



as cidades e os trilhos

Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

as cidades e os trilhos

Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do
Norte e inventário de suas estações

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

Trabalho Final de Graduação apresentado como
requisito para obtenção de grau do curso de
Arquitetura e Urbanismo, da Universidade
Federal do Rio Grande do Norte.

Professora Orientadora: Angela Lúcia de Araújo
Ferreira

Natal, novembro de 2007

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha força interior, que gosto de acreditar ser Jesus Cristo, que me permite alcançar os meus objetivos sem esmorecer em frente às dificuldades, por mais árduas que elas sejam.

Agradeço à minha família que me apoiou sempre, respeitando as minhas decisões e atitudes, nunca as criticando. Ao meu querido pai, Lúcio, meu referencial de ser humano, pelo suporte incondicional, pela sua companhia em algumas viagens empreendidas ao interior do Rio Grande do Norte e por me ensinar que o conhecimento é o bem mais precioso do ser humano. À minha querida mãe, Apresentação, meu pilar emocional, pelo seu carisma, atenção e por todo o amor e carinho, que, graças a Deus, nunca me faltou. Aos meus irmãos Bernardo e Mariana, meus eternos companheiros, pela amizade e amor fraterno, sei que sempre poderei caminhar ao lado de vocês. Ao meu avô, Paulo, e minha tia-avó, Socorro, pessoas maravilhosas e que amo muito.

À minha namorada Saionara, que preencheu o pedaço que faltava em meu coração, e me ajudou nos momentos mais difíceis. Minha companheira de viagem, minha amiga e meu amor.

Ao Júlio, ao Chiquinho e ao Felipe, amigos de longas datas e sempre presentes na alegria ou na dificuldade.

À Angela, que me introduziu e foi responsável pelo meu desenvolvimento durante esses três anos de pesquisa, mais que uma orientadora, uma amiga.

Aos amigos do HCURB, George, Ana Rachel, Adriano, Ane, Clara e Luiza, pela ajuda em vários momentos nesses anos juntos no grupo de estudos. Agradeço especialmente ao Hélio e ao Yuri pelo importante suporte dado na conclusão desse Trabalho Final de Graduação.

Agradeço também aos meus colegas de curso, que passaram pelos mesmos obstáculos durante esses cinco anos de curso e sabem como é difícil concluí-lo. Agradeço a todos os professores do Departamento de Arquitetura da UFRN, cada um de vocês foi responsável por uma parcela da minha formação.

Por fim, gostaria de agradecer aos funcionários da Companhia Brasileira de Trens Urbanos e ao seu superintendente José Fernandes pelo apoio dado, e ao Jair e Tereza Aranha do Núcleo Temático das Secas da UFRN.

**Dedico este trabalho à
memória eterna da minha
querida avó Maria Santana de
Araújo Paulo.**

Ponta de areia, ponto final
Da Bahia à Minas, estrada natural
Que ligava Minas ao porto, ao mar
Caminho do ferro mandaram arrancar
Velho maquinista com seu boné
Lembra o povo alegre que vinha cortejar
Maria Fumaça, não canta mais
Para moças, flores, janelas e quintais
Na praça vazia, um grito um ai
Casas esquecidas, viúvas nos portais

Ponta de Areia, Milton Nascimento

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – As ferrovias do Rio Grande do Norte e suas estações	34
Figura 02 – Espacialização das viagens.	36
Figura 03 – Restauração da estação de Ouro Preto.	54
Figura 04 – Restauração virtual da estação de Mariana.	54
Figura 05 – Restauração da estação de Mariana	54
Figuras 06 e 07 – Praça Augusto Severo logo após sua inauguração, destaque para o edifício da estação.	67
Figuras 08 e 09 – Cartões postais do início do século XX onde pode-se observar o edifício da estação da <i>Great Western</i> .	67
Figura 10 – Espacialização das estradas carroçáveis do RN	78
Figura 11 – Praça Augusto Severo em cartão postal da década de 1910, ao fundo a estação.	82
Figura 12 – Ponte sobre o rio Curimataú, 2007.	82
Figura 13 – Rede da <i>Great Western Railway Company</i> .	83
Figura 14 – Ponte sobre o rio Potengi, 2007.	94
Figura 15 – Parque ferroviário da EFCRGN.	96
Figura 16 – Vagão dos trens da EFCRGN.	97
Figura 17 – Espacialização das obras contra as secas da IFOCS, destaque para as estradas de ferro, entre elas a EFCRGN.	99
Figura 18 – Funcionários da E.F. Mossoró a Souza, sem data.	110
Figura 19 – Foto do governador Alberto Maranhão, sob cuja gestão foi construída a E.F. Mossoró a Souza.	110
Figura 20 – Foto do engenheiro Henrique de Novais.	111
Figura 21 – Estação de Caraúbas, década de 1950.	115
Figura 22 – Vista aérea do centro de Mossoró.	128
Figura 23 – Vista aérea do centro de Natal.	129
Figura 24 – Vista aérea de Natal em 1939.	130
Figura 25 – Vista aérea da Estação da Luz	136
Figura 26 – Fachada da Estação da Luz	136
Figura 27 – Estação da Luz na década de 1910	136
Figura 28 – Fachada principal da CBTU em Natal	139
Figura 29 – A antiga fachada da estação em 1910	139
Figura 30 – Plataforma de embarque da CBTU	139
Figura 31 – Escadaria interna do edifício	139
Figura 32 – Vista lateral da estação de Papari	140
Figura 33 – Estação de Papari	140
Figura 34 – Estação de Goianinha	141
Figura 35 – Antigo armazém de mercadorias	141
Figura 36 – Estação de Canguaretama	142
Figura 37 – Casa do agente anexa	142
Figura 38 – Antigo sítio da estação de Pedro Velho	143
Figura 39 – Ponte sobre o rio Curimataú	143
Figura 40 – Caminhada pelas ruas de Pedro Velho em 1940, com detalhe para a estação ao fundo	143
Figura 41 – Local onde se situava a estação de Montanhas, hoje uma praça pública	143
Figura 42 – Estação de Nova Cruz em 1950	144
Figura 43 – Estação antes da reforma em 2002	144
Figura 44 – A estação em 2007	144
Figura 45 – A estação de Pedra Preta antes de ser demolida	145
Figura 46 – Estação de Ceará-Mirim nos dias atuais	145
Figura 47 – As ruínas da estação de Pedra Preta	145
Figura 48 – Estação de Extremoz antes da reforma de 2005	146

Figura 49 – Estação de Extremoz após a reforma	146
Figura 50 – Estação de Taipu, vista 01	147
Figura 51 – Estação de Taipu, vista 02.	147
Figura 52 – Estação de João Câmara.	147
Figura 53 – Carrinho da RFFSA.	147
Figura 54 – Estação de João Câmara, vista 02.	148
Figura 55 – Estação de Pedra Preta, vista 01.	148
Figura 56 - Estação de Pedra Preta, vista 02.	148
Figura 57 - Estação de Lajes.	149
Figura 58 - Estação de Natal da EFCRGN.	149
Figura 59 - Estação de Natal, anos 1930.	149
Figura 60 - Estação de Angicos, 2007	150
Figura 61 – Detalhe da empena	150
Figura 62 – Estação de Fernando Pedroza	151
Figura 63 – Estação de Fernando Pedroza, vista 02	151
Figura 64 – Estação de Pedro Avelino	152
Figura 65 – A estação de Afonso Bezerra em três momentos: 1957, 2005 e 2007	152
Figura 66 – Estação de Macau	153
Figura 67 – Restos do antigo vagão	153
Figura 68 – Estação de Mossoró, vista 01	155
Figura 69 – Local da estação de Porto Franco	155
Figura 70 – Auditório da estação de Mossoró	155
Figura 71 – Museu do petróleo	155
Figura 72 – Ponte sobre o rio Mossoró.	155
Figura 73 – Estação de Gov. Dix-Sept Rosado	155
Figura 74 – Estação de Caraúbas após reforma	156
Figura 75 – Antiga casa do agente	156
Figura 76 – Estação de Caraúbas na década de 1930	156
Figura 77 – Estação de Patú	157
Figura 78 – Estação de Alexandria	157
Figura 79 – Estação de Almino Afonso	158
Figura 80 – Estação de Frutuoso Gomes	158
Figura 81 – Estação de Antônio Martins	159
Figura 82 – Casa do agente em Antônio Martins	159

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Viagens de campo realizadas às estações do RN.	36
Quadro 02 – Evolução da E.F. Central do Brasil	46
Quadro 03 – Expansão da malha férrea brasileira	47
Quadro 04 – Receitas dos anos de 1907 e 1908	85
Quadro 05 – Despesas dos anos de 1907 e 1908	85
Quadro 06 – Comparativo dos anos de 1905-1909	87
Quadro 07 – Receitas dos anos de 1910 e 1911	87
Quadro 08 – Receitas das estações no ano de 1913	89
Quadro 09 – Receitas e despesas da EFCRGN entre 1909 e 1922.	101
Quadro 10 – Número de passageiros e mercadorias transportados pela EFCRGN entre 1908 e 1922.	102
Quadro 11 – População de Ceará-Mirim de 1872 a 1930	103
Quadro 12 – Exportação em toneladas da produção algodoeira do RN	105
Quadro 13 – Exportação dos portos potiguares em 1916	108
Quadro 14 – Produtos agrícolas produzidos por Mossoró em 1938	116
Quadro 15 – Orçamentos das receitas da prefeitura de Mossoró	117
Quadro 16 – População de Mossoró de 1877 a 1940	118
Quadro 17 – Movimento de vapores no porto de Natal de 1905 a 1908	127

LISTA DE SIGLAS

EFNNC – Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz
EFCRGN – Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte
EFMS – Estrada de Ferro de Mossoró a Souza
HCURB – Grupo de estudos “História da Cidade e do Urbanismo”
RMVOP – Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
FJA – Fundação José Augusto
E.F – Estrada de Ferro
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
PARTE I – NOÇÕES CONCEITUAIS, REFERENCIAIS E METODOLOGIA	14
1) Território e Rede Urbana	15
2) Patrimônio Histórico Cultural	23
3) Eixos e procedimentos metodológicos	30
3.1) A análise das ferrovias como elementos de integração territorial	30
3.2) A composição dos inventários	35
PARTE II – O PROGRESSO VINDO SOBRE TRILHOS	39
4) As Ferrovias no Brasil: um projeto de integração nacional.	41
5) As estações de trem como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.	49
PARTE III – AS FERROVIAS E AS REDES URBANAS POTIGUARES	55
6) As “Ferro-vias”: seca, dinamismo comercial e ascensão econômica de Natal.	56
7) O início: dos caminhos de boi aos caminhos de ferro.	72
8) A Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz: interligando a zona litorânea sul.	78
9) A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte: penetrando o sertão da seca.	91
10) A Estrada de Ferro de Mossoró a Souza: algodão, sal e um empório comercial.	104
11) O declínio: das “ferro-vias” às “rodo-vias”.	119
PARTE IV – O LEGADO: AS ESTAÇÕES DE TREM E SEU SIMBOLISMO	123
12) Um marco na paisagem urbana	125
13) O inventário: como estão as nossas estações ferroviárias.	138
13.1) Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz.	138
13.2) Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.	145
13.3) Estrada de Ferro de Mossoró a Souza.	154
13.4) Análise geral quantitativa:	159
CONSIDERAÇÕES FINAIS	164
REFERÊNCIAS	167
ANEXOS	176

INTRODUÇÃO

As **estradas de ferro** durante a transição do século XIX para o XX simbolizaram no imaginário das elites o progresso, provindo a partir de um intenso processo de modernização. A linha férrea assumia o papel de elemento dinamizador da economia, devido ao fato de atender dois objetivos principais: o escoamento da produção e a integração do território e, conseqüentemente, de regiões produtivas. Pode-se dizer que esse foi um período importante para a constituição, tanto do campo disciplinar como da prática, do que viria a ser conhecido por **planejamento urbano e territorial** no Brasil. A ascensão de uma considerada nova ciência, a engenharia, possibilitou uma abordagem inovadora acerca da construção da cidade moderna no país. Os engenheiros, além de intervirem decisivamente no novo modo de pensar as cidades, também se constituíram personagens fundamentais na construção do território, ao intervirem em regiões diversas que abrangiam desde a escala rural à urbana. A partir da preocupação em se planejar as relações entre cidade e região os interesses técnicos foram voltados, de forma sistemática, aos estados do Nordeste onde se deu início a um processo de intervenção contínuo no início do século XX, com a finalidade de combater os efeitos das secas.

A partir da década de 1870, com a ocorrência da grande seca de 1877-79, passaram a ser cada vez mais constantes as discussões acerca das causas do fenômeno e das soluções a serem adotadas, tendo como foco irradiador desse processo a participação das comissões e organizações de engenharia. Com evolução técnica e tecnológica a antiga imagem de problema insolúvel, o qual não seria afetado pelas ações do homem, começou a ser combatida por um pensamento positivista, no qual se era possível intervir com eficiência a partir da melhoria da infra-estrutura e de políticas menos assistencialistas e remediadoras e mais planejadas e duradouras.

Dessa forma, as ações mais pontuais foram dando margem a intervenções sistemáticas e de planejamento prévio, culminando na institucionalização dessas medidas. Logo, no ano de 1909 é fundada a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), primeiro órgão destinado à articulação de obras e políticas de combate ao flagelo. A premissa inicial dos trabalhos da Inspetoria foi a de realizar pesquisas e estudos acerca da própria região do sertão nordestino, que constituía uma área cujas características ainda eram pouco conhecidas. As ações da

Inspetoria tinham o objetivo de possibilitar a permanência da população na própria região – empregando-a nas obras de combate à seca –, a partir da melhoria da infra-estrutura de transportes (rodovias e linhas ferroviárias), de construção de açudes e de irrigação.

No Rio Grande do Norte, esses fatores foram bastante relevantes, uma vez que a intenção de modernizar o ambiente urbano, principalmente a capital, passou a ser uma prioridade. A elite intelectual da época defendia que a cidade do Natal para atingir o patamar dos grandes núcleos brasileiros devia antes de tudo integrar-se à malha ferroviária do país, transpondo o limite natural das dunas, do rio e do mar, além de dinamizar a sua economia, sendo o centro de escoamento das regiões produtivas do interior. Esse discurso também foi verificado para justificar a construção de outras vias férreas como a de Mossoró a Souza, onde as elites mossoroenses defendiam a sua necessidade a partir da emergência da cidade como principal praça comercial do estado. As verbas destinadas à maioria das ferrovias no RN provinham do orçamento das obras contra as secas e o intuito primordial delas era o de atender ao território potiguar afligido pelo fenômeno.

Essa problemática não parte de uma análise individual, mas de um desdobramento do projeto de pesquisa **A dimensão técnica das secas e a construção do planejamento do território e da cidade (1850-1935)**¹, desenvolvido pelo Grupo de Estudos “História da Cidade e do Urbanismo” (HCurb)², ao qual o autor é vinculado. Esse projeto tem como um dos seus eixos de análise a “estruturação e consolidação do território e das redes de cidades como diretrizes para o enfrentamento da problemática das secas” (CNPq, 2006, p. 09). Além desse eixo principal da pesquisa maior, que direciona o desenvolvimento deste trabalho, alguns outros também são tangenciados, como estudo da formação e a ressonância dos saberes acerca do nascente urbanismo moderno no Brasil e no combate às secas, e a análise dos discursos, debates e intervenções sobre a cidade, decorrentes dos reflexos das secas no meio urbano.

Este contexto mostra as condições históricas em que permitiram, no final do século XIX às primeiras décadas do século XX, o surgimento, o melhoramento e a articulação das cidades e assentamentos humanos no Rio Grande do Norte, determinantes na formação de redes urbanas. O ponto concentrador e ao mesmo tempo irradiador na constituição desta rede e de seus efeitos sobre o território era representado pelas estações ferroviárias. A constatação de que este foi um momento importante na formação das cidades e do território gerou uma

¹ Projeto de pesquisa vinculado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Vinculado à Base de Pesquisa “Estudos do *Hábitat*” do Departamento de Arquitetura da UFRN.

inquietação que direcionou o presente trabalho: como a materialização desse processo se apresenta na construção do acervo patrimonial, histórico, cultural e arquitetônico do Rio Grande do Norte? Questão que delimita o objeto na relação: função histórica das redes e estações ferroviárias e a caracterização arquitetônica e qualificação dos usos dados hoje a essas edificações e equipamentos no registro histórico.

O objetivo principal é, portanto, compreender o papel articulador do sistema de vias férreas na consolidação do território norte-rio-grandense e o significado dos seus elementos constituintes na formação do patrimônio histórico edílico potiguar, dando subsídios que contribuam para a formulação de diretrizes de uso e reuso da herança material resultante desse processo. Para tanto foram traçadas algumas metas específicas como o entendimento das condições históricas em que foram implantadas as redes ferroviárias e o estudo das condições atuais das estações de trem. Ou seja, a pesquisa deu-se em duas perspectivas: a **histórica** e a **contemporânea**.

A importância do estudo se mostra na abrangência das três ferrovias construídas no Rio Grande do Norte, conferindo uma visão holística, pois cada uma delas fez parte de um único processo. Outro fator é a abordagem das linhas férreas como mecanismos de interligação de cidades, estreitando os seus laços a partir de uma relação comercial mais contundente, o que permitiu a criação ou consolidação de redes. A contribuição final é relacionada aos dias atuais, visto que o legado material das ferrovias constitui patrimônio histórico e cultural do povo potiguar. Portanto, para atentar a essa condição foi realizado um inventário baseado nas visitas de cada uma das estações ferroviárias, levantando a situação presente em que se encontram e fazendo, assim, um paralelo com o grau de conservação e preservação apresentado, registro que até hoje ainda não havia sido realizado.

Para o desenvolvimento do estudo histórico recorreu-se a uma revisão bibliográfica acerca de material que envolvesse o tema abordado, além de levantamento de dados empíricos a partir de pesquisa documental. Foram levantadas informações nos periódicos em circulação à época trabalhada pelo trabalho, tanto a nível local, a partir de pesquisa empreendida nos acervos do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte nos jornais “A República” e “Diário do Natal”, como a nível nacional, nos fascículos da Revista do Clube de Engenharia. Apesar da importante referência proveniente dos periódicos o principal embasamento histórico foi dado pelos documentos oficiais como os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas (RMVOP) dos anos de 1909 a 1925 e os Relatórios e Mensagens

Oficiais do Governo do Rio Grande do Norte. Outra importante fonte de dados foram os fascículos da Coleção Mossoroense, levantados nos acervos do Núcleo Temático das Secas da UFRN e na Fundação Vingt-Un Rosado, em Mossoró. Para a compleição da perspectiva de estudo dos dias atuais, foi realizado um inventário baseado em visitas de campo, onde foram registradas as características gerais das estações, bem como, a adequação dos usos à estrutura física das mesmas.

O trabalho estrutura-se em quatro partes distintas, que atendem a objetivos específicos. A primeira delas denomina-se “Noções conceituais, Referenciais e Metodologia” e é dividida em três itens: “Território e Rede Urbana”, “Patrimônio Histórico e Cultural” e “Eixos e Procedimentos Metodológicos”. O objetivo dessa parte é apontar sobre qual olhar se abordou tanto os aspectos históricos da questão estudada como a realidade contemporânea, além da descrição dos eixos, instrumentos e procedimentos metodológicos utilizados em ambas as perspectivas de estudo. A segunda parte, chamada “O progresso vindo sobre trilhos”, tem a função de fazer uma contextualização geral da instalação das estradas de ferro no Brasil, bem como, relatar as ações atuais de definição e preservação do patrimônio ferroviário do país. A sua divisão se dá em dois itens: “As Ferrovias no Brasil: um projeto de integração nacional” e “As estações de trem como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional”. A Parte III, “As ferrovias e as redes urbanas potiguares”, inicia a análise específica das ferrovias no Rio Grande do Norte, tratando da perspectiva histórica de sua implantação e o seu impacto na organização territorial do estado. Nela é feito um panorama geral, desde a sua ascensão até o seu declínio, perpassando o processo de substituição de um tipo de “caminho” por outro. Seguindo essa lógica, essa parte é constituída pelos itens: “As ‘Ferro-vias’ no Brasil: um projeto de integração nacional”, “O início: dos caminhos de boi aos caminhos de ferro”, “A Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz: interligando a zona litorânea sul”, “A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte: penetrando o sertão da seca”, “A Estrada de Ferro de Mossoró a Souza: algodão, sal e um empório comercial”, e “O declínio: das ‘ferro-vias’ às ‘rodo-vias’”. A quarta e última parte denominada, “O legado: as estações de trem e o seu simbolismo”, busca apresentar uma análise das estações de trem como elementos simbólicos na paisagem urbana e responsáveis pela imposição de uma nova dinâmica nas cidades. A perspectiva contemporânea é abordada logo a seguir, a partir da verificação das condições atuais das edificações, com base nas informações do inventário. Os itens que compõem a referida parte são: “Um marco na paisagem urbana” e “O inventário: como estão as nossas estações ferroviárias”.

PARTE I

Noções conceituais, referenciais e metodologia

Essa primeira etapa do trabalho tem como objetivo oferecer subsídios para o entendimento da atuação da ferrovia como elemento de intervenção no território e para a compreensão de como o legado material correspondente à sua instalação constitui um patrimônio histórico e cultural da sociedade. Para tanto, como já dito, duas são as perspectivas trabalhadas, a do passado, referente à análise do agenciamento do território por meio das vias férreas, e a do futuro, relacionada ao entendimento das estações e redes ferroviárias como a materialização desse processo histórico. Por isso, foram definidos dois eixos que permeiam a organização desta Parte I, condizentes com esses dois vieses temporais. O primeiro é formado pela definição das noções geográficas de território e rede urbana. O segundo é constituído pela delimitação daquilo que é patrimônio histórico e cultural, além de atentar para a importância de se preservá-lo. Ao fim, é traçada a metodologia utilizada, composta pelos eixos e instrumentos de análise e seus respectivos procedimentos.



PARTE I

NOÇÕES CONCEITUAIS, REFERENCIAIS E METODOLOGIA

1) Território e Rede Urbana

A noção de **território** sempre esteve associada na geografia a um espaço apropriado política ou economicamente (FELIPE, 1996, p. 44). Ao longo da história, o significado do que consiste de fato esse conceito foi se modificando, admitindo diferentes facetas. Na geografia clássica, a noção de território sempre esteve associada a algum tipo de poder. Alguns teóricos, como o geógrafo Friedrich Ratzel, defendem que os territórios atuais, bem como a sua territorialidade, consiste no acúmulo de territórios e territorialidades anteriores (FELIPE, 1996, p. 33-34). Nessa noção, a organização da sociedade em prol da defesa do território apropriado e do bem comum cria o Estado. Para o geógrafo Manuel Correia de Andrade, o território não deve ser confundido apenas com a noção de espaço ou de lugar, devendo estar ligado à idéia de domínio ou de gestão de uma determinada área (SANTOS, 1994, p. 213). Se há uma vinculação com “dominação”, também ocorre uma conexão com “centralização” e, conseqüentemente, com a noção de Estado, como Andrade (1994), afirma a seguir:

Em Ciências Sociais, a expressão território vem sendo muito utilizada, desde o século passado, por geógrafos como Frederico Ratzel, muito preocupado com o papel desempenhado pelo Estado no controle do território, e por Elisée Reclus que procurava estabelecer as relações entre as classes sociais e espaço ocupado e dominado. Os especialistas em Teoria do Estado também costumam afirmar que o Estado se caracteriza por possuir três elementos essenciais: o território, o povo e o governo, enquanto nação é caracterizada pela coexistência do território e do povo, mesmo inexistindo governo e, conseqüentemente, o Estado (SANTOS, 1994, p. 213).

Milton Santos (1994), acrescenta à idéia de poder, uma outra característica, que também definiria o que é território: a ocupação humana. Segundo ele “o território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado” (SANTOS, 1994, p. 16).

A corrente da geografia humanista associa a noção do território ao imaginário coletivo. Para esse seguimento o território constitui uma “base, sustentáculo de experiências vividas, o qual ganha importância se apropriado pelo sentimento de ‘pertencimento’” (FELIPE, 1996, p. 36). Em suma, lugares e regiões seriam espaços que possuem um código social comum sobre uma base territorial, onde para compreendê-los se faz necessário a “vivência, experiência acumulada nesse lugar de significados e afetividades” (FELIPE, 1996, p. 37). O território então não é apenas o espaço apropriado por um poder, mas também resultado de uma carga de “significados, símbolos, imagens e afetividades da sociedade” (FELIPE, 1996, p. 37).

Apesar do conceito de imagem e imaginário possuir uma grande carga subjetiva, a história vem demonstrando que a vida social, com seus sujeitos e práticas é composta pela evocação de imagens e, conseqüentemente, formação de um imaginário como forma de criar referenciais para entendimento do mundo. A constituição desses referenciais compostos pelo imaginário coletivo permite a “construção de uma nova realidade para o real que já está colocado, uma identidade social, o seu lugar no mundo, novos significados fixados (...) através dos símbolos, dos mitos e signos” (FELIPE, 1996, p. 39). O imaginário corresponde, portanto, “à prática social pela qual os significados passam a acumular imagem e a significar mais” (FERRARA apud FELIPE, 1996, p. 39).

Na cidade, a associação entre imaginário e território é facilmente perceptível, pois costumamos vincular os núcleos urbanos sempre a valores pré-determinados que o caracterizam, valores, sobretudo, baseados em imagens:

Paris é o mito da festa, da alegria, da beleza e dos mistérios. São Paulo é a cidade que nunca pára, trabalho e perspectiva de ascensão mesmo que as estatísticas digam o contrário. (...). O Rio de Janeiro, em termos de território simbólico, ganha até de Paris. A Cidade Maravilhosa, o Corcovado, o Pão-de-Açúcar, Copacabana, o Samba, a Mulata. (FELIPE, 1996, p. 45).

Dessa forma, não podemos dissociar a noção de território do seu conteúdo imagético, uma vez que o mesmo constitui, de acordo com Ratzel (apud FELIPE, 1996, p. 45), a sobreposição de territorialidades anteriores, portanto, a construção de imagens ao longo da história que o definem e o caracterizam.

