



**ENAN
PUR** 2023
Belém 22 a 26 de maio



A feira livre como elemento estruturador no Alto Oeste Potiguar: o caso de Pau dos Ferros/RN

Lucas Gustavo Morais de Oliveira
Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Murilo Ricardo Sousa da Silva
Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Tony Anderson Silva Ferreira
Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Almir Mariano de Sousa Junior
Universidade Federal Rural do Semi-Árido

Sessão Temática 08: Movimentos sociais e a construção do urbano contemporâneo

Resumo. O comércio varejista tem crescido nas últimas décadas e as feiras livres, as que ainda resistem, são exemplos dessa prática. A feira livre do município de Pau dos Ferros, este localizado na região do Alto Oeste Potiguar e atuante como pólo centralizador de cidades pertencentes ao sertão do Rio Grande do Norte, mantém-se há mais de um século e vem se tornando o maior exemplar da comercialização popular de produtos oriundos da pecuária e agricultura. A feira livre paufferrense também pode ser considerada símbolo de resistência dessa prática varejista. Este trabalho tem como objetivo principal iluminar o debate sobre a feira livre de Pau dos Ferros enquanto elemento estruturador para a centralização de Pau dos Ferros dentro desta rede urbana que apresenta a BR-405 como articulador do sistema rodoviário entre suas fronteiras com a Paraíba e com o Ceará. Este trabalho foi desenvolvido com base nas pesquisas do Projeto traDUS e Grupo de Pesquisa em Urbanização, Políticas e Projetos Físico-Territoriais (GPUR).

Palavras-chave: Rede Urbana; Centralização; Pau dos Ferros; Feira Livre; Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

The street market as a structuring element for the centralization of the Alto Oeste Potiguar city network: the case of Pau dos Ferros/RN

Abstract. The retail trade has grown in recent decades and the street markets, which still resist, are examples of this practice. The free fair of the city of Pau dos Ferros, located in the region of the Potiguar High West and acting as a centralizing pole of cities belonging to the hinterland of Rio Grande do Norte, has been maintained for over a century and has become the largest example of popular marketing of products from livestock and agriculture. The paufferrense fair can also be considered a symbol of resistance of this retail practice. This work has as its main objective to illuminate the debate about the Pau dos Ferros street fair as a structuring element for the centralization of Pau dos Ferros within this urban network that presents the BR-405 highway as the articulator of the road system between its borders with Paraíba and Ceará. This work was developed based on the researches of the traDUS Project and the Research Group on Urbanization, Policies and Physical-Territorial Projects (GPUR).

Keywords: Urban Network; Centralization; Pau dos Ferros; Free Fair; Sustainable Development Goals.

El mercadillo como elemento estructurador de la centralización de la red de ciudades del Alto Oeste Potiguar: el caso de Pau dos Ferros/RN

Resumen. *El comercio minorista ha crecido en las últimas décadas y las ferias libres, las que aún resisten, son ejemplos de esta práctica. La feria libre de la ciudad de Pau dos Ferros, esta situada en la región del Alto Oeste Potiguar y actuando como eje central de las ciudades pertenecientes al interior de Rio Grande do Norte, se mantiene desde hace más de un siglo y se ha convertido en el mayor ejemplo de comercialización popular de productos derivados de la ganadería y la agricultura. La feria libre de paufferense también puede considerarse un símbolo de resistencia a esta práctica minorista. Este trabajo tiene como principal objetivo iluminar el debate sobre la feria libre de Pau dos Ferros como elemento estructurador de la centralización de Pau dos Ferros dentro de esta red urbana que presenta la carretera BR-405 como articuladora del sistema viario entre sus fronteras con Paraíba y Ceará. Este trabajo se ha desarrollado a partir de las investigaciones del Proyecto traDUS y del Grupo de Investigación sobre Urbanización, Políticas y Proyectos Físico-Territoriales (GPUR).*

Palabras clave: Red urbana; Centralización; Pau dos Ferros; Feira Livre; Objetivos de Desarrollo Sostenible.

1. Introdução

Este trabalho é resultado de dois projetos, ambos originários de grupos de pesquisa da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA), campus Pau dos Ferros, localizado no interior do estado do Rio Grande do Norte (RN). O primeiro projeto de pesquisa em questão trata-se do “Desenvolvimento de campanha, de recursos digitais e de capacitação orientados para o desenvolvimento urbano sustentável”, intitulado de Projeto traDUS. Teve seu início em 2020 e é uma iniciativa da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA), apoiada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), que dissemina conteúdos como Desenvolvimento Urbano Sustentável (DUS) e cidades inteligentes. Esse projeto tem seu desenvolvimento realizado pelo Núcleo de Pesquisa e Extensão Acesso à Terra Urbanizada.

O segundo projeto de pesquisa, se trata do “Redes Urbanas Interiorizadas do Semiárido Potiguar: urbanizações, processos e formas da (re)estruturação territorial das cidades pequenas e médias”. Projeto realizado pelo Grupo de Pesquisa em Urbanização, Políticas e Projetos Físico-Territoriais (GPUR), com recursos da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação – PROPPG/UFERSA. Esse projeto de pesquisa em questão, tem como principal objetivo analisar a dinâmica da Rede Urbana formada pelos principais municípios que compõem o Alto Oeste Potiguar, que se trata da região mais distante da capital estadual.

Essa junção das pesquisas torna-se muito importante, para que dessa forma a análise em questão seja melhor contextualizada e aprofundada. Diante disso, este artigo busca averiguar a relevância da feira livre de Pau dos Ferros (RN) enquanto elemento estruturador da centralização do comércio popular do Alto Oeste Potiguar. A feira livre está presente no município desde 1859, então, ela tornou-se mediadora de diversos momentos da história paufferense: durante a formalização do atual centro comercial, porque sua presença interferiu no traçado e parcelamento desta região; e na implementação de equipamentos urbanos que estão presentes naquela região, obras realizadas com o intuito de dar suporte aos feirantes e a população que à frequenta, a revitalização do açougue municipal; dentre outros.

O município de Pau dos Ferros tem marcado na história da sua fundação¹, essa grande relação com aquilo que podemos entender como “economia popular”

(FRANÇA FILHO, 2002, p. 16). Isso porque sempre esteve presente na sua história a comercialização dos produtos oriundos da pecuária e depois, com a expansão da produção algodoeira, o município “[...] assume posição importante para a comercialização do algodão do ‘Alto Oeste Potiguar’ [...]” (Dantas, 2014, p. 21). Desta forma, podemos afirmar que a fundação do município está inteiramente ligada com o movimento de circulação do capital mercantil nordestino naquela época.

Studart Filho (1937, p. 29), relata no seu artigo “*Vias de Comunicação do Ceará Colonial*”, escrito para a Revista do Instituto do Ceará, os seguintes fatos: essa comercialização acontecia de forma bastante exponencial no sertão nordestino, graças aos chamados “caminhos das boiadas”, ele também destaca que essas trilhas seguiam os cursos dos principais rios e riachos que cortam toda essa grande região. Na pesquisa realizada por Clóvis Ramiro Jucá Neto², docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará (UFC), a cidade de Pau dos Ferros destaca-se demarcada como a única cidade do Alto Oeste Potiguar que faz parte dessas rotas. A localização geográfica da cidade e a proximidade do Rio Apodi, também se constituem como mais motivos para a inclusão da vila paufferrense nessas rotas.

Os “caminhos das boiadas” foram cruciais para o surgimento de muitas vilas, que na atualidade se concretizam como distritos e municípios. No cenário nacional daquela realidade, essas trilhas também foram responsáveis pela notoriedade que a região nordeste começou a receber, principalmente para as províncias geograficamente distantes das sedes provinciais que ficavam postas no litoral (IRFFI, 2022, p. 04). Foram eles, os vaqueiros, responsáveis pela venda e troca do gado, além da comercialização de grãos e diversas mercadorias, isso ocorreu por longos períodos de tempo. (FERREIRA *et al.*, 2020, p. 11)

Dessa maneira, podemos dizer que a partir desses caminhos comerciais, as feiras livres começaram a surgir, e junto com elas surgem também os primeiros conglomerados urbanos, de forma mais organizada e institucionalizada. E dentre tantos outros casos, está o município de Pau dos Ferros, o objeto de estudo dessa pesquisa. Essa cidade ocupa um local privilegiado no estado do Rio Grande do Norte, pois está alocada muito próxima das fronteiras dos estados do Ceará e da Paraíba. Sendo a maior cidade do Alto Oeste Potiguar, ela funciona como referência e também como ponte de ligação comercial e econômica entre esses três estados. Em sua pesquisa, Dantas (2014) destaca:

a localização de Pau dos Ferros no interior da Raia Divisória Rio Grande do Norte-Paraíba-Ceará, mais precisamente na intersecção das BR-405 e BR-226, tem permitido que a cidade se constitua num entroncamento de vias de circulação e nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações, mercadorias e serviços. (p. 142)

Graças a triangulação formada pelas capitais regionais Mossoró/RN, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE (Figura 1), Pau dos Ferros desfruta de uma localização geográfica estratégica. Isso possibilitou ao município tornar-se um grande polo econômico, atraindo pessoas de outros estados (principalmente Ceará e Paraíba) que visam a utilização dos serviços ofertados, onde destaca-se o grande número de instituições de ensino, dos mais diferentes graus, que estão presentes no município. Corroborando com este cenário, Pau dos Ferros se destaca, com relação à formação de seu território, que hoje abarca a multiplicidade de escalas de intervenção e de instalação de equipamentos públicos, seja local ou regional. Esse fato foi observado pelos pesquisadores

durante o levantamento do diagnóstico urbano realizado a partir de março de 2022, como etapa inicial desta pesquisa.

