

## **A CIDADE NO RIO GRANDE DO NORTE\***

**José Lacerda Alves Felipe<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Prof. Dr. Departamento de Geografia. Universidade Federal do Estado do Rio Grande do Norte.

Artigo recebido 25/10/2019 e aceito em 29/12/2019

No Brasil, as cidades foram construídas segundo um padrão litorâneo, não só pela função das áreas repassadoras dos produtos de exportação, como também pela divisão social do trabalho, que localizava nessas cidades os aparelhos que vão atuar na ligação da produção como a circulação internacional das mercadorias, e, também, os aparelhos de Estado – no início do Estado colonial português – e depois do Estado brasileiro.

As cidades exerciam o papel de centros do capital comercial baseados no controle da produção agrícola voltada para exportação. O trabalho escravo negava à cidade o papel de mercado da força de trabalho.

Mesmo assim as cidades desse momento histórico apareciam como lugares privilegiados, pois mesmo a produção ocorrendo no campo o seu controle era feito pela cidade.

As áreas rurais aparecem dessa forma duplamente dominadas: em primeiro lugar pela metrópole, os países dominantes que compram a sua produção; em segundo lugar pela cidade que serve de centro intermediário, elo de ligação entre as áreas de produção e os países compradores dessa produção.

A cidade nesse contexto é mais “um lugar de passagem de homens, mercadorias e capitais do que um lugar de produção<sup>1</sup>

Com a industrialização e os seus momentos históricos mais marcantes representados por 1930, os anos iniciais da década de 1940 e o período do governo JK, o que é retomado pós-64, a cidade passa a ser a sede do aparelho produtivo, sede da indústria, que exige uma nova urbanização, que antes se resumia a sustentar as funções de circulação e distribuição dois produtos de exportação. Com a industrialização cria-se a necessidade de fortalecimento de um setor terciário, “cuja função é sustentar a expressão urbana dos processos de industrialização<sup>2</sup>.

Com o fim da segunda Guerra Mundial, o capitalismo mundial, representado pelos países imperialistas, perdeu áreas de dominação para a União Soviética como é o caso do leste europeu e perde também o mercado representado pela China, que vive a sua revolução socialista. Nos países da Europa Ocidental, movimentos democráticos obrigam o Estado a assumir em parte a reprodução da força de trabalho através de instrumentos como salário, desemprego, etc.

---

\* Publicado originalmente no livro “**Elementos de Geografia do RN**”, Natal: Editora da UFRN, 1986.

<sup>1</sup> SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.

<sup>2</sup> OLIVEIRA, Francisco. O terciário e a divisão social do trabalho. **Estudos CEBRAP**, n.24, p.137-168, 1979

Todo esse contexto leva o imperialismo capitalista a modificar suas estratégias, que consistia anteriormente no impedimento de industrialização dos países periféricos. Agora os países capitalistas avançados tornam-se o principal agente da industrialização dos países periféricos. É o momento de expansão das multinacionais pelo terceiro mundo.

A chegada dessas empresas estrangeiras no Brasil que vêm produzir bens industriais, traz dentro de seu novo estilo de organização uma complexa divisão social do trabalho, que fortalece o setor de prestação de serviços dentro das cidades brasileiras<sup>3</sup>.

O urbano nesse período é o crescimento das funções do Estado no sentido de oferecer para as massas serviços de transporte, educação e saúde e para garantir ao empresariado industrial, quer nacional ou internacional, força de trabalho, certos bens intermediários e matérias-primas que assegurem a produção industrial.

Esse processo de industrialização iniciado em 1930 exige transferências maciças de população das áreas rurais para as cidades, a passagem de uma crescente parcela da população ativa da agricultura e atividades extrativas para manufatura e serviços mostram que ocorrem em todo esse período transformações substanciais na divisão social do trabalho a ponto da própria atividade industrial ceder lugar para o “setor terciário”, o que hoje em dia “organiza” a aglomeração urbana é sem dúvida o complexo de serviços que constitui sua razão de ser<sup>4</sup>.

Mas o urbano hoje é mais do que isso, é a unificação do mercado de trabalho, quer seja urbano ou rural; o trabalhador volante, da construção civil, dos metalúrgicos, o bóia-fria, todos estão na cidade.

Para José Comblin, a cidade brasileira, principalmente as grandes cidades, não é mais “um mundo organizado, um mundo fundado na comunicação e no intercâmbio. As aglomerações atuais não são cidades: são justaposição de indivíduos fora de qualquer forma, sem harmonia, sem anais comunitários<sup>5</sup>.”

O urbano hoje é “acumulação e miséria”, a cidade é o lugar dos pobres, dos expulsos do campo, que chegaram às cidades ávidos por mudança e para reaver a sua mais-valia secularmente roubada.