Outra associação importante, que devemos levar em conta em virtude das várias possibilidades de comunicação das frações territoriais, é o vínculo entre território e rede, que se caracteriza pela conformação mais complexa, exposta simultaneamente por limites e conexões

(DIAS, 2007, p. 65). O geógrafo Francisco A. Zorzo, em seus estudos sobre as ferrovias, também aponta as redes como elementos estruturadores do território, pois para ele, o mesmo seria não apenas uma “mera projeção espacial ou delimitação fixa geográfica, mas expressão das forças sociais concretas que singularizam sua relação com o meio e que se manifestam como fluxo”. Essa definição sugere a formação de territórios simultâneos, que se superpõem gerando assim nós e conexões de intensidades diferenciadas (ZORZO, 2003, p. 01).

Tal associação compõe também outra relação, a de territorialidade em rede. Segundo Leila Christina Dias, territorialidade em rede “significa o conjunto de estratégias e táticas que indivíduos e grupos desenvolvem para mobilizar determinada porção do espaço geográfico organizado em território-rede, produto histórico de processos sociais, culturais e políticos” (DIAS, 2007, p. 65). Entretanto, Dias argumenta, em consonância com o conceito de Zorzo, que à territorialidade em rede se interpõe alguns desafios, entre eles, compreender “as superposições de uma miríades de territórios com formas e limites variados, mas ao mesmo tempo abertos” capazes de crescer através de nós (DIAS, 2007, p. 65).

Para entender a conexão rede-território, acrescenta-se que o termo **rede** provém do latim *retis* e aparece no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós (DIAS, 2007, p. 59). A definição corresponde àquela encontrada nos principais dicionários de língua portuguesa. Hipócrates, no século V a.C., associa na medicina a idéia de rede ao organismo, onde o corpo humano seria formado por diversas redes que organizariam diversos fluxos. Somente na segunda metade do século XVIII é que o termo rede é relacionado às noções de território, especialmente pela influência dos engenheiros cartógrafos, que na composição das cartas geográficas “representam o território como um plano de linhas imaginárias ordenadas em rede, para matematizá-lo e construir o mapa” (DIAS, 2007, p. 60).

A idéia de operacionalização do território por meio de redes é introduzida logo depois e era composta a partir da associação com outros conceitos como infra-estrutura rodoviária, estrada de ferro, telegrafia, entre outros, modificando a relação com o espaço e com o tempo:

Se até aquele momento a história da rede esteve ligada a uma referência ao organismo, a partir de então estaria também ligada à uma referência à técnica. De fato, data de 1839 o primeiro uso da palavra *network* como ‘qualquer sistema complexo de interconexão’, em referência ao transporte pelos rios, canais e estradas de ferro. (DIAS, 2007, p. 60).

O surgimento dessa noção moderna de rede é vinculada à figura de Claude-Henri de Rouvroy, mais conhecido como Conde de Saint-Simon. Saint-Simon, filósofo nascido em 1759, era adepto das idéias iluministas e defendia a criação de um Estado organizado por cientistas e industriais. O ideal sansimonista argumentava que o Estado seria mais rico e forte a partir do aumento da circulação do capital no território. A dinamização da circulação seria realizada por meio da estruturação de redes sobre o território. Os pensamentos de Saint-Simon influenciaram as elites intelectuais e estadistas da Europa, sendo os seus ideais vinculados a grandes obras de infra-estrutura como o Canal de Suez e o Canal do Panamá.

Entre os principais seguidores das idéias sansimonistas estão Augusto Comte³, fundador da doutrina do positivismo⁴; Barthelémy Enfantin, engenheiro e fundador da revista *Le producteur* e da Sociedade de Estudos do Canal de Suez; e o economista político Michel Chevalier. A principal diferença entre Saint-Simon e seus discípulos é de que, para o primeiro “as redes foram forjadas para pensar a mudança social e, nesse contexto, as redes de comunicação eram percebidas como mediadores técnicos dessa mudança”, enquanto que para os últimos “as redes tornaram-se as próprias produtoras de relações sociais, até mesmo de uma revolução social” (DIAS, 2007, p. 61).

Com o surgimento da eletricidade e do telefone, no final do século XIX, há a associação da noção de rede aos serviços geridos por grandes empresas. Dessa forma, a rede e a sua promessa de mudança da sociedade não parece ser original, mas reatualizada ao surgimento de cada inovação técnica, “inicialmente com a estrada de ferro, a seguir com o telégrafo, a eletricidade e o telefone” (DIAS, 2007, p. 62).

A noção de rede na geografia está estritamente ligada às redes de cidades. Dias, citando o geógrafo alemão Walter Christaller, em sua obra *Central Places in Southern Germany* do ano de 1933, descreve a sua teoria das redes de localidades centrais, da seguinte maneira:

A teoria das localidades centrais pressupõe regularidade no número, no tamanho e na distribuição do conjunto de cidades de uma região ou de um país: todo centro urbano é concebido como localidade central, e sua centralidade resulta das funções centrais que desempenha como centro distribuidor de bens e prestador de serviços. A diferenciação entre as localidades centrais na oferta de

⁴ O positivismo influenciou as políticas novecentistas brasileira, notadamente, na área da engenharia, área que ficou responsável pelo planejamento territorial brasileiro nessa época. O discurso dessa corrente de pensamento calcado na noção de “progresso”, viria a fundamentar a implementação das ferrovias no país posteriormente (FARIAS, 2007).

bens e serviços traduz-se em níveis hierárquicos de centros urbanos. (DIAS, 2007, p. 64).

Atualmente, com as novas redes de telecomunicações as teorias hierárquicas das localidades centrais encontram-se em desuso, uma vez que os menores centros dos dias atuais não necessitam estabelecer relações com centros médios para ter acesso aos maiores. No entanto, para o nosso estudo a teoria das localidades centrais é muito importante, já que a formação das redes urbanas articuladas pelas ferrovias seguia a estrutura hierárquica proposta por Christaller.

A definição de **rede urbana** do geógrafo Roberto Lobato Corrêa é fundamentada sobre a teoria de Christaller. Para Corrêa, a rede urbana é “o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (1989, p. 05). A rede teria entre seus parâmetros estruturadores a hierarquia urbana, a relação cidade e região e a divisão territorial do trabalho. Alguns aspectos como a relação cidade e região e a estruturação do território são conseqüências das novas funções impostas pela rede urbana. Para melhor conceituá-la faremos uso dos parâmetros estabelecidos por Roberto Lobato Corrêa (1989), que são os definidos a seguir: hierarquia urbana, relações cidade e região e a divisão territorial do trabalho.

Ao ter estas categorias como definidoras de rede urbana, pode-se recorrer ao geógrafo Walter Christaller, quando diz que há princípios gerais que regulam a existência dos núcleos de povoamento: tanto as grandes, as médias e as pequenas cidades, como os núcleos semi-rurais, são consideradas localidades centrais. (CORRÊA, 1989, p. 21). As localidades centrais são caracterizadas pela incorporação de funções centrais (atividades de distribuições e bens e serviços) que alimentam as necessidades de uma população externa em sua região complementar (hinterlândia, área de influência). Dessa maneira, a centralidade de um núcleo varia de acordo com o acúmulo de funções centrais o que reflete em uma maior área de influência e maior população externa atendida.

A partir da teorização das localidades centrais, Christaller desenvolveu os conceitos de alcance espacial máximo e mínimo. O primeiro sintetizaria o raio que abrange a região de influência de uma localidade e que contém consumidores que se deslocam ao centro para o acesso a bens e produtos. Enquanto o segundo corresponderia ao alcance que compreende o número mínimo de consumidores necessários a instalação de uma função central.

A **classificação hierárquica** proposta, de forma sintética e em nível decrescente de importância seria: Metrópole Regional, Capital Regional, Centro Sub-Regional, Centro de Zona

e Centro Local. Esta classificação se baseia na diversidade de funções centrais que um núcleo pode oferecer sendo a metrópole aquela que congrega bens e serviços desde o de mais difícil ao de mais fácil alcance. Essa variedade vai decrescendo paulatinamente até atingir o seu nível mais básico ocorrente no Centro Local (CORRÊA, 1989, p.23). Logo, quanto maior fosse posição hierárquica ocupada por um centro menor seria o seu número e mais distanciado estaria ele de um outro do seu mesmo nível. Conseqüentemente, maior seria a oferta de empregos e sua população.

Nos países subdesenvolvidos, essa hierarquia se manifesta de maneira peculiar sendo evidente a numerosa presença de centros locais ou de zona, enquanto nota-se uma carência de centros intermediários como as capitais sub-regionais. Essa característica se dá pelo fato da demanda por bens de consumo mais freqüente ser grande, originando pequenos núcleos muito próximos entre si, enquanto que a demanda por bens mais duradouros e menos freqüentes é fraca, não contribuindo assim para a emergência dos centros intermediários. Assim, há um “achatamento” da rede de localidades centrais ocasionando em uma relação direta de centros locais com capitais regionais ou metrópoles regionais. As metrópoles e capitais têm condições de se desenvolverem devido ao fato da população que pode consumir bens e serviços mais sofisticados residir nas mesmas (CÔRREA, 1989, p. 34-35).

Se a hierarquia relaciona cidade a cidade, é importante ter em mente que também são travadas **relações entre cidade e região**, o que consiste em uma transformação da clássica dicotomia campo-cidade. Essa dicotomia pode assumir vários significados, como as duas metades em que a sociedade pode ser dividida ou a visão conceitual de que são dois termos contraditórios pelos quais a história se estrutura, tendendo à vitória da cidade sobre o campo a partir da consolidação da “grande indústria” Relacionada a essa dicotomia encontra-se a tese do continuum rural-urbano, onde entre a cidade e campo existe uma gradação que exprime um processo de desenvolvimento iniciado em um estágio menos evoluído e culminando em um de maior evolução, que seria cidade. (CÔRREA, 1989, p. 40-42).

A abordagem atual faz referência aos termos de relação cidade e região. O termo região por sua vez refere-se à hinterlândia ou área de influência da cidade englobando assim áreas rurais e centros urbanos menores. Em uma tentativa de sintetizar as linhas gerais ou processos inerentes a essa relação, o geógrafo Pierre George estabeleceu os seguintes critérios: a) A atração urbana sobre a população regional; b) A comercialização pela cidade dos produtos

rurais; c) A drenagem urbana da renda fundiária; d) A distribuição pela cidade de investimentos e trabalho; e) A distribuição de bens e serviços.

De acordo com a combinação dessas diferentes especificidades regionais da relação cidade-região, chega-se a conclusão de que ou a cidade é um reflexo da região em que está inserida ou essa região é um produto da ação motora da cidade.

As migrações, que muitas vezes permeiam o tema deste trabalho, são um resultado da atração da população regional pela metrópole. Essas migrações podem ser de duas naturezas: de caráter definitivo, onde os migrantes se tornam cidadãos, ou de caráter pendular, onde as pessoas residem em centros adjacentes e se deslocam às cidades para a jornada de trabalho. Nas migrações definitivas é importante a análise dos seguintes aspectos: origem da população, o momento em que esta acontece, as suas causas, além da forma (idade, estado civil, etc), etapas (obedecendo à lógica “zona rural – centro local – cidade” ou não) e atividades de ocupação dos migrantes (no intuito de mapear a razão da atração urbana sobre a região).

Com relação à comercialização de produtos rurais pela cidade é interessante que se tomem as seguintes considerações: os mecanismos de comercialização, a estrutura das empresas comerciais e os tipos de centros de comercialização. Para o mapeamento desse processo é importante entender como se dá a compra e venda de produtos, identificar os agentes envolvidos nas transações – varejistas, atacadistas, distribuidores, supermercados –, analisar a infra-estrutura das empresas, conhecer o volume comercializado e os meios de transporte utilizados (CÔRREA, 1989, p. 43- 44).

Outro aspecto importante é a drenagem da renda fundiária do campo/região pelas cidades. A drenagem da renda fundiária se resume em termos simplistas em aplicação do valor excedente da produção rural nas cidades (propriedades urbanas) ao invés de maior incrementação da futura produção no campo. O principal motivo dessa drenagem é o fato de residir nas cidades um grande número de proprietários absenteístas.

A cidade é responsável também pelo investimento de recursos em sua região de influência (campo e cidades menores). Entre esses investimentos podemos citar: a criação de indústrias na região, o desenvolvimento das atividades agrícolas, a criação de zonas peri-urbanas, entre outras (CÔRREA, 1989, p. 45). A cidade assume o papel de centro irradiador do desenvolvimento. Ao se analisar esse aspecto é interessante notar quais inovações ou modificações foram adotadas, como isso se refletiu na estrutura sócio-espacial do campo e das pequenas cidades, além de identificar os impactos dessa conjuntura na integração regional.

No entanto, as relações entre cidades ou destas com suas respectivas regiões são geradas por condições específicas que as qualificam e as estruturam. Assim, pode-se entrar com a terceira categoria analítica necessária à compreensão das redes urbanas: **a divisão territorial do trabalho**. A divisão territorial do trabalho é um conceito que exprime a diferenciação funcional dos centros, culminando na especialização e valorização dos mesmos, proveniente da acumulação de bens de capital a partir da lógica capitalista (minimização de custos e maximização de lucros). Essa diferenciação provém mais especificamente do progresso técnico, aumento da produção e melhoria dos sistemas de circulação. A partir da diferenciação se verifica também a definição de uma hierarquia urbana na rede de localidades centrais, reflexo da valorização de alguns centros em detrimento de outros, produto da própria especialização (CÔRREA, 1989, p. 49).

No entanto, além de ser reflexo da divisão territorial do trabalho a rede urbana é também um fator que contribui no desenvolvimento da mesma. Isto porque os nascimentos e desenvolvimentos tanto da rede urbana como do processo de diferenciação são simultâneos. Assim, é através das funções acumuladas pelas cidades (sistemas bancários, comércio, indústrias e transportes) que a produção aumenta em diversas áreas e sua circulação (cidade e região) é possibilitada, gerando assim o consumo (CÔRREA, 1989, p. 49). Nessa “determinação” da divisão do trabalho pela rede urbana o papel primordial é ocupado pelas grandes metrópoles seguindo um padrão descendente na hierarquia urbana.

O trabalho excedente gera um valor excedente, resultante da produção. A reposição dos meios de produção através do fluxo de pessoas, bens e serviços, ordens, idéias e dinheiro depende da circulação. Destarte, “a circulação se faz necessariamente no âmbito de um território que pode estar submetido a um processo de intensificação das atividades ali localizadas, ou a uma mais efetiva incorporação ao sistema capitalista a partir de sua transformação em ‘fronteira do capital’, como é o caso da Amazônia a partir da segunda metade da década de 1960” (CÔRREA, 1989, p. 52).

Logo, para que a circulação se estruture de forma eficiente é necessário a existências de pontos no território, que no caso são os centros urbanos. São nesses centros onde ocorre o processamento da produção (concentração, armazenamento, transformação industrial, vendas) e são eles que se apoderam do valor excedente. Cada cidade da rede urbana participa em uma das etapas do processo mencionado. Ação do capitalismo em amplos territórios gera: divisão (especialização funcional) e articulação das partes especializadas (circulação). Ambas as

características só são possíveis caso exista uma rede urbana que abranja vários centros em vários territórios. Dessa maneira, a expressão “relação cidade-campo” é deixada de lado para dar lugar à expressão “cidade-região” que “trata da grande cidade, um centro metropolitano, criação do próprio capitalismo, e de áreas agrícolas diversas e numerosos centros urbanos menores, todos subordinados à metrópole” (CÔRREA, 1989, p. 54). Essa relação é calcada por dois ciclos caracterizados pela exploração do campo ou região pela cidade: o primeiro fazendo referência à apropriação da mão-de-obra, renda fundiária, matérias-primas e lucros comerciais pela cidade, e o segundo referindo-se à exportação de bens e serviços, capitais, valores e idéias para o campo.

Estes conceitos e processos podem ser abstratos, mas na realidade a concretização desses fenômenos materializa edifícios, traçados, caminhos e todo um legado construído, que o caracteriza e que o transforma em testemunho de momentos históricos. O item a seguir trata sobre a importância dessa materialização na constituição do patrimônio histórico e cultural de uma sociedade.

2) Patrimônio Histórico e Cultural

A defesa da importância da preservação é subsidiada a partir do conceito de dois elementos, com os quais se vincula estritamente: a arquitetura e o patrimônio histórico (LEMOS, 1981). A definição da arquitetura é importante, pois faz referência à peculiaridade dos partidos arquitetônicos que devem estar de acordo com as funções a serem desempenhadas. Ou seja, cada diferente função condiciona um partido peculiar. O patrimônio histórico, cultural e artístico, por sua vez, condiciona o conjunto de bens que formam a identidade cultural de determinada fração territorial ou região, estando relacionado a períodos históricos diferentes. Portanto, para o registro patrimonial de exemplares arquitetônicos é necessário fazer um panorama sobre esses dois conceitos.

O arquiteto e pesquisador Carlos A. C. Lemos define arquitetura a partir de um prisma simples e objetivo: “arquitetura seria, então, toda e qualquer intervenção no meio ambiente criando novos espaços, quase sempre com determinada intenção plástica, para atender a necessidades imediatas ou a expectativas programadas, e caracterizada por aquilo que chamamos de partido” (1980, p. 40). Em suma, a produção da arquitetura é condicionada pela

escolha de um partido arquitetônico que “seria a consequência formal derivada de uma série de condicionantes ou de determinantes; seria o resultado físico da intervenção sugerida” (LEMOS, 1980, p. 41). A condição imposta pelo partido incorpora diversas características que perpassam pela técnica construtiva adotada, pela intenção plástica, pelos recursos materiais e humanos, pelas condições físicas e topográficas do sítio, pela necessidade dos usos e costumes, pela legislação vigente e, finalmente, pelas condições financeiras do empreendedor e o quadro econômico e político da sociedade na qual a obra está inserida (LEMOS, 1980, p. 41).

É importante notar, portanto, que as condições na determinação de um partido são únicas, o que explica as diferenças das arquiteturas produzidas por culturas diferentes e em períodos históricos distintos. Diversas vezes a materialização advinda da arquitetura é excepcional e registra as práticas e hábitos sociais que freqüentemente vão se perdendo no tempo. Historicamente a preocupação em se preservar monumentos, edifícios e artefatos, em geral, é recente, especialmente no continente americano. O desenvolvimento econômico e urbano criou, na primeira metade do século XX, no Brasil uma dicotomia de que pra se atingir o progresso devia-se “voltar as costas” ao passado colonial e buscar a realização do ideal da nação moderna, baseada nos parâmetros europeus, através da construção de grandes obras de infra-estrutura e de projetos de reformulação urbana. Segundo o arquiteto Hélio Takashi Farias, enquanto já em fins do século XIX os países europeus passavam a consolidar uma prática preservacionista, principalmente pelos “intentos” das elites, “as nações americanas ainda jovens em sua independência (...) buscavam emular os esforços em direção ao ‘progresso’ tomados no velho mundo” (2005, p. 15).

É interessante notar que o descaso e a pouca importância dada em detrimento do progresso remete a uma prática relacionada à ultrapassagem de um determinado estado por um outro. Essa prática se repetiu ao longo da história brasileira configurando o desaparecimento de produtos materiais, frutos de momentos históricos particulares. Com relação a isso Lemos afirma:

Sempre que alcançamos uma meta libertária, a primeira coisa que se fez foi destruir as provas da opressão banida. Vestígios holandeses varridos. Cartelas heráldicas, escudos e brasões arrancados violentamente dos pórticos nobres das construções espanholas pelos portugueses da reconquista e pelos brasileiros depois de 1822 (1980, p. 35).

Nas primeiras décadas do século XX apesar do movimento modernista que disseminava um cenário arquitetônico global homogeneizante, dentro do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, de 1931, se organizou um evento paralelo com o objetivo de reunir e possibilitar a discussão entre técnicos e arquitetos especializados em monumentos históricos. Desse congresso foi originado o primeiro documento internacional relacionado à preservação de bens patrimoniais, a “Carta de Atenas Para o Restauro de Monumentos Históricos”. As diretrizes traçadas por essa iniciativa se repercutiram nos anos vindouros culminando em 1964, na formulação de um novo documento, a Carta de Veneza, elaborada durante outro Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos, com a participação de mais de setecentos profissionais “que se reuniram preocupados com a falta de entrosamento e de conceitos comuns no trabalho de preservação de bens culturais” (LEMOS, 1981, p. 74).

Os preceitos presentes na Carta de Veneza foram adotados no Brasil e seguiam o chamado “método científico” de preservação onde as reconstruções nunca devem imitar os originais, devendo deixar claro as novas intervenções por meio do emprego de materiais e recursos, bem como, adotar um estilo neutro e contemporâneo na construção de anexos. Esse era um dos principais preceitos da Carta elaborada no encontro de Veneza e é até os dias atuais o processo de intervenção mais utilizado.

A restauração científica não permite conjecturas e, portanto, o arquiteto deve deter-se quando a sua imaginação é solicitada a ir buscar soluções francamente modernas e pessoais nos trabalhos de complementação, que deverão mostrar claramente a sua contemporaneidade, sendo, então, condenáveis os “disfarces”, as imitações que nunca passarão de falsificações a concorrer com os agenciamentos autênticos (LEMOS, 1981, p. 79).

No Brasil, apesar dos primeiros esforços datarem do início do século XX, a continuidade necessária ao desenvolvimento dessas medidas não era enfática, o que dava margem para a proposição de novos projetos. Em 1923 é formulado o primeiro projeto de lei sugerindo a criação de uma Inspeção dos Monumentos Históricos dos Estados Unidos do Brasil, a fim de preservar imóveis públicos e particulares, que, no entanto, não foi posto em prática. No ano de 1936, um novo projeto é formulado pelo escritor modernista Mário de Andrade, intelectual cuja obra era destinada à formulação de um sentido de valorização da identidade nacional, e que em 1937 é promulgado como lei. Nele, Mário amplia a definição de

patrimônio abrangendo o conceito de patrimônio imaterial, relacionado à preservação de práticas, costumes, conhecimento e manifestações culturais. Segundo Mário:

Entende-se por Patrimônio Artístico Nacional todas as obras de arte pura ou arte aplicada, popular ou erudita, nacional ou estrangeira, pertencente aos poderes públicos, e a organismos sociais e a particulares nacionais e particulares estrangeiros residentes no Brasil (LEMOS, 1981, p. 38)⁵.

A intenção de Mário de Andrade era, além de preservar os bens imóveis e móveis, registrar o “saber fazer”, chegando a imaginar espaços destinados especialmente para isso, como um museu do trem onde seriam dispostas informações relativas à construção de ferrovias e ao funcionamento das locomotivas. O ano de 1937 também é o marco da criação do primeiro órgão inteiramente destinado à preservação do patrimônio histórico e artístico brasileiro o “Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional” (SPHAN), através de uma iniciativa do Ministério da Educação então dirigido pelo ministro Gustavo Capanema. Em sua concepção é formulada uma nova dimensão do que é patrimônio histórico e artístico, porém, adotando uma abordagem mais restritiva ao se comparar com a definição de Mário de Andrade, e que seria composto pelo:

Conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (LEMOS, 1981, p. 43)

Em 1970 é assinado mais um termo direcionado às políticas de preservação patrimonial, denominado Compromisso de Brasília, e a partir dele são introduzidas diretrizes importantes, tais como a criação de órgãos das esferas estaduais e municipais, subvencionados ao então Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN) e criação de cursos de especialização para arquitetos restauradores, conservadores de pintura, escultura e documentos, arquivologistas e museólogos. Dentro dessa política de incentivo à criação de órgãos regionais, o Compromisso de Brasília faz a distinção entre bens culturais de interesse local e nacional, sendo os primeiros classificados como sendo aqueles ligados à vida de uma pequena sociedade com limites territoriais diferentes, “a casa do fundador de uma cidade, a

⁵ Entenda-se o termo arte em um sentido abrangente, independente de se ter ou não uma intenção primordialmente estética na concepção de determinado objeto.

pequena estação de estrada de ferro abandonada, o túmulo de um benfeitor qualquer” (LEMOS, 1981, p. 92).

Vale ressaltar a importância dada por esse documento à produção acadêmica acerca do patrimônio:

É recomendável a participação de intelectuais escrevendo monografias elucidativas acerca dos aspectos sócio-econômicos regionais e valores compreendidos no respectivo patrimônio histórico e artístico, não estando descartado o emprego de todos os “meios de comunicação de massa” (LEMOS, 1981, p. 94).

Mas em suma, o que é preservar? Segundo o dicionário Aurélio, a definição do termo preservação é “ação que visa garantir a integridade e a perenidade de algo, por exemplo, um bem cultural”. Para Carlos Lemos, em seu livro “O que é patrimônio histórico?”, o ato de preservar consiste em “livrar de algum mal, manter livre de corrupção, perigo ou dano, conservar, livrar, defender e resguardar” (1981, p. 24). No entanto, a preservação depende do ato de registrar que significa guardar informações para as gerações futuras relacionadas à perpetuação de elementos culturais que não possuem garantia de permanecer. Cabe salientar que o patrimônio é composto por uma parcela material e outra imaterial.

No início da preocupação preservacionista, o enfoque das ações se dava primordialmente sobre os meios materiais, sendo relegada a conservação das práticas, técnicas, costumes e hábitos, especialmente populares, ao esquecimento, o “saber fazer”, cuja importância de se proteger o pioneirismo de Mário de Andrade resgatou. Essa parcela do patrimônio é classificada como imaterial, enquanto que os objetos, utensílios, indumentária, mobiliário, estatuária, documentos, arquitetura, e afins, constituem a parcela material. Preservar é, especialmente no caso dos ambientes urbanos, manter as relações pertencentes a um contexto, que reflete toda a sistemática sócio-econômica de um determinado período. Essas relações seriam então “prioritárias na definição daquilo a ser preservado, em conjunto, pois aí já pode estar configurado uma identidade cultural” (1981, p. 57).

Outro fator imprescindível é a conservação dos usos. A melhor maneira de se preservar algo, principalmente edificações, é a permanência do uso ao qual elas foram originalmente destinadas. Caso esse uso não seja possível, deve-se empregar uma atividade que respeite as conformações existentes. Portanto, o que não se deve é submeter determinada obra arquitetônica ao desuso, pois assim a tendência é que a mesma não persevere ao passar do tempo.

