária extensiva passaram ao atendimento da cotonicultura, sobressaindo-se o Seridó potiguar onde floresceria aquele que se tornou conhecido por “ouro branco”: o algodão Mocó (ANDRADE, 1995).

Em 1880, iniciou-se a construção da primeira ferrovia no estado: a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz (EFNNC) – que buscava atender importante zona açucareira, todavia limitada aos vales úmidos do litoral. As outras duas linhas férreas que comporiam o complexo ferroviário do RN teriam suas atividades iniciadas em 1906, no caso da EFCRGN, e 1915 a Mossoró-Souza (EFMS). O processo de expansão das últimas foi marcado pela morosidade e incontáveis paralisações, de modo que a conclusão de ambas se arrastaria até a segunda metade do século XX.

Atentando-se para o fato de que a EFCRGN se constituía num objeto técnico de elevada importância econômica e política para grupos de diferentes esferas institucionais, indaga-se: de que maneira esta ferrovia possibilitou a concretização dos objetivos de grupos políticos que viam no uso do território norte-rio-grandense uma efetiva possibilidade de sua materialização nas primeiras décadas do século XX?

Isto posto, pretende-se analisar os nexos e dissidências entre as oligarquias regionais e o poder central no que concerne ao uso do território vinculado à Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, entre os anos de 1914 e 1949. Intenta-se ainda discutir os rebatimentos da ascensão do Sistema Político do Seridó ao poder, compreender a influência da ampliação da cotonicultura potiguar na dinâmica desta ferrovia e identificar as principais intervenções político-institucionais atreladas ao binômio linha férrea-produção. Ademais, propõe-se prestar contribuição às pesquisas desenvolvidas na perspectiva histórica acerca das redes de circulação do território potiguar.

O texto está dividido em duas seções: metodologia, onde serão apresentados, além dos procedimentos metodológicos para concretização da análise, o arcabouço teórico acionado para leitura e entendimento da realidade estudada; já o tópico resultados e discussão consiste na confrontação das evidências empíricas com a contextualização historiográfica e analítica. Este se encontra subdividido em mais duas partes, sendo a primeira uma contextualização do cenário político e econômico do Rio Grande do Norte no início do século XX e a segunda uma discussão mais aprofundada acerca da relação entre o uso do território potiguar pela cotonicultura e sua relação com a ferrovia central. Ao fim, notas de desfecho são postas para fins conclusivos.

## **METODOLOGIA**

Para tornar exequível alcançar os objetivos propostos, adota-se um caminho metodológico pautado nos aportes teóricos do professor Milton Santos e especialmente na categoria analítica do território usado (SANTOS, 1999; SANTOS, SILVEIRA, 2006). A escolha se dá pelo entendimento de que a análise encetada, apesar de pautada num objeto



técnico (a ferrovia), tem que ser realizada a partir do território e este deve ser compreendido através do seu uso.

Essa perspectiva tem como um dos pioneiros de sua exploração o geógrafo francês Jean Gottmann as mudanças na apreensão do território enquanto conceito. Para Gottman (2012) trata-se de um conceito tanto geográfico quanto político. Esse autor ainda defende a seguinte definição:

Território é uma porção do espaço geográfico que coincide com a extensão espacial da jurisdição de um governo. Ele é o recipiente físico e o suporte do corpo político organizado sob uma estrutura de governo. Descreve a arena espacial do sistema político desenvolvido em um Estado nacional ou uma parte deste que é dotada de certa autonomia. Ele também serve para descrever as posições no espaço das várias unidades participantes de qualquer sistema de relações internacionais. Podemos, portanto, considerar o território como uma conexão ideal entre espaço e política (GOTTMANN, 2012, p. 523)<sup>2</sup>.

A ação política determina a combinação de técnicas em determinada porção do território e reflete ainda as escolhas (entre aquilo que era possível em dado momento). Já ação técnica mostra como as coisas podem ou puderam ser usadas. Ademais, o fenômeno técnico se coloca como o conteúdo do território usado. Tanto a ação quanto o “resultado” sucede da acumulação de diferentes tempos sucessivos (SILVEIRA, 2008).

Depreende-se, portanto, que o cerne do pensamento é o uso do território, mas não enquanto conceito puro e sim como categoria. Nas palavras de Santos, “essa ideia de território usado, a meu ver, pode ser mais adequada à noção de um território em mudança, de um território em processo. Se tomarmos a partir do seu conteúdo, uma forma-conteúdo, o território tem de ser visto como algo que está em processo” (SANTOS, 1999, p. 19). Ou seja, tomar o território enquanto acúmulo de histórias, objetos e usos superpostos e coexistentes num processo contínuo de transformação.

Levando-se em consideração que a leitura das normas que organizam a estrutura político-administrativa do Brasil é uma das possibilidades de entendimento do território usado, aciona-se o entendimento do federalismo enquanto sistema de ações e como *evento* para investigar os nexos entre o poder estadual e o poder central, identificando as dissidências e concordâncias (GALLO, 2011; CATAIA, 2013, CARLOTO, 2014).

Como dito, a federação brasileira seria um *evento* nacional, pois sua escala refere-se à totalidade do território brasileiro. Seu tempo não necessariamente – apesar de que formalmente

---

<sup>2</sup> Tradução do “*The evolution of the concept of territory*”, publicado no periódico *Social Science Information*, v. 14, n. 3, ago. 1975, p. 29–47.

...estaria atrelado à proclamação da república em 1889, já que os ideais e alguns mecanismos típicos do federalismo gestavam-se anteriormente à esta data. “Sob esse aspecto o evento ‘federal’ exerce a função de mediação entre os entes ‘da federação’. É por meio do evento, tornado território pela sua área de abrangência, ou de realização, que a federação brasileira se perfaz” (GALLO, 2011, p. 24).

Isso implica em refletir como essa estrutura condiciona e é também condicionada na execução de políticas públicas, na efetivação de pactos territoriais e na atribuição de recursos e competências. Pautas como os transportes e redes de circulação se colocaram desde os primórdios como medulares no projeto da federação brasileira e, portanto, teve os esforços a ela ligados concentrados na figura da União.