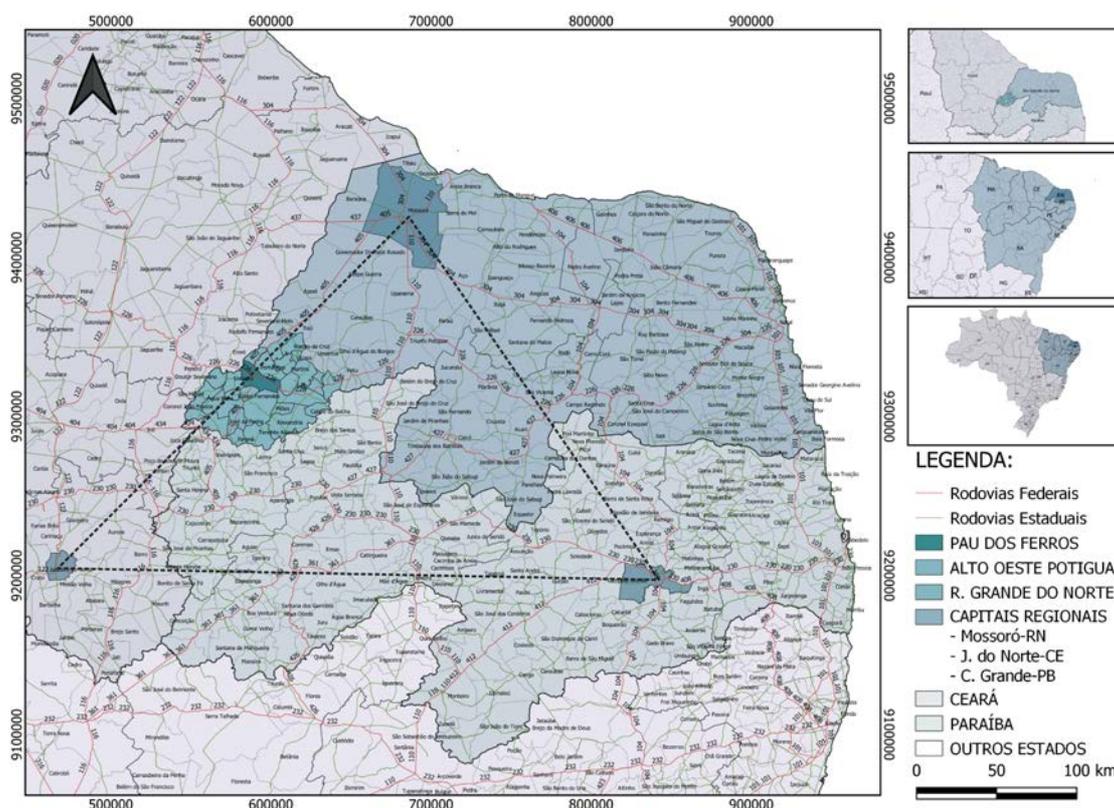


Figura 1. Mapa 01: Triangulação formada pelas capitais regionais Mossoró/RN, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE (base de dados: IBGE, 2021 / fonte: elaborado pelos autores).

Conforme indica a pesquisa de Dantas (2014, p. 23), Pau dos Ferros pode ser caracterizada “[...] como uma cidade (inter) média na rede urbana nordestina interiorizada”. Vale ressaltar que essa rede urbana analisada por Dantas (2014) se caracteriza pela grande quantidade de municípios (do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte) com população inferior a 10 mil habitantes.

Devido a todas essas características, a feira livre do município, que à priori podemos indicar ter sido iniciada com as rotas comerciais realizadas pelos boiadeiros/vaqueiros, se mostra como o maior exemplo de economia popular dessa localidade. Destarte, ao observar a feira livre, percebemos que a mesma se trata de uma oportunidade de geração de renda para os pequenos produtores de Pau dos Ferros e das demais localidades da região. (FRANÇA FILHO, 2002, p. 16)

Essa pesquisa busca verificar qual o grau de importância da feira livre paufferrense como elemento fortalecedor da “rede urbana nordestina interiorizada” (DANTAS, 2014, p. 23). E de forma adjunta, configura-se como objetivo específico a averiguação do impacto da instalação da BR-405 sobre as formas de atuação da economia popular que ainda resistem em Pau dos Ferros, especialmente a sua feira livre. Com a premissa de que devido a localização estratégica da feira livre se localizar no bairro centro, que é cortado pela referida BR-405, esta, contribuiu para trajetos diários a partir deste suporte rodoviário de interligação e de grande fluxo de mercadorias entre os Estados da Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte.

Nas visitas realizadas pelo GPUR aos municípios circunvizinhos analisadas (Rafael Fernandes, José da Penha, Água Nova, Riacho de Santana, Encanto, Doutor Severiano, Martins, Portalegre, Lucrécia, Frutuoso Gomes e Severiano Melo) foi observado a extinção (quase que completa) das feiras livres que aconteciam nestas localidades. Então, as seguintes questões problemas surgem: a instalação da BR-405 – que liga a maior partes dos municípios dessa rede urbana – influenciou e intensificou o acesso direto dessa população externa ao comércio paufferrense, e por esse motivo desencadeou o desaparecimento das demais feiras livres? Como a feira livre paufferrense segue viva e crescendo, mesmo com o surgimento de várias redes de supermercados na região? As feiras livres são exemplos milenares de resistência da economia popular na América Latina (FRANÇA FILHO, 2002, p. 16), analisar o caso de Pau dos Ferros ajudará na preservação dessa prática.

2. Metodologias aplicadas na pesquisa

O estudo realizado durante a produção desta pesquisa foi feito com base nas viagens e análises feitas *in loco* nas cidades do Alto Oeste Potiguar, região pertencente ao sertão do Rio Grande do Norte, com maior foco dado ao município de Pau dos Ferros. Essa pesquisa possui caráter exploratório, com uma abordagem qualitativa acerca da centralidade de Pau dos Ferros sobre as demais cidades analisadas, e que fazem parte do Alto Oeste Potiguar.

Os procedimentos metodológicos utilizados foram: análise espacial das cidades, levantamentos fotográficos de todas as cidades da rede, entrevistas com feirantes e clientes da feira livre paufferrense (Figura 2). Também servem de base metodológica, as discussões realizadas pelo Grupo de Pesquisa em Urbanização, Políticas e Projetos Físico-Territoriais (GPUR) a respeito da rede urbana interiorizada do estado. Nessas, foram utilizados aparatos teóricos voltados a pautas que instigam melhores compreensões do tema, para nortear e orientar as discussões e as análises aqui postas neste trabalho científico.



Figura 2. Membros do GPUR entrevistando feirante em Pau dos Ferros (RN) (fonte: GPUR, 2022).

As pesquisas realizadas também tiveram presença de entrevistas e pequenas discussões com moradores da cidade a fim de captar as informações vitais na produção de considerações sobre o âmbito paufferrense e de qual maneira a população contemplava a vivência da cidade. Na utilização de embasamento científico na produção dessa pesquisa, a tese Dantas (2014) discorre sobre a questão da importância do mercado público do município nos avanços e desenvolvimentos econômicos de cidades próximas como Rafael Fernandes, José da Penha, Água Nova, Riacho de Santana, Encanto, Doutor Severiano, Martins, Portalegre, Lucrécia, Frutuoso Gomes e Severiano Melo, todas essas

são analisadas pelo GPUR. Com a presença de movimentos pendulares diários entre estes municípios que se distanciam entre si, em um raio máximo de 50 km, tomando como base o núcleo principal, Pau dos Ferros com população estimada pelo IBGE (2021) em 30.802 habitantes. As populações destes municípios flutuam entre 3 a 13 mil habitantes que devido suas hinterlândias e idiossincrasias agregam uma rede de cidades interdependentes e fortalecidas por essas conexões intra urbanas.