Na cidade, “a favela ou a casa de taipa os acolhe e desempenha o papel mediador entre o campo e a cidade, entre a população agrícola e a indústria; frequentemente a favela se consolida e oferece um sucedâneo à vida urbana, miserável e, no entanto, intensa”<sup>6</sup>.

## **A CIDADE NO RIO GRANDE DO NORTE**

---

<sup>3</sup> OLIVEIRA, Francisco. O Estado e o urbano no Brasil. **Revista Espaço e Debates**, São Paulo, n.6, p.36-54, jun./set, 1982.

<sup>4</sup> SINGER, Paul. A economia dos serviços. **Estudos CEBRAP**, n.24, p.129

<sup>5</sup> COMBLIN, José. Evolução da pastoral urbana. **Revista Pastoral Urbana**, São Paulo, n.x, p.x, 1980.

<sup>6</sup> LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1978.

O sertão nordestino e norte-rio-grandense em particular foi ocupado, no período de domínio de capitalismo mercantil, por colonizadores que procuravam obter lucros rápidos e que dependiam direta ou indiretamente do mercado externo.

Produziam animais para o trabalho nos engenhos, carne e couro para as áreas açucareiras de Pernambuco e fumageiras do litoral baiano, e, posteriormente, algodão para o mercado internacional.

As aglomerações urbanas nascem em função dessas atividades econômicas e são fortalecidas quando do surto algodoeiro que induz o surgimento de atividades industriais de beneficiamento do algodão, e as primeiras descaroadadeiras e prensas de algodão se constituíam na primeira unidade fabril das cidades sertanejas.

O urbano no Rio Grande do Norte é um pouco desse urbano brasileiro, com agravante de que quando ocorre a deflagração do processo de industrialização no Brasil, a acumulação e centralização do capital começa a exaurir o Nordeste, onde todo o seu sistema urbano é colocado a serviço dessa nova divisão territorial do trabalho, que determina que a “produção nordestina que antes tinha por finalidade o comércio exterior, passe a se dirigir para o centro-sul do país e, assim, o Nordeste transfere sua posição na divisão internacional do trabalho para se inserir também como fornecedor de alimentos e matérias-primas, na divisão inter-regional do trabalho”<sup>7</sup>. Além da área consumidora dos produtos industrializados no centro mais dinâmico do capitalismo brasileiro, o que determina golpes profundos na sua economia regional.

As crises sucessivas da agroindústria nordestina e norte-rio-grandense em particular têm seu momento de definições para a economia de algumas cidades do Rio Grande do Norte, na década de 60, quando as algodoeiras, as fábricas de óleo de algodão e oiticica, as fábricas de sabão e as cordoarias entram em processo de falência por conta de uma série de fatores que estão no bojo de uma nova divisão inter-regional do trabalho, que chega até nós com um nome oficial de integração nacional.

No Rio Grande do Norte, esse processo falimentar e de dificuldades para essas indústrias tradicionais repercute de forma danosa na economia de alguns municípios que sediavam no mínimo uma unidade industrial como é o caso de: João Câmara, Umarizal, Açu, Caraúbas, Caicó, Natal, Parelhas, Nova Cruz, São Miguel, Pau dos Ferros, Jardim do Seridó, Santa Cruz, Lajes, Macau, Canguaretama, Patu, Mossoró, Ceará-Mirim, Currais Novos, Angicos e Acari.

Essas unidades industriais, as fábricas e as usinas era por conta do mercado de trabalho mesmo sazonal, que as mesmas criavam, a expressão urbana da grande maioria desses municípios.

Sem as fábricas e as usinas, alguns desses municípios reduziram as suas sedes municipais, a chamada área urbana, a exercerem funções de dormitórios de desempregados e aposentados; é nesse momento de redefinição dessa divisão territorial do trabalho que uma série de políticas e programas governamentais são dirigidos especificamente para duas cidades do Rio Grande

---

<sup>7</sup> COSTA, Edna Maranhão da. **Expansão e organização espacial: uma área litorânea na Região Metropolitana de Recife**. Tese de Mestrado. Mestrado em Geografia, Recife, 1980. p.49.

do Norte: Natal e Mossoró. No caso específico de Natal, as décadas de 60 e 70 apresentam o crescimento de todos os indicadores utilizados para medir o desenvolvimento dos centros urbanos nordestinos. Nós diríamos que essas duas décadas prepararam o caminho para as dificuldades e os problemas sociais de Natal e de Mossoró que temos hoje.

O privilégio de Natal na absorção dessas políticas e programas governamentais que investiam na cidade, diz respeito não apenas por ser Natal o Centro Administrativo do Estado, mas, também, pela massa de salários do funcionalismo público Estadual e Federal e das repartições militares que viabilizaram a construção de inúmeros conjuntos habitacionais para esses segmentos da classe média, dinamizando a indústria da construção civil e elastecendo o mercado de trabalho urbano na área da capital; junta-se a isso as indústrias modernas que se implantaram com base nos incentivos fiscais. “As rendas elevadas e fixas dos servidores públicos e militares dão origem a uma massa salarial de um certo volume cuja participação numa economia local frequentemente oscilante e incerta é relevante. Até certo ponto essa massa de salário assegura a criação e a manutenção de certas atividades e pode-se afirmar que ela constitui um fator positivo de certo modo espontâneo para o desenvolvimento da economia local”<sup>8</sup>.