Portanto, trata-se de uma análise que busca entender o fenômeno específico (o nexo entre o uso do território pela EFCRGN e as relações de poder) a partir de uma leitura que alia o território usado com o federalismo enquanto sistema onde disputas ocorrem. A historiografia nos informa que essa estrada de ferro esteve imensamente envolvida numa teia de disputas políticas entre grupos locais, desde os seus primeiros projetos até a sua completa desativação.

Reforça-se que entender o uso do território aliado à discussão sobre o federalismo é uma estratégia metodológica aqui adotada por enxergar nesse elo analítico o caminho apropriado para jogar luz sobre essa trama vinculada diretamente aos pactos entre estados e União durante o período investigado, especialmente no que diz respeito ao financiamento, gerenciamento da ferrovia e a associação desta com a estrutura produtiva do estado.

O material-chave para obtenção dos dados, fotografias, mensagens, mapas e outras fontes de referências empíricas, é representado pelos documentos produzidos pelo Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP) (1918-1949), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1921-1949) e pelo governo do Rio Grande do Norte (1914-1949). Além disso, edições da revista Potyguar produzidos à época também constituíram fontes de consulta e estão apresentadas e discutidas ao longo do texto. Vale salientar que este era um periódico produzido por potiguares residentes, naquele momento, no Rio de Janeiro.

Por meio das fontes descritas anteriormente, foi possível extrair parcelas dos discursos provenientes dos governadores de estado, dos planos e projetos nacionais e informações descritivas acerca das políticas de intervenção pautadas no território potiguar. Sua análise foi pautada na confrontação com a historiografia local, tendo por arcabouço teórico as categorias citadas supra.

### **Combater a seca e integrar o território: o Rio Grande do Norte na virada ao século XX**

No Nordeste, e especificamente no Rio Grande do Norte, a exploração dos até então poucos conhecidos entraves geográficos inatos ao território sertanejo designaram algo a ser superado e encetaram ampla discussão sobre as possibilidades de incorporação da região ao Estado-nacional no cerne da Primeira República (DANTAS; FERREIRA; FARIAS, 2018). A irregularidade pluviométrica e a topografia e vegetação inacessíveis compunham um desafio ao próprio desenvolvimento do RN. A ação da IOCS ganhou vulto em três frentes: construção de reservatórios hídricos, ferrovias/rodovias e intervenções no manejo agrícola e silvícola (FARIAS, 2008).

O ímpeto ferroviário que ganhara vulto no Brasil no último quartel do século XIX implantou no RN duas ferrovias: a EFNNC (1880) e a EFCRGN (1906). A segunda, mais importante do ponto de vista do combate à seca, já que propunha penetrar o sertão e atingir o Seridó potiguar, teria relativa expansão até o ano de 1914 ao alcançar o distrito de Lajes, mas teve seu prolongamento postergado até a década de 1930.

Da mesma forma, a EFMS iniciou sua operação em 1915, mas só chegou ao alto sertão cerca de vinte anos depois. A Primeira Grande Guerra (1914-1918) foi fator primordial para a lentidão nessas obras. Como a base material das linhas férreas era toda importada do exterior, e esse comércio havia encarecido drasticamente devido ao conflito, o alongamento do transporte ferroviário foi posto em *stand-by*.

Naquela altura, a economia potiguar fundamentava-se em dois grandes pilares: no cultivo do algodão e na salicultura. A cana-de-açúcar, outrora carro-chefe das finanças estaduais, não acompanhou as inovações técnicas no setor nem resistiu à concorrência do açúcar de beterraba europeu e da produção cubana. (FELIPE, 2011). O algodão seguiu trajetória contrária. Segundo Takeya (1987, p. 66) “a partir de 1880 a expansão de seu cultivo no Rio Grande do Norte ganhou novo e decisivo impulso, caracterizado pelo avanço da cultura sobre a Zona da Mata e pela disseminação de uma variedade de algodão característica do meio - o mocó - de fibra longa e resistente”.

O consumo dessa fibra se dava majoritariamente no mercado externo, sobretudo pela indústria têxtil inglesa. Como sua produção e tipo mais procurados estavam no interior, mas a saída se dava pelos portos de Natal e Areia Branca, o transporte configurava significativo elemento de constituição tanto do valor final dos fardos quanto da própria escala que seria produzida e exportada.



Expressa a inviabilidade financeira das ferrovias, a alternativa rodoviária ganha prioridade na então Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) a partir da década de 1920. Os trajetos estabelecidos obedeciam quase à mesma rota das duas principais linhas férreas de penetração, mas alcançaram localidades mais longínquas em menor tempo de construção. Além da articulação territorial, as estradas de rodagem buscavam, mais puramente, providenciar o acesso aos sítios onde executavam-se as grandes obras hídricas pela inspetoria, mas sem um plano definido (FARIAS, 2008).

As duas primeiras redes de estradas de rodagem tocadas pela IFOCS não guardavam elo de ligação e dependiam exaustivamente do repasse de recursos da União nas situações de calamidade pública ocasionadas pelas secas. A primeira, encetada pela Estrada de Automóveis do Seridó, com construção iniciada em 1915, conectava a capital ao Seridó. Ali, abria caminho às obras dos açudes Gargalheiras e Cruzeta, em Acari, e Mundo Novo, em Caicó, além de facilitar o escoamento do algodão mocó.

A segunda, intitulada rede do Assú e iniciada em 1919, vinculava o município homônimo com o distrito de Lajes e, via ramal, à Santana dos Matos. Seu itinerário se justificava por dois motivos: levar os materiais necessários ao represamento das águas na bacia do rio Piranhas-Assú (BRASIL, 1926) e dar vazão à produção algodoeira que se expandia ao centro-norte do estado (ÁRBOCZ, 1986).