Enfim, a primeira norma de conduta ligada ao “como preservar” é manter o bem cultural, especialmente o edifício, em uso constante e sempre que possível satisfazendo a programas originais (LEMOS, 1981, p. 69).

É perceptível que quando tratamos de patrimônio estamos lidando com um fator inerente ao conceito: o tempo. O patrimônio está conectado à noção de tempo em suas três facetas. Ao passado, pois é resultado das condicionantes do mesmo que dimanam a sua concepção e construção. Ao presente, pois dele surge a preocupação e o ato de se preservar aquilo que exprime os caminhos percorridos e que originaram o existente de hoje. E ao futuro, pois se se preserva algo é com intuito de o perpetuar e, assim, torná-lo acessível às gerações venturas.

Mas o tempo é dinâmico e o seu ponto referencial é o ser humano, tanto em sua individualidade como em sua coletividade. São dois lados diferentes da mesma moeda que se complementam. Daí surgem a temporalidade individual e a social. Segundo o arquiteto Francisco Lauande (2007), a temporalidade individual “não é um tempo real e sim, um tempo natural construído ao longo da vida do homem”. Essa construção para Lauande acontece “por intermédio da linguagem, suas experiências pessoais impregnadas no inconsciente revelam-se pela associação de idéias, pensamentos, sentimentos” (2007, p. 02).

Portanto, a temporalidade individual pertence ao universo da cognição do homem como indivíduo, que está inserido em um contexto social, e é composta por símbolos que são “o próprio sentido que o homem busca como forma de determinar uma ordem e sentido aos acontecimentos e ao próprio mundo” (LAUANDE, 2007, p. 02).

A temporalidade social, por sua vez, é produto das relações sociais, que, segundo o arquiteto Frank Svensson, “estariam sujeitas ao movimento dinâmico e permanente da construção da história” (apud LAUANDE, 2007, p. 04). Como dito, uma temporalidade não elimina a outra, ambas coexistem, uma vez que a individual proporciona a autodeterminação e a social a confronta com os limites e estruturas sócio-econômicas de seu tempo. Para Svensson a arquitetura é proveniente desse confronto.

Se conhecemos as múltiplas relações espaciais e temporais entre as coisas e os sistemas materiais e assim, sua dependência para com a organização que as estrutura, suas relações e formas de movimento, podemos também compreender e reconhecer a constituição objetiva

dos lugares para entendê-los arquitetonicamente (SVENSSON apud LAUANDE, 2007, p.06).

O patrimônio arquitetônico então deve ser entendido como produto das relações e de uma temporalidade social. A importância de preservá-lo reside na intenção de se perpetuar a cultura de uma sociedade, materialização do pensamento e da postura de uma época. Francisco Lauande defende que a cultura é resultado de um esforço coletivo e que “negligenciá-la, portanto, é esgarçar padrões de convívio ético e limites que nos asseguram a própria liberdade individual” (2007, p. 06). Uma vez que patrimônio está tão estritamente vinculado ao que é cultura é sensato defini-la. A primeira definição que encontramos no dicionário Aurélio é “ato, efeito ou modo de cultivar; cultivo”, cuja essência está explicitamente relacionada ao ato de se guardar ou preservar algo ao futuro. Além disso, o conceito de cultura carrega outra característica, a da coletividade:

[...]

5. O conjunto de características humanas que não são inatas, e que se criam e se preservam ou aprimoram através da comunicação e cooperação entre indivíduos em sociedade.

[...].

7. O processo ou estado de desenvolvimento social de um grupo, um povo, uma nação, que resulta do aprimoramento de seus valores, instituições, criações, etc.; civilização, progresso.

[...]

11. O processo ou estado de desenvolvimento social de um grupo, um povo, uma nação, que resulta do aprimoramento de seus valores, instituições, criações, etc.; civilização, progresso (DICIONÁRIO AURÉLIO, 1999, CD-ROM).

Portanto, se preservar algo culturalmente é preservar a própria identidade, seja coletiva ou individual. É se conhecer melhor e possibilitar isso àqueles que virão. Por isso, a cultura, como se pode ver, engloba a noção de patrimônio e assim como esse manifesta-se e reflete-se nas três faces do tempo. É dessa maneira que o geógrafo Milton Santo a enxerga:

O conceito de cultura está intimamente ligado às expressões da autenticidade, da integridade e da liberdade. Ela é uma manifestação coletiva que reúne heranças do passado, modos de ser do presente e aspirações, isto é, o delineamento do futuro desejado. Por isso mesmo, tem de ser genuína, isto é, resultar das relações profundas dos homens com seu meio, sendo por isso o grande cimento que defende as sociedades locais, regionais e nacionais contra as ameaças

de deformação ou dissolução de que podem ser vítimas (SANTOS, 2002, p. 135).

Ao ter como base o quadro referencial acima exposto e tendo como finalidade de responder a pergunta geral, aprofundar as hipóteses iniciais e atender aos objetivos traçados, podemos formular os caminhos percorridos para acerrar e estudar a realidade empírica do Rio Grande do norte. Dessa forma, a seguir descrevemos como se operacionalizou o trabalho de campo e documental – tanto para o estudo histórico como para o levantamento das condições atuais das estradas de ferro – ou seja, veremos como estas referências teóricas foram traduzidas e condicionaram a pesquisa do caso concreto, cujos resultados apresentamos na Parte III desta monografia.

3) Eixos e procedimentos metodológicos

Como trabalho aponta duas perspectivas de análise diferentes, uma histórica e outra contemporânea, foram adotados procedimentos metodológicos, técnicas, instrumentos de pesquisa e fontes de dados diferentes. A perspectiva histórica se baseou em fontes primárias e secundárias, que foram processadas sob os eixos analíticos adotados referentes à formação de redes urbanas através das estradas de ferro. Já a contemporânea teve como enfoque as visitas de campo, realizadas às estações ferroviárias do Rio Grande do Norte, que possibilitaram a composição de um inventário relatando as suas condições atuais. A seguir são esmiuçadas essas condições em que foram trabalhadas ambas as perspectivas.

3.1) A análise das ferrovias como elementos de integração territorial

Este estudo sobre as redes urbanas formadas por ferrovias no Rio Grande do Norte tem como base a metodologia estabelecida pelo pesquisador Francisco Antônio Zorzo sobre o mesmo tema desenvolvido, no entanto, sobre as ferrovias do estado da Bahia. A pesquisa empreendida por Zorzo (2003) baseou-se no conceito de práticas de territorialização para determinar a configuração do território sob domínio da rede urbana e da ferrovia. Essas práticas influíram na substituição, de acordo com denominação do autor, de “códigos tradicionais”, como as relações sociais e comerciais estabelecidas no período colonial, por

“códigos modernos”, como as redes ferroviárias e urbanas, que ocasionaram uma reconfiguração do território.

A ocupação territorial da Bahia se deu de forma semelhante ao Rio Grande do Norte, a partir de mecanismos de penetração no sertão, como as estradas carroçáveis, em um primeiro momento, e, posteriormente, as estradas de ferro. Semelhantemente também, em relação cronológica, se deu a ascensão e decadência das vias férreas, cujas primeiras inaugurações em território baiano aconteceram em 1860, e cujo marco de declínio se dá a partir do ano de 1930. Por isso, no estudo de Francisco Zorzo, assim como no nosso, para o entendimento da formação da rede urbana entrelaçada pela ferrovia se faz necessário um estudo das conformações sociais históricas anteriores à instalação das linhas, “pois foi no passado que se engendraram as estruturas sócio-culturais encontradas e agenciadas pela empresa ferroviária. A instalação do moderno dispositivo ferroviário se deu sobre um campo de poder pré-estabelecido, herdeiro das antigas práticas de colonização” (ZORZO, 2003, p. 05). No entanto, não é objetivo do presente trabalho aprofundar esta questão, mas levantar alguns elementos necessários à compreensão das condições históricas em que são implantadas as ferrovias.

Mais especificamente interessam ao desenvolvimento do trabalho aqueles dispositivos com maior interface com o meio urbano, como o agenciamento viário proporcionado pelas antigas estradas carroçáveis. Esse dispositivo de viação terrestre, ao qual se vinculou a ferrovia posteriormente, foi resultado da amálgama de práticas militares com práticas comerciais, gerando “caminhos de ir e vir e caminhos de volta”, sendo tais meios de comunicação pioneiros ao instaurar “um dispositivo de controle do território, impondo funcionalidades, quer dizer, colocando fluxos segundo um vetor funcional e uma axiomática” (ZORZO, 2003, p.05).

Apesar da aparente simplicidade, as estradas carroçáveis do século XIX foram responsáveis pela formação de importantes efeitos no território como: divisão fundiária, circulação de riquezas e escoamento da produção agrícola, atividades missionárias e administrativas e criação e consolidação de assentamentos humanos em suas diversas escalas. Essas atribuições calcaram e caracterizaram as futuras intervenções no território. A ocupação urbana ocasionada pelas mesmas na Bahia aconteceu – de forma muito semelhante ao RN, como se verá adiante – no sentido da cabeceira dos rios, com formação de sedes administrativas: “à capital, Salvador, era reservada a centralidade do sistema de exploração

econômica com seu porto e praça comercial (obviamente, não somente de centralização dos fluxos mercantis)” (ZORZO, 2003, p. 06).

A implantação da malha ferroviária veio impor uma nova dinâmica ao território já parcialmente configurado pelas vias carroçáveis, estabelecidas, em sua maioria, desde os tempos coloniais. Na teoria utilizada por Zorzo, duas são as vertentes de análise da ferrovia: como empresa e como dispositivo de controle territorial. A primeira refere-se à conformação mais óbvia da estrada de ferro como uma empresa capitalista responsável pela circulação de bens, produtos e serviços. A segunda faz referência a um aspecto mais implícito que é a ação da ferrovia como um mecanismo de definição do território, responsável pela conexão e relação entre região-cidade e cidade-cidade, definindo, dessa maneira, redes urbanas.

Ao analisar as ferrovias baianas e a sua mútua influência com as redes urbanas daquele estado, o pesquisador se baseou em algumas evidências. O primeiro aspecto foi o crescimento populacional das regiões servidas, além do surgimento de novas centralidades e emancipação de diversas localidades. A segunda consequência evidente do seu estudo se deu no âmbito comercial, onde as pequenas cidades do interior da Bahia, vale salientar, sem desenvolvimento de infra-estrutura urbana e vida cultural, comprovaram “de perto a penetração mercantil acelerada advinda com a melhoria dos transportes e com a ferrovia” (ZORZO, 2003, p. 09). Como aqui no nosso estado, a consequência imediata da rede ferroviária no âmbito comercial da Bahia foi a ampliação de sua presença com a interiorização. Para se ter uma melhor idéia e esclarecer em nosso estudo como se dava a influência da ferrovia no âmbito comercial e deste em relação à consolidação de uma rede urbana moderna, cabe fazermos algumas considerações acerca do mesmo.

Os comerciantes nas pequenas cidades exercem o papel de articuladores da produção quase que com total exclusividade do mercado de uma vasta zona. O contato entre comerciante e agricultor era direto sendo o primeiro o fornecedor de crédito, informações e sementes, entre outros. O comerciante exercia o papel de intermediário nas relações entre os mercados internos e externos, monopolizando os fluxos econômicos. O comércio, por sua vez, concentrava-se nas cidades que exerciam territorialmente a orientação desses fluxos produtivos regionais de coleta, distribuição e assistência ao produtor e os caminhos interiores (ZORZO, 2003, p. 11).

Portanto, como se pôde ver, esses três mecanismos, as cidades, o comércio e as ferrovias, exerciam uma influência recíproca que resultava na dinamização dos mesmos e em

uma vinculação cada vez mais estreita entre eles. Dessa forma, verificada a semelhante conformação das condições de implantação das estradas de ferro na Bahia com as do Rio Grande do Norte, o presente trabalho utilizará como eixos analíticos da formação e consolidação das redes urbanas em conexão com as vias férreas potiguares, o desenvolvimento urbano e demográfico dos núcleos abrangidos e o âmbito financeiro e comercial firmado por elas.

Com relação às fontes de dados foram utilizadas tanto de natureza primária, como secundária. As primárias são compostas principalmente pelos Relatórios e Mensagens oficiais do Governo do Estado, desde a década de 1970 até os anos de 1930, os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, de 1909 a 1925, os períodos locais de então, principalmente “A República”, e também as publicações periódicas de circulação nacional, como a Revista do Clube de Engenharia e a *Brazil-Ferro-Carril*, especializada em viação ferroviária. As fontes secundárias são as monografias, dissertações, trabalhos científicos e livros pesquisados que tratam sobre a temática em estudo, entre elas, aquelas produzidas pelos pesquisadores do Grupo de Estudo “História da Cidade e do Urbanismo” (HCURB), ao qual o autor deste trabalho é vinculado.

Cabe fazer uma ressalva, entretanto, com relação à inconstância ou falta de dados empíricos existente especialmente nas fontes primárias. Determinadas categorias que foram utilizadas na análise da rede urbana condicionada, por exemplo, por uma ferrovia específica do estado, não puderam ser aplicadas com a mesma consistência devido a esse fator. Por isso, a análise de uma via férrea pode primar pelo emprego de certas categorias que podem não ter sido tão enfatizadas nas demais, onde outros dados empíricos, por sua vez, são utilizados. Portanto, o emprego de classes de informações, como as receitas, as despesas, o déficit, o movimento de mercadorias e passageiros, o crescimento populacional, entre outros, é condicionado pela disponibilidade dos dados empíricos, sendo variável no estudo de uma estrada de ferro para outra. Por fim, é válido chamar atenção para o fato de que a utilização de informações – como as citadas há pouco – se dá em virtude da aplicação pelo estudo dos eixos analíticos de Francisco Zorzo (2003), relacionados anteriormente. As ferrovias que compõem o universo de trabalho do estudo são as três que compõem a malha ferroviária do Rio Grande do Norte: E.F Natal a Nova Cruz, E.F. Central e E.F. de Mossoró a Souza. A espacialização delas no território do estado encontra-se na figura a seguir:

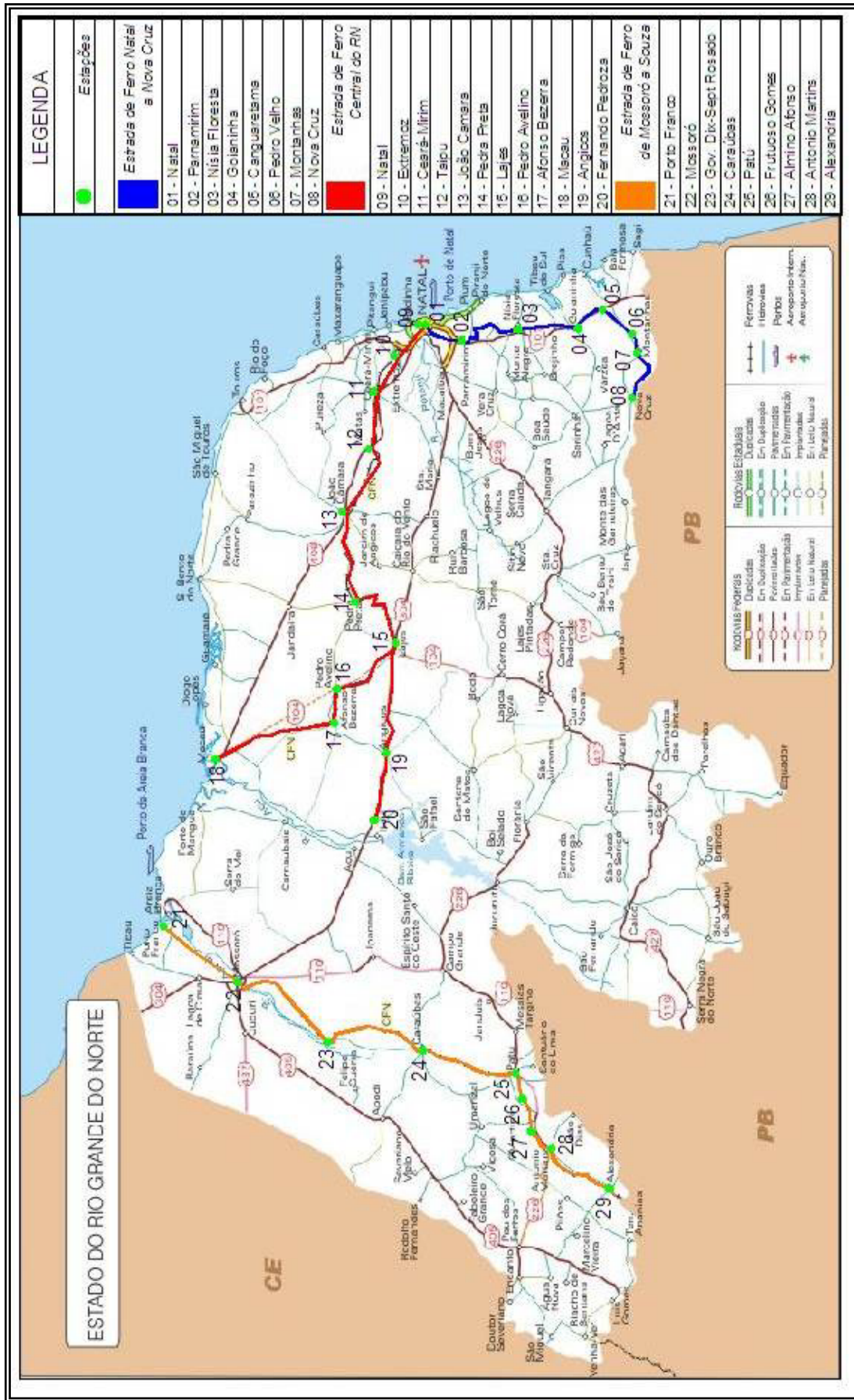


Figura 01 – As ferrovias do Rio Grande do Norte e suas estações

Fonte: Elaboração do autor.

3.2) A composição dos inventários

Para atingir um dos objetivos deste trabalho, referente ao estudo das condições atuais das estações de trem do Rio Grande do Norte, foram elaborados inventários para registrar as características alusivas a tais edificações. Os inventários foram divididos em três partes: registro gráfico; anotação das características formais de uso e de conservação atuais; e registro fotográfico. A primeira parte, relativa ao registro gráfico, é constituída pela concepção de plantas-baixas e plantas de situação dos edifícios⁶, a partir de levantamento métrico efetuado *in loco*. A segunda refere-se ao apontamento das características gerais morfológicas e preservacionistas. A terceira e última é composta por fotografias atuais das estações, além de eventuais imagens das mesmas em períodos anteriores, para, dessa forma, estabelecer uma comparação entre os estados de conservação⁷.

Para a elaboração dos inventários foram realizadas visitas *in loco* as estações, efetuadas entre os meses de Agosto e Novembro de 2007, onde também foram entrevistados moradores locais, que cederam informações importantes. Basicamente, foram quatro as viagens desempenhadas, passando por todas as cidades que possuem estações ferroviárias no Rio Grande do Norte. Aqui cabe fazer um parêntese relativo ao critério de visitação das estações. Além das edificações levantadas ainda há a existência de outras, porém não situadas em zonas urbanas consolidadas, sendo, portanto, muitas vezes apenas pontos de parada de pequenas localidades, distritos ou simplesmente para atender determinadas áreas de produção agrícola, situando-se, dessa maneira, em zona rural. Esse critério foi adotado em virtude da grande extensão do universo de estudo do trabalho e também devido ao fato dele se concentrar no papel das estações e redes como elementos de consolidação de cidades, englobando, portanto, apenas as estações localizadas em zonas urbanas.

A realização da visitação às edificações se deu a partir de quatro viagens realizadas pelo interior do estado, que estão discriminadas e espacializadas abaixo, seguindo a ordem cronológica em que foram efetuadas, bem como, relatando as estações visitadas em cada uma delas:

⁶ Algumas das plantas das estações não foram elaboradas pelo autor, pois já havia sido feito um levantamento prévio. Além disso, algumas estações não puderam ser levantadas em virtude de dificuldades relativas ao uso das mesmas, o que impossibilitou o trabalho de levantamento de suas dimensões.

⁷ É importante ressaltar que as fichas de inventário não se encontram no corpo deste trabalho, mas no Caderno de Apêndices.

Quadro 01 – Viagens de campo realizadas às estações do RN.

Viagem / Data	Cidades em ordem cronológica de visitaçã ⁸
1 ^a (21 a 24/08/2007)	1) Alexandria (EFMS), 2) Antônio Martins (EFMS), 3) Frutuoso Gomes (EFMS), 4) Almino Afonso (EFMS), 5) Patú (EFMS), 6) Governador Dix-Sept Rosado (EFMS), 7) Caraúbas (EFMS), 8) Mossoró (EFMS), 9) Areia Branca (EFMS), 10) Angicos (EFCRGN), 11) Afonso Bezerra (EFCRGN), 12) Pedro Avelino (EFCRGN).
2 ^a (16/09/2007)	13) Nova Cruz (EFNNC), 14) Montanhas (EFNNC), 15) Pedro Velho (EFNNC), 16) Canguaretama (EFNNC), 17) Goianinha (EFNNC), 18) São José do Mipibu (EFNNC).
3 ^a (28/09/2007)	19) Taipú (EFCRGN), 20) João Câmara (EFCRGN), 21) Macau (EFCRGN), 22) Ceará-Mirim (EFCRGN), 23) Extremoz (EFCRGN).
4 ^a (02/11/2007)	24) Lajes (EFCRGN), 25) Pedra Preta (EFCRGN), 26) Fernando Pedroza (EFCRGN).

Fonte: Elaboração do autor.

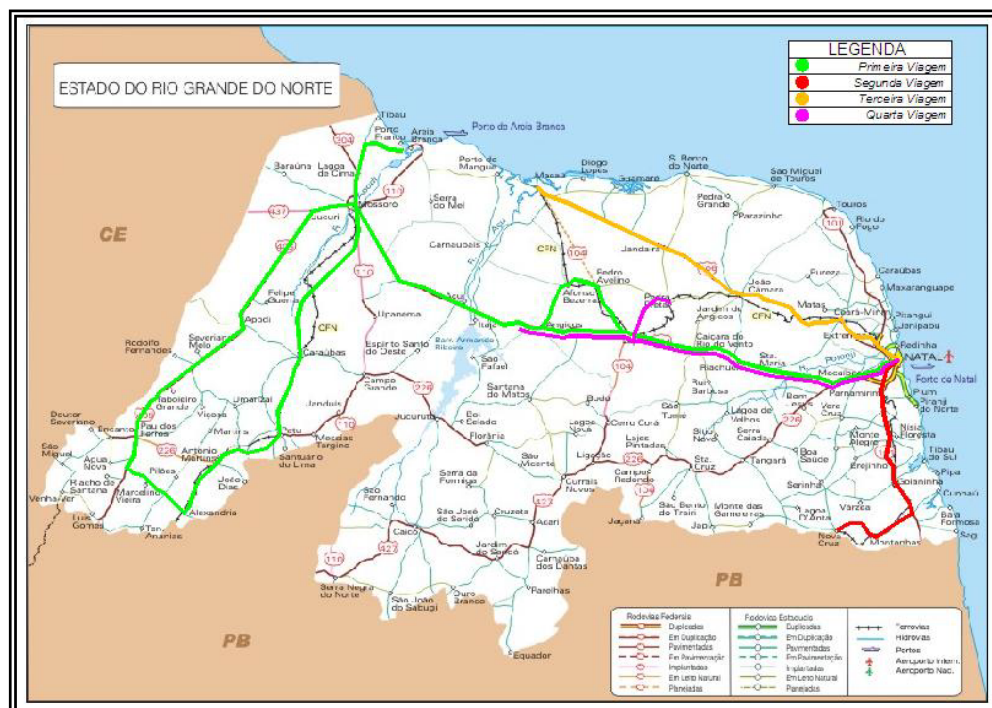


Figura 02 – Espacialização das viagens. Fonte: <http://www.rn.gov.br>

⁸ As siglas entre parênteses fazem referência à ferrovia à qual pertence a respectiva estação, significando EFNNC, Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz, EFCRGN, Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e EFMS, Estrada de Ferro de Mossoró a Souza.

As estações iniciais da *Great Western* e da E.F. Central, situadas em Natal, também foram visitadas *in loco*, constituindo assim, respectivamente a 27ª e 28ª. É importante fazer algumas considerações antes de se passar à análise dos inventários. Primeiro, que algumas das cidades que possuíam estações, como Parnamirim e São Rafael, não foram visitadas em virtude do conhecimento prévio de que essas edificações não existiam mais⁹. Outras cidades, como Montanhas e Pedro Velho, também não possuem mais as estações ferroviárias, no entanto, foram visitadas devido à não ciência anterior desse fato, que apenas foi constatado ao se chegar às referidas localidades. Segundo, em algumas das estações não se pôde realizar o levantamento métrico em virtude da impossibilidade imposta pelos respectivos usos, ocorrendo, dessa maneira, apenas o levantamento fotográfico. Essas edificações foram as de Goianinha e de São José de Mipibu (Papari), sendo a causa da primeira o fato dos residentes não se encontrarem no local, e na segunda, o fato do uso da mesma ser um restaurante de movimento constante. A seguir, os dados dos inventários¹⁰ serão analisados mais pormenorizadamente, ocorrendo uma abordagem quantitativa de alguns de seus principais aspectos como o uso atual, o estado de conservação, o grau de descaracterização e o estilo arquitetônico.

A elaboração dos inventários é baseada nos modelos utilizados pela professora do Departamento de Arquitetura da UFRN, Edja Trigueiro, porém sofreram adequações devido às peculiaridades do trabalho, sendo acrescentados novos dados. Entre eles está a planta de situação do edifício. Tal informação é de suma importância, pois permite a contextualização da estação na malha urbana identificando as principais edificações e equipamentos urbanos em seu entorno, inclusive exemplares contemporâneos seus. O item seguinte – sobre o uso atual – tem o objetivo de verificar a adequação entre ele e a estrutura física da estação e, dessa maneira, constatar se há uma relação equilibrada e de preservação entre ambas as condicionantes. Vinculados ao fator uso estão o estado de conservação e o grau de descaracterização, cujos objetivos são, respectivamente, de se constatar se as estações apresentam boas ou más condições, ou se estas foram modificadas ou descaracterizadas ao longo dos anos.