No caso de Mossoró, os caminhos para a cidade entrar nessa nova base econômica, onde o setor terciário é o mais dinâmico, foram mais penosos, primeiro por conta do processo migratório intenso para a cidade, que deixa o seu crescimento populacional com taxas acima de 70% ao ano; isso se reflete através da queda da sua taxa de alfabetização, pois na década de 60 aumenta o número de analfabetos da cidade, por conta da chegada de contingentes populacionais advindos das áreas rurais vizinhas ao seu espaço de influência regional. Esse quadro mais crítico com a queda da oferta de emprego urbano que pode ser compreendida por conta das dificuldades da agroindústria e da mecanização das salinas; esses dois setores da economia eram os que criavam maior número de empregos urbanos em Mossoró.

A cidade chega, no início dos anos 70, apresentando um quadro crítico da sua economia que passa a gerar por conta do desemprego tensões sociais seríssimas, pois, além do desemprego ocorrido com o fechamento dos algodoeiros e fábricas de óleos, ocorre o processo de dispensa dos trabalhadores das salinas que estavam modernizando-se com tecnologias poupadoras de mão-de-obra.

Vale salientar que nas salinas de Mossoró, Grossos e Areia Branca, o retorno para as áreas rurais ao término da safra de sal era muito menor, o que existia era o trabalhador urbano, morando em Mossoró mesmo o trabalho sendo sazonal. Não é à toa que Mossoró tem bairros cujas origens devem-se a esses trabalhadores, como é o caso de Bom Jardim, Santo Antônio, Barrocas e Baixinha, bairros por demais identificados com o trabalhador salineiro, que fizeram desse pedaço do chão de Mossoró seu espaço de vida e de lutas.

A cidade se insere nessa nova base econômica que a divisão do trabalho impõe com a criação da Universidade Regional, com a ampliação do setor de saúde, com a criação da Escola Superior de Agricultura e com a dinamização do setor da construção civil através das políticas do BNH. O seu crescimento industrial foi incipiente se comparado a Natal, mesmo guardando-

---

<sup>8</sup> SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.

se as proporcionalidades. O comércio, que exercia até então uma função complementar ao comércio de Fortaleza e Natal, começa a romper essa dependência.

A entrada das duas cidades Natal e Mossoró em alguns programas de investimentos urbanos, como o programa de cidades de médio-porte, criam infra-estrutura que condicionam o surgimento de atividades produtivas, que vão sustentar a expansão urbana dessas duas cidades; o urbano no Rio Grande do Norte é acima de tudo Natal e Mossoró. Mas, Caicó, Macau, João Câmara, Santa Cruz, Nova Cruz, que demonstram crescimento significativo das suas áreas urbanas, conseqüentemente apresentam problemas sociais como desemprego, subemprego, analfabetismo, violência, problema da moradia onde ficam nesse chamado mundo urbano norte-rio-grandense.

E o restante dos municípios estaduais, mesmo aqueles que apresentam o Censo de 1980 numa população municipal menor do que à apresentada no censo de 1970, mas que apresentam todos eles um crescimento significativo de sua população urbana, no momento que as áreas rurais se esvaziam mais aumentam a população das sedes municipais.

## **A DEMOCRACIA E O EXERCÍCIO DA UTOPIA**

Como pensar, sugerir para esse mundo urbano que é rural, expulso do campo, pelas desarticulações criadas na economia agrária, por esse modelo de economia que concentra homens e capitais em determinadas porções do território.

A que custos Estados como o Rio Grande do Norte vão cumprir essa nova função imposta pela crise do capitalismo brasileiro de absolver o seu excedente de força de trabalho sempre induzindo a se reproduzir, para satisfazer as exigências das áreas de expansão do capitalismo.

Expansão substituída hoje pela redução das atividades econômicas, que a crise parece perpetuar.

Como elaborar políticas e ações para serem executadas na cidade, se a mesma é administrada hoje por um poder distante, onde os prefeitos dependem de repasses de verbas do fundo de participação dos municípios e de projetos e obras municipais que não se coadunam com as necessidades reais da sociedade local.

Como elaborar programas de melhoria de vida para as massas de desempregados das pequenas, médias e grandes cidades brasileiras, se os conflitos sociais não são solucionados, não são resolvidos, mas, meramente manipulados e absorvidos e os seus acúmulos aparecem sob a forma da explosão da violência, do desemprego, da subnutrição, da desumanização do homem.