Toda essa interligação comercial de Pau dos Ferros com as demais cidades presentes na rede urbana, tiveram grandes avanços também com o surgimento de áreas comerciais no centro da cidade. Outro ponto a ser estudado é de qual forma os órgãos municipais lidam com diretrizes públicas envolvendo o mercado público e até qual ponto este torna-se público para que os vendedores usufruam de seu espaço.

3. O processo de urbanização de Pau dos Ferros

A princípio, o processo de urbanização na cidade de Pau dos Ferros ocorreu principalmente a partir da instalação da feira livre da cidade, com registro do ano de 1859, com o principal objetivo de ativar o comércio local (SILVA, SILVA, 1998). Para Farias (2015), essa estabilização da zona comercial de Pau dos Ferros “[...] passou a ser um ponto de convergência de pessoas para adquirir produtos oriundos da pecuária e da agricultura que eram comercializados”.

Entretanto, para falar sobre o crescimento econômico da cidade de Pau dos Ferros e região, precisa-se compreender como ocorreu esse processo de crescimento não só nesta área, mas também como se deu no nordeste brasileiro. O desenvolvimento desta área ficou estagnado por um bom tempo devido aos conflitos existentes entre Portugal e países colonizadores como França e Holanda. Devido a esses conflitos, a capitania do Rio Grande do Norte (RN) passou a ser um núcleo de defesa militar contra essas ameaças (FARIAS, 2015), e o processo de interiorização ocorreu somente a partir do século XVIII. Complementando sua fala, Farias (2015) argumenta que

o povoamento do interior só foi possibilitado, em grande medida, por meio da atividade pecuarista, que adquiriu uma importância ainda maior na medida em que passou a desbravar e a fixar população em áreas mais distantes do litoral. (FARIAS, 2015, p. 17)

Também é importante destacar que a cidade esteve no meio do caminho das boiadas, que impulsionou o desenvolvimento do comércio em grandes partes do nordeste a partir do século XVIII. Para Irffi (2022), o território do sertão nordestino não era desconhecido, ao contrário, “[...] a ocupação desse espaço foi marcada pela articulação de comunidades de camponeses e pela utilização em larga escala e sem limites do território, o que facilitava as trocas e a subsistência da população”. Pontuando justamente a influência do caminho das boiadas como elemento centralizador dessa interiorização.

A partir dessas rotas que os vaqueiros nordestinos faziam saindo do Piauí em direção a Pernambuco, surge aos poucos a cidade de Pau dos Ferros, nas margens do Rio Apodi-Mossoró no início do século XVIII (FARIAS, 2015). Assim, a pecuária foi um importante fator que possibilitou a interação de pessoas e que ocasionou o início de trocas de produtos, posteriormente na criação da feira livre tradicional da cidade. Farias (2015) complementa dizendo que a localidade que originou a cidade “[...] emergiu como entreposto ligado à atividade de comercialização do gado e a feira de gado”.

Centralização de Pau dos Ferros dentro da rede urbana interiorizada

A partir da centralidade de Pau dos Ferros, nota-se que a mesma passa a desenvolver influências de uma cidade (inter) média e não como um Centro de Zona como é classificada com base nos dados da pesquisa Regiões de Influência das Cidades - REGIC (2018). De acordo com Neves *et al.* (1994), esse conceito de cidade intermédia está atrelado a contextos territoriais e socioeconômicos, onde essas cidades passam a desempenhar um papel de intermediar entre os espaços de grandes centros urbanos e os espaços rurais que estão sob sua influência. (NEVES *et al.*, 1994)

Para o caso de Pau dos Ferros, esses “grandes centros urbanos” podem se classificar as cidades de Natal (RN) e Fortaleza (CE), visto que essas cidades estão em um raio de até 400 km de distância de Pau dos Ferros e são classificadas como Capital Regional A e Metrópole, respectivamente, de acordo com a REGIC 2018. Na hierarquização das cidades, Pau dos Ferros passa a ser uma cidade de grande importância para a região do Alto Oeste Potiguar, como também para o Alto Sertão Cearense, que conta com a implementação de rodovias importantes para a região, como as BR-405 e BR-226.

De acordo com a classificação das cidades pela REGIC em 2018, Pau dos Ferros é considerada como um Centro Sub-Regional B, ou seja, ela desempenha

atividades de gestão menos complexas (todas são nível 3 na classificação de gestão do território), com áreas de influência de menor extensão que as das Capitais Regionais. [...] Centro Sub-Regional B - formado por 256 Cidades com grande participação das Regiões Sudeste e Nordeste, apresenta média nacional de 70 mil habitantes, maiores no Sudeste (85 mil) e menores no Sul (55 mil). (IBGE, 2018, p. 11)

Apesar dessa classificação, Pau dos Ferros continua desempenhando o papel de uma cidade intermediária na região do Alto Oeste Potiguar. Dantas (2014) afirma, a partir dos dados da REGIC 2018, que no estado do Rio Grande do Norte estão inseridas quatro regiões intermediárias, sendo elas as cidades de Natal, Caicó, Mossoró e Pau dos Ferros, onde “as duas primeiras são ligadas à região ampliada do Recife e as duas últimas ligadas à região ampliada de Fortaleza”.

Pau dos Ferros tem sua expansão a partir da sua pecuária e também posteriormente na expansão da produção de algodão, que durante o século XVIII passou a ser um dos principais produtos de comercialização na região e a partir disso a cidade passar a assumir posições cada vez mais importante para comercialização na região do “Alto Oeste Potiguar”. (DANTAS, 2014)

Com a criação e desenvolvimento da feira livre de Pau dos Ferros, ao passar do tempo se tornou um ponto de convergência de pessoas e comercialização de produtos oriundos da pecuária e agricultura, afirma Farias (2015). O mapa 02 (Figura 3) abaixo evidencia a relação da cidade de Pau dos Ferros com as demais cidades do Alto Oeste Potiguar, a fim de entender como essa relação comercial está estruturada.

Para Sposito (2010), a relação de cidade intermédia de Pau dos Ferros com as demais cidades da região pode ser explicada a partir de que existem

cidades médias que desempenham papéis regionais, relativamente a um grande número de cidades pequenas, cujas atividades econômicas, ainda que predominantemente agropecuárias, estão fortemente sediadas em termos de origem dos capitais e de poder político, nas escalas local e regional. (SPOSITO, 2010, p. 58)

Sposito (2010) complementa argumentando que essa rede de cidades interligadas fortalece as cidades menores tanto quanto a cidade média e que isso chega a ampliar seus papéis de intermediação. A autora finaliza dizendo que “[...] quanto mais se ampliam os papéis das cidades pequenas, são reforçados os da cidade média que as ‘comanda’”.

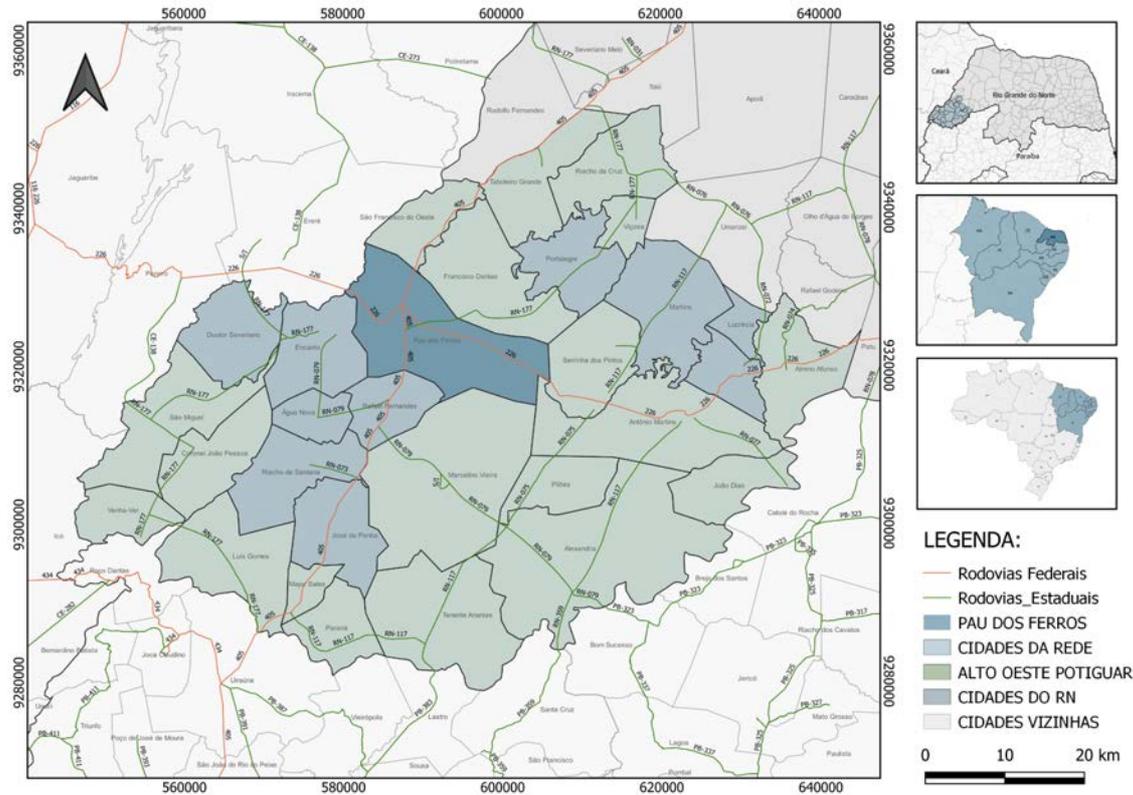


Figura 3. Mapa 02: Localização de Pau dos Ferros e sua centralidade em relação às demais cidades da rede urbana. (base de dados: IBGE, 2021 / fonte: elaborado pelos autores).