O objetivo inicial, de superação da descontinuidade territorial, ainda que não totalmente superado, foi substituído lentamente pela atenção em prover um sistema viário eficiente à articulação da produção algodoeira. O próprio governo do estado era claro quanto a isso, já que a estrutura econômica dependia exaustivamente dessa fibra. “A economia do estado depende cada vez mais da cultura do algodão [...] é para o algodão que devemos voltar as nossas vistas e dirigir os nossos esforços” (RIO GRANDE DO NORTE, 1922, p. 48)

No pós-Primeira Guerra, a cotonicultura nordestina perde espaço no mercado internacional do algodão devido ao aumento da competitividade e maior exigência de atributos técnicos (TAKEYA, 1987; CLEMENTINO, 1985). Encontra, contudo, no mercado nacional a possibilidade de sustentar sua demanda, tendo em vista o florescimento da indústria têxtil brasileira no centro-sul do país nos primeiros decênios do século XX. Camara (1923) argumentava que era urgente dotar a produção local de uniformidade e uso de sementes puras, fato que somente ocorreria com a instauração de núcleos técnicos especializados. Engendrava a urgência em organizar um sistema de modernização do território estadual que capacitasse o produto local a competir na procura por fibras têxteis no país. Otimizar as etapas do processo de circulação entre o sistema e desse aos consumidores era indispensável.

### **A ascensão do “Sistema Político do Seridó” e os novos usos do território**

Com o declínio da oligarquia regional dos Albuquerque Maranhão em 1913 a partir da chegada ao poder do grupo vinculado ao Seridó potiguar, a influência da cotonicultura e desta região nas políticas e intervenções do estado passam a ser muito mais avolumadas. Neste aspecto, a EFCRGN era colocada como conhecido objeto técnico capaz de articular o sertão ao porto de Natal e promover o escoamento mais apurado da produção do algodão.

Eleito em 1913, o desembargador e ex-governador do estado, Joaquim Ferreira Chaves, até então aliado da oligarquia Maranhão, dedicou-se a desestruturar as bases deste grupo e arregimentar o seu próprio arcabouço para se sustentar no poder por meio de alianças com fazendeiros e políticos do Seridó e Oeste potiguares. Financeiramente, uma de suas primeiras ações foi a de rescindir o então chamado de ‘contrato do sal’, documento que garantia monopólio de exploração a salineiras no RN que financiavam a facção vinculada ao açúcar (LINDOSO, 1992).

Entre algumas das ações efetuadas por Ferreira Chaves destaca-se a reforma da constituição estadual, ressaltando-se a decisão de tornar inelegível parentes consanguíneos e afins até o terceiro grau para o mesmo cargo; a instituição do cargo de vice-governador e a redução de cinco para quatro anos do mandato de governador. Dessa maneira, Chaves se consolidou nos anos seguintes a sua eleição como chefe da política estadual e representante da direção nacional do Partido Republicano.

Como mencionado, a mudança nas diretrizes deslocou o cerne da política estadual moveu-se da região litorânea, caracterizada pela economia açucareira, para o Seridó, de natureza algodoeiro-pecuarista. Concomitantemente à crise enfrentada pelo açúcar e a diminuição da sua exportação e importância, o algodão norte-rio-grandense passa a ganhar maior valor no mercado internacional (TAKEYA, 1987).

As ações voltadas ao estímulo da cotonicultura já existiam e eram frequentemente incitadas pelo governo local. A variedade Mocó encontrava nos mercados até o dobro de preço do algodão comum, desde que devidamente limpo e bem acondicionado (RIO GRANDE DO NORTE, 1922). Naquele momento, a nascente indústria têxtil centro-sulista demandava dos produtores nordestinos cada vez mais o envio de produtos limpos, enfardados e com a devida classificação realizada, já que sua procura estava atrelada ao algodão de fibra-longa para confecção de linhas de costura e tecidos finos (CLEMENTINO, 2010).

Definiu-se para a instalação da primeira Estação Experimental do RN, em 1924, o município de Acari, área central do Seridó, aproveitando da ocupação na área de irrigação do



o projeto de Açude Gargalheiras, assim como da anteriormente estabelecida via Estrada de Automóveis do Seridó. Destarte, pode-se dizer que haviam três instâncias estatais atuando sobre o território potiguar em função da modernização territorial: a IFOCS, o Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (MAIC) e o governo do estado (Quadro 1).

**Quadro 1** - Instâncias governamentais e suas funções no uso do território pela política algodoeira no RN

<b>Esfera/Departamento de Governo</b>	<b>Função</b>
Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (Ministério da Viação e Obras Públicas)	Abertura/ampliação das rodovias/ferrovias de interligação entre os municípios produtores e zonas de exportação; execução de obras hidráulicas e de irrigação; amplo reconhecimento da configuração territorial do estado.
Serviço do Algodão (Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio)	Instalação dos estabelecimentos técnicos de melhoramento das sementes, campos de cooperação e fazendas de sementes com pessoal devidamente qualificado; alinhamento do RN com a cotonicultura nacional (classificação, regulamentação); distribuição ampla de sementes selecionadas aos agricultores locais.
Governo do Rio Grande do Norte	Investigar as potencialidades locais; promover estímulo fiscal e financeiro aos produtores/comerciantes que atendessem às indicações do Serviço do Algodão; conservar/construir vias de interligação entre os municípios produtores e zonas de exportação.

**Fonte:** elaborado pelo autor.

Assim, instalou-se em 14 de outubro de 1924 a Estação Experimental do Seridó (EES), primeiro centro de operações técnicas do MAIC no RN. A estrutura mais ampla do serviço é adensada com mais intensidade a partir de 1927, com a inauguração da primeira Fazenda de Sementes, em Jundiá (Macaíba), duas Seções de Classificação nos portos de Natal e Mossoró, respectivamente, e outras duas subseções, em Lajes e Jardim do Seridó. Já os campos de cooperação eram cinco, distribuídos em Natal, Ceará-Mirim, Santa Cruz, Baixa-Verde, Macau e Assú.