Como planejar uma sociedade mais justa, sem o povo participando e tecendo na participação o seu destino, os seus caminhos e descaminhos, onde as reivindicações tenham como interlocutor o próprio povo organizado nos conselhos comunitários, nos conselhos de bairros, nas associações de ruas e não através de aparelho político das classes dominantes.

A utopia de bom lugar só é possível ser sonhada com o povo da cidade ou do campo, redefinindo o seu projeto político, o seu projeto de vida.

## **O ESPAÇO URBANO DE MOSSORÓ**

Como quase todas as cidades do interior nordestino, Mossoró surgiu da “fazenda de gado”, localizadas às margens dos rios. O sítio urbano se localizava nas imediações da casa da fazenda, ou em torno da Igreja, quase sempre construída pelo proprietário da fazenda.

No caso de Mossoró, as primeiras casas surgiram em torno da Igreja de Santa Luzia, capela construída pelo Sargento-Mor Antônio de Souza Machado, dono de gado e terras nas ribeiras do Mossoró.

“O que não é de se pôr em dúvida é que essa quadra de casas chamadas de ruas existiam a partir de 1772 a 1844, pois já em 1810, Henri Koster via a povoação de Santa Luzia de Mossoró, nela descansava à sombra de um casebre, enchia suas borrachas d’água e comprava uns doces chamados de rapadura”<sup>9</sup>.

A ocupação desse espaço era feito de maneira muito lenta, até 1857, quando a Cia. Pernambucana de Navegação Costeira começou a fazer escala normal no porto de Mossoró, pois era assim que se chamava o porto de Areia Branca.

Esta cidade, a partir de 1857, conhece um período de apogeu comercial, solidificado com a seca de 1877. O primeiro marco histórico dessa ascensão será a chegada dos navios da Cia. Pernambucana de Navegação Costeira “...esse fato motivou a chegada de novos comerciantes à cidade”<sup>10</sup>

Câmara Cascudo considera o período de 1860 a 1870 como “a década do expansionismo, de construção de casas, armazéns e de estabelecimentos comerciais”<sup>11</sup>.

Para Mossoró, esse surto de crescimento fazia “nascer” o “empório comercial” e a primeira especialização da sua economia. Mossoró aparecia naquele momento como o lugar privilegiado, sentado na área de transição entre a economia do litoral e a economia do sertão”<sup>12</sup>.

A partir daí a organização do espaço urbano da cidade é comandada pelos comerciantes que passam a organizar as ruas e o traçado da cidade de acordo com os seus interesses. Nasceu assim a rua do Comércio, o porto de fundo fluvial, os armazéns para depósitos de mercadorias próximos ao porto e o mercado.

Nesse período já existia uma preocupação com a aparência (estética) urbana, entrando em vigor um “código de postura” urbana, que traçava “normas para construção de casas, determinando a largura das calçadas, a altura dos prédios e o material nele a usar empregados, estabelecendo penas para os infratores, proprietário e inquilinos, que iam de multa à prisão”<sup>13</sup>.

Em 1870, precisamente a 11 de novembro, a vila é elevada à cidade de Mossoró, que já contava com uma praça comercial, “o ciclo do gado está vencido pelo comerciante comprador

---

<sup>9</sup> SILVA, Raimundo Nonato da. – Evolução Urbanística de Mossoró. Col. Mossoroense – n.248 – pág. 8.

<sup>10</sup> FELIPE, José Lacerda Alves. – Mossoró: um espaço em questão. Col. Mossoroense. vol. 141 – Mossoró – pág.8.

<sup>11</sup> SILVA, Raimundo Nonato da. op. cit, pág. 17.

<sup>12</sup> FELIPE, José Lacerda Alves. idem, idem.

<sup>13</sup> SILVA, Raimundo Nonato da.

e exportador”<sup>14</sup>. Nascia assim uma burguesia mercantil, até certo ponto dinâmica, que impunha uma nova organização do espaço urbano, até consolidar a função do empório comercial da cidade.

É nesse momento que surgem os primeiros arranjos no espaço da cidade, dirigidos ou por políticas públicas, por iniciativa privada ou por ambos associados, desde que os arranjos se localizassem no nível de interesses da classe dominante.

A seca de 1877 trouxe para Mossoró um contingente enorme de flagelados, “retirantes”, que vinham buscar a sua subsistência na cidade mais rica da região. A vinda dessas populações, força de trabalho barata para os comerciantes de Mossoró, fez com que o governo central concentrasse os recursos para os flagelados do Oeste potiguar, em Mossoró, beneficiando os comerciantes e os proprietários das salinas, que utilizavam essa mão-de-obra barata, que trabalhava de 10 a 12 horas por dia a troco de migalhas como rapadura e farinha.