Como forma de registrá-las morfologicamente os inventários também contém um item relativo às características formais, incluindo aspectos como a volumetria, os materiais

⁹ Em Parnamirim a estação de trem que existe pertence à Companhia Brasileira de Trens Urbanos e é recente, não se enquadrando, portanto, ao interesse deste trabalho. A estação histórica foi demolida. Em São Rafael da estação de trem encontra-se abaixo das águas represadas da barragem Armado Ribeiro Gonçalves.

¹⁰ Os inventários em si encontram-se nos apêndices desta monografia.

construtivos, os adornos, o número de pavimentos, a composição das fachadas, o tipo de acabamento, entre outros. Fechando essa parte morfológica, foram compostas plantas-baixas dos edifícios, cujo intuito é o de verificar os programas de necessidades atuais e ver como estes se espacializam em sua estrutura física, fazendo um contraponto com os antigos usos ferroviários. O último item da ficha inventarial é relativo à anotação de observações, geralmente peculiaridades informadas por meio de entrevista com moradores locais. Para maior praticidade, relataremos a situação das estações seguindo a lógica das ferrovias às quais pertencem, de acordo com a ordem cronológica de implantação das mesmas.

PARTE II

O progresso vindo sobre trilhos

A segunda etapa do trabalho tem o objetivo de traçar um panorama da implantação das vias férreas no Brasil, baseando-se no fator “progressista” que as permeava, responsável pela atribuição de uma imagem à ferrovia de elemento dinamizador e imprescindível para o desenvolvimento econômico do país. Assim, serão dispostas as condições de construção das primeiras linhas de ferro brasileiras, atentando para alguns dos discursos políticos e técnicos vigentes à época. Para complementar, o seu item final trata de alguns exemplos de reaproveitamento e revalorização do legado material deixado por algumas ferrovias brasileiras desativadas e, por iniciativas desse cunho, novamente ativas, porém com funções destinadas, sobretudo, aos usos turísticos e culturais. Essas medidas são importantes, pois reafirmam o caráter histórico e patrimonial desses mecanismos.



PARTE II

O PROGRESSO VINDO SOBRE TRILHOS

Caminhos sobre trilhos existem no mundo desde a antiguidade, como o caminho de Diolkos, na Grécia do século seis antes de Cristo. Depois de um hiato de centenas de anos os mesmos se desenvolveram na Europa dos séculos XVI e XVII pela tração animal. No entanto, o pleno desenvolvimento desses caminhos denominados *railways*, ou para nós, ferrovias, se deu em meados do século XIX, com o advento da Revolução Industrial e, conseqüente, invenção da locomotiva a vapor.

A primeira linha aberta ao público a utilizar essa tecnologia e, portanto, considerada a primeira ferrovia foi a *Stockton and Darlington Railway* no norte da Inglaterra, no ano de 1825. Depois veio a *Liverpool and Manchester Railway*, considerada a primeira linha férrea entre cidades do mundo. Logo, as ferrovias se espalharam pelo Reino Unido e pelo mundo tornando-se rapidamente o principal meio de transporte terrestre por aproximadamente um século, depois que a evolução do automobilismo ocasionou o seu gradual declínio.

As ferrovias ligeiramente se tornaram sinônimo de progresso devido à dinamização no transporte de passageiros e mercadorias que impôs. Nos Estados Unidos, elas logo tomaram vulto, após a inauguração da *Baltimore and Ohio Railway*, na década de 1830, e representaram um elemento fundamental na integração nacional. O desenvolvimento dos caminhos de ferro nesse país possibilitou uma redução no tempo e no custo do transporte, o que permitiu a migração para o oeste, então pouco explorado, bem como, permitiu um maior acesso aos bens de consumo o que ajudou a consolidar os fluxos de capital. No Brasil, a mesma idéia integralista e desenvolvimentista se formou acerca das vias férreas, o que subsidiou a implantação das mesmas no país.

4) As Ferrovias no Brasil: um projeto de integração nacional

A história das ferrovias representa um importante capítulo da história do Brasil e sua inserção no “mundo moderno”. Até a primeira metade do século XIX, a circulação de pessoas e mercadorias se resumia aos caminhos carroçáveis, na qual a grande maioria apresentava condições precárias ao deslocamento, seja pela tortuosidade e estreiteza ou pela insegurança proporcionada pelos freqüentes assaltos aos viajantes. O transporte de mercadorias nessa época era realizado pelos chamados tropeiros, que comandavam expedições cuja carga era deslocada nos lombos de mulas. O rudimento de tal meio de escoamento da produção era tamanho que uma expedição para conduzir determinada carga ao seu destino, geralmente às cidades portuárias, representava uma “atividade de risco”. Outro inconveniente também era o emprego de um número muito alto de animais para carregar safras cada vez maiores, sobretudo, do café, importante produto agrícola do então Império, que se encontrava à época em franca ascendência. Portanto, o investimento em um tipo de transporte que oferecesse eficiência, segurança e que possibilitasse o deslocamento de grandes quantidades de mercadoria tornava-se imprescindível ao desenvolvimento da economia do país e condizente com o desenvolvimento tecnológico disponível.

Até o aparecimento das primeiras estradas de ferro, os transportes terrestres no Brasil eram ainda praticamente os mesmos dos tempos coloniais: isto é, caminhos para as tropas de mulas e para carros de boi. As tropas de mulas constituíam o principal meio de transporte terrestre, e o tropeiro era, como definiu poeticamente o Eng. Barros Pereira, ‘um hífen ambulante entre a costa e as cidades remotas do interior’. Enquanto que na Europa e nos Estados Unidos houve um rodoviarismo bem desenvolvido anterior às primeiras estradas de ferro, com intenso transporte de cargas e passageiros em diligências de tração animal, aqui no Brasil passou-se, por assim dizer, direto das tropas de mulas para as ferrovias (TELLES, 1994, p. 227).

Além das precárias condições das estradas carroçáveis, que exigiam também uma constante manutenção, pois se deterioravam facilmente frente às intempéries, e da dinamização da cultura do café, cujo volume total de exportações passou de 3.348.000 libras esterlinas em 1830 para 8.121.000 libras em 1850, um aumento em torno de 145% (TELLES, 1994, p. 229), outro importante fator permitiu o surgimento das primeiras vias férreas no Brasil: a evolução mundial da tecnologia dos transportes e a relação com países estrangeiros que dominavam essa

tecnologia. Com o desenvolvimento das embarcações e das telecomunicações, especialmente do telégrafo, as relações entre os países se estreitaram e a defasagem no conhecimento e conseqüente emprego de novas técnicas e tecnologias se tornou cada vez menor entre os mesmos. Por isso, países como a Inglaterra e os Estados Unidos implantaram suas ferrovias quase concomitantemente, como se verá na citação a seguir, logo depois seguidos por nações da América Latina como a Argentina, o México e, pouco depois, o Brasil.

Não deve constituir motivo de estranheza a situação de atraso dos transportes terrestres no Brasil, do início do Séc. XIX, porque na maior parte do mundo civilizado a situação não era muito diferente. Mesmo na Inglaterra, país líder da Revolução Industrial, com exceção de alguns canais de recente construção, os demais transportes terrestres eram muito precários, e a primeira estrada de ferro, aliás primeira no mundo (a linha Stockton a Darlington), só foi inaugurada em 1825. Na Europa Continental a primeira estrada de ferro veio em 1828, e nos Estados Unidos, em 1831 (TELLES, 1994, p. 229).

Os reflexos dessa inovação tecnológica não tardaram a repercutir em território nacional. O primeiro decreto relativo à concessão de direitos acerca da instalação de uma estrada de ferro no país foi sancionado no dia 31 de outubro de 1835, então no período regencial, pelo regente Padre Feijó em nome do Imperador Dom Pedro II. Desde esse primeiro documento¹¹, a preocupação de integração territorial é evidente, pois essa proposta determinava “conceder privilégio, pelo prazo de 40 anos, a uma ou mais companhias que fizessem estradas de ferro, do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia” (TELLES, 1994, p. 230). A intenção era aproximar as zonas produtivas e unir politicamente o país, possibilitando um comércio mais célere entre tais áreas, bem como, o deslocamento de pessoas. Os discursos também aclamavam o atendimento de zonas do interior do Brasil, dinamizando as economias das pequenas lavouras e das indústrias extrativas e aproximando essas populações das maiores cidades e principais centros econômicos.

A grande e a pequena lavoura, as empresas de industrias extractivas, os trabalhadores dos campos, toda essa grande massa de habitantes do interior, que vivem isolados dos grandes centros de população, aneiam pelo estabelecimento definitivo de uma rêde vastissima de caminhos de ferro que cruze o territorio nacional em todos os rumos

¹¹ O documento foi assinado pelos deputados Bernardo Pereira de Vasconcellos, Manoel Paranhos da Silva Velloso e José Floriano de Figueiredo Rocha.

e facilite as comunicações de um ponto a outro, no centro e approxime o littoral, nas costas (BRAZIL FERRO-CARRIL, 1910, n. 02, p. 01)¹².

Porém, nenhuma concessão foi efetivada baseada nesse decreto, que foi sucedido por uma série de outros que, por mais que tivessem a intenção de prover o progresso por meio da garantia de várias facilidades, acabaram não se realizando e, portanto, adiaram o sonho de construção da primeira via férrea brasileira¹³. Depois dos primeiros intentos, finalmente se firmou uma lei sólida que fundamentou a construção das duas primeiras vias férreas nacionais. A Lei n. 642, de 26 de junho de 1852, fruto das discussões alimentadas pelos órgãos de imprensa da época, estabelecia vantagens nunca antes concedidas como a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado, a isenção nos direitos de importação de máquinas e equipamentos e uma zona de privilégio nos 30 quilômetros adjacentes aos trilhos, para que assim, impossibilitasse a implantação de uma via concorrente (TELLES, 1994, p. 233).

O resultado disso foi a concessão, por meio dos decretos 1.030 e 1.088 respectivamente – ambos de 1852 – dos direitos de se construir uma estrada de ferro da cidade de Recife até a localidade de Água Preta, em Pernambuco, e de uma linha do Rio de Janeiro a Petrópolis. A primeira foi dada aos ingleses Alfred e Edward de Mornay, enquanto que a segunda foi cedida ao Sr. Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá. Foi a partir daí que surgiram as duas primeiras estradas de ferro brasileiras.

Para a estrada de ferro entre o Rio e Petrópolis, cujas obras começaram em agosto de 1852, foram contratados os engenheiros William Bragge, Robert Milligan e William Ginty, sendo o seu desenvolvimento acompanhado posteriormente pelo engenheiro brasileiro Major Amaro Emílio da Veiga, em 1853 (TELLES, 1994, p. 235). Cabe lembrar que as ferrovias representaram não apenas a vinda do progresso, integrando regiões e escoando a produção, mas também a própria ascensão da engenharia politécnica no Brasil. É recorrente notar a freqüente presença de engenheiros estrangeiros responsáveis pelas obras das primeiras vias férreas, isto porque, nesse período, não existia ainda uma escola que formasse tais técnicos,

¹² A ortografia e pontuação das citações deste trabalho foram mantidas de acordo com os documentos originais, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação desde que esses não comprometam o entendimento do texto.

¹³ Entre esses decretos estão a primeira lei que concedeu direitos à construção de uma via férrea no estado de São Paulo, a Lei Provincial n. 51, de março de 1836, e a primeira concessão a nível nacional, o Decreto de 04 de novembro de 1840, cedida ao inglês Thomas Cochrane para construção de uma estrada de ferro do Rio de Janeiro a São Paulo, também não implementada (TELLES, 1994, p. 32).

havendo somente uma Escola de Engenharia Militar. A Escola Central, como foi denominada, apenas foi inaugurada no ano de 1858, quando já existiam três estradas de ferro no país. Um fato que corrobora a intenção do governo brasileiro em desenvolver a engenharia no país, foi a determinação por decreto para que engenheiros brasileiros fossem designados para instrução durante as obras das linhas férreas (TELLES, 1994, p. 232)¹⁴.

A inauguração do primeiro trecho da estrada Rio-Petrópolis aconteceu em 30 de abril de 1854, estando presentes na solenidade várias autoridades, entre elas o imperador Pedro II. Essa primeira etapa somava 14,5 km e se estendia entre o porto de Mauá e a estação de Fragoso (TELLES, 1994, p. 237). O tráfego da estrada foi iniciado imediatamente contando com três locomotivas e era integrado ao porto que fazia a comunicação com o Rio de Janeiro através de barca. O trecho final até a Raiz da Serra foi inaugurado em dezembro de 1856, concluindo assim a primeira etapa do projeto, totalizando 16,2 km. O traçado proposto até a cidade de Petrópolis apenas foi iniciado no ano de 1879, muito posteriormente ao planejamento inicial. Nos anos subsequentes, a E.F. Mauá, como ficou conhecida, foi incorporada pela Estrada de Ferro Leopoldina¹⁵.

Outras duas importantes e pioneiras estradas de ferro foram a de Recife a Água Preta, primeira na região Nordeste e, em ordem cronológica, segunda a ser construída no país, e a E.F. Dom Pedro II, posteriormente denominada Central do Brasil, tornando-se a principal via férrea do país. As obras da estrada de Recife foram iniciadas em setembro de 1855. O projetista dessa via férrea foi o engenheiro inglês M.A. Borthwick, o empreiteiro era o também inglês George Furness, e o fiscal do governo o engenheiro Manoel Buarque de Macedo (TELLES, 1994, p. 240). A construção da linha se deu por seções sendo finalizada no ano de 1862, com extensão de 67 km e interligando Recife a cidades como Cabo, Limoeiro e Água Preta.

Apesar da grande sensação formada acerca da ferrovia, cuja inauguração reuniu mais de 400 pessoas interessadas em “sentir as emoções da novidade” (TELLES, 1994, p. 241), a implantação da estrada decorreu um custo muito elevado, como a E.F. Mauá e E.F. Dom Pedro II, para um não muito expressivo movimento financeiro. Com relação a isso Telles afirma:

¹⁴ O decreto que determina isso é, segundo Pedro Carlos da Silva Telles (1994), o de 4 de novembro de 1840, concedido ao inglês Thomas Chrocane, citado na nota anterior.

¹⁵ Sua desativação aconteceu durante a década de 1960.

Essa estrada não deu bons resultados financeiros. É interessante que o engenheiro francês Louis L. Vauthier, que foi Diretor de Obras em Pernambuco, no seu relatório de 1846 já chamava atenção para esse ponto, dizendo que não se justificavam comercialmente ferrovias partindo do Recife, porque, embora o porto tivesse um bom movimento, esse era devido a correntes de tráfego providas de várias direções, cada uma das quais incapazes de sustentar uma linha férrea (1994, p. 241).

A Estrada de Ferro Dom Pedro II tinha por objetivo interligar a Corte, então a cidade do Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais e São Paulo, permitindo assim, o escoamento da crescente produção cafeeira do Vale do Paraíba (TELLES, 1994, p. 242). O seu contrato foi assinado com o empreiteiro inglês Edward Price¹⁶, no ano de 1855, tendo como primeiro presidente o engenheiro Christiano B. Ottoni. As obras se iniciaram em junho do mesmo ano, sob a direção do engenheiro Major João Baptista de Castro Morais Antas e sob a fiscalização do engenheiro Christopher Bagot, de naturalidade inglesa. Como dito anteriormente, na construção dessa via também havia uma grande preocupação em se treinar engenheiros brasileiros, o que estava estabelecido por uma cláusula contratual, ocorrendo o acompanhamento constante do desenvolvimento das obras pelos mesmos.

A inauguração do primeiro trecho da estrada aconteceu em março de 1858, interligando a Estação do Campo, no Rio, à estação de Queimados, sendo a última parte dessa etapa inaugurada em novembro do mesmo ano, chegando até a cidade de Belém-RJ. Antes da conclusão desse último trecho, foi construído um ramal até a localidade denominada Macacos com “a finalidade de absorver o transporte do café que descia a serra em tropas de mulas, pela chamada Estrada do Comércio” (TELLES, 1994, p. 246). Diferentemente da linha entre Pernambuco e Água Preta, a D. Pedro II desde o início se mostrou lucrativa com saldos crescentes em concomitância com a expansão da rede.

A importância econômica da Central do Brasil continuou a crescer nos anos subsequentes a partir da incorporação de outras estradas de ferro menores como as E.F. Rio-São Paulo, com a qual a Central passava a atender a capital paulista, incorporada em 1890, e a E.F. Melhoramentos do Brasil, no estado do Rio de Janeiro (TELLES, 1993, p. 39). O prolongamento da chamada “Linha Central” atingiu a cidade de Belo Horizonte, capital

¹⁶ De acordo com Telles (1994), a E.F. Dom Pedro II apresentou um custo final elevadíssimo, de aproximadamente 121 contos de réis por quilômetro em virtude da desorganização dos trabalhos de construção e má administração dos recursos por parte do empreiteiro Edward Price.

mineira em construção, no ano de 1895, conectando assim, três das principais cidades do país e constituindo a principal rede férrea brasileira em volume de mercadorias e em número de passageiros transportados. A seguir encontra-se um quadro onde são distendidas as quantidades de mercadorias e pessoas transportadas pela Central desde a sua inauguração até as primeiras décadas do século XX.

Quadro 02 – Evolução da E.F. Central do Brasil

Ano	Extensão total (km)	Nº Passageiros	Cargas (Ton.)
1858-1859	62	115.000	12.500
1865	-	372.000	45.000
1890	855	6.621.000	483.000
1900	1.241	14.236.000	830.000
1910	1.627*	27.368.000	1.846.000
1914	2.091	29.585.000	27.114.000
1918	2.402	31.117.000	28.368.000
1922	2.482	51.150.000	43.390.000
1925	2.719	59.742.000	50.780.000
1937	3.174	95.894.000	86.237.000

Fonte: TELLES, 1993, 1994. *: Número relativo ao ano de 1905

Em consequência à implantação das primeiras linhas férreas no Brasil foram iniciadas obras em diversas regiões, como a *São Paulo Railway*, entre a cidade de Santos e Jundiaí, a segunda seção da D. Pedro II, a E.F. da Bahia ao São Francisco, a *Great Western Brazil Railway*, entre outras. Para ilustrar a evolução da malha viária nacional na transição do século XIX para o XX, e no intuito de atentar para a importância do emprego desse meio de transporte no escoamento da produção e articulação de diferentes zonas produtivas, reproduzimos abaixo um quadro publicado na Revista Brazil Ferro-Carril do ano de 1910:

Quadro 03 – Expansão da malha férrea brasileira

Ano	Extensão (km)
1860	212
1870	691
1880	3.295
1890	9.975
1895	12.917
1900	15.267
1902	15.631
1903	16.780
1906	17.243
1907	17.677
1908	18.633
1909	19.194

Fonte: Revista Brazil Ferro-Carril, ano I, n.03, p.02.

Apesar do considerável crescimento da extensão em tráfego das linhas férreas brasileiras, o Brasil ainda encontrava-se atrás de países como o México e a Argentina, que contavam respectivamente 27.000 e 27.400 km em tráfego. Os discursos técnicos apontavam para a adoção de políticas semelhantes àquelas de países cuja malha ferroviária era muito desenvolvida e abrangia quase todas as regiões produtivas, como por exemplo, os Estados Unidos. Com relação a essa última comparação é válido ressaltar o caráter considerado “civilizatório” das estradas de ferro nesse país, a partir da valorização de terras antes chamadas incultas através da fundação de cidades e, conseqüente, exploração de riquezas, somente possível pelo transporte proporcionado pelas vias férreas.

Dessa forma, tal exemplo servia de inspiração ao Brasil, que para atingir um patamar “progressista”, segundo os discursos técnicos de então, devia articular os “longínquos” sertões a partir da construção de ferrovias e, conseqüentemente, da fundação de núcleos urbanos, constituindo assim, redes de cidades, bastante implícitas nas propostas e análises dos técnicos, mas não elaborados teoricamente¹⁷. O engenheiro francês Eugene Campredon, em seu livro

¹⁷ Como foi colocado na Parte I deste trabalho, o conceito de rede urbana e suas categorias teóricas viriam a ser elaboradas somente na década de 1930.

Rote economique et social des voies de communication, assim relatava a “revolução” que então estava em curso na grande potência da América do Norte:

Aqui é uma cidade nascida da exploração de minérios argentíferos ou auríferos, cujas jazidas parecem inesgotáveis, como Schermann ou Sacramento; além é uma cidade nascida da exploração de lençóis subterrâneos petrolíferos, como Pittsburg; mais adiante, é uma outra, que nasce do commercio interior de que se torna centro natural e procurado, como Santa Fé. Ora são portos magnificamente abertos nos mais vastos oceanos do mundo, como Nova York, Boston, Baltimore, S. Francisco e Nova Orleans; ora, em lagos interiores, tão grandes como mares e que adquirem em alguns annos uma extraordinaria expansão, como Chicago, Buffalo, Detroit e Rochester (BRAZIL FERRO-CARRIL, ano I, n.02, p.02).

É importante notar, portanto, esse caráter influenciador que as ferrovias exerciam acerca dos ambientes urbanos. As estradas de ferro foram responsáveis pelo crescimento e dinamização econômica de cidades, pela emancipação de núcleos, pelo surgimento de novas localidades e pelo decréscimo de outras. Isso porque impuseram uma nova lógica territorial condicionada pelos caminhos estabelecidos pelas mesmas. Em sua obra “História da Engenharia no Brasil”, Pedro Carlos da Silva Telles considera tal fator ao relatar:

Mesmo nos primeiros tempos, ainda que atravessando as regiões mais povoadas do Brasil, as estradas de ferro deram origem a várias novas cidades, que foram surgindo em torno das estações. Tal foi o caso, por exemplo, de Nova Iguaçu (antiga Maxambomba) e da Barra do Pirai na Província do Rio de Janeiro. Mas as estradas de ferro causaram também a decadência e o abandono não só dos antigos caminhos, tornados inúteis, como também de numerosas povoações à margem desses caminhos e que ficaram longe das novas estradas. Assim foi, por exemplo, com os antigos portos de Pilar e de Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, onde começava o denominado *Caminho Novo* para Minas Gerais. Essas localidades, entre muitas outras, antes movimentadíssimos pontos de encontro de tropas de mulas, ficaram quase completamente abandonadas e transformadas em fantasmas de velhos armazéns de café e pousos de tropeiros. Os próprios caminhos, também, ninguém mais os conservava e, aos poucos, a chuva e o tempo se encarregaram de quase destruí-los (1994. p. 276).

Da mesma forma que ocorreu uma desestruturação das relações e do suporte material, condicionados a partir da lógica dos caminhos carroçáveis pelas estradas de ferro, posteriormente, sua dinâmica e configuração territorial desarticulam-se em função da

construção das rodovias. A paulatina substituição dos “caminhos de ferro” pelas estradas de rodagem suscitou várias discussões nos meios técnicos, onde alguns expoentes defendiam diferentes posições quanto à viabilidade das vias férreas. Enquanto que engenheiros como Aarão Reis¹⁸, já na década de 1910, afirmavam que a tecnologia automobilística então em ascensão era preferível às locomotivas e que as rodovias eram mais baratas e rápidas de se construir, outros como Henrique de Novaes propunham uma intensificação no prolongamento das estradas de ferro já existentes, além de sua integração formando uma malha que cobrisse uma vasta extensão territorial (REVISTA DO CLUBE..., 1932, p. 303). Porém, o que se verificou posteriormente foi a popularização do automóvel e a expansão das redes rodoviárias, enquanto que os investimentos nas linhas férreas decresceu vertiginosamente, resultando na predominância das primeiras sobre as segundas.

O quadro atual, entretanto, reafirma a importância das ferrovias como parte de um período histórico, pois elas constituem parte do Patrimônio Histórico e Cultural do país¹⁹. Além de ser o marco de uma era, essas vias também representaram um processo de agenciamento territorial e um símbolo urbano e arquitetônico, que recentemente vem sendo recuperado a partir da introdução de novos usos e funções.

5) As estações de trem como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

O histórico de preservação dos edifícios que compõem as oficinas, armazéns, estações, entre outros edifícios da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., é bastante irregular, contrastando exemplos de cuidadosa intervenção e adequação a novos usos, com o completo descaso, que acaba transformando alguns exemplares em literais ruínas. Atualmente os edifícios operacionais e não operacionais constituem patrimônio da União, a partir da Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), empresa que constituía uma sociedade de economia mista, ou seja, de capital privado e público. A extinção da RFFSA implicou na indenização dos acionistas e apropriação pela União dos bens móveis e imóveis. Esses últimos foram submetidos à responsabilidade do

¹⁸ Aarão Reis administrou de 1915 a 1918 a então Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) e durante a sua gestão não foi realizado nenhum projeto de construção ou expansão de ferrovias (FARIAS, 2007, p. 60).

¹⁹ Essa referência é em relação às ferrovias já desativadas, visto que, apesar de reduzida, o Brasil ainda conta com uma rede ferroviária operante.

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Enquanto o primeiro ficou a cargo dos bens operacionais e não operacionais, o segundo ficou encarregado daqueles de valor artístico, histórico e cultural. Os artigos 8º e 9º, que tratam dessa atribuição determinam:

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (LEI FEDERAL nº 11.483, 2007).

Nessa mesma lei, mais precisamente em seu Artigo 4º, é outorgada a realização de um levantamento e do processo de formulação de inventários desses bens, cuja coordenação ficou a cargo do Ministério do Transporte. Segundo, Romeiro Andrade, técnico da seção Rio Grande do Norte do IPHAN, sediada em Natal, esse processo encontra-se em andamento e os inventários estão sendo produzidos pela Polícia Rodoviária Federal. Porém, o trabalho encontra-se em estágio inicial e vem sendo realizado lentamente, uma vez que apenas no estado se contabilizam mais de 400 imóveis, entre estações, casas de agente, casas de máquinas, oficinas, armazéns, entre outros.