É notória a maneira que a política algodoeira desfruta inicialmente da infraestrutura da rede viária já existente, estando todas as seções do serviço, excetuando-se a de Macau, incluídos na rede rodoviária ou ferroviária. Também estrategicamente, as divisões de classificação localizavam-se nos pontos de exportação, assim como as subseções nas áreas de convergência da produção sertaneja.

Especificamente, a fazenda de Jundiáí intentava expandir a capilaridade da cultura algodoeira ao litoral oriental. Experimentavam-se variedades de sementes importadas, buscando selecionar a mais adaptada às características locais e distribuí-la na região. Nos anos seguintes a atuação dos citados entes estatais sobre o território pautar-se-ia na delimitação zonal das espécies específicas do algodão, expansão das fazendas e campos, além da estruturação de vias por onde o conjunto das materialidades do serviço do algodão e sua disposição no território se estabeleceria.

Visando consolidar a cotonicultura na região central do RN, em 1928 inaugurou-se uma nova Fazenda de Sementes no povoado de Sacramento (pertencente à Santana dos Matos). A partir daí, a utilização das vias já consolidadas não atendia às necessidades instauradas, de modo que, nesse mesmo ano, a IFOCS deu início a construção de uma estrada de rodagem que partia do ramal de Catolé do Rocha, em Caicó, e ia até a nova fazenda, promovendo contato direto entre o campo de experimentos e municipalidades do Seridó (BRASIL, 1930).

No ano de 1929 há uma importante mudança na estrutura do serviço do algodão do RN. A EES foi transferida de sítio para terras servidas pelo recém construído Açude Cruzeta, no povoado homônimo. O terreno destinado à represa hidráulica e à estação pertencia ao governo do RN, que o cedeu tanto à IFOCS quanto ao MAIC para utilização (GÓIS, 2017). Cruzeta, nesse sentido, representava um atributo estratégico na configuração territorial local, já que estava locada centralmente em relação às principais cidades seridoenses e facilitava a distribuição das sementes selecionadas, dinamizando a articulação intrarregional.

É importante destacar como alteração respondia diretamente à dinâmica de poder estabelecida localmente a partir da ascensão do Sistema Político do Seridó, especialmente durante a década de 1920 com os representantes dos grandes proprietários e comerciantes do Seridó e Oeste potiguares (José Augusto, de 1924 a 1927, e Juvenal Lamartine, entre 1928 e 1930). A área de construção do açude Cruzeta e que seria sede da EES a partir de 1929 havia sido doada pelo considerado “fundador da cidade”, Joaquim José de Medeiros, um dos pioneiros da “família Medeiros” – importante grupo de políticos da região (MEDEIROS FILHO, 1981). Tanto José Augusto como Juvenal Lamartine (tio do primeiro) possuíam laços familiares com o precursor da ocupação de Cruzeta e, portanto, da área que se tornava central na política algodoeira que se desenhava.

Naquele momento, fração consolidada da estrada de ferro eram os trechos Natal-Lajes e Lajes-Pedro Avelino – instituindo importante eixo viário de transporte. Os anos seguintes foram marcados pela paralisação dos trabalhos da maior parte das vias férreas no Brasil e o consequente desgaste de toda a estrutura já consolidada. Tal conjuntura levou a um forte

movimento dentro do MVOP para estabelecer medidas que reavivassem o setor ferroviário nacional, já que além das dificuldades citadas a maioria das estradas eram deficitárias – inclusive a EFCRGN.

No entanto, a partir do golpe de 1930 e das mudanças macroeconômica e institucional suscitadas, transfigurou-se a bússola da política algodoeira local. O reformulado Ministério da Agricultura (MAG) passou a enfatizar a diversificação da produção agrícola nacional, buscando mitigar os impactos da crise de 1929 na agricultura (SANCHES JR, 2014). Dado que o café era o principal produto paulista e símbolo maior daquela recessão, o estado de São Paulo entrou de cabeça na cotonicultura e passou a disputar mais efetivamente com o mercado nordestino.

No caso do governo estadual, esse passou a ser coordenado por interventores nomeados pela União, o que o colocava, em grande parte, em um alinhamento ao poder central. Com a aliança liberal e a escolha de líderes externos, o governo “revolucionário” buscava “moralizar” a máquina administrativa. Com a deposição do então governador Juvenal Lamartine, houve um relativo afastamento da oligarquia seridoense do comando do governo, mas que não significou sua completa perda de influência no direcionamento da política (LINDOSO, 1989).

O primeiro interventor a atuar no estado foi o político aliancista da Paraíba Irineu Joffily, chegando no RN logo após a instauração do novo regime em 1930. Para Lindoso (1989), a “solução” Joffily se configurou numa prática comum do governo provisório de Vargas no que diz respeito a indicação dos indivíduos que comandariam os estados: deveriam ser “estrangeiros”, ou seja, desassociados da conjuntura política local, e correligionários da centralização do poder decisório no governo da República.

Já no ano seguinte, em 1931, deflagrava-se mais um quadro de seca no Rio Grande do Norte e estados vizinhos, decorrendo disso a instauração da diminuição brusca das receitas advindas da exportação do algodão. Além disso, outra leva de migração do interior para as cidades litorâneas abalaram o recente poder instituído. Como “solução”, retomaram-se, com o uso da mão de obra flagelada, as obras das ferrovias do RN, ademais do estabelecimento de um plano rodoviário do Nordeste e da construção de novos açudes e poços.

No RN, a distribuição espacial das Estações Experimentais, campos de cooperação e postos de classificação no interior do território suscitaram a ligação dessas áreas com os portos litorâneos de maneira rápida. Tal arranjo consumou na inauguração de duas novas estações, a chegada ao município de Angicos e o total de 221,120km postos em tráfego. Desse feito, implantaram-se as estações Cabugi, em 1932, Santa Cruz, São Romão e Angicos, todas no município homônimo em 1933 (BRASIL, 1937). Esse avanço foi significativamente importante para inserir a EFCRGN na dinâmica territorial que se desenhara com o programa geral

rodoviário das obras contra a Seca no Nordeste. A interligação, em Angicos, da linha rodoviária tronco com a linha ferroviária, permitiu concentrar parte do fluxo de saída resultante da dinamização da produção algodoeira no estado que se verificou com o incremento do serviço do algodão.