Essa mesma mão-de-obra barata e farta, representados pelos flagelados da seca, foi aproveitada em obras municipais, algumas gigantescas, como a retificação do rio Mossoró. “Convém mencionar que na seca de 1877 a 1879, à custa dos socorros do governo, fora aberto o “rio novo”, perto do Porto e o Furadinho, perto do lugar Remanso, encurtando o rio com essas aberturas, muita diferença para menos, perto de 3 léguas”<sup>15</sup>.

Para os comerciantes de Mossoró, o transporte marítimo era vital pois por ele chegavam as mercadorias vindas da Europa e de outras praças do Brasil, como Recife, Rio de Janeiro e Salvador, pelos navios da Cia. Pernambucana de Navegação Costeira, saíam as mercadorias regionais compradas pelos comerciantes de Mossoró, que exportavam essas mercadorias, como: couros, peles, algodão e sal para a Europa ou outras praças do Brasil.

Neste contexto, o rio Mossoró, com o seu porto de fundo fluvial, assumiu uma importância enorme para os comerciantes de Mossoró, e qualquer coisa feita para melhorar o porto e a navegação fluvial estava sempre ao nível de interesses desses novos mercantilistas da caatinga.

O traçado urbano da cidade ainda hoje guarda as heranças daquela época: as ruas largas, a densidade de edifícios no centro comercial, as residências ao longo da ferrovia, dividindo esse espaço com os armazéns de sal, as fábricas de algodão, óleo de oiticica e cera de carnaúba.

Com o advento da estrada de ferro (1915), o porto de fundo fluvial foi reduzindo o seu movimento. O caminho de ferro chegava até “Porto Franco”, pegava e embarcava as mercadorias transportadas por navios. O “Porto Franco” localizava-se em área salineira pertinho da Barra do Rio Mossoró.

Nos anos seguintes, o poder público construiu, ao longo do leito do rio Mossoró, sete barragens submersíveis, impedindo a penetração das marés, o porto de Santo Antônio (de fundo fluvial) estava morto.

---

<sup>14</sup> op. cit, pág.17

<sup>15</sup> SOUZA, Francisco Fausto de. – História de Mossoró, ed. Universitária da UFPB – 1979. João Pessoa, pág. 31.

Com as barragens, além da morte do porto fluvial, decretou-se também a morte do “açude do Saco”, que abastecia a cidade. As barragens, represando as águas do rio, faziam com que a função de suprir a cidade d’água ficasse agora com o rio

Por que ocorreram todas essas mudanças? Por que uma cidade tida como “empório comercial” despreza o seu porto de chegada e saída de mercadorias. A resposta para alguns historiadores da terra de “Santa Luzia de Mossoró” reside na chegada da estrada de ferro, força produtiva nova, que certamente forçou o redirecionamento dos transportes locais/regionais.

Mas a estrada de ferro, ao chegar ao Porto de Franco, já encontrava as atividades portuárias do Porto de Areia Branca (chamado também de Porto de Mossoró e do Porto de Santo Antônio (porto de fundo fluvial localizado no rio Mossoró e distante da cidade 6 km) praticamente estagnados. Estagnação que demonstrava a perda da função de “empório comercial” que Mossoró tinha. Perda pela saída de capitais e empresas de Mossoró, perda pelo retardamento da chegada da estrada de ferro, mas sobretudo pela não entrada de Mossoró na nova divisão social do trabalho. Divisão do trabalho que a nível regional manifestou-se pela chegada de forças produtivas novas, como a estrada de ferro, o caixeiro viajante, que desbarataram o método antiquado de fazer comércio.

Os mercantilistas de Mossoró perceberam a mudanças, que já tinham sido preconizadas pelo seu comerciante maior, João Ulrich Graf, “o suíço de Mossoró”, que já tinha assimilado as idéias capitalistas que fervilhavam na Europa.

Pela consciência que tinha dessas transformações é que a burguesia de Mossoró começou a reorganizar o seu espaço social e econômico. Pois os capitais gerados pelo comércio, que ainda permaneciam na terra, mais os capitais ligados às salinas, garantiam a participação de Mossoró, nessa nova divisão social do trabalho. A perda da especialização da cidade, centro de importação/exportação no contexto regional, trazia para Mossoró uma outra especialização, esta baseada nos capitais locais/regionais e na base de recursos locais ligados ao extrativismo.

Nascia assim as agroindústrias/algodoeiras, fábricas de óleo de caroço de algodão, de óleo de oiticica, de beneficiamento da cera da carnaúba e as moedeiras (refinadoras de sal). Uma nova especialização impunha uma nova reorganização do espaço e relações sociais diferentes das anteriores.

Uma nova especialização impunha uma nova reorganização do espaço e relações sociais diferentes das anteriores.

É nesse momento histórico que o porto de fundo fluvial deixa de importante, e as barragens submersíveis são construídas para semiperernizar o rio no perímetro urbano e nas suas proximidades. Água em maior quantidade que o “Açude do Saco” não poderá oferecer. Água para a população de novos trabalhadores industriais, e água para consumo das indústrias, bem como água durante o ano todo dentro do leito do rio, onde as indústrias lançariam os seus detritos, as suas caldas.