É interessante notar que no segundo parágrafo do Artigo 9º está bem claro a garantia às edificações de características históricas e artísticas de funções que difundam a memória das ferrovias, a partir da constituição de museus, bibliotecas, arquivos, entre outros, em suas dependências. Vale salientar que o Rio Grande do Norte carece de um espaço como esse.

No processo de afirmação das estações de trem como importantes elementos do acervo arquitetônico patrimonial do Brasil, a RFFSA, com apoio do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA) e do Ministério de Transportes, lançou no ano de 2004 o “Manual de Preservação para Estações Antigas”, cujo objetivo é o de orientar profissionais como arquitetos e engenheiros que de alguma maneira lidam com a preservação de edifícios e complexos ferroviários antigos. A intenção desse manual é possibilitar diretrizes gerais para a elaboração de projetos de restauração, reforma, adaptação ou somente preservação dessas edificações (MANUAL DE PRESERVAÇÃO..., 2004).

A preocupação de preservar os prédios antigos pela RFFSA começou em 1980, seguindo as diretrizes do então Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, o PRESERVE, do Ministério dos Transportes. Seis anos depois, em 1986, a empresa cria um setor específico para lidar com a manutenção e orientação dos trabalhos preservacionistas, chamado PRESERFE (Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário), mais tarde transformado em gerência. A importância do manual, além das diretrizes já faladas que primam por intervenções adequadas, reside também no fato de se enfatizar uma lógica de preservação ligada ao mérito cultural de determinada obra, ao invés de simplesmente a sua monumentalidade. O monumento, segundo a ótica do manual, pode ser “tanto uma deslumbrante catedral, quanto uma simples e rústica casa de taipa” (MANUAL DE PRESERVAÇÃO..., 2004), pois o que o inclui nessa categoria é a carga cultural que conserva e não os “adornos que ostenta”.

Ao longo dos anos vem se modificando o conceito de monumento histórico, que deixa de ser encarado como coisa monumental, extraordinariamente rica e imponente, e passa a ser encarado também sob prismas social e econômico, porquanto se trata de um marco de cultura, em que tais fatores responderam por sua edificação e permanência. Passa-se então a entender um monumento como algo que represente caracteristicamente a cultura do povo de uma região, num determinado período (MANUAL DE PRESERVAÇÃO..., 2004).

Essa temática é especialmente importante quando se trata de pequenas estações de trem, que constituem a grande maioria desses edifícios. Apesar da menor escala, tais obras possuem um caráter “monumental” para as pequenas cidades onde se localizavam, uma vez que eram “importantes referências para as comunidades” (MANUAL DE PRESERVAÇÃO..., 2004). A ferrovia constituía um marco na paisagem urbana e as estações representavam a confluência desse mecanismo, ao “tornaram-se uma espécie de microcosmo da sociedade industrial, onde se mesclavam todas as classes sociais” (MANUAL DE PRESERVAÇÃO..., 2004).

Fazendo um paralelo com o que foi discutido acerca do que é Patrimônio Histórico e Cultural no item anterior, podemos traçar algumas conclusões com relação à preservação dos bens ferroviários. Tanto os edifícios como os caminhos percorridos pelos trilhos representaram um processo histórico único, determinado por condicionantes políticas e econômicas singulares. É importante frisar que os impactos gerados por tal processo e cujo produto material é a infra-estrutura resultante, não se dão apenas a nível urbano, mas também territorial. Para que o conhecimento das práticas, das técnicas e das conseqüências da implantação das ferrovias permaneça vivo como memória coletiva²⁰ de uma sociedade é necessário que se preserve aquilo que ainda resta de patrimônio material e imaterial dessa construção histórica. A paulatina substituição das locomotivas pelos automóveis como principal meio de escoamento da produção e de transporte no Brasil, torna a cada dia mais necessário o registro desses elementos.

Nas últimas duas décadas, com a gradativa inoperância de grande parte das ferrovias nacionais, o que se vem assistindo é o sucateamento ou então a destruição do patrimônio material das mesmas, por falta de uma política de preservação adequada, o que reflete a falta de compromisso com algo que se tornou “obsoleto”, e representa a prática substitutiva de outrora, o que acontece em várias partes do Brasil, inclusive no Rio Grande do Norte.

É essencial também termos em mente, que a ação sobre tais bens patrimoniais deve ser direcionada por uma intervenção com identidade e respeitando as características de cada edifício, pois as estações, armazéns, casas dos agentes ferroviários, entre outros, em geral estão

²⁰ O arquiteto Hélio Takashi de Farias, em seu Trabalho Final de Graduação (DARQ/UFRN), intitulado “Grande Hotel de Natal: registro histórico-memorial e restauração virtual”, define a memória coletiva como sendo produto de memórias pessoais, uma vez que as mesmas “são marcadamente afetadas pela situação social em que se encontra o indivíduo, sendo cada uma dessas memórias individuais um ponto de vista diferente sobre uma memória coletiva, compartilhada por um certo grupo social que vive (ou viveu) uma mesma situação ou série de eventos” (2005, p. 18).

relacionados entre si por uma lógica comum, cuja espacialização reflete um propósito peculiar a um momento histórico e, assim, formam uma noção de “conjunto”. Não apenas domínios arquitetônicos estão inseridos, mas também os “caminhos” percorridos pelos trilhos, cuja carga representativa é muito forte, uma vez que constituíam os meios por onde circulavam pessoas e mercadorias.

Como exemplo bem sucedido de intervenções em sistemas ferroviários antes desativados podemos citar a iniciativa da Fundação Vale do Rio Doce a partir do Projeto Trem da Vale de restaurar as estações e revitalizar todo o trecho ferroviário ligando as cidades de Ouro Preto e Mariana, em Minas Gerais. O objetivo principal do projeto, além de incentivar a atividade turística na região e de gerar emprego e renda, é promover a inserção de estudantes da rede pública na educação patrimonial, transformando as estações em espaços educativos que interagem com as crianças e adolescentes e que abrigam o exercício de oficinas e desenvolvimento de cursos.

O trecho que sofreu a restauração abrangeu quatro cidades, Ouro Preto, Passagem de Mariana, Vitorino Dias e Mariana, que tiveram a suas estações completamente revitalizadas. Uma proposta interessante da iniciativa foi que alguns usos incompatíveis com a estrutura física das edificações foram relocados para o interior de vagões de trem, que ficam sobre os trilhos da ferrovia, onde foram instaladas salas de vídeo. O agenciamento do entorno e o mobiliário também foram adequados às conformações das estações, respeitando suas características originais.

Vale lembrar que por mais que haja a salvaguarda de várias estações pelo país, poucas estão inseridas em um programa estruturado e que subsidie a memória das próprias edificações ou vias férreas, como no projeto da Companhia Vale do Rio Doce. Já o segundo caso, é mais corriqueiro e não é difícil encontrar estações em ruínas ou demolidas por completo, restando apenas o sítio onde outrora foram erguidas. Essa é uma triste realidade que foi constatada até mesmo no desenvolvimento deste trabalho, como será detalhado na Parte IV.

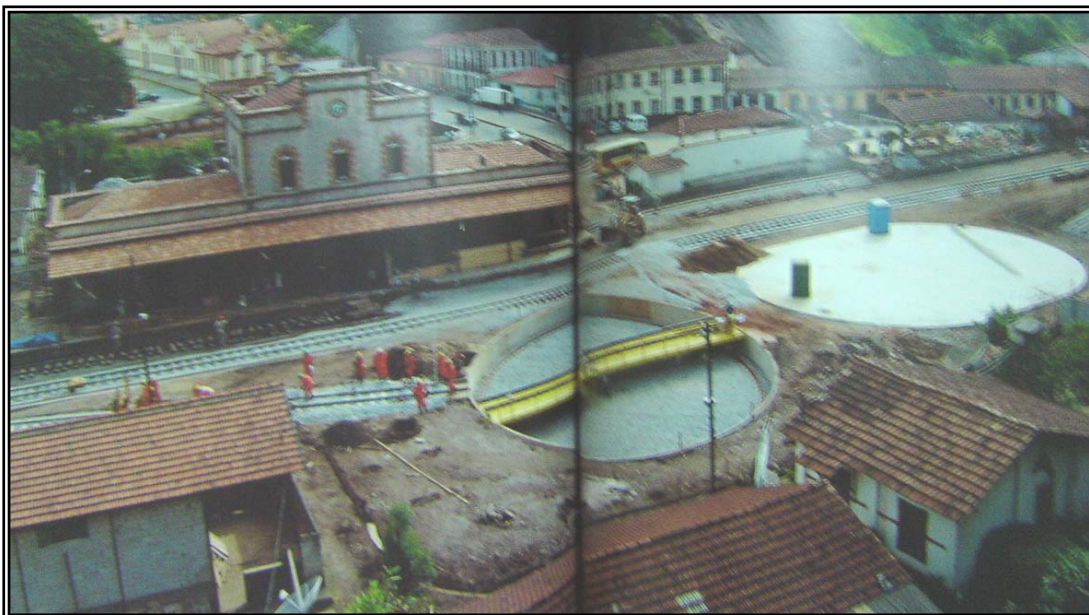


Figura 03 – Restauração da estação de Ouro Preto. **Fonte:** COMPANHIA VALE..., 2007.

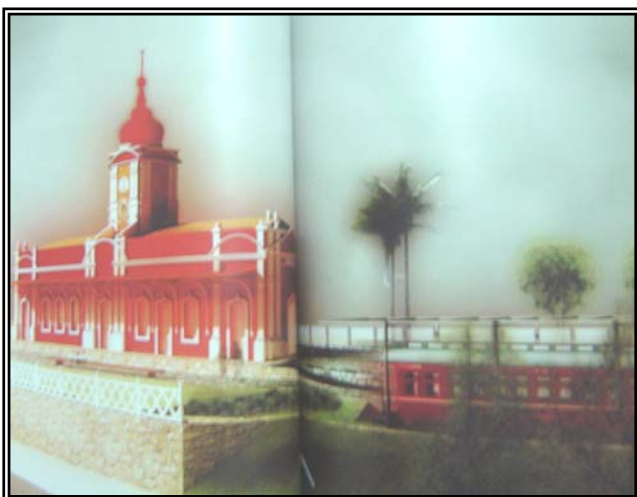


Figura 04 – Restauração virtual da estação de Mariana.
Fonte: COMPANHIA VALE..., 2007.



Figura 05 – Restauração da estação de Mariana.
Fonte: COMPANHIA VALE..., 2007.

PARTE III

As ferrovias e as redes urbanas potiguares

A terceira parte trata da perspectiva histórica já relatada, tendo como foco a intervenção territorial imposta pela implantação das ferrovias e a conseqüente formação de redes de cidades condicionadas por esses mecanismos. São relatadas as diferentes fases de tal processo, passando pelas condições de sua concretização ainda no século XIX, a partir dos discursos das elites políticas potiguares, e fazendo um contraponto com a lógica do território anteriormente existente, fundamentada pelas estradas carroçáveis, os antigos caminhos de articulação entre os núcleos urbanos. Após essa contextualização, cada uma das três ferrovias do Rio Grande do Norte será analisada individualmente, ressaltando as peculiaridades de cada uma como elemento agenciador das cidades que abrangem. Ao fim serão expostas as condições que delinearão o declínio das vias férreas no estado, em detrimento da ascensão das estradas de rodagem, que passaram a ser os novos elementos de definição do território.



PARTE III

AS FERROVIAS E AS REDES URBANAS POTIGUARES

6) As “Ferro-vias”: seca, dinamismo comercial e ascensão econômica de Natal

A província do Rio Grande do Norte, até a segunda metade do século XIX, apresentava um desenvolvimento econômico incipiente quando comparada com outras províncias do país. Um dos principais motivos apontados para o atraso econômico vivido era a falta de infra-estrutura básica. Faltavam portos, estradas carroçáveis, estradas de ferro, infra-estrutura urbana e ainda por cima, havia o problema das secas periódicas que dizimavam a população e despovoava o estado, fazendo com que grande parte do contingente humano atingido migrasse para outras regiões do país²¹.

A falta de integração gerada pelo isolamento causado pela carência de vias de comunicação prejudicava a economia da província, principalmente de sua capital, isolada pelo mar, pelo rio Potengi e pelas dunas, enquanto que outras capitais nordestinas se desenvolviam. Em 1874, Natal não contava com sequer uma estrada carroçável em boas condições que a comunicasse com as demais cidades e zonas produtivas do Rio Grande do Norte e isso implicava em um progresso material pífio, bem como, em uma cidade ainda baseada nos moldes ditos “coloniais”, nessa época, sinônimo de atraso. Em 1874, o presidente da província Sr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho, reiterava esse quadro afirmando:

Infelizmente é grande o atraso da provincia a respeito deste importante ramo de obras publicas que tanta influencia exerce na prosperidade, riqueza e civilização dos povos. Posto que grossas somas tenham sido gastas desde longa data com este serviço, a província não conta uma só estrada regular que ponha em comunicação a capital com os diversos centros de producção, nem estes entre si (RIO GRANDE..., 1874, p. 56).

²¹ A impulsão na construção de estradas de ferro no estado do Rio Grande do Norte terá como fator determinante as secas periódicas, especialmente no início do século XX, precisamente em 1904. Isso se dará a partir do envio de verbas federais para emprego em obras de combate ao flagelo, entre elas as ferrovias, da vinda de comissões de estudos e da criação de um fundo especial de recursos contra as secas. Esse assunto será discutido em maiores detalhes a seguir.

Portanto, verificada a urgente necessidade de se dotar o Rio Grande do Norte de estradas que interligassem as principais zonas produtivas entre si e com a capital Natal, em 12 de julho o governo sanciona através das leis n. 662 e 669 a autorização para a abertura de duas estradas carroçáveis: de Mossoró a Serra de São Miguel, com ramificação para a cidade de Imperatriz (atualmente Martins), e uma segunda entre Príncipe (atual Caicó) ao porto de Macau (RIO GRANDE..., 1874, p. 56). Além disso, são iniciadas as obras de outra estrada carroçável entre Angicos e Macau. Desde o início já se nota a intenção de promover a integração entre zonas produtivas, principalmente algodozeiras e pecuaristas, com portos estaduais, como o de Macau, com o intuito de estimular o escoamento a partir de pontos da própria província e não de outros estados, como comumente vinha ocorrendo.

A província vê afflictiva que, por falta de estradas e com detrimento de suas rendas, a maior parte da sua produção se escoava para as províncias limitrophes, cujos mercados procura, abandonando o desta capital. É o que succede nos municípios de Nova-Cruz e Canguaretama ao sul e em todo o alto sertão ao norte. Os primeiros preferem o porto de Mamanguape na Parahyba e o segundo o do Aracaty no Ceará (RIO GRANDE..., 1874, p. 56).

Dando continuidade à política de integração e, seguindo os primeiros exemplos anteriormente citados, foram assinados os primeiros contratos para construção de vias férreas no RN. A primeira estrada de ferro a ter um contrato de concessão assinado, em 8 de junho de 1872²², foi a que partiria de Natal e se dirigiria à vila de Ceará-Mirim, atravessando o vale de mesmo nome, de grande produção açucareira, e passando ainda pelo vale do São Gonçalo. A ferrovia contaria com uma ponte de ferro “do systema mixto” atravessando o rio Potengi e, assim, articulando as regiões produtivas açucareiras à capital sem a dependência do transporte fluvial (RIO GRANDE..., 1874, p. 57). Os concessionários da via férrea foram os senhores João Carlos Greenhalgh e o major Affonso de Paula de Albuquerque Maranhão, que obtiveram “nos termos da mesma lei o privilégio por 80 annos e a garantia de juros de 6% ao anno sobre o capital de 800:000\$000²³” (RIO GRANDE..., 1874, p. 57).

Poucos anos depois, uma nova estrada de ferro é concessionada, através da lei n. 682 de 8 de agosto de 1873, aos senhores Cícero Pontes, Luiz Pedro Drago, José de Sá Bezerra e

²² Em conformidade com a lei n. 630 de 26 de novembro de 1870.

²³ Os juros, aqui referidos, deviam ser pagos à empresa arrendatária pelo governo estadual sobre o capital investido por estas na construção da ferrovia.

Francisco Manoel da Cunha Júnior, dessa vez interligando a capital à então vila de Nova Cruz, na zona úmida paralela ao litoral, “atravessando os valles do Capió e Jacu, cidade de S. José, villas de Goianinha e Penha ou Canguaretama” (RIO GRANDE..., 1874, p. 58). É interessante atentar para o fato de que essa estrada segue o mesmo princípio articulador da anterior, só que neste caso, interligando Natal aos vales agrícolas de Capió e Jacú. Essa via também é a primeira a apresentar uma característica interestadual, pois comunicaria a capital às demais capitais provincianas do Nordeste, principalmente ao Recife. A concessão cedia o privilégio de 80 anos e garantia dos juros de 7%²⁴ por espaço de 30 anos, sobre o capital de 6,000:000\$000. A conclusão da mesma estava estipulada para o prazo de seis anos.

As estradas de ferro apareciam nos discursos das elites políticas locais como elementos transformadores e provedores do progresso, assim como nos discursos a nível nacional em virtude da implantação das primeiras ferrovias no país, que se perpetuaram até metade do século XX. Com relação à estrada de ferro entre Natal e Nova Cruz, o então presidente da província João Capistrano de Mello, afirmava em seu relatório anual de governo:

Prevaleço-me deste ensejo para congratular-me com a província por este acto do Governo Imperial, que revela bastante o seu ardente desejo de concorrer para fazer extensivo a todos os pontos deste vasto Império, o predilecto motor do progresso (RIO GRANDE..., 1874, p. 53).

No ano de 1875 uma nova concessão é dada, dessa vez ao empreiteiro suíço radicado em Mossoró Johan Ulrich Graf, pela lei provincial n. 742 de 26 de agosto (GRAF, 1980, p. 05). A estrada deveria ligar Porto Franco, no município de Areia Branca, passando por Mossoró, Apodi e Pau dos Ferros, ao rio São Francisco, permitindo assim o escoamento da produção do interior do estado e “facilitando a comunicação com as províncias limtrophes” (RIO GRANDE..., 1876, p. 24).

Em 1877, as obras da Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz (EFNNC) ainda não haviam sido iniciadas devido à exigüidade do prazo para os estudos de implantação da linha. No ano seguinte há uma mudança de concessionários saindo José de Sá Bezerra e Luiz Pedro Drago, sendo substituídos o primeiro pelo padre João Manoel de Carvalho e o segundo pelo

²⁴ É relevante atentar para os altos juros garantidos pelo governo sobre o capital aplicado. Isso depois teria sérias conseqüências sobre a lucratividade das estradas e até mesmo impossibilitou a construção de uma delas, como será visto a seguir.

seu pai o coronel Manoel Pedro Drago (RIO GRANDE..., 1878, p. 09). Nesse mesmo período há a mudança de algumas cláusulas do contrato, determinando que “o contracto e a concessão da estrada não poderá caducar, em circumstancia alguma, uma vez que a planta geral e o orçamento sejam apresentados, e a estrada concluída nos prazos indicados” (RIO GRANDE..., 1878, p. 10). A mesma resolução definiu também o raio mínimo em 100 metros e o material rodante da ferrovia, que seria composto por dez locomotivas, dez carros de primeira classe, quinze de segunda classe e cento e cinqüenta vagões para carga.

A construção da E.F. Natal Nova Cruz apenas progrediu quando os antigos concessionários passaram o direito de concessão à uma empresa inglesa, passando a se denominar *The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*²⁵. Após essa transição, que se deu em 1879, as obras preliminares da estrada foram iniciadas, sendo rapidamente realizadas as picadas e a preparação do leito. Esses primeiros avanços e a estipulação do prazo de conclusão das obras em 18 meses, muito animou os dirigentes da província que exaltavam as transformações que tal linha traria ao Rio Grande do Norte da seguinte forma:

É curioso vêr-se a influencia benéfica que as estradas de ferro exercem nos costumes e no modo de viver nos lugares por onde passam, influencia que se desenvolve na rasão inversa do tamanho e importancia das povoações. Dentro em pouco o grito da locomotiva convocará os habitantes para a conquista de novas industrias, e guiada por essa mensageira do progresso, vereis a vossa capital transformar-se em enérgica operaria da civilisação (RIO GRANDE..., 1879, p. 16).

Ao passo que grandes projeções eram feitas em relação à EFNNC, as outras duas concessões dadas, para a linha entre Natal e Ceará-Mirim e de Mossoró ao vale do S. Francisco, não tinham ainda mostrado evolução alguma e, portanto, frustravam as expectativas de se compor uma vasta rede integrada de vias férreas no estado. Os concessionários da Natal-Ceará-Mirim reclamavam a falta de garantia de juros determinada pelo Governo²⁶, enquanto que Johan Ulrich Graf, que não os havia requisitado na assinatura do contrato, encontrava

²⁵ Não confundir com a concessão dada posteriormente à *Great Western Railway Company*, como se verá na Parte III deste trabalho.

²⁶ Isso representou a mudança da postura do governo em relação às condições contratuais com as concessionárias.

dificuldade em angariar parceiros da iniciativa privada que assumissem a empreitada (CASCUDO, 1984, p. 320), como relaciona a mensagem de governo abaixo:

Uma estrada de ferro ligando Mossoró ao centro do Rio Grande do Norte, da Parahiba e do Ceará, não seria só um grande commettimento industrial, seria também o mais esplendido triumpho da civilização sobre a ignorancia, uma conquista gloriosa para o regimen da legalidade, um meio inverno diminuindo os rigores da sêcca. [...]. Mesmo a estrada para o vale do Ceará-Mirim os concessionarios do privilegio não farão effectiva sua construcção sem garantia de juros cedida pelo Governo Geral, e esta concessão difficilmente poder-se-há hoje conseguir. O capital nacional, encontrando igual retribuição nas apólices da divida publica e melhor nas acções do Banco do Brazil e de algumas companhias de estrada de ferro de São Paulo, por certo que não se deixará seduzir por uma perspectiva tão duvidosa. O capital inglez, que é do estrangeiro o que nos tem procurado, não localisou ainda em um caminho de ferro brasileiro senão mediante fiança do estado (RIO GRANDE..., 1879, p. 16- 17).

Em 27 de fevereiro de 1881 é dado início às obras da ferrovia Natal a Nova Cruz, após os trabalhos de movimento de terras terem sido concluídos. Ainda nesse mesmo ano foram adiantadas as obras do trecho de 92 quilômetros até o rio Curimataú, tendo começado os trabalhos de construção da ponte de ferro sobre o mesmo. É nomeado como engenheiro fiscal da estrada o bacharel José de Cupertino Coelho Cintra. No primeiro semestre de 1882, mais precisamente entre janeiro e abril, o tráfego do primeiro trecho entre Natal e São José do Mipibu é iniciado, compreendendo os primeiros 41 quilômetros da linha (RIO GRANDE..., 1882, p. 09). Durante o restante de 1882 são continuados os trabalhos do trecho entre os quilômetros 41 e 121, sendo finalizadas as obras em outubro de 1883 e inaugurada a estrada no final desse ano²⁷.

No ano de 1882, quando as obras da EFNNC encontram-se a pleno vapor, é requisitado ao Sr. José Cupertino Cintra um relatório sobre a condição dos três principais caminhos de escoamento de mercadorias do estado: as estradas carroçáveis, as vias fluviais de navegação e as estradas de ferro. Em resposta, Cintra elabora um breve relatório, que, no entanto, ilustra bem a situação dos transportes no Rio Grande do Norte de então, e,

²⁷ Os detalhes acerca da construção da E.F. Natal-Nova Cruz, bem como, das demais ferrovias norteriograndenses abordadas neste capítulo, serão expostos no capítulo seguinte. Entre tais informações podemos citar a paulatina expansão das linhas, a construção da infra-estrutura de apoio, como estações e armazéns, e, especialmente, o movimento de passageiros e financeiro das mesmas.

sobretudo, demonstra já uma preocupação em se integrar diferentes tipos de caminhos, bem como, de ampliar a rede férrea da província, propondo a construção de ramais de penetração que articulassem a capital e a Natal-Nova Cruz às zonas produtivas do interior (RIO GRANDE..., 1882, p. 29). Esse relatório foi um marco para a retomada do projeto e sua consolidação.

Com relação ao transporte fluvial, Cintra, afirmava que os rios potiguares não eram perenes, mas temporários em sua grande maioria, constituindo “verdadeiros canaes de drenagem, por onde se escoão as águas pluviaes na quadra invernosá”, apresentando, portanto, apenas três deles condições plenas de navegabilidade: o Potengi, o Curimataú e o Mossoró. Sobre o Curimataú o engenheiro explanava que sua navegação seria prejudicada por alguns fatores, como o fato de apenas permitir embarcações de baixo calado e devido à demanda de desobstrução de alguns recifes em sua embocadura para torná-lo acessível. Além dessas causas, Cintra também deixa claro que “a zona que serve o primeiro destes rios – Curimataú – já é servida por esta ferro-via – Natal a Nova Cruz –, e favorecer ahi uma navegação regular, seria crear-se uma perniciosá concurrencia” (RIO GRANDE..., 1882, p. 30. Grifos do autor).

O Potengi, ao contrário, já contava com uma navegação consolidada até a localidade de Guarapes. Em contraponto ao caso do Curimataú, o engenheiro projeta que a criação da via férrea até o Ceará-Mirim iria constituir uma concorrência a essa via fluvial, captando parte do escoamento desses vales agrícolas:

O Potegy é francamente navegável até Guarapes, onde há o primeiro estabelecimento commercial da província, e está também sujeito á influencia das marés. Realizada a ferro-via do Ceará-Mirim, tenderá esse estabelecimento a desaparecer, por ir a estrada buscar a producção que para alli afluê no centro agrícola onde ella se desenvolve (RIO GRANDE..., 1882, p. 30).

O rio Mossoró deveria, segundo o engenheiro, receber maiores investimentos, pois poderia escoar a produção de parte dos sertões do Rio Grande do Norte, bem com, de outras províncias como Paraíba e Ceará, graças à proximidade com esses centros. Para isso, deveria ser estabelecida uma linha de vapores entre Mossoró e a vila de Areia Branca.