Analisando a rede urbana do Alto Oeste Potiguar, conclui-se que Pau dos Ferros apresenta essas características de cidade média principalmente por manter relações e intermediações com as grandes cidades, como também com o papel de comandar as pequenas cidades que estão à sua volta e ainda por manter relação também com o meio rural.

O controle das terras do centro comercial pela Igreja Católica e suas consequências no ordenamento urbano

Para Farias (2015) o centro de Pau dos Ferros “[...] devido ao seu preponderante uso para fins comerciais e de prestação de serviços, atrai, influencia e articula duas escalas espaciais: a intraurbana e a interurbana”. Na escala intraurbana, essa centralidade da cidade se faz devido ao centro comercial e de serviço de Pau dos Ferros se aglomerar também no centro de sua malha urbana. Já na escala interurbana, os limites são expandidos e isso reverbera na centralidade de Pau dos Ferros como um “[...] pólo/centro que irradia/influencia uma escala regional”. (FARIAS, 2015)

Devido a essa centralidade territorial do comércio paufferrense, sobressai a importância de seu ordenamento e como esse processo de urbanização ao longo do tempo pode ter afetado essa área em questão, resultando na malha urbana (central) que a cidade apresenta atualmente.

Como já mencionado, a cidade de Pau dos Ferros desenvolveu-se a partir da criação de sua feira livre (1859), a partir da região ser um ponto de passagem para muitos boiadeiros/vaqueiros que transitavam na região durante os séculos XVIII e XIX. Com o surgimento da cidade e com o processo de interiorização do sertão nordestino, a instalação de foranias religiosas ocorreu juntamente com o processo de criação da cidade.

Teixeira (2017), argumenta que durante o século XIX havia 4 igrejas matrizes no estado do Rio Grande do Norte, uma delas situada na cidade de Pau dos Ferros. A Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição, em Pau dos Ferros, é datada de 1738, tornando-se matriz em 1756 e anexada à Diocese de Mossoró apenas em 1934. (FERREIRA *et al.*, 2021)

De acordo com Ferreira *et al.* (2021) a Igreja Católica por muito tempo

manteve forte influência nos assuntos de Estado, o que lhe garantiu angariar grandes extensões de terras nas cidades, e possuir, comumente, os mais imponentes edifícios, que se destacavam na paisagem urbana como forma de demonstrar seu poder. (FERREIRA *et al.*, 2021, p. 6)

Apesar do amplo acervo a respeito da relação entre o poder político com a Igreja Católica em nível nacional, Sampaio e Ferreira (2016) afirma que “[...] pouco se sabe como esse processo ocorreu no estado do Rio Grande do Norte (RN), Nordeste do Brasil, e, menos ainda, no Alto Oeste Potiguar”. Na realidade Pauferrense, Sampaio e Ferreira (2016) ainda afirma que com

a conclusão da construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, sua Paróquia se tornou uma das maiores donas de terras da cidade por doação, se não a maior, tendo controle de quase todo o seu centro comercial e governamental. (SAMPAIO E FERREIRA, 2016, p. 3)

Com isso, sabemos que a igreja detinha/detém o poder de grande parte territorial do centro de Pau dos Ferros, o que lhe assegurou uma renda garantida desses terrenos ao passar dos anos. Sampaio e Ferreira (2016) traz à tona que Pau dos Ferros ainda mantém uma “[...] relação Igreja-Estado pouco definida e compreendida”.

De acordo com Sampaio e Ferreira (2016) após a conclusão da igreja matriz, em 1756, houve uma doação de uma parcela de terra na área central da cidade e que

a igreja recebeu as primeiras doações de terras do Capitão-Mor Francisco Soares de Andrade e de Simão da Fonseca Pitta em 1759 com 800 braças de frente por 1800 braças de fundo, o equivalente a 696,96 hectares de área no centro da cidade. (SAMPAIO E FERREIRA, 2016, p. 8)

Ainda de acordo com os registros da época, não havia razão para essas doações de terra. Posteriormente compreende-se que havia

um requerimento no nome de Francisco Soares de Andrade, ao Rei D. José I, de 07 de outubro de 1753, pedindo permissão para se transferir da capitania de Pernambuco para Portugal com sua família. (SAMPAIO E FERREIRA, 2016, p. 9)

Sampaio e Ferreira (2016) argumenta que o processo de secularização e modernização de Pau dos Ferros difere-se de cidades semelhantes, pois em Pau dos Ferros é “[...] respaldada pela forte religiosidade e alimentada pela consistente e constante atuação da instituição na história, através de suas obras e protagonismo político” e destacando sempre “[...] a manutenção de um mesmo centro desde os primórdios até a atualidade, tornando-a sempre central”.

O monopólio de poder que a igreja possui desde a fundação da cidade, se perpetuando nos dias atuais e mostra o quanto a igreja ainda tem uma autoridade em muitas cidades, principalmente por conseguir manter essa relação de Estado-Igreja. Em relação a Pau dos Ferros, Sampaio e Ferreira (2016) finaliza dizendo que “[...] a paróquia é bastante organizada em suas documentações, inclusive na elaboração dos contratos e na sua contabilização, mantendo os registros da história da cidade em seus arquivos”. Trazendo para si novamente o controle sobre essas informações e principalmente sobre a história da cidade.

Análise da infraestrutura do sistema rodoviário da rede de cidades

O desenvolvimento rodoviário primeiramente originou-se a partir da expansão do capitalismo devido à alta demanda do modelo fordista de produção e de consumo que se popularizou nos países desenvolvidos durante a mudança do século XIX para o século XX (PEREIRA E LESSA, 2011). A data inicial desse modelo de produção é data, segundo Harvey (1989), de 1914, onde Henry Ford tinha um pensamento de que a “[...] produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência de trabalho”, ou seja, tecnicamente era considerado um “novo tipo de sociedade [...] modernista”.

Harvey (1989) complementa dizendo que “Ford usara quase exclusivamente a mão-de-obra imigrante no seu sistema de produção”, onde esse sistema de produção era apoiado basicamente em “[...] longas horas de trabalho puramente rotinizado, exigindo pouco das habilidades manuais tradicionais”. No Brasil, por ser um país emergente, serviu de base para a instalação de indústrias automobilísticas e também como meio dessa proliferação do modelo fordista. Segundo Pereira e Lessa (2011), esse modelo foi “[...] um fator que influenciou a política de transportes, especialmente no território brasileiro, a partir de meados da década de 1950”.

Para Pereira e Lessa (2011) pontuam que esse desenvolvimento de rodovias e ferrovias foi de suma importância para o desenvolvimento do território nacional, visto que essas novas formas de conexão entre diversas regiões do país possibilitaram e impulsionaram o processo de interiorização, e que

levou à ocupação das áreas litorâneas e interioranas, estruturando as cidades existentes, criando novas cidades, atraindo investimentos em novas atividades produtivas industriais, agrícolas e agroindustriais, e também dinamizando as atividades comerciais. (PEREIRA E LESSA, 2011, p. 26-27)

Os investimentos em infraestrutura de transportes foi muito importante para que houvesse o escoamento de produção, para assim chegar em diversas cidades e localidades no Brasil (PEREIRA E LESSA, 2011). Insere-se a região do Alto Oeste Potiguar como um desses lugares receptores da produção oriunda de outras regiões, como também no escoamento de produtos produzidos tanto no estado do Rio Grande do Norte, quanto nos estados do Ceará e Paraíba.