E nessa nova especialização de cidade agroindustrial, Mossoró volta a reorganizar o seu espaço urbano. Algumas indústrias localizam suas unidades próximas ao rio, outras próximas



aos trilhos d alinha férrea, sendo que na praça da estação situaram-se algumas indústrias, que trouxeram os trilhos da linha férrea para as calçadas do seu parque industrial.

Nascia com essa especialização os bairros operários, como Bom Jardim, Paredões e Baixinha, todos povoados pelos trabalhadores das salinas. E a inda alto da Conceição, Pereiros, São Miguel, bairros povoados pelos trabalhadores das algodoiras, fábricas de óleo (oiticica e algodão), fábricas de sabão, beneficiamento de cera de carnaúba, cordoaria e fiação e tecelagem bem como os bairros da Doze Anos e Rabo-da-gata, povoados inicialmente pelos trabalhadores das moageiras e ensacadores do sal, bem como por trabalhadores ferroviários que também povoam o Alto da Conceição e Lagoa do Mato.

A falência da agroindústria nordestina chegou de maneira mais substancial a atingir Mossoró, no início da década de 60. A queda das agroindústrias, por razões que não cabe nesse trabalho analisar, encontrava Mossoró envolvida com forças produtivas novas que chegavam às salinas representadas pelos processos de modernização (mecanização) na exploração do sal.

Esses dois fatos decretaram uma crise aguda na economia de Mossoró, no momento em que a falência das agroindústrias e a mecanização das salinas geraram um processo de desemprego em massa, criando sérias tensões sociais na cidade de Mossoró”

Esses fatos mostram que a chegada de forças produtivas novas trazem o signo de uma nova divisão social do trabalho, que impõe, no caso de Mossoró, uma nova base econômica, uma nova especialização. Nesse contexto, a cidade é gerada por um poder distante, que se manifesta na comunidade através de um poder local que cuida de rearticular a economia da cidade, dentro dessa nova divisão social do trabalho.

A falência das agroindústrias faz com que Mossoró procure novos caminhos para sobreviver como cidade e centro regional. É nesse contexto que a cidade começa a terceirizar-se sobre a batuta do poder político local, que cria uma nova fora de dominação em cima dos empregos gerados pelas unidades de serviços que começam a chegar a Mossoró.

É nesse contexto que chegam a Mossoró instituições prestadoras de serviços como: Universidade Regional do Rio Grande do Norte, Escola Superior de Agricultura, diversos colégios da rede estadual (ensino de 1º e 2º graus), os ginásios municipais, o Hospital dos Salineiros (Hospital Francisco Menescal) a Casa de Saúde Santa Luzia e a ampliação da rede hospitalar já existente como o hospital “Duarte Filho e a maternidade Almeida Castro, em cujas instalações nascem os anexos da Casa de Saúde Dix-Sept Rosado e Hospital Infantil. Surge nessa mesma estrutura de serviços o INPS, com o seu edifício central, e o conjunto habitacional da COHAB.

Todas essas novas unidades de serviços exigiam sedes de certo porte, originando ou reformando uma indústria de construção rendosa para os proprietários e empregadora de uma quantidade muito grande de mão-de-obra (principalmente a mão-de-obra desempregada pela mecanização das salinas). Esse surti de construções trouxe muita gente para Mossoró à procura de emprego de pedreiro e ajudante, marceneiros, etc. Isso impunha paralelo à renda gerada pelo emprego público, à continuidade do mercado de construção, representadas pelos conjuntos habitacionais: Abolição I, II e III, com cerca de duas mil casas, os conjuntos do INOCOOP (Nova Betânia e São Manoel), o Ulrich Graff, e um surto de construção de casas/mansões

financiadas pela Caixa Econômica e pela Caderneta de Poupança do Rio Grande do Norte e pelo Banco Nacional do Norte, criando um bairro de “ricos” chamado de “Nova Betânia”. Essa indústria de construção, mantenedora de diversos empregos, se não está crescendo como no início dos anos 70, consegue manter o mesmo ritmo, de vez que novos conjuntos (Liberdade) estão se iniciando, e que o surto de construções de casas de veraneio na Praia de Tibau promete durar por mais algum tempo.

Do ponto de vista do emprego urbano, Mossoró e sua economia sustenta-se através da prestação de serviços, inclusive cidade fora de sua área de influência. Da indústria da construção, das atividades ligadas a indústrias salineiras, de indústrias tradicionais como as algodozeiras e fábricas de óleo de oiticica (somente duas) e as indústrias modernas criadas recentemente como: a fábrica de Cimento Nassau – Itapetinga Agroindustrial, a Confecções Guararapes, a fábrica de Plásticos de Mossoró – PLASMOL, a Usibrás, ligada ao beneficiamento da castanha do caju, a MAISA – Mossoró Agroindustrial S/A, cultivo de caju, graviola, maracujá para sucos industrializados no próprio parque agrícola, distante de Mossoró 15 Km, pela fábrica J. Melo e Cia., beneficiadora da castanha do caju, além de uma atividade comercial dinamizada nos anos setenta.