Quanto à integração entre caminhos carroçáveis e de ferro, Cintra atentava para a importância da construção de uma estrada de meia rodagem entre Brejo das Bananeiras, na Paraíba, e Nova Cruz, numa extensão de 40 km, com o intuito de “dar saída aos productos

dessa importante zona, fazendo-os convergir para esta ferro-via – Natal a Nova Cruz –” (RIO GRANDE..., 1882, p. 31. Grifo do autor). As ferrovias, para ele, deveriam constituir o principal meio de escoamento da província potiguar, e para isso a malha provinciana deveria expandir-se formando um “polígono” que absorvesse o que era produzido nas principais regiões do estado: o Seridó, o vale do Ceará-Mirim e os vales do Capió e Jacu, já atendidos pela EFNNC. O ramal para o Ceará-Mirim era imprescindível na visão do engenheiro, uma vez que o mesmo representava 9.000.000 quilogramas da produção açucareira, em um universo de 15.000.000 produzidos pela província inteira. Em suas palavras:

“Quanto, porém, ás estradas de ferro, creio que o systema de viação qua mais convêm ao interesse do Estado, está conhecido, visto já estar estudada a zona mais importante da provincia, cujos estudos estendem-se a 220 kilometros, de Nova Cruz á cidade do Príncipe, o que forma um pólýgono com o traçado desta ferro-via, que bem permite resolver sobre tão importante assumpto com acerto” (RIO GRANDE..., 1882, p. 31).

Em virtude desse contexto é firmado um contrato com a *Imperial Brazilian Natal &* Nova Cruz para construção do prolongamento de tal ferrovia até o Ceará-Mirim, autorizado pela Lei n. 860 de julho de 1883, em detrimento do contrato assinado em 1872, com os antigos concessionários, que caducou em virtude da não concordância com os termos relacionados à garantia de juros. Porém, mesmo com a empresa inglesa à frente do empreendimento, surgiram novas dificuldades, dessa vez relacionadas aos orçamentos elaborados, que não entravam em concordância com aqueles estipulados pelo engenheiro fiscal José Cupertino Cintra. Enquanto que a concessionária determinava um orçamento de 2.253:301\$570, o estimado por Cintra não devia exceder a quantia de 1.755:000\$000 réis. Isso era justificado devido à relativa facilidade de execução da estrada, uma vez que não possuía uma declinação muito acentuada, nem demandava numerosas obras-de-arte (RIO GRANDE..., 1883, p. 34-35).

A outra estrada de ferro de Mossoró ao São Francisco também não evoluíra, em virtude das dificuldades anteriormente citadas, e por isso, em 1883, tem sua concessão considerada inválida, em virtude do não cumprimento de algumas cláusulas do contrato assinado em 1875. O então presidente da província Sr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, justificou assim as causas da determinação:

Não tendo Graf dado cumprimento ás duas cláusulas citadas (dar começo ás obras dentro de seis mezes depois da approvação das

plantas pelo Governo da Província) – principio da empresa – e considerando, portanto, esta abandonada, resolvi por Acto de 20 de Maio do anno findo, autorizado pela mencionada Lei e de conformidade com o parecer do Dr. Procurador dos Feitos Provinciaes e Engenheiro José Cupertino Coelho Cintra, rescindir o contracto celebrado com J. U. Graf, ficando d'este modo caduca a concessão que lhe fora feita (RIO GRANDE..., 1883, p. 35).

Os anos ulteriores à inauguração completa do tráfego da E.F. Natal a Nova Cruz, foram permeados pela tentativa de se construir a estrada de ferro para o vale do Ceará-Mirim, bem como, de uma linha de penetração. A EFNNC, depois de começado o movimento, enfrentou uma série de dificuldades financeiras, justificadas pela concorrência da navegação em alguns pontos e, especialmente, pelos altos juros cobrados sobre o capital investido na construção pelos empreiteiros. Dessa forma, a linha apresentava um déficit entre as despesas e a receita recolhida. Sobre essa condicionante o presidente do Rio Grande do Norte, Francisco de Gouveia, argumentava em seu relatório de governo, que, os caminhos de ferro, assim como qualquer outra máquina, agem de acordo com três fatores básicos, que são: a potência (o capital financeiro), os órgãos de transmissão ou de infra-estrutura (locomotiva e trilhos) e o útil (os serviços prestados e seu respectivo lucro). E, portanto, o que suprimiria despesas e otimizaria a relação entre potência e o útil seria a pouca quantidade de intermediários no processo: “o único meio de remediar essa perda é supprimir, gradualmente, todos os órgãos innuteis, e fazer desaparecer os agentes intermediários” (RIO GRANDE..., 1883, Anexo 13, p. 02). O anexo do Relatório do Governo de 1883, explica melhor as condições financeiras dos contratos de concessão para construção das vias férreas no estado. Essa questão é importante, como é visto na citação abaixo, pelo fato de ocasionar discordâncias entre os contratantes e o Governo, gerando atrasos, ou mesmo impedindo a construção das vias férreas:

Quando não bastasse para prova d'este acerto os nossos três primeiros caminhos de ferro, cuja experiência tantos sacrificios nos tem custado, ahi estão todas essas concessões feitas á taes órgãos para postas em paralelo com as estradas feitas pelo governo, mostrarem que já devemos procurar outros meios de resolver o problema attinente ao systema de viação do paiz, sem gravar o Thesouro com o pagamento de juros sobre grandes sommas, que representam um capital morto, a que os emperezarios chamam de lucros de transferência de concessão! Capital esse que augmentando o custo-kilometro, consideravelmente torna ruinosos ao Estado caminhos de ferro, que, construídos em outras condições econômicas, grande resultados dariam. O systema seguido de fixar capital a vista de

estudos apresentados pelos interessados, não me parece o mais conveniente com os legítimos interesses econômicos do Estado (RIO GRANDE..., 1883, Anexo 13, p. 02).

Logo, a garantia de altos juros pelo governo da província prejudicava a arrecadação de lucros pela estrada de ferro, intensificada ainda mais pela ausência do cultivo de algumas zonas abrangidas pela linha e suscetíveis à cultura. E, como visto, essa era uma prática adotada também em todo o território nacional o que refletia em um baixo crescimento da malha ferroviária. Enquanto países como os Estados Unidos contavam com um malha cuja proporção era de 1 quilômetro para cada 364 habitantes, no Brasil essa média era de 1 quilômetro para cada 4.000 (RIO GRANDE..., 1883, Anexo 13, p. 03).

Em virtude dessas condições e da preocupação de se adotar uma concessão vantajosa para província na construção do ramal para Ceará-Mirim, muito provavelmente por sistema de concorrência pública, essa via permaneceu no esquecimento até o ano de 1904. Nesse referido ano eclode mais um período de estiagem nos sertões do estado, o que provocou uma intensa corrente migratória das populações atingidas para “a Capital e arredores, onde vagueavam cerca de vinte mil indigentes” (RIO GRANDE..., 1904, p. 15). Para alterar tal perspectiva e assim, não permitir a ocorrência do quadro testemunhado na seca de 1877-79²⁸, o governador Alberto Maranhão requisitou por telegrama ao então presidente da República Rodrigues Alves, auxílio da União, a partir do envio de verbas e socorros. Eram reclamadas medidas urgentes em obras contra as secas, que permitissem a permanência dos flagelados durante a ocorrência do flagelo, evitando dessa maneira, tanto a migração para os maiores núcleos urbanos do Rio Grande do Norte, como o deslocamento para outros estados. Para ilustrar essa circunstância, basta afirmar que, além das milhares de pessoas que se aglomeravam em torno de cidades como Mossoró e Natal, mais de treze mil já haviam partido entre 1903 e 1904 para o norte e o sul do país, enquanto que 5.127 flagelados já haviam se alistado para o embarque pelo Lloyd brasileiro (RIO GRANDE..., 1904, p. 15). Esses números, somados ao alto índice de óbitos por inanição e epidemias, representavam muito no universo de 300 mil habitantes que então contava o estado.

²⁸ Durante a seca de 1877-79 se reuniram na cidade de Mossoró cerca de 60 mil retirantes dos quais, no período de janeiro a outubro de 1879, pereceram cerca de trinta e cinco mil, conforme as notas oficiais da época. Relativamente, a mesma mortalidade foi registrada nos municípios em que a população se aglomerou, como Ceará-Mirim e Macau. O deslocamento registrado foi de cerca de 150.000 pessoas (RELATÓRIO..., 1904, p. 20).

Em 12 de abril de 1904, o governador do estado, Sr. Alberto Maranhão enviava o seguinte uma mensagem telegráfica ao Governo da União:

Exm. Presidente da República. Rio – Além de numerosos óbitos [e] moléstias epidêmicas, já na Capital, apesar da caridade [e] solicitude da população fixa, aliás geralmente pobre, apparecem casos de morte por fome. É enorme a agglomeração sobre as arvores e pelos passeios da ruas mais transitáveis. Em Mossoró, a situação não é menos desoladora, Continuam solicitando passagens [para] milhares de famintos, estando já completa a lotação de todos os vapores Lloyd até fim [de] Julho. Só nos três últimos dias, alistaram-se cerca [de] dois mil. Pelas estradas, sem nenhum recurso [de] alimentação, devorando animaes mortos e raízes damninhas, demandam ao littoral, e egualmente exhausto, populações quase inteiras de povoações do interior, outr'ora florescentes. Roubadores isolados ou em bandos aggravam esse triste quadro de miséria. Sem uma prompta medida que remedie a crescente agglomeração nos portos, organizando-se, ao mesmo tempo, alguns serviços que dêem aos famintos occupação, mediante salário, evitando, pela relativa fixação de parte ao menos dessas miserandas victimas, o despovoamento do Estado. Serão incalculáveis as conseqüências da secca actual (RIO GRANDE..., 1904, p. 17).

Em resposta aos insistentes apelos, o governo da União determina que seja posta à disposição a quantia de cem contos de réis para serem investidos em medidas mais emergenciais, bem como, a disponibilidade de vapores para aqueles dispostos a se retirar. Quanto às obras e serviços, a determinação era a de que elas não poderiam ser ordenadas “sem estudos, sem orçamentos, e, sobretudo, sem a convicção de que serão efficazes para o fim que se pretende alcançar” (RIO GRANDE..., 1904, p. 18).

Com o dinheiro recebido foram organizadas três comissões de socorros, destinadas a ajudar os flagelados, distribuídas sementes para plantio nos municípios da região agreste e transportados retirantes pela *Great Western*, que também distribuiu sementes. Além disso, foi empregada parte da verba enviada, por meio da Comissão de Melhoramento do Porto, a quantia de 35:000\$000 em serviços de beneficência para a cidade de Natal (RIO GRANDE..., 1904, p. 21). É importante ressaltar como os propósitos iniciais eram desvirtuados em detrimento do interesse de se modernizar a capital potiguar. Apesar do emprego da mão-de-obra retirante, as verbas inicialmente destinadas ao auxílio dos flagelados foram utilizadas contraditoriamente para melhorar o espaço urbano em reformas como o aterro da campina da

Ribeira e construção da Praça Augusto Severo, interligando os bairros da Ribeira e Cidade Alta, antes quase isolados (FERREIRA, DANTAS, 2006 p. 57).

Foi o combate à seca também a premissa para a construção da antiga estrada entre Natal e Ceará-Mirim, que, em um projeto mais amplo, se tornaria a linha de penetração ao interior do estado, interligando as zonas algodoeiras. Dessa maneira, começavam a se materializar as aspirações de outrora. Com base na lei n. 1145 de 31 de Dezembro de 1903²⁹, o então ministro da Viação e Obras Públicas Sr. Lauro Muller, nomeou, em 23 de Fevereiro de 1904, a Comissão de Estudos e Obras Contra as Secas chefiada pelo engenheiro Sampaio Correia, que além de viabilizar a construção da estrada a Ceará-Mirim, foi incumbida de projetar uma linha de penetração, que por fim, acabou se constituindo um prolongamento da primeira até a região do Seridó norte-riograndense (RIO GRANDE..., 1906, p. 08). Entre as principais razões abordadas pela escolha do traçado, que envolveu grande polêmica e disputa entre as elites natalenses e mossoroenses³⁰, constavam as seguintes:

A necessidade de pôr a Capital em fácil communição com o interior; o facto de ser o porto de Natal – cujo melhoramento está em via de execução – acessível, em qualquer maré, aos navios e vapores brasileiros que viajam na costa; o inconveniente que resultaria de ser outro qualquer o ponto inicial da estrada, por ficar esta isolada da rede ferroviária actualmente existente; o menor custo da linha que, percorrendo a zona flagellada, permite chegar ao seu centro sem haver necessidade de atravessar a serra da Borborema, que, em vez de ser transposta, é contornada no seu cabeço extremo (RIO GRANDE..., 1906, p. 08-09).

O traçado estabelecido primava pela interligação das diversas zonas de produção agrícola do estado, e atentava para a possibilidade de se interligar a outros ramais que mais

²⁹ A lei n. 1145 de 31 de Dezembro de 1903, autorizava o governo do estado a mandar proceder os estudos de uma estrada de ferro, que, partindo de ponto conveniente do litoral do RN, fosse ter à região mais assolada pela seca (RELATÓRIO..., 1906, p. 08).

³⁰ Essa questão refere-se à disputa pelo estabelecimento de um traçado que privilegiasse respectivamente as cidades de Natal e Mossoró. Enquanto que as elites da primeira defendiam a adoção da Estrada de Ferro Central do RN como um prolongamento da E.F. Natal-Ceará-Mirim, as da segunda afirmavam que seria muito mais vantajoso para o estado a adoção do percurso estabelecido por Ulrich Graf em 1875, passando por Mossoró, Apodi e Pau dos Ferros. Essa discussão será melhor abordada nos itens seguintes.



Figuras 06 e 07 – Praça Augusto Severo logo após sua inauguração, destaque para o edifício da estação. **Fonte:** MIRANDA, 1979.



Figuras 08 e 09 – Cartões postais do início do século XX onde pode-se observar o edifício da estação da *Great Western*. **Fonte:** GALVÃO, 2005.

posteriormente poderiam ser construídos, bem como, a outras redes ferroviárias estaduais como as da Paraíba e Ceará, como pode-se constatar no fragmento a seguir:

Como vedes, a linha de penetração percorrerá a parte central da região assolada pela secca e ligará a viação férrea do Ceará á rede que já se estende de Alagoas ao Rio Grande do Norte; quer dizer, entrou no plano geral que visa ligar todos os Estados do Brasil; e, por isso mesmo que nella se poderão entroncar novos ramaes, que partam de Macau e Mossoró, será, de futuro, a linha principal de uma vasta rede que attenderá ás múltiplas necessidades de transporte em uma região em que elle se faz difficil e imperfeitamente em costas de animaes. Virá a ser, portanto, uma estrada de soccorro em tempo de calamidade e um elemento seguro de progresso nas epochas normaes (RIO GRANDE..., 1906, p. 09).

Em 04 de outubro de 1905 é aprovado pelo decreto n. 5.073 o projeto geral da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, especificando em seus artigos 1º e 2º, respectivamente, que a linha deveria partir do porto de Natal e ter ao ponto, como foi indicado, mais “conveniente” da Estrada de Ferro de Baturité, no Ceará, e que a via de Natal a Ceará-Mirim constituiria a primeira seção da mesma (RIO GRANDE..., 1906, p. 09-10). Em 10 de outubro do mesmo ano é sancionada a lei que cria um fundo especial para as obras contra as secas. Para ter acesso a esse fundo os estados deveriam comprovar que são periodicamente assolados pelo flagelo e que tais verbas não seriam desviadas para outros fins. O crédito mínimo doado a cada estado seria o de 200:000\$000 réis. Os estudos da comissão, composta pelo engenheiro Sampaio Correia e outros nomes da engenharia nacional como Henrique de Novaes, determinaram o seguinte traçado, que seguiam uma estrutura lógica ao acompanhar o curso dos principais rios do Rio Grande do Norte, como se menciona a seguir:

Assim a estrada deverá ser construída em prolongamento da do Ceará-Mirim, acompanhando o curso do rio deste nome, em demanda de suas cabeceiras, na linha divisória das aguas pertencentes á bacia do Piranhas ou Assú; atravessará, em seguida e sem dificuldade, este *divortium aquarum* e cortando, nas proximidades de suas cabeceiras, o rio Pata Choca, affluente do Assú, procurará alcançar a margem esquerda deste ultimo, descendo pelo valle de seu affluente Caraú ou Sant’Anna do Mattos até perto da povoação de S. Raphael, onde se inclinará para S.O., afim de subir o curso do Piranhas (Assú); de S. Raphael em diante a estrada seguirá pela margem direita do Assú até á cidade do Caicó, e depois, internandose no Estado da Parahyba, atravessará o Piranhas, proximo dos municípios de Souza e de Pombal, de modo a alcançar o valle do rio do Peixe, pelo qual subirá até transpor o divisor de águas deste rio e

do Jaguaribe, no Ceará, onde irá encontrar a Estrada de Ferro de Baturité, no ponto mais conveniente (RIO GRANDE..., 1906, p. 09).

Dessa maneira, estando definidos os estudos foram iniciadas as obras. O primeiro trecho até o Ceará-Mirim foi inaugurado em 13 de junho de 1906, pelo então presidente da República Afonso Pena, estando nesta época os trabalhos até Taipu já começados e os estudos do prolongamento até Caicó aprovados. A concessão inicial ficou a cargo da empresa industrial Proença & Cia, sob a direção do engenheiro J. A. da Costa Júnior. Em outubro de 1910 a estrada atingia a localidade de Baixa Verde, já na região sertaneja, servindo o município de Jardim de Angicos, de “importante produção agrícola e pastoril” (RIO GRANDE..., 1910, p. 25). É interessante notar que nessa época nem sequer existia a cidade de Baixa Verde, que se desenvolveu a partir da passagem da via férrea, depois passando a se chamar João Câmara (LIMA, 1990a, p. 08).

Nessa época, os meios providos pelas obras contra as secas continuavam a representar um importante viés para modernização e o progresso do estado e da sua capital. O governador Alberto Maranhão³¹, em relatório de 1910, cobra uma ação mais sistemática e enfática das municipalidades do RN no combate à seca, acelerando as obras já em andamento, no intuito de, assim, poder exigir verbas maiores do Governo da União. Por trás dessa cobrança estava claramente a necessidade de se investir na capital, pois eram reclamadas por investidores do comércio e da indústria melhores condições de salubridade para a cidade, como premissa aos investimentos. Era necessário tornar a cidade mais competitiva. Portanto, Natal deveria oferecer “as condições necessárias de salubridade e de conforto por meio dos serviços mais modernamente aconselhados pela hygiene publica” (RIO GRANDE..., 1910, p. 24), como mencionado nos discursos do governador do estado:

Tenho ultimado os estudos a que me entreguei desde a primeira hora de minha administração e posso anunciar-vos que, si auctorizardes a obter os meios que reputo necessários e que se traduzem no empréstimo de quatro ou cinco mil contos, estarei habilitado a realizar, por um lado, uma parte dos serviços contra a secca, o que nos dará auctoridade maior para reclamarmos o auxilio da União, e, por outro lado, a melhorar as condições das industrias agrícola, pastoril e fabril, tornar menos onerosas as relações dos funcionarios públicos com o nosso único estabelecimento de credito e atacar, para

³¹ O governo do Sr. Alberto Maranhão empreendeu nesse segundo mandato uma série de melhorias urbanas em Natal, tais como, a incineração do lixo, a instalação da eletricidade, a implantação de transporte urbano sobre trilhos, os bondes, a reforma do Teatro Carlos Gomes, entre outros.

resolvel-o definitivamente, o problema actual e urgetissimo dos melhoramentos da Cidade, tornando esta capital um centro populoso em condições de habitabilidade que despertem e convidem a immigração espontânea de industriaes e commerciantes que aqui desejem vir empregar sua actividade bemfazeja (RIO GRANDE..., 1910, p. 24).

Finalmente, no ano de 1912 é firmado o contrato para a construção daquela que seria a terceira ferrovia do estado, a entre Mossoró e a cidade de Souza, na Paraíba. Essa linha férrea representava uma aspiração das elites políticas e intelectuais mossoroenses, desde os tempos de Graf, na década de 1870. O contrato foi assinado no dia 25 de agosto de 1910, com a firma J. Bastos e Cia. sediada na cidade de Natal. Dessa vez, foi firmado que a garantia de juros seria de responsabilidade dos contratantes, uma reivindicação antiga do governo estadual. A estrada, no entanto, foi estudada com um traçado diferente daquele primeiramente estabelecido passando por Apodi e Pau dos Ferros. O novo percurso deveria atravessar cidades como Caraúbas, Patu, Almino Afonso, Demétrio Lemos (atual Antônio Martins) e Barriguda (atual Alexandria). A mudança do projeto obedeceu a um estudo comparativo de viabilidade, efetuado pelo engenheiro Edison Junqueira Passos, que se verá no item a seguir.

A estrada, como suas precedentes, vinha efetuar uma função de integração de áreas de produção, sobretudo mineral e agrícola, privilegiando a cidade de Mossoró, que se constituiria o pólo para onde convergiam as mercadorias, e cujo porto, responderia pelo escoamento das mesmas.

Cumprе salientar também entre os trabalhos públicos de iniciativa local essa importante ferro-via já em construção, de Areia Branca a Barriguda, que vae realizar uma velha e justa aspiração sertaneja, de grandes vantagens econômicas para o estado com o aumento certo da praça comercial de Mossoró que, desdobrando-se até a costa, será no futuro uma das mais fortes valvulas da expansão industrial do Brazil, nesta região a que servimos do território pátrio. Os contractantes da estrada, srs. Albuquerque & Companhia, contam poder inaugurar dentro de dez meses o primeiro trecho da construção (RIO GRANDE..., 1912, p. 10).

Os trabalhos foram iniciados em agosto de 1912, já sob a direção de nova concessionária, a firma Albuquerque & Cia., de propriedade de Vicente Sabóia de Albuquerque, e sob a direção, primeiramente, do engenheiro Henrique de Novaes e, posteriormente, do engenheiro Rufino Franklin (ROSADO, 1998a, p. 113). O primeiro trem,

em viagem de experiência, chegou a Mossoró em fevereiro de 1915, estando assim concluídos os trabalhos do trecho inicial entre essa localidade e Porto Franco, totalizando uma extensão de 38 quilômetros. O imaginário acerca da linha férrea era tão grande e a sua concretização era tão esperada, que a inauguração oficial da linha, em março de 1915, contou com a presença de grandes autoridades políticas, bem como, com a realização de grandes festejos.

Bandeira, arcos, festões, engalavam a cidade. Os quatro carros que formavam a composição do trem, repletos de famílias do vizinho município – Areia Branca –, foram recebidos pelo mundo oficial e pela população da cidade, reunidos na estação. [...] Houve missa campal. Distribuída uma poliantéia. Da inauguração lavrou-se ata, assinada por numerosos dos que a ela compareceram. À noite realizou-se o banquete, oferecido pela Intendência Municipal à firma Albuquerque & Cia., e ao engenheiro e auxiliares da construção, sendo o oferecimento feito pelo Tenente Coronel Cunha da Mota, presidente – do município de Mossoró (ROSADO, 1998a, p. 113-114).

Dentre as autoridades presentes nas festividades estavam os senhores Felipe Guerra, representando o governador Alberto Maranhão, João Tomé, senador da República e representante da empresa concessionária, o Coronel Bento Praxedes, fiscal e representante do município, e o superintendente Rufino Franklin, responsável pela execução das obras (ROSADO, 1998b, p. 33). No ano de 1915 uma outra seca se abate sobre o estado e os trabalhos de prolongamento da E.F. Mossoró a Souza até a vila de São Sebastião (atual Governador Dix-Sept Rosado) servem para absorver a mão-de-obra flagelada que então migrava para Mossoró, prática utilizada também na construção das duas estradas anteriores. É interessante observar que, na abertura de crédito de cinquenta mil contos de réis para auxílio contra a seca no Nordeste, o Governo Federal deixa bem claro a inclusão de obras como “estradas de ferro federais e estaduais”, como forma de empregar a mão-de-obra dos retirantes (ROSADO, 1998a, p. 117).

Dadas as condições gerais expostas relacionadas à implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte, que foi balizada pelos discursos das elites políticas e pela situação econômica e física do estado, passaremos a apresentar a sua relação com a viabilidade econômico-financeira, e os seus respectivos reflexos na estruturação territorial. Para isso, nos voltaremos inicialmente aos primeiros “códigos” (ZORZO, 2003) que delinearão uma configuração física do território, para em seguida tratar das redes urbanas criadas pelas “ferrovias”.

7) O início: dos caminhos de boi aos caminhos de ferro

Ao tomar por base os conceitos de Francisco Zorzo (2003), de práticas de territorialização, pode-se afirmar que a matriz do sistema urbano potiguar foi a atividade pecuarista. No estado, o sistema da pecuária foi o primeiro dispositivo de controle do território verificado, especialmente quando nos referimos à ocupação do interior. Os caminhos percorridos pelos comboios, também denominados de “estradas de boiada”, subsidiaram a conformação das principais regiões do Rio Grande do Norte como o Litoral, o Seridó e o Oeste – Mossoró, Assú e Apodí. Da mesma forma, as mesmas definem as condições de uma primeira seleção entre os núcleos urbanos (CLEMENTINO, 1995, p. 95).

É interessante notar que a atividade pecuarista nunca rivalizou com a agrícola, ao contrário, sempre a complementou. Primeiramente, o gado foi introduzido na então Província do Rio Grande, no século XVIII, graças à atividade açucareira que “precisava do gado como fonte energética (nos trapiches) e meio de transporte” (CLEMENTINO, 1995, p. 95). A extensão territorial alcançada em relativo pouco tempo pela criação dos rebanhos fez com que as ligações entre o sertão, pecuarista, e o litoral açucareiro se tornassem frequentes. Dessa maneira, também ocorreu uma associação, posteriormente, entre a cultura algodoeira e a criação do gado. Ocorria assim uma diversificação da atividade produtiva da fazenda sertaneja, já que a atividade agrícola estava inserida em seu interior e por ela controlada, fazenda essa, fundada a partir da ocupação proporcionada pela pecuária (CLEMENTINO, 1995, p. 96).