A partir do adentramento e desenvolvimento da região nordestina, devido a interiorização das capitâneas a partir do século XVIII e com a criação das rotas das boiadas, como já foi citada anteriormente, essas rotas estavam surgindo cada vez mais ligando as vilas e cidades na região. Essas rotas comerciais seriam de suma importância futuramente para o desenvolvimento e planejamento da infraestrutura rodoviária brasileira. Pereira e Lessa (2011) argumentam que essas novas estradas (rodovias) ajudavam

os caminhões a penetrarem em novas áreas na medida em que as estradas nas quais passavam carros de bois cediam lugar para a circulação de automóveis, tornando-se necessário estruturá-las para suportar o aumento dos fluxos desses veículos. (PEREIRA E LESSA, 2011, p. 28)

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, a BR-405, conhecida também como “rodovia do sal”, inicia-se na cidade de Mossoró (RN) e passa por grande parte das cidades do Alto Oeste Potiguar, passando por Pau dos Ferros e encerra-se no Estado da Paraíba com aproximadamente 200 km de extensão. No trecho que passa por Pau dos Ferros, a BR-405 é cortada por outra rodovia federal, a BR-226, que é uma rodovia importante que liga a Região Nordeste com a Região Norte do país, conectando os estados do Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão e Tocantins.

A BR-405 por muito tempo foi conhecida como RN-13 e o trecho que corta a cidade de leste a oeste (BR-226) foi interligada com a RN-177 que também atravessa a cidade e a liga com outras cidades do Alto Oeste Potiguar (DANTAS, 2014). No mapa 03 abaixo (Figura 4), podemos ver essa conexão das demais cidades do Alto Oeste com Pau dos Ferros e como o desenvolvimento dessas rodovias serviu como elemento centralizador.

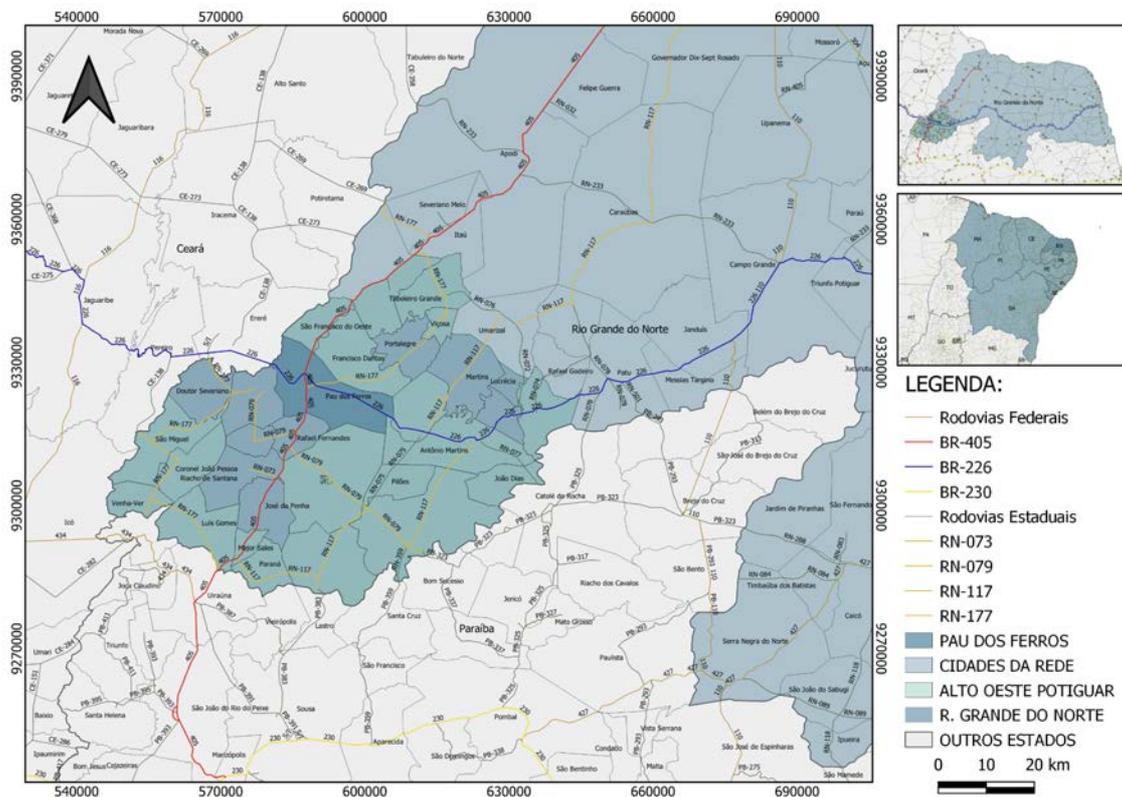


Figura 4. Mapa 03: Mapa Rodoviário do Alto Oeste Potiguar. (base de dados: IBGE, 2021 / fonte: elaborado pelos autores).

Dantas (2014) ressalta que essa centralidade de Pau dos Ferros com as demais cidades deve-se “[...] em grande parte à sua localização às margens de duas rodovias federais (BR-405 e BR-226) e à proximidade das fronteiras da Paraíba e do Ceará”. No mapa 03 (Figura 4) podemos observar essa localização estratégica que Pau dos Ferros tem com as demais cidades e principalmente a relação de proximidade com os estados do Ceará e Paraíba.

Apesar de abordado anteriormente que o comércio de Pau dos Ferros se dar predominantemente na região central da cidade, é importante destacar o

crescimento de uma mancha comercial acompanhando a BR-405, que durante o percurso urbano da cidade passa a ser chamada de Avenida Independência. Destaca-se também que não só o comércio e serviço seguem esse crescimento linear acompanhando o desenrolar da Avenida/BR-405, mas como o próprio desenvolvimento da cidade segue esse critério, já que em trechos da BR-405 apresentam-se áreas residenciais.

No mapa 03 (Figura 4), visto anteriormente, nota-se a ligação entre Pau dos Ferros e Rafael Fernandes e José da Penha a partir da BR-405 e ambas as cidades fazem parte da rede urbana estudada pelo GPUR e estão situadas ao sul de Pau dos Ferros. Essas cidades também apresentam um crescimento territorial linear semelhante ao de Pau dos Ferros. Já a RN-177 tem ligação direta com a cidade serrana de Portalegre. Outra rodovia estadual importante para a região é a RN-117 que faz a ligação entre Pau dos Ferros com a cidade de Martins, a partir da conexão com a BR-226, também liga a cidade de Lucrécia. As demais cidades fazem sua ligação com Pau dos Ferros a partir de outras rodovias estaduais, como as RN-073 e RN-079.

É importante destacar que o processo de desenvolvimento de melhoria dessas rodovias é considerado recente. Como mostrado na figura 5 a seguir, o processo de modernização da RN-177 e BR-226, ambas próximas ao campus universitário da UFERSA. A partir dos dados obtidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as obras de melhorias da pavimentação da BR-405 datam de 2010. E em alguns trechos próximo a Pau dos Ferros houve a substituição do calçamento natural para o de pavimentação asfáltica. Ainda de acordo com o DNIT, relata-se que a população do Alto Oeste Potiguar aguardavam essas melhorias há mais de 40 anos. A BR-405, assim como as demais rodovias estaduais são segmentos extremamente vitais para o funcionamento da rede urbana que interligam as cidades do Alto Oeste Potiguar.



Figura 5. Rodovias BR-226 e RN-177 (fonte: Franskin Leite, 2012, modificado pelos autores).

A Avenida Independência, que se trata de um trecho da BR-405 que cruza o município, dispõe em sua maioria de lotes utilizados por comércios locais, que vendem uma grande diversidade de produtos. Pau dos Ferros ao longo de sua história sempre valorizou a sua parte comercial e isso possibilitou a construção de lojas ao longo de toda a avenida.

Sobre a Prefeitura Municipal de Pau dos Ferros, no ano de 1996 a Rua Independência, como era chamada, ganhou uma nova pavimentação asfáltica. E no dia 18 de outubro de 2001, com sanção da lei municipal nº 854, essa rua ganhou o título de avenida e passou a ser intitulada por “Avenida Independência”. A nova pavimentação e intitulação, provém do forte caráter comercial que essa rua já apresentava na época. Porém, vale ressaltar que essa região dispõe da grande mancha comercial da cidade, isso ocorre desde a criação da feira livre e do Mercado Público Municipal, que sempre estiveram próximos a essa avenida. Atualmente algumas edificações comerciais passaram a incluir apartamentos residenciais, tornando-se prédios de uso misto e não apenas voltado para comércio.

4. O crescimento econômico a partir do comércio popular: caso da feira livre de Pau dos Ferros

O comércio no município de Pau dos Ferros tem apresentado um crescimento considerável no passar dos anos. Neste município grande parte do comércio local segue o limiar da Avenida Independência, que trata-se de um trecho da BR-405. Por esse fato, pode-se justificar a presença do centro comercial nessa localidade, pois, vários acontecimentos importantes do âmbito comercial paufferrense acontecem nessa região, a feira livre é um desses. Esse também sempre foi um local de encontro, devido a presença do Mercado Municipal. Portanto, a instalação da BR-405 possibilitou uma maior ligação entre a população externa com esses pontos de convivência paufferrense.