Aparentemente, uma economia bastante diversificada se juntamos a isso a atividade agrícola e pecuária do município.

Mas não é o suficiente para os 159 mil habitantes de Mossoró (censo de 1980), pela concentração da renda que essas atividades geram, pelos subempregos criados tanto pelo terciário como pelo secundário, pela sazonalidade de alguns empregos, como os das fábricas ligadas ao caju e castanha, e as salineiras.

Esta nova especialização, que poderíamos chamar de terciário misto, trouxe uma nova organização interna da cidade, representada pelo deslocamento das residências dos “ricos” do centro da cidade para os novos bairros ocupados por casas comerciais, repartições públicas e escritórios das prestações de serviços.

Os conjuntos habitacionais modernizam a periferia da cidade, elevando o preço do solo urbano, nessas localidades. Jogando os moradores dos bairros pobres para ocupar áreas anteriormente consideradas rurais, (fora do antigo perímetro urbano) ou as áreas de várzea inundadas pelo rio Mossoró no período das enchentes.

No povoamento desses novos espaços, é sempre marcante a presença dos migrantes, advindo das zonas rurais ou áreas urbanas dos municípios influenciados por Mossoró.

A vinda dessas pessoas para Mossoró decreta a fragilidade da economia rural, desarticulada pelas secas, pela concentração de terras, pela apropriação de imensas áreas produtivas, por parte dos comerciantes, industriais, altos funcionários públicos e bancários, cidadãos, enfim, que adquirem terras como reserva de valor, para especular ou para sítios e granjas de lazer, reduzindo a capacidade produtiva dessas terras e expulsando a mão-de-obra campesinada aí fixada, representada pelo morador, parceiros, meeiro, vaqueiro, etc.

Enquanto isso ocorre no campo, na cidade são instalados todos esses serviços públicos já citados, além da rede de esgotos e do asfaltamento (grandes e largas avenidas foram asfaltadas nos últimos anos), criando um movimento migratório em direção à cidade.

Esse movimento, aparentemente de mão-de-obra para a cidade, é, em parte, motivado pela “função de serviços que exerce uma forte atração sobre a população rural em razão de sua elasticidade de emprego”<sup>16</sup>

Mas no caso de Mossoró, percebe-se que esta “elasticidade” não é tão elástica, ela tem limites, oscilações, mesmo considerando o grande número de funcionários públicos que obtém remuneração mais altas do que a massa e a “presença de uma massa assalariada é criadora de emprego”<sup>17</sup>, mas é também criadora do desemprego temporário ou permanente, do subemprego aberto e disfarçado.

No caso de Mossoró, já é o momento de repensar os novos rumos sociais e econômicos que esse espaço deve tomar. Primeiro, por conta da perspectiva do controle total da economia salinera pelas multinacionais, sabidamente desimbricadas dos problemas sociais, local e regional.

Segundo, pelo caráter transitório da estrutura da base de emprego em Mossoró: a indústria de construção, inclusive de obras públicas.

Terceiro, pelo surgimento de uma vocação edáfico-climática da região para o cultivo de algumas frutas tropicais, como: caju, melão, graviola e surgimento de novas indústrias que começam a trabalhar essas culturas, transformando-as em sucos, doces e amêndoas no caso da castanha do caju.

Essa vocação agroindustrial, montada em uma base de recursos locais que Mossoró herdou das algodozeiras, cera de carnaúba, óleo de algodão e oiticica, pode gerar um parque industrial para transformar essa fruticultura nascente; a MAISA, a Fazenda São João, a USIBRÁS, J. Melo Indústria e Comércio de castanha de caju já provaram que existe tecnologia e mercado para levar essa empreitada à frente.

Esta expectativa ganha validade se “a crise energética gerar um movimento descentralizador de certas atividades industriais para o Nordeste, aquelas onde o peso dos custos de transportes justificarem essa mobilidade”<sup>18</sup>.

## CONCLUSÃO

No Brasil, a cidade, o urbano, sempre esteve a serviço da acumulação de capitais. No Brasil colonial a cidade nasceu primeiro do que no campo. Primeiro como entreposto comercial entre a colônia e a metrópole e segundo como praça de guerra contra possíveis invasores. O local da produção era o campo, mas o controle social e econômico era feito na cidade. a

---

<sup>16</sup> SANTOS, Milton, - Manual de Geografia Urbana. Editora HUCITEC, São Paulo – 1981, pág 61 – 203 págs.