A crise econômica mundial de 1929 e a desestabilização da pauta agroexportadora do Brasil, somada ao golpe de 1930 que alçou Getúlio Vargas ao poder central, produziram juntos uma brusca mudança no que diz respeito à forma como a estrutura econômica do país estava organizada. Tal reconfiguração repercutiu também sobre a configuração do sistema viário nacional, de modo que o primeiro Plano Nacional de Viação (PNV) é aprovado em 1934 face a preocupação com a integração territorial – demonstrando intensão em estimular o vínculo entre rodovias e ferrovias.

A IFOCS voltava sua atenção à estruturação de grandes sistemas de irrigação, aproveitando os vales dos principais rios nordestinos (FARIAS, 2008). Na ótica das vias de comunicação, estabeleceram-se grandes linhas-tronco que interligariam a região e seriam alimentadas por várias estradas de rodagem subsidiárias. No RN, definiu-se a Rodovia Central com um trajeto que partia do povoado de Barra, norte da Paraíba, passava por Acari, Currais Novos, Assú e Mossoró até a divisa com o Ceará (BRASIL, 1934). Esse trecho, do ponto de vista da circulação do algodão, promovia a conexão entre o Seridó e Mossoró, segunda rota de exportação do estado.

Do ponto de vista estritamente político, a estrutura (leia-se oligarquia seridoense) do antigo Partido Republicano transferiu-se para o renovado Partido Popular – sob a presidência José Augusto – sendo este responsável por impor duas derrotas consecutivas ao intento “moralizador” das interventorias pós-1930 no RN: uma nas eleições constituintes de 1933 e outra nas eleições do ano de 1934. O novo partido demonstrou como a realidade potiguar ainda se vinculava fortemente ao voto rural, distintamente do contexto dos centros urbanos nacionais (LINDOSO, 1989).

Nesse sentido, a indicação de Vargas para que o advogado Mário Câmara assumisse a interventoria do estado a partir de 1933 representou uma tentativa de conciliação entre o então grupo mais influente local e a política nacional. Isso porque Câmara possuía antiga proximidade com o líder do recém criado Partido Popular, dado que seu pai foi vice-governador na gestão de José Augusto. Enquanto interventor, Mário Câmara buscou dar consistência a essa aproximação privilegiado os setores do algodão estradas de ferro e de rodagem, açudagem, poços, crédito agrícola e educação no programa econômico desenvolvido por ele (LINDOSO, 1989).

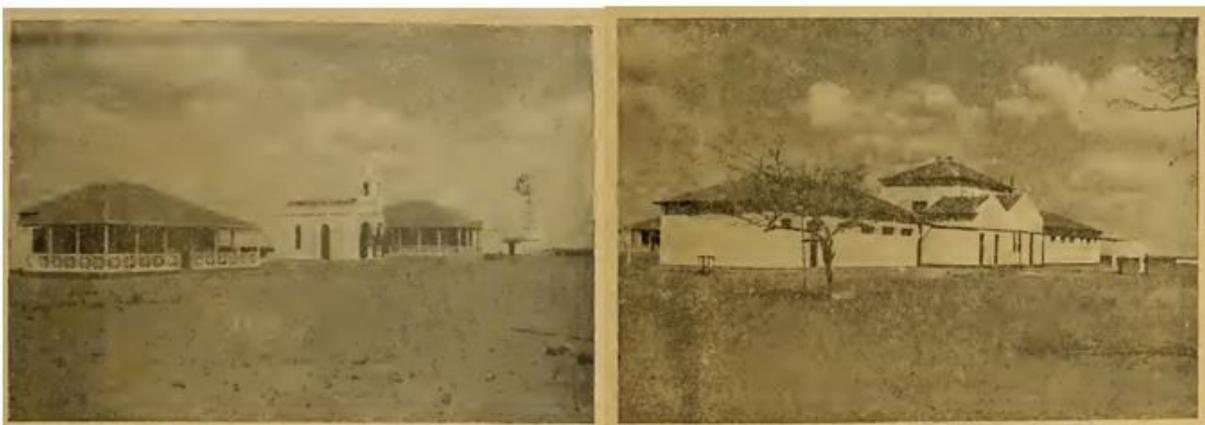


A concentração de esforços, contudo, se deu na cotonicultura. Dividiu-se o território potiguar em cinco zonas de cultivo do algodão, de maneira a valorizar as características específicas de cada uma das variedades cultivadas<sup>3</sup>. Além dos estabelecimentos técnicos, criaram-se linhas de crédito agrícola e realizaram-se amplas distribuições de sementes selecionadas de acordo com os atributos geográficos locais. O objetivo, de modo geral, era endossar a expansão da cotonicultura e aproveitar a recuperação que se identificava da exportação desse produto no início da década de 1930.

Não obstante às controvérsias que envolvem o pleito de 1935 no Rio Grande do Norte, o Partido Popular se consolida no poder ao vencer as eleições com a candidatura de Rafael Fernandes Gurjão na disputa contra a candidatura do então ex-interventor Mário Câmara. Ainda que com a instauração do Estado Novo em 1937, Gurjão permaneceu no poder, agora como interventor, face ao isolamento de José Augusto e Juvenal Lamartine da liderança do partido. A partir daí, Rafael passa a responder apenas à Vargas, criando um laço mais consistente entre a política local e nacional.

Já no que diz respeito à modernização da cotonicultura, entre 1936-1938 o serviço algodoeiro se expande e adquire maior capilaridade. Implanta-se um novo edifício técnico-prático na localidade de Baixa-Verde – a Estação Experimental Valbert Pereira (Figura 02) –, município em que a sede era atendida pela EFCRGN. Essa estação experimental, distintamente da localizada em Cruzeta, objetivava empreender pesquisas na variedade do algodão conhecido por “Verdão”, de tipo inferior ao Mocó, mas melhor adaptado aos atributos geográficos do Agreste (BRASIL, 1939).