A localização da cidade em intersecção de duas BRs, com maior foco na 405 já que esta tem uma característica própria de fluxo comercial vindo da região de Mossoró, agrega à cidade um progresso constante resultante do fluxo oriundos dessas estradas principais. Dessa forma, a busca em produtos voltados às duas atividades principais alavancaram as vendas e compras de rua na feira livre. Vale ressaltar que existe uma forte presença de comércios ao decorrer da BR o que torna mais perceptível a sua importância no crescimento comercial da cidade.

Segundo Rêgo & Filho (2020) os principais fatores que contribuíram com a expansão de Pau dos Ferros foram a construção do Mercado Público Municipal e do Açougue Público Municipal em 1868, na época com objetivos de organizar a cidade e promover controle de mercadorias o que tornava ao Poder Público na época maior facilidade de aplicação de taxas e impostos. Por outro lado, surgiria mais tarde aproximadamente entre 1970 e 1980 modificações da feira livre de modo a ampliar os comerciantes, estabelecendo oportunidade a vendedores do entorno paufferrense contribuírem com a expansão comercial no seu espaço intraurbano.

No passar dos anos surgem as primeiras grandes lojas de varejos, supermercados, postos de combustíveis com conveniências, neste último caso não apenas como um setor de vendas voltadas ao automobilístico como também reabastecimento de carros que transitavam pela cidade provenientes do fluxo da BR-405. Destarte, a economia popular gira em torno desse lucro comercializado dentro dos limites urbanos do território de Pau dos Ferros, no que possibilita a cidade maiores atribuições de pessoas em empregos e consequentemente resulta um crescimento exponencial da cidade ao ponto de torna-se o polo central da Rede Urbana Interiorizada.

De acordo com Dantas (2014), na região do Alto Oeste Potiguar a cidade com maior destaque em geração de empregos é Pau dos Ferros. Sejam estes

voltados aos setores de educação e saúde, como empregos nas Universidades presentes na cidade (Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, dentre outras instituições de ensino privado), Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN) e o Hospital Regional Dr. Cleodon Carlos de Andrade, além do próprio comércio local.

O comércio local que no cenário a nível de cidade interiorizada, acaba sendo o setor de maior foco em especulações de investimento privado. Uma grande comprovação disso temos que a cidade dispõe do primeiro Shopping Center de toda a região do Alto Oeste Potiguar, tornando-se visível o quanto surge visibilidade de grandes marcas com uma cidade, ademais na região central paufferrense também existe a presença de lojas com grande presença no comércio nacional como Americanas e Magazine Luiza.

Análise sobre o espaço intraurbano ocupado pela feira livre de Pau dos Ferros

Os produtos comercializados na feira livre de Pau dos Ferros praticamente mantêm-se os mesmos, mas o local de realização mudou, na atualidade a mesma se estende ao longo da Rua Bevenuto Fialho. Na figura 6 podemos observar que essa transferência ocorreu para um local consideravelmente próximo. Porém, não foram encontrados registros bibliográficos que expliquem o(s) motivo(s) dessa mudança, tão pouco, para a escolha da Rua Bevenuto Fialho como nova “sede” da feira livre.

Mas, sabendo do grande fluxo de pessoas que frequentam a feira diariamente, que vêm de vários locais da cidade e região “[...] buscando vender ou comprar alguma coisa [...]” (MELO *et al.*, 2020, p. 304), não podemos deixar de teorizar motivos que porventura culminaram para mudança de local, tais como: tentativa de ordenamento urbano desse antigo local da feira (frente a Igreja Matriz), que na atual configuração (Figura 6), qualifica-se como o ponto focal do centro comercial municipal. Porém, como moradores de Pau dos Ferros, os autores deste artigo reconhecem que essa tentativa não vingou de forma eficiente.



Figura 6. Imagem aérea do centro comercial de Pau dos Ferros (fonte: Franskin Leite, 2012, modificado pelos autores).

Como já mencionado em outros trechos dessa pesquisa, a feira livre paufferrense deve ser considerada como um importante elemento do fluxo econômico da cidade e também do Alto Oeste Potiguar. Isso ocorre mesmo com o exponencial aumento no número de redes atacadistas e supermercados que estão fixando-se em Pau dos Ferros. Ela configura-se como o principal exemplar da economia popular, que apesar dos anos, ainda se mantém viva e crescendo, tornando-se marco da resistência desse tipo de economia na região. Segundo Fernandes (2012, p. 6) inúmeras “[...] pessoas frequentam com fidelidade a feira, o fazem há mais de 20 anos”.

Conforme destaca Melo *et al.* (2020, p. 307), a feira livre ocorria apenas uma vez na semana, aos domingos. Com o passar dos anos e com a evolução dos transportes entre cidades, a feira começou a receber um maior número, distribuídas entre feirantes e clientes. Da mesma maneira, a variedade de produtos também cresceu, graças às transportadoras de alimentos, que percorrem todo o território nacional.

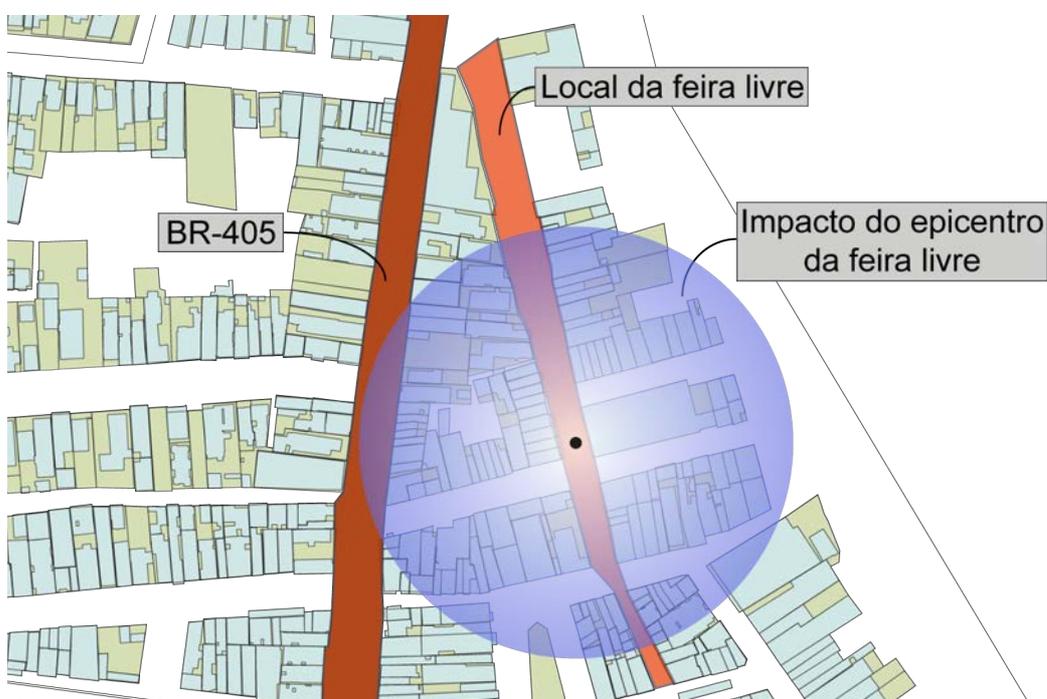


Figura 7. Mapa 04: Impacto do epicentro da feira livre de Pau dos Ferros (fonte: elaborado pelos autores).

Conforme essas mudanças ocorrem, a feira livre vai tomando maiores dimensões territoriais, que acabam demandando da cidade de Pau dos Ferros um ritmo de crescimento mais acelerado. Portanto, o crescimento dimensional da feira livre está inteiramente ligado ao desenvolvimento comercial e espacial da cidade. Isso acaba fazendo com que a feira livre se desenvolva de forma “orgânica” e sem ordenamento urbano em um trecho do centro comercial da cidade (Figura 7). E isso gera grandes problemas, que não impactam somente esse local, mas sim, em uma grande parcela da cidade. Isso ocorre devido ao impacto direto causado pela proximidade do epicentro da feira livre (trecho situado frente ao Açougue Municipal) até a BR-405 (Avenida Independência), principal via arterial do município, como mostrado no mapa 04 (Figura 7).

Apesar de estar no centro da cidade, a Rua Bevenuto Fialho pode ser denominada como uma via local do sistema viário, portanto, se trata de uma rua relativamente estreita. As demais vias que se conectam com ela compartilham

dessa mesma característica, com exceção da Avenida Independência. Durante os dias de feira livre, esse estreitamento contribui para a geração de uma zona ocupada e aglomerada, tornando difícil a locomoção dos clientes e também dos próprios feirantes.