<sup>17</sup> Op.cit, pág. 55

<sup>18</sup> ARAÚJO, Tânia Bacelar de. – Crescimento Industrial no Nordeste: para quem e para que – artigo mimeografado para apresentação no 2º Seminário sobre Qualidade de Vida – SEPLAN/SE, Aracajú – dezembro, 1980.

acumulação primitiva do capitalismo mercantil do século 16 e século 18 se fez com a produção do campo, mas repassado para a metrópole através das cidades. Foi assim até o surto do café, que criou uma oligarquia rural reacionária, semelhante ao que existia no Nordeste, personificada pelo senhor de engenho e pelos coronéis.

Com esta oligarquia rural, o controle social e político deixa a cidade para localizar-se no campo. As cidades brasileiras são retalhadas entre as “famílias oligárquicas”, onde cada clã exerce o controle político e econômico de cada município.

Com a industrialização e o pacto entre a burguesia industrial e o proletariado (o trabalhador urbano), contra as oligarquias rurais, a cidade volta a ser o local do controle político e econômico nacional, principalmente na região Sudeste, onde o processo de industrialização era mais dinâmico, pois, no caso nordestino, nem os incentivos fiscais de 38/18 e do FINOR, para industrializar o Nordeste, conseguiram sucesso e o exemplo da dominação oligarca na região ainda é muito forte, basta olhar o Rio Grande do Norte.

A cidade hoje é a “unificação do mercado de trabalho”, o trabalhador da indústria e o trabalhador do campo estão na cidade (o bóia fria, ou volante, ou trabalhador de rua), essa unificação veio como resultado da modernização capitalista no campo e na cidade. Acumulando capitais para o Estado e para a burguesia internacional associada e criando a miséria da classe trabalhadora urbana e rural. Lançando ainda nuvens negras em cima dos sonhos da classe média que, dia-a-dia, vê reduzido o seu poder aquisitivo.

A modernização da agricultura, o fechamento da fronteira agrícola, agora apropriada pelo grande capital, a concentração de terras, a proletarização do trabalhador rural aprofundam as migrações no campo para as cidades.

E a urbanização ocorre nas periferias ou nos bairros industriais (poluídos), sem água, esgotos e o pior ainda sem mercado de trabalho para o imenso exército de reserva localizado em todas as médias e grandes cidades brasileiras.

Neste quadro, uma nova forma de conflito social nasce no mundo urbano, de um lado os dominadores representados pelo “Estado agora em simbiose com a burguesia associada”, do outro os dominados, o resto da nação, os trabalhadores, os subempregados, os desempregados e no meio dos dominados, alguns segmentos da classe média e da burguesia nacional, esta desnacionalizada não só da propriedade do capital, mas, também, do seu projeto de nação.

Nesse contexto, os conflitos e o seu “locus” é a cidade, é o mundo urbano, e neste mundo citadino é que se efetua de fato o conflito social deslocado do campo, quando na luta pela terra. Nas cidades, uma classe social imensa luta, não para adquirir a suas mais valia secularmente roubada, mas para sobreviver, mesmo miseravelmente.

Os movimentos de rebeldia urbana, como a violência e o problema dos transportes coletivos são movimentos políticos, são conflitos sociais, que se agudizam no momento em que o Estado torna-se impotente, para resolver problemas como o transporte de massas, hoje sabidamente manipulado e planejado pela indústria automobilística.

No caso específico de Mossoró, as razões do agravamento do quadro de subdesenvolvimento têm seu início no período 1960 a 1970, com a modernização das salinas e o conseqüente desemprego da força de trabalho, ainda com as oscilações e a queda do preço real da cera de carnaúba, do óleo de oiticica, do óleo de caroço de algodão. Some-se a tudo isso a perda de importância do transporte ferroviário e a marginalização da cidade no início dos anos 60, no que diz respeito ao sistema rodoviário.

Superada aparentemente a crise econômica não se percebe a redução do nível de desenvolvimento, talvez pelas restrições encontradas pela economia terciária em difundir-se em uma região sem estradas, ou ainda, pela constatação de que o elemento na região de Mossoró, de maior mobilidade, é o homem e não as mercadorias.

Ou ainda pelas limitações do poder público local, que recebe programas e dinheiro para a sua cidade, nem sempre apropriados para resolver problemas específicos de Mossoró. Programas de infra-estrutura e administração pública, quase sempre manipulados por um poder distante.

Nesse contexto, a cidade e o poder público local perdem a capacidade de discernir e optar em vez do asfalto das ruas, a dinamização dos setores e atividades produtivas, que poderiam, através da “geração de empregos, contribuir para a melhoria da qualidade de vida da sua população”<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> LINS, José Caldas. – “Crescimento urbano e migrações no Nordeste: Algumas proposições com vistas ao Planejamento – (mimeogr.) ILDES – Curso de Mestrado em Geografia – Recife – outubro de 1980.