Os traçados das estradas estabelecidas pelo deslocamento dos comboios geralmente seguiam os leitos dos rios, onde as dificuldades geográficas eram menores, entre elas a baixa topografia e a pouca vegetação. Sobre isso, Carvalho Filho (1976) relata ao discorrer sobre a situação dos transportes no RN ao transcrever um discurso pronunciado no Congresso Legislativo do Estado em Sessão de Novembro de 1917:

Bem se pode imaginar as curvas das entradas pelo sertão através da orientação que nos fornecem estas sucessivas concessões de terras. Pelo rio Apodi subiu uma leva que foi em breve até à Serra do Martins. Pelo Piranhas, ao longo do seu vasto leito subiu uma outra onda colonizadora, que veio defrontar no planalto seridoense as gentes paraibanas, pernambucanas e baianas, que batendo rebanhos especialmente tirados das margens do S. Francisco, se haviam estabelecido por ali, de maneira que ao sobrevir a grande catástrofe de

1745, já existiam pelo Seridó, fazendas coletando 600 bezerros anuais cada uma (CARVALHO FILHO, 1976, p. 136).

Ao justificar a aliança entre a atividade algodoeira e a pecuária o geógrafo Manuel Correia de Andrade afirma que, apesar de ocupar os espaços da segunda, o algodão não competia com a mesma, pois sua semente e “rama” eram excelentes alimentos para os rebanhos, sobretudo, “na estação da seca, quando o pasto quase desaparecia” (ANDRADE, 1981, p. 21). Além disso, os grandes proprietários muitas vezes assumiam a posição de pecuarista e industrial do algodão.

Para Andrade (1981), a cultura do algodão, juntamente com a pecuária, contribuiu significativamente para o povoamento do interior. O cultivo desse gênero teria se intensificado a partir da segunda metade do século XVIII, quando “na Europa, se procedia a Revolução Industrial; a partir daí, se expandiu e ganhou importância a demanda do algodão, produto nativo da América” (1981, p. 20). Dessa forma, a dinamização desse artigo no país, se deu “quando a indústria têxtil inglesa, em expansão, teve que substituir grande parte do linho pelo algodão, estimulando a sua cultura no mundo tropical. O Sul dos Estados Unidos, o Nordeste do Brasil, a Índia e, posteriormente, o Egito, foram as primeiras grandes áreas mobilizadas para a sua produção” (ANDRADE, 1981, p. 20).

A conexão entre as cidades e a produção algodoeira se deu, sobretudo, a partir de uma peculiaridade de tal gênero, que podia ser armazenado para posterior utilização, o que permitiu a separação entre indústria e atividade agrícola. Sendo assim, as máquinas de processamento, como bolandeiras e descaroçadores, pertenciam na maioria das vezes aos comerciantes instalados nos núcleos urbanos, para onde convergia a produção (ANDRADE, 1981, p. 20). Várias cidades se beneficiaram desse processo e, posteriormente, se desenvolveram urbanisticamente, como no caso de Mossoró que, “surgiu como centro de comércio e administração e ganhou importância depois como empório comercial, em função da produção algodoeira do sertão” (ANDRADE, 1981, p. 21). As indústrias de beneficiamento de fibra e de sementes de algodão também proporcionaram à cidade de Mossoró a instalação das primeiras casas comerciais suíças, em 1910 (ANDRADE, 1981, p. 27).

Para ilustrar como se dava o impacto nos ambientes urbanos do escoamento da produção algodoeira por comboios, ou então, o deslocamento do gado para as feiras de boi pelas estradas carroçáveis. Assim, Cascudo afirmou:

As datas infalíveis criavam pontos de reunião para que a jornada fosse menos enfadonha e monótona. Especialmente ficavam juntos no regresso para o auxílio mútuo nas “travessias” sem água ou passagens difíceis nos rios e riachos, estouro de boiada e moléstias súbitas na gadaria. Essas estradas todas, como vimos, em pleno sertão, determinaram a necessidade das vendas, feiras rápidas de suprimento ligeiro e descanso ao longo da rota. Fizeram casas. As fazendas se aproximaram. Ergueram a capela. Foi Vila e muitas são sedes municipais (CASCUDO, 1984, p. 311).

Portanto, com a dinamização dessa atividade agrícola, que posteriormente predomina sobre a pecuária, a interligação entre cidades e zonas produtivas deveria ser constante, bem como, entre os núcleos urbanos, o que gerava uma maior demanda por canais de escoamento. Segundo Takeya (1985), o algodão constava na pauta de exportação de 27 dos 37 municípios existentes no RN em 1910. Nesse ano, os caminhos do estado eram predominantes compostos por estradas carroçáveis, que constituíam “caminhos de ligação intermunicipal, mal conservados, por onde trafegavam os ‘comboios’, tropas de mulas que respondiam pelo transporte de mercadorias na quase totalidade do estado” (1985, p. 81). Nessa época, a inexistência de estradas de ferro e de rodagem era quase total, com exceção da E.F. Natal a Nova Cruz, sendo, dessa maneira, o principal meio de escoamento da produção as estradas carroçáveis³². As três principais vias carroçáveis do Rio Grande do Norte eram: a Estrada de Boiadas, partindo de Canguaretama e passando por Natal, Assú e Mossoró caminhando ao Ceará; a Estrada do Seridó, que partia de Macaíba, atravessando Santa Cruz, Currais Novos, Acari e Caicó; e a Estrada de Mossoró, que saía de Mossoró e perpassava Apodi, Currais Novos, Pau dos Ferros, Luiz Gomes e ia dar na Paraíba. Essa última possuía um ramal ao Seridó, passando por Caraúbas e Augusto Severo (TAKEYA, 1985, p. 82).

Câmara Cascudo, além das estradas acima referenciadas, também cita a existência de mais uma, que estava entre as mais antigas, chamada de “Estrada do Rio Grande do Norte”, cujo traçado acompanhava o “litoral, beirando quase o mar, rumo da Paraíba” (CASCUDO, 1984, p. 307). De acordo com Cascudo, o traçado da estrada passava pelas seguintes localidades “Mamanguape, Tamandantuba, Cunhaú, Goianinha, Goaraíras (Arez), Mipibu, Potengi, Utinga, ou seguindo o vale do Cajupiranga, diretamente a Natal” (CASCUDO, 1984, p. 307). Segundo o historiador potiguar, a principal função dessa artéria era a de transportar gado aos estados vizinhos, principalmente à Paraíba e Pernambuco, afirmação que corrobora

³² No anexo 01 consta um quadro com as principais estradas carroçáveis existentes no estado em 1917 e suas respectivas quilometragens.

ainda mais a importância de tal atividade na consolidação territorial do RN. Com relação a tal fato ele afirma: “Lembremo-nos que a Paraíba não tinha gado e sim açúcar. O Rio Grande do Norte possuía tanto gado que podia suprir a Paraíba, Itamaracá e Recife” (CASCUDO, 1984, p. 308).

A falta de infra-estrutura nos meios de transporte do RN estava prejudicando o desenvolvimento da economia, uma vez que a crescente produção algodoeira ia buscar em outros estados maneiras de exportar o volume produzido, deixando assim, os portos potiguares de fora de tal dinâmica exportadora. O péssimo estado das estradas norte-riograndenses e a pouca evolução das mesmas ao longo dos anos constituíam em 1917 “um dos mais sérios obstáculos ao nosso desenvolvimento, cada vez mais crescente a despeito das secas” (CARVALHO FILHO, 1976, p. 136). A produção não compatibilizava com as más condições de transporte das mercadorias, o que resultava em preços muito altos no frete por tonelagem, encarecendo assim, o produto final a ser exportado (CARVALHO FILHO, 1976, p. 136). Comentando como se dava o desvio das mercadorias produzidas no RN para outros estados, Cascudo afirma:

Durante muitos anos os pontos povoados do sertão paraibano não tiveram inter-comunicação. Piancó conhecia a ligação com a Bahia, e Boqueirão, nos Cariris Velhos, com Pernambuco. Entre nós, já no século XIX, sucedia o mesmo. Mossoró ia para o Aracati e Caicó para Campina Grande. O sertão escapou secularmente à capital que vegetava, humilde e minúscula junto ao Potengi. As ligações orientavam-se para Pernambuco e Paraíba, para as grandes feiras de gado, Igaracú, Goiana, També (Pedra de Fogo), Itabaiana e depois Campina Grande. Daí a rede de estradas e variantes que sempre aglutinaram esses lugares e o articulavam às regiões do Seridó e sertão de Piranhas, ribeira de Panema, enquanto a zona do Mossoró escoava-se para o Ceará pelo chapadão do Apodi. Com o desenvolvimento do Aracati passou este a dirigir Mossoró ao seu sertão na linde do oeste (CASCUDO, 1984, p. 309).

Portanto, a falta de estradas e de um porto bem estruturado tolhia o desenvolvimento econômico do estado. Foi nesse ambiente que se fez necessária a construção das estradas de penetração ao interior, já citadas na Parte II. Segundo Takeya (1985, p. 109), a classificação das linhas férreas pelo Ministério da Viação se dava em três tipos principais: de penetração, ligando regiões interioranas aos portos marítimos; de ligação norte-sul, conectando comercialmente os estados; e linhas de fronteira, responsáveis pela guarda do território nacional. As duas principais linhas férreas de penetração, cujas propostas se delinearão ainda no século XIX,

eram a Estrada de Ferro Central, que deveria partir do porto de Natal³³, passando pelo vale do Ceará-Mirim e terminando na região seridoense, importante zona algodoeira; e a Estrada de Mossoró ao São Francisco, que partiria do porto de Areia Branca e passaria pelo então empório comercial que era a cidade de Mossoró, rumando para o alto sertão do Rio Grande do Norte e da Paraíba.

De acordo com o que foi explicado na Parte II, o “Progresso vindo sobre Trilhos”, essas duas linhas surgiram nas primeiras décadas do século XX, como solução ao desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte, ao conectar as principais cidades do estado, Natal e Mossoró, às zonas produtivas agrícolas, fazendo com que tais produções fossem escoadas por seus respectivos portos. As ferrovias viriam, dessa maneira, consolidar a comunicação entre os núcleos urbanos norte-rio-grandenses, estreitando relações comerciais e impondo uma nova dinâmica territorial, por ocasionarem as primeiras redes de cidades do RN. Sobre o impacto das vias férreas territorialmente:

A chegada da estrada de ferro – força produtiva nova – certamente forçou o redirecionamento dos transportes locais/regionais e desbaratou o método antiquado de fazer comércio. Os negócios deixavam para trás os tradicionais comboios e as estradas de difícil trajeto e passaram a se fixar em locais acessíveis aos caixeiros-viajantes – a nova tática do comércio – hábeis em manipular as amostras de seus produtos e em providenciar sua chegada até os clientes (CLEMENTINO, 1995, p. 111).

No entanto, como afirma Zorzo (2003), esses novos mecanismos de controle do território não surgiram sem uma base territorial física, mas sim, condicionados pelos anteriores, que, no caso, eram as estradas carroçáveis. Se analisarmos pormenorizadamente o traçado das vias férreas do estado e as antigas estradas dos comboios veremos uma similaridade evidente. A E.F. Natal a Nova Cruz se assemelha à antiga Estrada do Rio Grande do Norte, citada por Câmara Cascudo, que conectava Natal aos vales úmidos do sul da Província e à região açucareira de São José de Mipibu. A E.F. Central tem um traçado que parece ser um misto entre a antiga Estrada de Boiadas e a Estrada do Seridó, enquanto que a velha artéria carroçável que ligava Mossoró ao sertão paraibano é quase idêntica à posterior E.F. Mossoró a

³³ Como o vale do Ceará-Mirim encontrava-se à margem oposta do Potengi, desde a proposta inicial há a intenção de se construir uma ponte sobre o rio, possibilitando a conexão entre o porto de Natal e a estrada de ferro.

Souza. Para fazer um paralelo dessa semelhança, compilamos abaixo o relato de Câmara Cascudo sobre o percurso da Estrada de Mossoró:

Do Mossoró, a velha estrada ia a S. Sebastião (Gov. Dix-Sept Rosado), como presentemente a Estrada de Ferro, Jurumenha, perto de Caraúbas, Atoleiros, Piranhas, Mombaça, Boa Esperança (Demétrio Lemos) nos batentes da Serra do Martins, Carnaúba, Barriguda (Alexandria), Taboleiro Formoso onde se bipartia. Um ramal ia para o Catolé do Rocha e outro à cidade de Souza, tocando em Santa Rosa. Em Souza entroncava-se com a estrada das boiadas que era uma reminiscência das estradas de penetração povoadoras. Daí a importância de Souza, Cajazeiras e Pombal na formação comercial de uma zona do Rio Grande do Norte (CASCUDO, 1984, p. 309).

Ao comparar a E.F. Mossoró a Souza com essa estrada carroçável verifica-se que ambas passavam por várias cidades em comum, tais como, São Sebastião, Caraúbas, Mombaça (atual Frutuoso Gomes), Demétrio Lemos (atual Antônio Martins), Alexandria e Souza. As relações territoriais iniciadas pelas estradas carroçáveis não apenas se restringiram aos caminhos de ferro, mas também às estradas de rodagem construídas posteriormente, como a Estrada de Automóveis do Seridó, cujo trajeto, iniciado em 1914, atendia às mesmas cidades da via carroçável conhecida como Estrada do Seridó.

Portanto, ao analisar a formação de redes urbanas a partir da instalação das ferrovias no Rio Grande do Norte é importante que tenhamos em mente que o território do estado já estava condicionado a uma lógica, cujos fluxos e relações entre cidades, por mais que de maneira ainda incipiente, estavam subjugados aos caminhos carroçáveis. Apesar da inserção da via férrea como elemento dinamizador, criador de novas conexões, principalmente no caso da Estrada de Ferro Central, algumas linhas de ferro vinham para fortalecer antigos laços comerciais, como no caso da Estrada de Ferro de Mossoró.



Figura 10 – Espacialização das estradas carroçáveis do RN

Fonte: TAKEYA, 1985.

Nota: Concepção do autor sobre imagem do *Google Earth*

8) A Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz: interligando a zona litorânea sul

A estrada de ferro ligando Natal a então vila de Nova Cruz, na divisa do estado com a Paraíba, constituiu a materialização do sonho das elites potiguares, principalmente natalenses, de interligar por uma rota mais rápida e eficiente a capital a zonas produtivas do estado e também a outras capitais da República, como a Cidade da Paraíba (atual João Pessoa) e Recife. O objetivo principal era o de atender a uma importante zona de produção açucareira do Rio Grande do Norte, representada pelos vales do Piancó e Jacú, escoando também a produção algodoeira dessa área. Além de ser pioneira, a Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz (EFNNC), diferentemente das duas vias férreas que posteriormente viriam ser construídas no RN, atingiu

rapidamente o objetivo proposto inicialmente, que era chegar até a vila de Nova Cruz, tendo seu contrato assinado no ano de 1880, e as obras finalizadas em 1883.

O traçado planejado inicialmente foi cumprido e durante a construção da linha não ocorreram modificações na conformação do mesmo. A estrada deveria partir de Natal passando pelas localidades de São José do Mipibu, Goianinha, Canguaretama, Vila Nova (atual Pedro Velho), Montanhas e Nova Cruz, partindo dali para se encontrar com a rede ferroviária paraibana. Ao interligar esses núcleos, a estrada de ferro dinamizou suas economias, ao mesmo tempo em que fortificou as relações entre elas, pautadas, sobretudo, pelo âmbito comercial. O vínculo fortalecido pela implantação da linha férrea subsidiou a formação de uma rede urbana hierarquizada, onde o pólo para onde convergiam as mercadorias produzidas, constituindo assim a “cabeça de linha” da rede, era a cidade de Natal e o seu respectivo porto, por onde se escoava a produção. Todo o incremento econômico gerado pelo desenvolvimento comercial verificado se refletiu no desenvolvimento urbano das cidades abrangidas, que consistia em melhorias urbanas, expansão física, atração de casas e estabelecimentos comerciais, instalação de novos equipamentos, desenvolvimento da indústria³⁴ e crescimento demográfico, o que foi reconhecido à época pelos relatos e documentos oficiais.

Ainda no ano de 1881, as obras, que foram iniciadas em fevereiro, do primeiro trecho compreendido por Natal e São José de Mipibú encontravam-se completas, estando a estrada pronta para ser entregue ao trânsito público e já permitindo o transporte de passageiros e cargas como “medida de ensaio” (RIO GRANDE..., 1881, p. 07). A segunda seção, entre São José de Mipibú e a vila de Penha (atual Canguaretama), também tinha seus trabalhos adiantados, porém, não estando pronta para o trânsito em virtude da não conclusão de diversas “obras de arte”³⁵ sobre os rios Mipibu, Arraraí, Jacú, Una e Estivas, nos vales do Capió e Goianinha (RIO GRANDE..., 1881, p. 07). Sobre os andamentos das obras e os preparativos finais para entrega do primeiro trecho, o então presidente da província Sr. José Furtado, relatava:

As obras da estação central e da estação de São José de Mipibú caminham a seu termo, bem como o grande aterro, que foi mister

³⁴ Apesar de não ter ocorrido um vultuoso desenvolvimento industrial, algumas indústrias de fato surgiram, como se verá mais adiante. Esse acontecimento é grande importância por terem sido essas indústrias algumas das primeiras existentes no Rio Grande do Norte.

³⁵ “Obras de arte” são serviços de engenharia tais como pontes, pontilhões, bueiros, entre outros.

fazer, a fim de conquistar sobre terrenos de marinha a área necessária á construcção dos edificios, indispensáveis á empresa. Presumo que, a desenvolver-se a industria agrícola em os valles de Goianinha e Cunhaú, poderá esta empresa contar com elementos de prosperidade. (RIO GRANDE, 1881, p. 07).

Em 1882, a estrada já apresentava uma situação financeira ascendente. A primeira seção de Natal a São José do Mipibú, relativa aos primeiros 41 quilômetros, apresentava os primeiros movimentos financeiros. Os dados relativos ao movimento em tráfego de janeiro a abril de 1882 indicam que cerca de 1.953 passageiros já haviam sido transportados, correspondendo a uma receita de 3:354\$250 réis. De mercadorias e bagagens foram deslocadas 524,6 toneladas, representando assim, o início da circulação de riquezas. No total, a receita resultou no montante de 7:374\$640 réis, enquanto que a despesa ficou no valor de 32:816\$059 réis, decorrendo, portanto, um déficit de 25:444\$419 réis, que foram supridos pelos empreiteiros, como havia sido firmado em contrato (RIO GRANDE..., 1882, p. 09). A diferença inicial entre receita e despesa no início da construção dessa e de outras estradas pode ser relacionada às obras que ainda encontravam-se em andamento.

Enquanto isso, as obras continuavam entre os quilômetros 41, ponto terminal do primeiro trecho, e 121, ponto terminal da linha em Nova Cruz. O assentamento de trilhos entre os meses de março e abril de 1882 avançou 900 metros, sendo firmada a previsão do término dos trabalhos para o final de 1882, embora o prazo apenas terminasse em fins de 1883 (RIO GRANDE..., 1882, p. 09-10). Entre os serviços, era dada ênfase especial às estações que em Goianinha avançava a partir da construção “da plataforma e do armazém destinado a mercadorias”, enquanto que na vila da Penha, em um lugar denominado Sertãozinho faziam as fundações da estação, que distava cerca de um quilômetro e meio do núcleo central dessa vila.

Os trabalhos de implantação da ferrovia são finalmente terminados em fins de 1883, quando é inaugurado o tráfego público. Nota-se que a estrada era ansiosamente esperada, como elemento provedor do progresso econômico e social da região, como é evidenciado no discurso do Sr. Cunha Barreto, presidente do Rio Grande do Norte:

Em 31 de outubro do ano proximo findo, inaugurei o trafego d’essa estrada até os arrabaldes da Villa de Nova Cruz, no kilometro 117, abrindo assim ao transito publico esse trecho de estrada, que com o impulso que systhemas tão aperfeiçoados de viação soem trazer, muito contribuirá para o desenvolvimento d’esta capital e das villas e povoados por ella servidos. (RIO GRANDE..., 1883, p. 33).

Nesse mesmo ano, ou seja, após a inauguração da ferrovia, as elites locais da vila da Penha reclamavam uma mudança da posição do edifício da estação, que como visto anteriormente, localizava-se a um quilômetro e meio do núcleo urbano, o que prejudicava os fluxos de mercadorias, que tinham que se deslocar por transporte de tração animal até a linha, o que acabou atrasando os retoques finais de sua conclusão:

Restam apenas a fazer algumas obras complementares no fim da linha e bem assim a decoração da estação de Nova Cruz e conclusão da Villa da Penha. As obras d'esta estação estão paralisadas por ordem do Governo Imperial, a quem fiz chegar a representação da Câmara Municipal da mesma Villa, que pedia mudança do local da estação para outro que lhe ficasse mais proximo (RIO GRANDE..., 1883, p. 32).

A partir disso pode-se perceber o quão importante eram o posicionamento do edifício e a estação em si para as vilas e cidades atendidas. Principalmente pelo fato das estações férreas representarem, a partir do momento de sua fundação, a nova “porta de entrada e saída” dessas localidades. Em 1883, início do tráfego completo da estrada, o movimento financeiro da mesma apresentava a quantia de 47:488\$590, enquanto que a despesa total somou 106:895\$967 contos de réis, resultando, portanto, em um déficit de mais de 59 contos. Portanto, logo após a sua fundação a linha já rendia dividendos, apesar das despesas serem bastante altas.

Cinco anos depois, em 1888, apesar de toda a quilometragem de trilhos já se encontrar assentada e o tráfego entre Natal e Nova Cruz, bem como, entre as cidades e vilas intermediárias estar consolidado, algumas obras de infra-estrutura ainda estavam por ser finalizadas. É o caso das pontes sobre os rios Mipibú, Ribeiro, Ararapi, Jacu, Una, Capió e Curimataú, anteriormente feitas em madeira e então sendo substituídas por treliças metálicas (RIO GRANDE..., ANEXO 13, 1888, p. 04). A maior delas, sobre o Curimataú, apresentava vãos de 42 metros de extensão, consistindo na maior ponte do estado à época, sendo ultrapassada posteriormente pela da EFCRGN sobre o rio Potengi, inaugurada em 1916.



Figura 11 – Praça Augusto Severo em cartão postal da década de 1910, ao fundo a estação.
Fonte: GALVÃO, 2005.



Figura 12 – Ponte sobre o rio Curimataú, 2007.
Fonte: Acervo próprio

A situação financeira do ano seguinte, 1889, encontrava-se ainda em más condições, isto devido à relativa pequena extensão percorrida pela mesma, além da tarifa elevada sobre os fretes e a concorrência da navegação em alguns pontos – como foi frisado na parte anterior deste trabalho (RIO GRANDE, 1889, p. 07). A receita do ano foi de 35:393\$940 contos de réis, enquanto que a despesa total e déficit foram, respectivamente, de 97:402\$052 e 62:008\$112 contos (RIO GRANDE, 1882, p. 07). Verifica-se, em comparação com os anos anteriores, que ambos os índices – receita e despesa – elevaram-se consideravelmente, porém, ainda resultando uma grande margem de diferença, ocasionando assim, também um crescente déficit.

No ano de 1901, a estrada entre Natal e Nova Cruz passou para a administração da companhia inglesa *Great Western Railway Company*, que já administrava a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, a partir do Decreto n. 4.111, de 31 de julho do referido ano. Esse contrato posteriormente foi revisado, através do Decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904, renovando assim, os arrendamentos das estradas de Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, Central de Alagoas, Conde d’Eu, Natal a Independência e Paulo Afonso e ainda incorporando a Central de Pernambuco (BRASIL..., 1910, p. 116-117). Destarte, ficavam interligadas pela rede férrea as capitais dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, servindo zonas produtivas diversas e consolidando uma importante malha viária de escoamento da região Nordeste do Brasil. O arrendamento das linhas obrigou a concessionária a realizar obras de prolongamento, estando as vias sob sua concessão, como ficou acertado no contrato, até o período de 31 de dezembro de 1960, mediante o pagamento ao governo de 12 a 15% da renda bruta anual (BRASIL..., 1910, p. 117). Com a absorção da EFNNC pela *Great*

Western, a estrada passaria a se denominar E.F. Natal a Independência, devido à mudança do seu ponto terminal, a cidade de Independência, no estado da Paraíba.

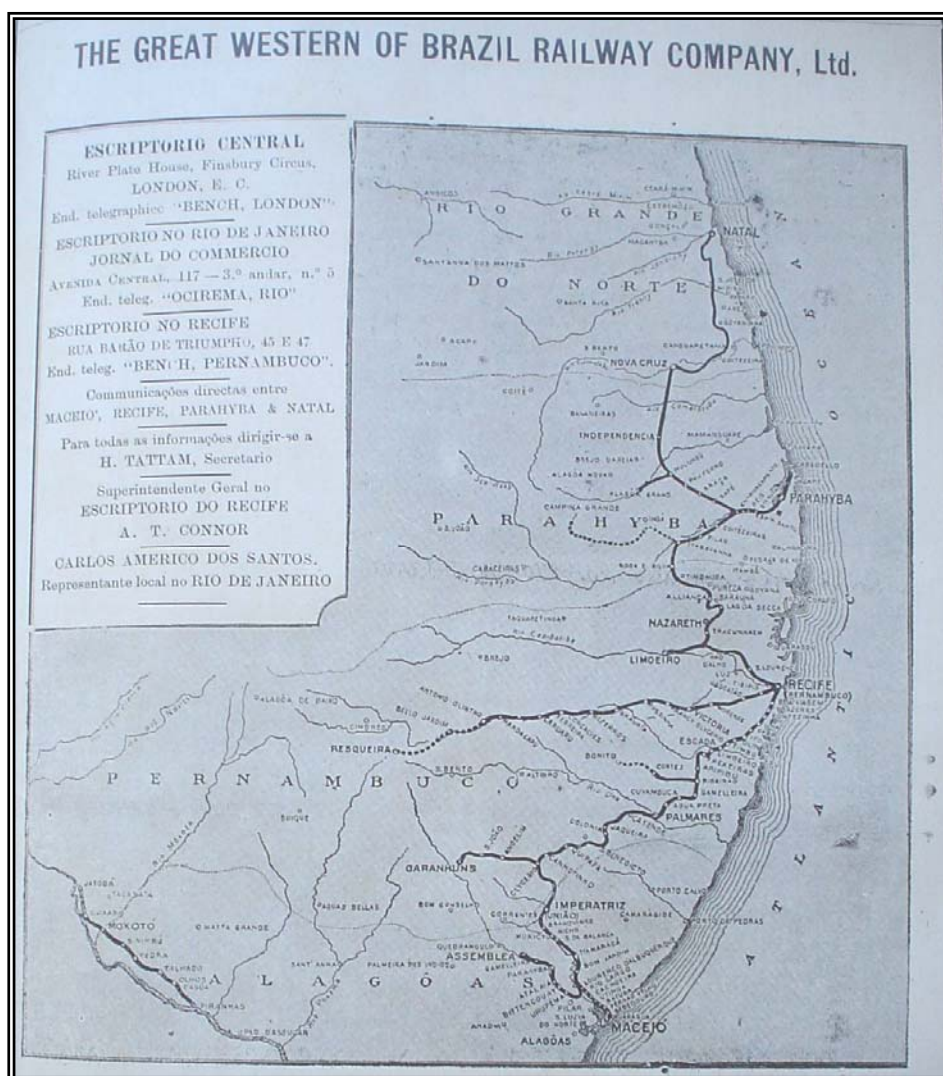


Figura 13 – Rede da *Great Western Railway Company*.