De igual modo, há a ausência de sistema de esgotamento em alguns trechos desse local onde ocorre a feira livre, cujo esgoto encontra-se a céu aberto e sem nenhum tratamento (Figura 8). Na maior parte desses trechos o esgoto trata-se principalmente de águas cinzas. Esse aglomerado de pessoas produz grandes quantidades de resíduos sólidos e orgânicos, que por muitas vezes ficam depositados no chão, porque não existem lixeiras distribuídas na rua, isso acaba atraindo animais. Durante a visita realizada na feira livre, os membros do GPUR constataram que a falta de saneamento é gritante, transmitindo aspectos de desordem.



Figura 8. Falta de drenagem superficial da Rua Bevenuto Fialho (fonte: GPUR, 2022, modificado pelos autores).

Nas entrevistas realizadas pelos membros do GPUR, ficou claro que os feirantes são totalmente cientes sobre os problemas supracitados. A maior parte dos vendedores entrevistados considera de extrema necessidade melhorias no tocante ao saneamento básico do local. Eles ainda frisam que se ações para melhorias fossem desenvolvidas pela prefeitura municipal, elas proporcionaram “[...] uma grande e valiosa mudança em todas as vias da feira”. (MELO *et al.*, 2020)

Diante do exposto, ressaltamos que a feira livre de Pau dos Ferros enfrenta diversos problemas, que em sua maioria são ocasionados pela falta de ordenamento urbano, ou seja, falta de gestão urbana por parte da prefeitura municipal, que prontamente deveria estabelecer diretrizes de ordenamento, baseadas nas solicitações já postas pela população que frequenta a feira livre.

“A participação do cidadão é indispensável na melhoria e conservação do planeta para as gerações futuras [...]” (PNUD, 2020). Pesquisas como as elaboradas pelo Projeto traDUS, devem ser utilizadas como base para a construção dessas diretrizes, para que assim, seja assegurada a participação da população paufferense nas decisões da cidade, principalmente porque esse projeto já tem Pau dos Ferros como um dos seus pontos focais da pesquisa. O Projeto traDUS está inteiramente ligado com a construção de políticas nacionais que, dentre tantos objetivos, visam aumentar a participação cidadã nas decisões do seu município. O projeto está totalmente interligado com a formulação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), que será de grande importância para todos os municípios brasileiros.

Todas as gestoras e gestores municipais devem ter grande atenção nas suas tomadas de decisões, pois elas irão impactar diretamente na vida dos cidadãos. Na tentativa de instruir todas as governanças mundiais sobre essa importância, foi adotado durante a Cúpula das Nações Unidas – ocorrida em setembro de 2015, em Nova York – uma agenda de ações denominadas de “Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS)”. Ao longo dos últimos anos a ONU

[...] passou a incentivar os países membros a adotar este acordo, isto a partir das metas globais que compõem os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS), adaptando-os às suas metas nacionais e, com as devidas adequações, aos contextos subnacionais. (SILVA, 2018 apud BAZZOLI, 2021, p. 24)

Ao tomar a feira livre de Pau do Ferros como elemento de análise, podemos destacar principalmente a sua falta de alinhamento com as propostas apontadas pelo ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis (“*Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis*”). Mas especificamente com a meta 11.3, que visa o aumento da chamada “urbanização inclusiva e sustentável”, na qual, o planejamento e gestão dos aglomerados urbanos são feitos de forma participativa, integrada e sustentável³.

Dada a nossa realidade mundial, na qual, diariamente somos abordados com notícias sobre novas catástrofes ambientais. A sustentabilidade qualifica-se como uma das únicas opções que restam para a população mundial. E a aplicação de ações, que viabilizem mudanças dentro dos municípios, deve partir principalmente da gestão pública, que deve cumprir assiduamente o seu papel junto à comunidade. O cumprimento da meta 11.3 deve ser tida como uma necessidade de crucial importância para Pau dos Ferros, com isso, a população poderia desfrutar de uma feira livre mais organizada. Isso também ajudaria a garantir a perpetuação dessa tradicional prática secular.

A análise entre a feira livre paufferrense com as diretrizes do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11

Foi mencionado anteriormente nesta pesquisa a falta de alinhamento que ainda ocorre entre a feira livre de Pau dos Ferros e as metas propostas pelo ODS 11 (mais especificamente a 11.3). Isso demonstra que a população paufferrense ainda não consegue participar de forma efetiva e constante nas decisões municipais. E já foi demonstrado, através dos resultados da pesquisa desenvolvida por Melo *et al.* (2020), que isso não ocorre por falta de consciência da população acerca dos problemas vinculados à feira livre, principalmente porque são eles que principalmente usufruem desta.

O ODS busca garantir a participação dessa população no planejamento e gestão dos municípios, pois eles precisam acontecer de forma participativa, integrada e sustentável. O Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), no art. 2., inciso I, destaca os conceitos ligados ao termo “Direito à cidade”. Termo esse conceituado por Lefebvre (2006) como aquele que “[...] só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”. Já Harvey (2012) vai além e humaniza o conceito: “[...] é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. [...] A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos”.

As leis federais brasileiras asseguram, adjunto ao direito à cidade, a importância de fomentar a participação popular na tomada de decisões. Com isso, os gestores conseguem garantir um planejamento apropriado das políticas urbanas, assegurando a observância e gestão eficiente da cidade. Com isso, conseguindo integrar as opiniões dos moradores. (REIS; VENÂNCIO, 2016, p. 1207)

A Constituição Federal de 1988 também garante a participação da sociedade nas gestões de políticas e leis homologadas por gestores municipais, estaduais ou federais, chamou-se essa conquista de “controle social”. Na constituição também estão descritos alguns canais que proporcionam a participação popular e que devem ser utilizados pela população: Conselhos de Assistência Social, de Saúde, de Educação. (BRASIL, 1990)

A população pauferrense aponta a bastante tempo os problemas de ordenamento urbano visualizados na feira livre, portanto, se medidas para melhoria não são tomadas pela prefeitura municipal, constatamos que essa população ainda não consegue usufruir corretamente do seu direito a participação nas decisões, direito esse assegurado por diversas instâncias.

A feira livre como elemento estruturador da centralização do município de Pau dos Ferros

A feira livre de Pau dos Ferros conta com a presença de comerciantes locais e também de outros vindos das cidades vizinhas e até mesmo de outros estados. No centro da cidade existe essa forte presença comercial, o que permite o fácil acesso de comerciantes de outras cidades devido a localização central da feira livre. A chegada de grandes empresas de varejo na cidade e outras lojas de departamentos, a feira livre se perpetua por várias gerações no município o que surge uma reflexão de que essa valorização também envolve a cultura de compra na feira tradicional por parte dos seus usuários.

No entendimento sobre redes urbanas interiorizadas, temos que Pau dos Ferros é uma sub-região de polo comercial, nível abaixo das capitais regionais, na hierarquia urbana, mas dispõe de uma vital importância para a rede urbana nordestina interiorizada (DANTAS *et al.*, 2015, p. 132). O comércio surge nesse caso como fator crucial na construção econômica não só da própria cidade como também dos municípios que fazem parte da rede, como Rafael Fernandes, Lucrécia, Frutuoso Gomes dentre outros.

A centralização do comércio popular em Pau dos Ferros também se deve em virtude das cidades que procuram a cidade pela diversidade de produtos ofertados. Além do fato que a valorização comercial em feiras no município também pode surgir como uma possibilidade de renda e de empregos para jovens e adultos. Segundo Melo *et al.* (2020), grande parte da população da cidade frequenta com fidelidade as vendas em barracas, além de que durante entrevistas com vendedores, em setembro de 2022, em sua grande maioria são do sexo masculino e com idades acima dos 40 anos, enquanto no grau de escolaridade os dados estavam distribuídos entre os que cursaram ensino médio ou com ensino fundamental incompleto.

Neste contexto, temos que a venda local como opção de emprego, torna-se uma possibilidade das famílias em virtude de questões financeiras, ou seja, acabam optando em migrar ao mercado como vendedores do que finalizar os estudos. Ainda na pesquisa de Melo *et al.* (2020), em gráficos feitos com base do fluxo de pessoas e onde residem, cerca de 83,3% são moradores da zona urbana de Pau dos Ferros e 13,3% são vendedores de cidades vizinhas (Figura 9).



Figura 9. Vendedores e clientes na feira livre de Pau dos Ferros/RN (fonte: GPUR, 2022).