**Figura 02** - Estação Experimental Valbert Pereira, com vista parcial da Sede, Capela, Escola, Cata-vento (esquerda) e a Usina de Beneficiamento do Algodão (direita)



<sup>3</sup> Plantio do algodão “matta” na faixa litorânea; “mocó” no Seridó e Oeste; e “sertão” ou “verdão” na porção central e Agreste. Ressalta-se que apenas o mocó possuía a qualidade requisitada pelo mercado nacional, enquanto os demais figuravam como tipos inferiores (COSTA, 1940).



Fonte: Costa (1940).

O fato é que, mesmo com os golpes de 1930 e 1937, o rompimento institucional da ordem do federalismo brasileiro e a centralização do poder no governo federal, a pauta econômica ressaltada pelo grupo político que ascendera ao poder do RN em 1913 continuou a ser medular na definição das intervenções técnicas. Esse alento e expansão das materialidades da política algodoeira sobre o território potiguar ocasionaram uma safra com mais de 70% de sua produção classificada em tipos superiores – ou “de primeira” – (Quadro 04).

**Quadro 04** - Classificação do algodão do RN, por tipo, entre as safras 1934-1938

Safras	Tipos (%)			
	Primeira	Mediano	Segunda	Diversos
1934/1935	69,02	15,19	13,23	1,84
1935/1936	42,40	26,84	25,50	1,50
1936/1937	48,87	16,29	32,67	2,17
1937/1938	79,33	13,35	5,58	1,74

Fonte: Revista Potyguar (1937). Nota: editado pelos autores.

A revista Potyguar, periódico vinculado aos correligionários do Sistema Político do Seridó, endossava o papel da ação pública na aparente melhora da cotonicultura estadual: a partir da já referida distribuição “de grandes quantidades de sementes da melhor qualidade [...] na rigorosa fiscalização das instalações de descomprensar o algodão [...] em suma os esforços envidados colimando o incremento e melhoramento da produção algodoeira do estado (POTYGUAR, 1937).

Com a concreção da política algodoeira, logo o governo estadual, em parceria com a IFOCS, tratou de construir/reparar vias de comunicação que pudessem manter o serviço devidamente articulado para seus fins. Construiu-se, como parte da Estrada de Rodagem Central do RN, um trajeto que ligava diretamente Currais Novos a Mossoró (via Santana dos Matos, Angicos e Assú), trecho que entroncava na primeira localidade à antiga Estrada de Automóveis do Seridó e estabelecia elo direto com a capital. Nota-se que a escolha de passagem por Santana dos Matos entrelaçava a EES com o campo de cooperação de Santana e também às outras municipalidades do centro-norte potiguar, onde expandia-se o emprego das variedades selecionadas nas estações experimentais.

Era ainda considerável, contudo, os déficits que apresentava a EFCRGN. Parte desse problema se explicava, em partes, pela saída de parte das exportações do interior por estradas carroçáveis, ainda que com as ligações feitas entre o sistema rodoviário e ferroviário. Afirmava Gurjão em relatório de 1938:

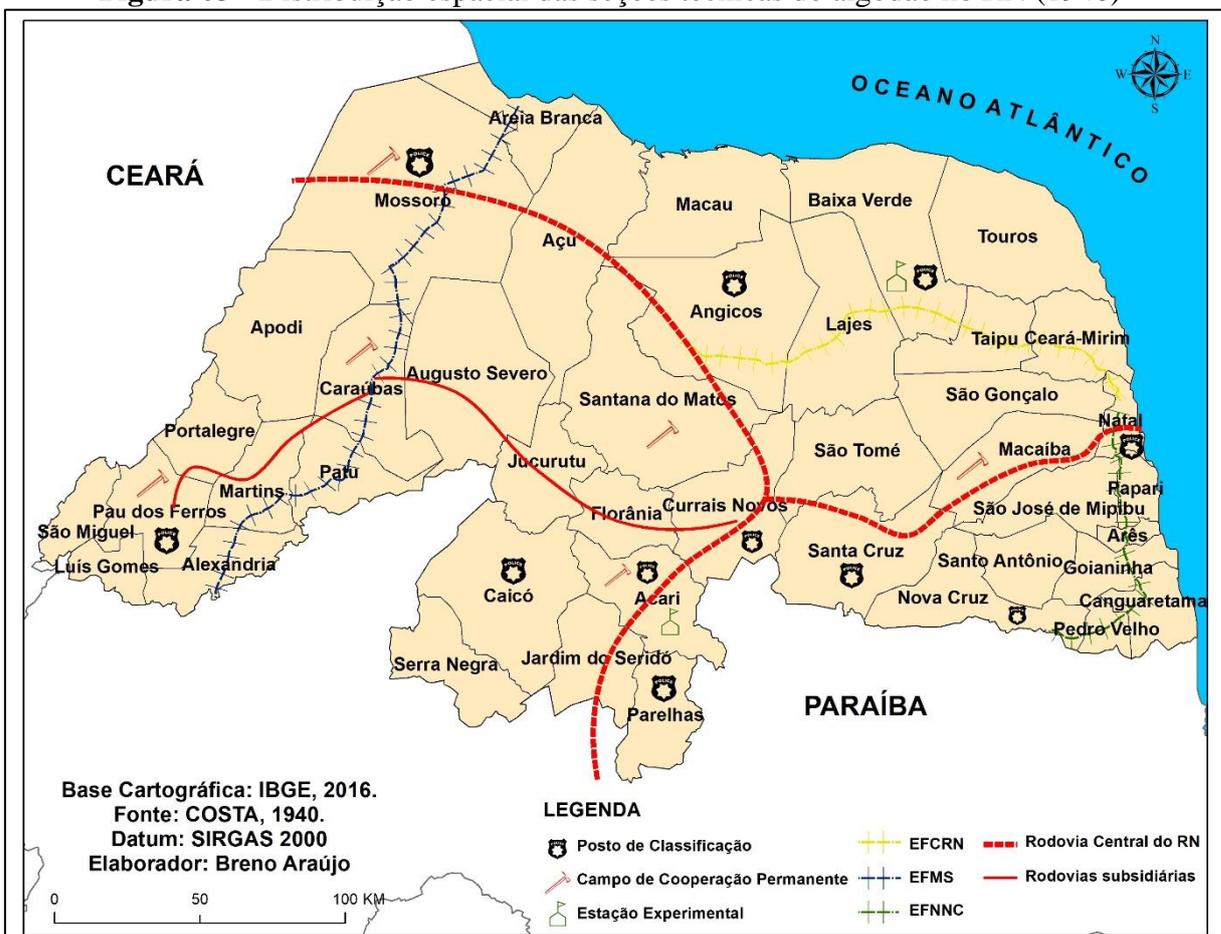


Esses medíocres resultados são devidos ao fato da produção dos vales do Assú e do Seridó estar sendo transportada por estrada de rodagem através da serra, mesmo a custo de fretes elevados, por isso que a diferença de percurso para atingir qualquer das estações da estrada e o porto de Natal não tem influência sobre o custo do transporte rodoviário para o exportador (RIO GRANDE DO NORTE, 1940, p. 73-74)

De Currais Novos também partiu uma estrada de rodagem subsidiária cortando o norte do Seridó e ligando-o a Jucurutu de onde, via Augusto Severo, chegava à Caraúbas e permitia o contato com todas as municipalidades do Oeste, já que esse último município era sede tanto de linha férrea como rodoviária. Entre 1938-1942, outras vias carroçáveis também seriam construídas nessa última região, especialmente para integra-la a o restante do estado e promover dinamicidade à EFMS (RN, 1940).

No que tange ao serviço algodoeiro, em 1940 seu arcabouço normativo pulverizou-se ainda mais com a construção de vários postos de classificação e fiscalização por todas as regiões do estado (Figura 03).

**Figura 03 - Distribuição espacial das seções técnicas do algodão no RN (1940)**



Fonte: elaboração do autor.

Ao promover a instalação de variados objetos e interliga-los numa rede de circulação, propiciou uma aparente propagação do plantio e aumento da produção de algodão no RN, ademais de possibilitar ao estado manter um produto competitivo voltado ao mercado nacional. É ainda mais notória tal situação quando se verifica o crescimento do transporte de algodão pela EFCRGN nesse período. Eleva-se o movimento de 1.162ton dessa fibra no ano de 1930, para 4.943ton já em 1935 e o ápice no decênio de 5.387ton marcadas em 1937, representando um aumento total de aproximadamente 364% do total deslocado anualmente (BRASIL, 1940). Essa dinâmica inseria a EFCRGN na realidade inaugurada no Brasil pelo PNV e na consolidação da interação nordeste-sudeste no que diz respeito à cadeia de produção da indústria têxtil.

Todavia, o declínio de parte considerável da cotonicultura local no limiar da década seguinte aviltaria o recente papel atribuído à ferrovia. A partir da década de 1940, o algodão paulista passa a figurar com melhor qualidade e maior produtividade do que aquele produzido no RN e em outros estados do Nordeste. Seu papel inclusive é o de substituir o café como principal produto da pauta de exportação brasileira, conforme notícia relatório do MAG em 1940: “de 1933 para cá, o aparecimento brusco de São Paulo como grande produtor de algodão, em consequência da crise do café, mas dentro de seguros preceitos técnicos, permitiu que o Brasil voltasse à posição de grande relevo no comércio mundial” (BRASIL, 1941, p. 257).

No âmbito das vias de circulação do RN, o tráfego rodoviário já competia estreitamente com o ferroviário. Caminhões e outros automóveis alcançavam os mais longínquos recantos norte-rio-grandenses (ÁRBOCZ, 1986). A pulverização das rodovias e o crescimento da frota automotiva, associados ao arrefecimento da cotonicultura potiguar, acabaram por esvaziar o papel de transportadora do algodão atribuído à Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte. Sua expansão nos fins da década de 1940 a Afonso Bezerra acaba por inseri-la numa outra dinâmica econômica, tendo o sal como carro-chefe das mercadorias transportadas. Do ponto de vista político, o referido decênio também marca a decaída do Sistema Político do Seridó, que verá na segunda metade do século XX a ascensão de outros grupos oligárquicos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A chegada ao controle do governo do estado do Sistema Político do Seridó consolidou a hegemonia da cotonicultura na economia norte-rio-grandense. Simultaneamente, a expansão da indústria têxtil nos estados do Centro-Sul do Brasil, especialmente em São Paulo, demandava maior e mais criteriosa produção do algodão nordestino e potiguar. Nessa conjuntura, a EFCRGN alinhava os objetivos das oligarquias regionais com os intentos dos grupos

vinculados ao poder central na medida em que representava o meio ideal para o escoamento desta mercadoria densamente produzida no interior do RN.

De uma utilização dos atributos precedentes da configuração territorial estadual, pulverizou-se e expandiu-se o escopo de atuação, impelindo a primordialidade em instituir vias capazes de conectar diferentes regiões. Em meio à atenção mais específica sobre as obras contra as secas, a IFOCS também garantia, direta ou indiretamente, os requisitos essenciais à ligação entre os objetos operacionais do intento modernizador.

Objetivamente, as materialidades instituídas pela política algodoeira, fizeram a cotonicultura potiguar chegar em 1938 com mais de 2/3 do total produzido categorizado como de primeira classe. Além disso, possibilitou um aumento da produção do algodão nas municipalidades da região Oeste do estado, na medida que em 1940 se registra maior densidade naquela porção. Toda essa operação impunha aos produtores norte-rio-grandenses uma racionalidade no lido com o vegetal, obedecendo a critérios técnicos normatizados em âmbito nacional.