5. Considerações finais

Devido a sua localização estratégica, Pau dos Ferros desenvolve uma dinâmica intermunicipal com as cidades circunvizinhas que fazem parte da rede urbana nordestina interiorizada. Pau dos Ferros atende diversas demandas provenientes desses vários municípios ou até mesmo de alguns outros mais distantes, isso ocorre devido a sua proximidade com as fronteiras de outros estados, como Ceará e Paraíba. E o comércio paufferrense, principalmente o de caráter varejista, está entre os principais motivos da procura advinda de outros locais. Ao longo desta pesquisa conseguimos destacar que a feira livre municipal tem reconhecimento intermunicipal, portanto, ela recorrentemente é o motivo de visitas externas a Pau dos Ferros.

Conforme os dados obtidos, a feira livre paufferrense já ultrapassa mais de um século de existência. E no decorrer de sua história, vários foram os acontecimentos transcorridos, porém, a feira livre ainda mantém-se existindo e em constante funcionamento. Esse ato varejista pode ser contabilizado como sendo o maior exemplar da chamada “economia popular”, que ainda prossegue atuante no município, tornando-se assim um marco de resistência. Também podemos destacar que a feira livre contribui com a reprodução e valorização da própria cultura de Pau dos Ferros.

Ao longo das últimas décadas, o comércio varejista vem ganhando maior reconhecimento e importância econômica dentro das cidades. E em vários desses casos, esse tipo de comércio tornou-se o principal absorvedor de mão de obra pouco especializada, e em Pau dos Ferros acontece o mesmo. Nas entrevistas desenvolvidas pelo GPUR, foi comprovado que a maior parte dos vendedores são agricultores ou pequenos empresários que vendem produtos vindos de outros estados, principalmente do Ceará, Paraíba e Pernambuco. Esse dado reforça a importância da localização de Pau dos Ferros, como já supracitada.

Viu-se também que a maior parte desses vendedores atuam na feira há mais de 20 anos, pois, trata-se de uma parcela da população que faz da feira livre a sua principal fonte de renda, ou até mesmo a única. Isso acaba fazendo com que essa prática varejista também acabe sendo repassada de geração para geração.

A feira livre paufferrense continua sendo um importante motivo pelo qual, populações de outras cidades visitam o município, movidos a priori pela variedade de produtos lá vendidos. Esse fato contribui imensamente para o mantimento de Pau dos Ferros como principal polo comercial da rede urbana

formada pelas cidades do Alto Oeste Potiguar. Porém, esse “carga” vem sendo atribuído ao município desde os primórdios da sua história, a feira livre paufferrense pode ser considerada um dos primeiros espaços a atraírem compradores e vendedores das cidades vizinhas.

A expansão da malha rodoviária também possibilitou que maiores quantidades de vendedores e compradores dos municípios vizinhos, pudessem chegar a Pau dos Ferros para realizar suas atividades. Isso ocorreu principalmente durante as décadas de 1970 e 1980. Destacamos nos trechos anteriores deste trabalho científico, a importância da instalação da BR-405 (Avenida Independência). Desta forma, a análise nos leva a crer que a resistência da feira livre e da centralidade de Pau dos Ferros na rede urbana, são também assegurados por essa expansão da malha viária com pavimentação asfáltica.

Ao visitar a área na qual ocorre a feira livre, a falta de ordenamento urbano ganha destaque e não pode passar despercebida. Esse fato ganha maior percepção aos sábados, porque é nesses dias que o número de vendedores e compradores advindos das cidades vizinhas aumenta consideravelmente. Portanto, o planejamento regional não está alinhado com as diretrizes postas pelo ODS 11 (meta 11.3). Isso acontece, mesmo em uma realidade propícia a modificações, porque nas entrevistas com os feirantes, os mesmos demonstram plena consciência sobre os problemas e o desejo por mudanças.

Referências

BAZZOLI, João Aparecido; DA SILVA, Érica Nascimento. OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS-11) E O DIREITO À CIDADE. **DESAFIOS - Revista Interdisciplinar da Universidade Federal do Tocantins**, v. 8, n. Especial, p. 23-29, 2021.

DANTAS, Joseney Rodrigues de Queiroz. **As cidades médias no desenvolvimento regional: um estudo sobre Pau dos Ferros (RN)**. 2014.

DNIT-PB. **Obras de construção nas rodovias BR-405 e BR-426, na Paraíba, em ritmo acelerado**. Ministério da Infraestrutura, João Pessoa (PB), nº 2. 2015. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/obras-de-construcao-nas-rodovias-br-405-e-br-426-na-paraiba-em-ritmo-acelerado>>.

Acesso em: 16 de dez. 2022.

FARIAS, Fablênia Tatiany de. **Comércio e cidade: processos e formas espaciais em Pau dos Ferros/RN**. 2015. 100f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.

FERNANDES, C. **O setor de serviços em Pau dos Ferros – RN: especialização e divisão territorial do trabalho com ênfase nos serviços de saúde**. Natal/RN, 2012.

FERREIRA, Angela Lúcia; SAMPAIO, Ana Lígia Pessoa. Entre o Céu e a Terra: Aspectos da Religiosidade na Constituição Territorial de Pau dos Ferros/Brasil. *In: Anais do Urbicentros V: Centralidades Periféricas/Periferias Centrais*. João Pessoa: UFPB, 2016.

FERREIRA, Anna Cristina Andrade *et al.* Memória do sertão: arquitetura religiosa de pau dos ferros. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 1, p. 5192-51202, 2021.

FERREIRA, Tony Anderson da Silva; SILVA, Olga Mariana da Sousa e; FERREIRA, Anna Cristina Andrade. A importância do patrimônio rural para a cultura brasileira: a Fazenda Acauã. *In: Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 16., 2021, Salvador BA. Anais eletrônicos. Salvador: UFBA, 2021. p. 3508 – 3523.

FRANÇA FILHO, Genauto Carvalho de. **Terceiro setor, economia social, economia solidária e economia popular: traçando fronteiras conceituais**. 2002.

GOGOLA, Aloize. **Economia popular: origem e caracterização**.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. edições Loyola, 1992.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas sociais**, n. 29, p. 73-89, 2012.

IRFFI, Ana Sara Cortez. **A hinterlândia ainda era mais profunda do que nos tempos atuais”-o ‘Alto sertão**. *História (São Paulo)*, v. 40, 2022.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista: As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati**. Salvador: UFBA, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo, Centauro, 2006.

MARIANO, Erika Liria Matsugano. **O papel da prefeitura municipal na implantação das ODS 11 e 12 no âmbito do município da Lapa/PR**. 2020.

MELO, José Augusto de; MIRANDA, Liane Petrucia; MARIA, Regidiana. Os impactos da feira livre no desenvolvimento de Pau dos Ferros/RN. **A educação ambiental em uma perspectiva interdisciplinar**, v. 1, n. 21, p. 302-309, 2020.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, MG, v. 12, n. 40, p. 26–45, 2011.

PNUD Brasil. **Objetivos de Desenvolvimento do Milênio**. Disponível em: <<https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/sustainable-developmentgoals.html>>. Acesso em: 15 de dez. de 2022.

Regiões de influência das cidades: 2018 / **IBGE, Coordenação de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

RÊGO, Jéssica Raquel Gurgel; DE FREITAS BARRETO FILHO, Bonerges. Dinâmica do comércio varejista em Pau dos Ferros (RN) (2008-2018). **Revista Baru-Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos**, v. 6, n. 1, p. 8168, 2020.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?. **Novos estudos CEBRAP** [online]. 2011, n. 89, pp. 89-109. Acesso em 13 dezem. 2022.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1993.

SILVA, F. SILVA, J. G. de. **Pau dos Ferros: Enfim uma cidade**. Natal: Servgráfica, 1998.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação do Ceará Colonial. **Revista do Instituto do Ceará**. 51 (1): 1937, pp. 15- 47.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. *In: Confins: Revista Franco - Brasileira de Geografia. Dossiê Rio Grande do Norte, N° 32, 2017. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/12355>*

¹ A prefeitura do município de Pau dos Ferros destaca em sua plataforma on-line que durante muitas gerações, a região do atual município foi habitada por povos indígenas, “[...] até que, entre finais do século XVII e início do século XVIII, vaqueiros e viajantes que cruzavam o sertão descobriram um curso de água, mais tarde batizado de Rio Apodi, cercado por grandes árvores frondosas, que logo passaram a servir de descanso em meio após longas e cansativas viagens. Ao longo deste curso, também foram organizados pontos de comércio, com a venda e marcação de gados nos troncos dessas árvores”. (Disponível em: <<https://paudosferros.rn.gov.br/omunicipio.php>>. Acesso em 08 de dezembro de 2022).

² Disponível em: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista: As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati**. Salvador: UFBA, 2007.

³ O que são os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <<https://www.estrategiaods.org.br/conheca-os-ods/>>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.