Compreende-se, por conseguinte, que mesmo com o “rompimento” da República Federal a partir de 1930, a natureza do federalismo brasileiro e da própria “política dos governadores” permanece em voga na situação analisada. Neste caso, a confluência de interesses difusos contribuiu para a expansão da linha férrea e um uso do território pautado no atendimento de interesses externos que, neste caso, coincidiam com antigas aspirações das oligarquias regionais. O declínio do algodão potiguar a partir da década de 1950 abriria um novo capítulo nessa relação, na medida em que se pautavam novos interesses de ambos os grupos e uma nova realidade na dinâmica territorial brasileira.

## REFERÊNCIAS

ABRUCIO, Fernando. **Os barões da federação**: os governadores e a redemocratização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1998.

A excepcional qualidade do algodão Norte-Rio-Grandense, na atual safra. **Revista Potiguar**. Ano II, n. X. Rio de Janeiro-RJ: Órgão Oficial da Associação Potiguar, novembro de 1937.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A produção do espaço norte-rio-grandense**. 2 ed. Natal: UFRN, Pró-Reitoria de Extensão; FUNPEC, 1995.

ÁRBOCZ, István Inre Lászlo. **Ensaio sobre a história econômica do RN**. Natal: EDUFRN, 1986.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da**

**Agricultura, Industria e Commercio Lyra Castro. Anno de 1929.** Rio de Janeiro: Typ. Do Serviço de Informações do Ministerio da Agricultura, 1930.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Trabalhos realizados em 1938. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas, pelo ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Fernando Costa.** Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas no Serviço de Publicidade Agrícola, 1939.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativas aos anos de 1925, 1935, 1938.** Rio de Janeiro: Inspetoria Federal das Estradas, 1926, 1937, 1940.

BRASIL. Ministério da Agricultura. **As atividades do Ministério da Agricultura em 1940.** Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Snr. Dr. Getulio Vargas, pelo ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Fernando Costa. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola, 1941.

CAMARA, Anfilóquio. **Cenários norte-riograndenses.** Rio de Janeiro, O Norte, 1923.

CARLOTO, Denis Ricardo. **Por uma federação de lugares:** da desigualdade à solidariedade. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

CATAIA, Márcio. Território usado e federação: articulações possíveis. **Educação & Sociedade**, v. 37, n. 125, p. 1135-1151, 2013.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **O maquinista de algodão no Rio Grande do Norte e o capital comercial.** Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 1985.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **O algodão e a vida urbana.** Economia política do desenvolvimento, v.3, Edição Especial, p. 71-80, 2010.

COSTA, Fernando. **As Atividades Agrícolas do Brasil em 1939.** v. I. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola, 1940.

DANTAS, George, Alexandre Ferreira; FERREIRA, Angela Lúcia; FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. A delimitação das secas como problema técnico. In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George Alexandre Ferreira; SIMONINI, Yuri. **Contra as secas:** Técnica, Natureza e Território. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; INCT/Observatório das Metrópoles, 2018.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. **Contra as Secas:** A engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2008.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Economia - Rio Grande do Norte:** estudo geo-histórico e econômico. João Pessoa: GRAFSET, 2011.

GALLO, Fabrício. **Uso do território e federalismo como evento:** a difusão regional de infraestruturas analisadas a partir das transferências intergovernamentais voluntárias entre



União e Municípios. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, SP: 2011.

GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. Tradução de Isabela Fajardo e Luciano Duarte e revisão de Fabricio Gallo. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, p. 523-545, 2012.

GÓIS, Terezinha de Jesus Medeiros. **Noções de Geografia e História do município de Cruzeta**. Brasília: Edição do autor, 2017.

LINDOSO, José Antonio Spinelli. **A reação da oligarquia potiguar ao modelo centralizador de Vargas: 1930/1935**. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1989

LINDOSO, José Antonio Spinelli. **Da Oligarquia Maranhão à Política do Seridó: O Rio Grande do Norte na Velha República**. Natal: CCHLA, 1992.

MEDEIROS FILHO, Olavo de. **Velhas famílias do Seridó**. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1981.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino P. **As cidades e os trilhos: resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações**. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2007.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada pelo presidente do estado do Rio Grande do Norte à Assembleia Legislativa e lida na abertura da primeira sessão da 14ª Legislatura, em 1º de outubro de 1928**. Natal: Imprensa Oficial do Estado, 1928.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem apresentada pelo presidente Juvenal Lamartine de Faria a Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da 1ª Sessão da 14ª Legislatura**. Natal: Imprensa Oficial, 1930.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem lida perante o Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da undécima legislatura em 1º de novembro de 1922 pelo governador Antonio J. de Mello e Souza**. Natal: Typ. Comercial, 1922.

RIO GRANDE DO NORTE. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas Presidente da República pelo Dr. Rafael Fernandes Gurjão Interventor Federal no Rio Grande do Norte, 1938-1939**. Natal/RN: Imprensa Oficial, 1940.

SANCHES JR, Jefferson de Lara. **A Estação Experimental de Café de Botucatu e as transformações na cafeicultura nacional na era Vargas (1934-1945)**. Dissertação (Mestrado em Política Científica e Tecnológica). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 2014.

SANTOS, João Batista dos; MELO, Maria de. **Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória**. Natal-RN: Editora do IFRN, 2016.



SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, Milton. O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, Ano XII, n. 2, p. 15-26, 1999.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVEIRA, María Laura. Globalización y territorio usado: imperativos y solidariedades. **Cuadernos del Cendes** [online]. v. 25, n. 69, 2008. Disponível em: [http://ve.scielo.org/scielo.php?pid=S1012-25082008000300002&script=sci\\_arttext](http://ve.scielo.org/scielo.php?pid=S1012-25082008000300002&script=sci_arttext). Acesso em: 04 ago. 2022.

TAKEYA, Denise Monteiro. A modernização agrícola na expansão da cotonicultura no Rio Grande do Norte. **Ciência & Trópico**, v. 15, 1987.