Fonte: Brazil Ferro Carril, 1911.

Dessa forma, no ano de 1909 a rede de viação férrea *Great Western* era formada por três sub-redes: a Norte, formada pelas linhas Natal a Independência (171,19 km), Conde D'Eu, na Paraíba (165 km), e de Recife ao Pilar e ramais (260,48 km); a Central, formada pela Central de Pernambuco (228,38 km); e a rede Sul, constituída pelas estradas de Recife ao São Francisco (124,73 km), Sul de Pernambuco (193,90 km), Central de Alagoas (150 km) e pelo ramal de Ribeirão a Cortez (28, 657 km), totalizando assim, 1.322,365 km (BRASIL..., 1909, p. 119).

Entre as demais linhas, a de Natal a Independência era uma das que apresentava o menor rendimento, principalmente, devido a uma menor produção agrícola, quando comparada com as das demais zonas, principalmente de Pernambuco. No relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 é relatado o seguinte quadro sobre o cultivo das zonas abrangidas pela estrada:

Além de Montanhas é que os terrenos vão se tornando agrícolas, ao desenvolverem-se pelo valle do Curimataú e principalmente nos terrenos próximos de Villa Nova e Penha, encontrando-se ahi culturas de algodão e cereaes. De Penha em diante a vegetação é quase nulla. [...]. Quanto a estabelecimentos industriaes existentes ao longo de seu percurso, apenas se encontra a uzina Maranhão, de construção moderna, a quatro kilometros da estação da Penha, e que se destina ao fabrico de assucar de todos os typos, e também uma fábrica de tecidos em Natal, ao lado da estação, que se acha bem montada e funciona regularmente (BRASIL..., 1909, p. 119-120).

Portanto, apesar de pouca expressividade financeira perante algumas outras linhas da malha da *Great Western*, para o Rio Grande do Norte a via possuía uma grande importância econômica ao concentrar às suas margens e zona de influência, algumas das poucas indústrias existentes, entre elas, a única usina de cana-de-açúcar do estado, a Usina Maranhão, e a fábrica de tecidos Juvino Barreto³⁶. Outro fator que enfatiza o grau de relevância da estrada para o RN é o expressivo crescimento das rendas arrecadadas pela mesma entre 1889 e 1908, que nesse período aumentaram cerca de 750%, passando de 35 mil contos de réis para 262 mil (BRASIL..., 1909, p. 120). As despesas continuaram em 1908 mais altas que as rendas, situando-se no patamar de 272:426\$560 e, portanto, resultando em um déficit de 9:996\$870, que, no entanto, é proporcionalmente menor do que aqueles verificados em ocasião da inauguração do tráfego da linha. Para visualizar a evolução financeira da via férrea, os quadros abaixo discriminam as respectivas receitas e despesas da Natal-Independência nos anos de 1907 e 1908:

³⁶ A Usina Maranhão pertencia à oligarquia dos Albuquerque Maranhão, que então dominavam a cena política potiguar. Já a Fábrica Juvino Barreto foi a primeira a ser instalada em Natal e a sua importância era tamanha, que ela também foi pioneira na instalação dos serviços elétricos na cidade.

Quadro 04 – Receitas dos anos de 1907 e 1908

VERBAS	1908		1907		Diferença	
	Quant.	Produto	Quant.	Produto	Mais	Menos
Passageiros	27.204	82:525\$600	29.128	89:654\$150		7:128\$550
Bagagens (Ton.)	376	12:377\$750	402	15:398\$970		15\$220
Animais	3.089	5:093\$730	3.820	6:413\$760		1:320\$030
Mercadorias (Ton.)	25.539	152:360\$140	19.821	130:429\$401	21:930\$730	
Telegramas	5.085	4:728\$030	5.383	4:965\$190		237\$160
Diversas		2:344\$440		2:353\$430		8\$990
Total		262:429\$690		249:208\$910	13:220\$780	

Fonte: RMVOP 1909, p. 160.

Quadro 05 – Despesas dos anos de 1907 e 1908

VERBAS	1908	1907	Diferença	
			Mais	Menos
Administração e Fiscalização	59:920\$260	54:919\$260	5:001\$000	
Tráfego	42:064\$640	39:566\$730	2:497\$910	
Locomoção	66 :921\$350	66:966\$510		45\$160
Via Permanente e edifícios	96:752\$080	89:585\$620	7:166\$460	
Telegrafos	6:768\$230	7:805\$340		1:037\$110
Total	271:426\$560	258:843\$460	13:583\$100	

Fonte: RMVOP 1909, p. 160.

Desses quadros pode-se perceber que a receita da via subiu cerca de 13 contos de um ano para outro, ao passo que as despesas subiram também na mesma proporção, estabilizando, portanto, o déficit. As rendas provenientes dos passageiros e mercadorias corresponderam ao maior percentual de receita da estrada, sendo os primeiros responsáveis por 31,45% e os segundos por 58,06% (BRASIL..., 1909, p. 159). Os principais produtos exportados pela linha nesse período foram o açúcar, a cana-de-açúcar, o algodão e a farinha de mandioca, enquanto que os mais importados foram as especiarias, a farinha de trigo e, principalmente, o sal. O aumento das rendas entre 1907 e 1908 pode ser justificado pelo considerável aumento da

quantidade de mercadorias exportadas e importadas, o que reflete a expansão econômica da ferrovia nesse período. Para se ter uma idéia, entre esses dois anos foram exportadas 524 toneladas a mais de açúcar, 1.365 a mais de cana-de-açúcar e 522 a mais de algodão³⁷ (BRASIL..., 1909, p. 160).

Concomitantemente, nesse período estava em andamento o processo de melhoramento do porto de Natal a partir da dragagem da foz do rio Potengi, de onde, em 1909, já haviam sido retirados 19.814 m³ de material. Ocorria também a desobstrução da embocadura do rio com o arrasamento da pedra da Baixinha, bem como, a fixação das dunas adjacentes e o revestimento da margem direita para prevenir a erosão provocada pelas intempéries (BRASIL..., 1910, p. 425). Logo, vê-se que a conjuntura relatada na Parte II deste trabalho, de beneficiamento da capital e transformação da mesma em centro econômico do Rio Grande do Norte e não apenas administrativo, confirma-se no conjunto de obras que vinha sendo implementado. Na verdade, é importante frisar que havia uma intrínseca relação entre o aumento do volume de mercadorias transportadas pelas estradas de ferro e a demanda por um porto que permitisse a entrada de embarcações de grandes calados, capazes de exportar a crescente produção. Era necessário que o porto de Natal pudesse absorver aquilo que era produzido no estado, deslocando assim mercadorias que anteriormente eram escoadas por portos de outras capitais. Essa convergência de rendas à capital apenas era possível por meio da implantação de vias férreas e de um porto compatível, obras que em 1910 encontravam-se em andamento subsidiadas pelas verbas da Inspetoria de Obras Contra as Secas (BRASIL, 1912). Delineava-se assim uma rede urbana hierarquizada, encabeçada por Natal.

Após 1908, até o ano de 1911, o crescimento da receita da estrada, que já havia se mostrado considerável, aumentou ainda mais, atingindo a casa superior a 400 mil contos de réis, se estabilizando nesse patamar no ano de 1912 (BRASIL..., 1912, p. 53). Cabe ressaltar que, diferentemente dos anos anteriores, em 1911 e 1912 a estrada apresentou saldo positivo nas finanças, respectivamente de 36:581\$090 e 24:954\$370 contos de réis. Enquanto que em 1911 a receita foi de 423:069\$230, a despesa atingiu 387:197\$760 contos (BRASIL..., 1911, p. 102). Em 1912, as cifras foram de 412:686\$930 para as rendas e 387:732\$560 para os gastos

³⁷ Cabe enfatizar que o grau de expansão econômica a que nos referimos é condizente com a situação que vivia então o Rio Grande do Norte e não em comparação com os demais estados servidos pela rede *Great Western*. Para ver mais detalhes referentes aos números de exportação e importação das principais mercadorias entre 1907 e 1908 ver anexo 02.

(BRASIL..., 1912, p. 53). No ano de 1912 também é mudado o ponto terminal da E. F. Natal a Independência, passando esse a ser a localidade de Itamataí:

A companhia mudou o ponto terminal dessa estrada para Itamatahy, naturalmente para fazer do ramal deste nome o prolongamento da linha de Conde D'Eu, na qual passará a ser considerada a estação de Independência (BRASIL..., 1912, p. 53).

Com esse novo ponto terminal a estrada diminui o seu percurso em comparação com o anterior, passando a contar com 164,66 quilômetros de extensão. O avanço nas cifras das receitas anuais e como essas estavam divididas, discriminando a renda que cada serviço gerava podem ser visualizados a seguir:

Quadro 06 – Comparativo dos anos de 1905-1909³⁸

VERBAS	Extensão	Receita	Ind. %	Despesa	Ind. %	Deficit	Ind. %
1905	171,197	196:679\$340		306:296\$850		109:617\$510	
1906	171,197	220:348\$490	+12%	267:582\$210	-14%	47:233\$720	-131%
1907	171,197	249 :208\$910	+13%	258 :843\$460	-3%	9 :634\$550	-422%
1908	171,197	262:429\$690	+5%	272:426\$560	+5%	9:996\$870	+3%
1909³⁹	191,197	247:441\$130	-6%	313:125\$210	+15%	65:684\$080	+622%

Fonte: RMVOP 1910, p. 124.

Quadro 07 – Receitas dos anos de 1910 e 1911

VERBAS	1911		1910		Diferença	
	Quant.	Produto	Quant.	Produto	Mais	Menos
Passageiros	43.374	138:315\$520	33.650	107:217\$650	31:097\$870	
Bagagens (Ton.)	689	26:540\$950	576	22:859\$690	3:681\$260	
Animais	2.773	4:608\$540	2.584	4:618\$570		10\$030
Mercadorias (Ton.)	39.992	232:456\$500	25.751	169:103\$200	63:351\$300	
Telegramas	7.049	7:669\$970	7.315	7:121\$830	548\$140	
Armazenagens		847\$750		661\$300	186\$230	
Diversas		12:630\$020		2:353\$430	10:637\$370	
Total		423:069\$230		313:577\$090	109:495\$160	

Fonte: RMVOP 1912, p. 102.

³⁸ Os índices em porcentagem presentes nesse e em outros quadros do trabalho fazem referência ao que aumentou ou diminuiu em percentual em relação ao ano anterior.

³⁹ Para maiores detalhes das receitas e despesas do ano de 1909, ver anexo 03.

Com relação ao ano de 1909 é importante abriremos um parêntese. Nesse ano, diferentemente dos anteriores, o produto que apresentou maior volume de exportação foi o algodão, em contraponto ao açúcar que sempre liderara até então. Enquanto a exportação do açúcar atingiu 1.201 toneladas, o algodão alcançou a marca de 1.997 e o caroço de algodão a de 2.397 toneladas (BRASIL..., 1909, p. 425). Vale ressaltar que a farinha de mandioca também foi superior, atingindo 4.143 toneladas de exportação transportadas pela E.F. Natal a Itamataí. Esses fatores demonstram que nessa época há uma dinamização na produção dos vales agrícolas atendidos pela estrada, que, anteriormente, eram predominantemente de produção açucareira. Há, portanto, uma diversificação das culturas dessas zonas.

Quanto aos números relativos a 1910 e 1911, verifica-se que a atividade de maior renda continua sendo o transporte de mercadorias, correspondendo a 70,15% do total, sendo seguida pelo envio de telegramas, 12,59%, e depois pelo transporte de passageiros (11,98%). Apesar de estar em terceiro lugar em renda gerada, o número de passageiros transportados entre 1910 e 1911 subiu de cerca de 33 mil pessoas para 43 mil, o que representa um aumento significativo, implicando em uma circulação de pessoas mais constante entre as cidades abrangidas, o que resulta, complementando-se com a circulação comercial, em um estreitamento nos vínculos entre os núcleos urbanos.

Embora os avanços econômicos proporcionados pelo maior deslocamento de mercadorias e passageiros pela estrada de ferro, o seu estado de conservação não se encontrava nas melhores condições, ainda que alguns pequenos trabalhos tenham sido feitos como a substituição de 74 trilhos e acessórios, 24.652 dormentes e 580 postes telegráficos (BRASIL..., 1911, p. 104). Sobre a conservação dos edifícios das estações eram realizados também alguns reparos:

O edifício da estação de S. José, os de Penha e Serra da Raiz, foram limpos e pintados. Grandes concertos fizeram-se na plataforma da estação de Goyaninha, no soalho do escriptorio do agente, e na rotunda de Natal. As casas de turma dos kilometros 58,91 e 160 passaram por pequenos concertos (BRASIL..., 1911, p. 104).

Em 1912 o número de passageiros transportados se manteve no patamar do ano anterior, conduzindo 43.290 pessoas. Foram também movimentadas 37.203 toneladas de mercadorias e enviados 7.721 telegramas (BRASIL..., 1912, p. 58). Novamente as mercadorias lideraram o percentual de renda da receita total, seguidas pelo transporte de passageiros. Apesar do ascendente desempenho do quadro de receitas da estrada, ela passou de um saldo de

24:954\$370 em 1912 para um déficit de 17:507\$270 em 1913 (BRASIL..., 1913, p. 74). Tal conjuntura se deu a partir de um aumento extraordinário das despesas, aparentemente sem explicação, de um ano para o outro, alcançando o valor de 439:513\$870 contos. Um fato que confirma essa conformação é que a receita do ano de 1913 foi superior à de 1912, sendo de 422:006\$600, aumento de 9:319\$370. O número de passageiros transportados desse ano foi de 51.715, enquanto que as mercadorias somaram 35.380 toneladas, correspondendo os primeiros a 37,66% da renda, enquanto as segundas responderam por 48,54% (BRASIL..., 1913, p. 140). Um dado interessante presente no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1913 é um quadro contendo as rendas respectivas de cada estação da linha:

Quadro 08 – Receitas das estações no ano de 1913

Estação	Receita
Natal	107:329\$750
Pitumbu	1:439\$700
Cajupiranga	1:545\$060
S. José do Alto	11:023\$300
S. José do Baixo	36:027\$080
Sapé	4:212\$800
Baldum	10:587\$620
Estivas	2:462\$700
Goyaninha	22:146\$740
Penha	29:528\$380
Pequery	8:260\$000
Villa Nova	15:113\$560
Montanhas	6:330\$800
Nova Cruz	60:169\$140
Caiçara	12:984\$520
Serra da Raiz	15:311\$500
Sertãozinho	6:232\$440
Itamatahy	69:079\$650
Total arrecadado pelas estações	399:784\$740
Transportes a débito dos Governos Federal e Estadual	22:221\$860
Total geral	422:006\$600

Fonte: RMVOP, 1913, Anexo I, p. 140.

A partir desse quadro, pode-se estabelecer uma relação entre a renda e a importância de cada estação. Podemos afirmar que a estação que apresenta maiores rendimentos são também respectivamente as mais importantes, uma vez que concentram um maior movimento financeiro. No grau de relevância, a primeira seria a estação de Natal, “cabeça de linha” e centro exportador, cujo porto é o ponto de convergência da maioria das mercadorias transportadas. A segunda mais importante seria a de Itamataí, com segunda maior renda, pelo fato de constituir o ponto final da ferrovia, enquanto que a terceira seria a de Nova Cruz, que apresenta o terceiro maior rendimento e consistia o antigo ponto terminal da via férrea. Entre as intermediárias, aquelas que apresentam maior renda são as de São José de Mipibú, principal centro açucareiro das zonas atendidas, e a da vila da Penha, atual Canguaretama, onde se situava um dos quatro portos do estado. Outro argumento que reforça a hegemonia da cidade de Natal perante as demais, é a grande diferença existente entre as suas rendas e das outras estações, que é de 38:250\$100 em relação à de Itamataí. Essas características estão, portanto, diretamente relacionadas com a importância das próprias cidades onde as estações estão situadas, constituindo assim, mais um indício de uma rede urbana hierarquizada, como na teoria de Walter Chirstaller – mencionada nos referenciais teóricos, na Parte I do trabalho.

No ano de 1913 verifica-se a consolidação da predominância do transporte da produção algodoeira (6.459 toneladas)⁴⁰ em detrimento da açucareira (865 toneladas), uma tendência constatada em anos anteriores, como anteriormente relatado. Entre os produtos importados⁴¹ o sal continuava na liderança, somando 2.200 toneladas (BRASIL..., 1913, p. 141). Em 1914 houve um decréscimo nas rendas da estrada, que, no entanto, foi acompanhado por uma diminuição nas despesas da empresa, o que culminou em saldo positivo de 771\$030. Enquanto que a receita diminuiu 54:564\$890 de 1913 para 1914, totalizando assim 367:441\$720, a despesa baixou ainda mais, fixando-se a quantia de 74:813\$180 contos de réis inferior ao ano anterior, culminando em 366:670\$690 (BRASIL..., 1914, p. 96). As causas para tal desempenho podem ser atribuídas à crise financeira pela qual passava o país à época, pelo inverno chuvoso desse ano e pela eclosão da Primeira Guerra Mundial, que prejudicou as exportações, sobretudo, do açúcar (RIO GRANDE..., 1915, p. 10). Em números gerais, foram transportadas 45.706 pessoas, 31.544 toneladas de mercadorias, e enviados 5.100 telegramas (BRASIL..., 1914, p. 96).

⁴⁰ Esse número representa tanto a exportação do algodão como do caroço de algodão.

⁴¹ O termo importação aqui empregado refere-se ao volume de sal que entrava pelo porto de Natal, por navegação de cabotagem, e era escoado pela ferrovia para outras províncias.

O que se pode concluir da construção da estrada de ferro entre Natal e Nova Cruz, depois denominada Natal a Independência, e mais posteriormente Natal a Itamataí, é que, além de consolidar uma rede ferroviária, que subsidiou a formação de uma rede urbana, a mesma foi responsável pela afirmação de Natal como um centro polarizador e, ainda, como principal porto exportador do estado.

Cabe observar, no entanto, que no início do século XX, Mossoró e Natal dominavam a entrada e saída de mercadorias se tornando as duas principais cidades do Rio Grande do Norte, o que acirrava mais ainda a competição entre elas. As duas, entretanto, apresentavam funções distintas. Enquanto, a primeira centralizava a exportação de sal, algodão, cera de carnaúba, couros e peles, a segunda, era a principal exportadora de açúcar, além de escoar também parte da produção algodoeira. Além disso, o porto de Natal era responsável também pela importação de cabotagem (CLEMENTINO, 1995, p.103). Portanto, para fazer frente ao volume exportado por Mossoró, a EFNNC foi imprescindível, se tornando um diferencial ao convergir para o porto de Natal a produção açucareira do RN. Aliando esse escoamento, com o realizado pela Estrada de Ferro Central, o porto de Natal pôde se firmar como o principal do estado. É importante frisar também, que além dessas condicionantes a E.F. Natal a Independência era, em 1917, aquela que apresentava o menor frete em réis por tonelada das três vias férreas norte-rio-grandenses, o que viabilizava o transporte de mercadorias ao porto. Enquanto que nesse período a E.F. Mossoró cobrava um frete de 225 réis por tonelada e a E.F. Central 200 réis, a Natal a Independência oferecia um frete de 158 réis para cada tonelada⁴² (CARVALHO FILHO, 1976, p. 142). Logo, a diferença entre as mesmas aumentava ainda mais a viabilidade da ferrovia⁴³.

9) A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte: penetrando o sertão da seca

A construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN) foi marcada desde sua concepção por diversas disputas políticas entre Natal e Mossoró. Desde fins do século XIX as elites de Mossoró e seus representantes políticos destacavam a

⁴² Para maiores detalhes e comparação do preço do frete por tonelada em relação a outros meios de transporte, ver anexo 04.

⁴³ A viabilidade financeira aqui referida é apenas em termos comparativos com as outras vias férreas do estado, uma vez que não havia concorrência direta entre a E.F. Natal a Itamataí e as demais, pois atendiam áreas diferentes.

importância da estrada de ferro entre Mossoró e o Rio São Francisco, atravessando grande parte do território atingido pelas secas. De acordo com o estudo do pesquisador Wagner do Nascimento Rodrigues (2006), em início do século XX o antigo ideal é resgatado por tais elites, incitando nova discussão, o que possibilitou uma retomada da possibilidade pelo então Ministro de Viação e Obras Públicas, Lauro Muller. O fato proporcionou uma campanha na imprensa de Mossoró acerca dos benefícios que a construção da estrada iria trazer, especialmente referentes à solução dos problemas das secas.

A não determinação inicial do porto de onde partiria a Central do RN alimentou a esperança, especialmente nos veículos da imprensa mossoroense, de que o ponto de partida deveria ser o porto de Mossoró obedecendo ao antigo traçado estabelecido por Ulrich Graf trinta anos atrás. O jornal “O Mossoroense”, em matéria do ano de 1904, defendia que o traçado “grafiano” oferecia grandes vantagens, não somente em relação ao fato do mesmo abranger grandes áreas do sertão potiguar e de outros estados afetados pelas secas, como também referentes à estrutura física, uma vez que, seguindo o curso do rio Apodi/Mossoró, apresentava um percurso quase que retilíneo, oferecendo assim uma grande economia em relação aos custos (RODRIGUES, 2006, p. 83). Há concomitantemente a ocorrência de uma série de boatos sobre a suposta oposição das elites natalenses em relação ao fato de a estrada ter como ponto de partida a cidade de Mossoró.

Em virtude do debate levantado, o engenheiro Sampaio Correia visita Mossoró sofrendo diversas abordagens, principalmente por meio da imprensa local, sobre os melhores propósitos que a linha iria atender caso partisse daquela localidade. Apesar dos esforços contrários mossoroenses, os estudos iniciais empreendidos acabaram sendo mantidos e a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte constituiria de fato um prolongamento do trecho já em construção entre Natal e Ceará-Mirim, objetivando a região do Seridó norte-riograndense, cujos motivos foram explicitados na Parte II. Entre tais motivos vale ressaltar o isolamento da capital das zonas de produção agrícola potiguares, o que constituía um entrave ao seu desenvolvimento:

De fato, isolada entre as dunas e o mar, Natal, na opinião de seus intelectuais, precisava de uma intervenção sobre a natureza, uma intervenção técnica destinada a – para nos determos na enumeração de duas das mais mencionadas causas da obstrução do seu progresso – reequipar seu porto, incluindo aí a fixação das dunas próximas, retirando obstáculos naturais que bloqueavam a entrada de

embarcações de maior calado, e ligar por vias férreas ou estradas carroçáveis a capital aos sertões⁴⁴ (ARRAIS, 2005, p. 29).

Os trabalhos de construção da estrada foram então iniciados e o primeiro trecho entre Natal e Ceará-Mirim foi entregue em junho de 1906, como visto anteriormente, partindo da estação de Pedra Preta no lado esquerdo do Rio Potengi. Essa organização ocasionava diversos inconvenientes uma vez que a comunicação entre a estação e o escritório da Estrada de Ferro Central, que se situava do outro lado do rio, se dava por meio de embarcações. Sobre a necessidade da construção de uma ponte atravessando o rio Potengi e fazendo a ligação diretamente com Natal, o então governador Alberto Maranhão discursa em 1904:

Esta construção trará realmente, a esta cidade, uma vida nova, livrando-a do isolamento que a definha, arredando a dificuldade existente de aqui chegarem diretamente das zonas produtoras, os cambieiros que constituem o elemento principal da expansão e desenvolvimento do comércio de retalho, movimentado e vivaz. Não basta que tenhamos aqui armazéns de recebimento de gêneros exportáveis; é necessário um fácil acesso aos pequenos mercadores, que atualmente ficam todos em Ceará-Mirim, Macaíba, Moçoró, Açú e outros pequenos mercados de compra e venda, com prejuízo da capital, cuja superioridade incontestável de seu ancoradouro, tem sido neutralizado pela dificuldade de venda a retalho das mercadorias importadas e pelo prejuízo do comércio em grosso que também não se desenvolve porque os negociantes das pequenas dispensam com vantagem o intermediário das casas aqui importadoras, recebendo diretamente suas mercadorias (TAKEYA, 1976, p. 87).

Dessa forma, em janeiro de 1908, chega ao porto de Recife os vãos da ponte metálica que atravessaria o Rio Ceará-Mirim e é providenciado o transporte dos mesmos para Natal (A REPÚBLICA, 16 jan. 1908, p. 02). No mesmo ano há a abertura de crédito no valor de 600:000\$000 (Seiscentos contos de réis) para continuação dos serviços da estrada e posterior abertura de concorrência para fornecimento de dormentes. Além das obras já mencionadas é iniciada a construção do prédio que iria servir de estação inicial para a Estrada de Ferro Central, que segundo periódicos da época, seria um marco arquitetônico para Natal:

⁴⁴ É válido ressaltar que tal isolamento se dava, sobretudo, em relação à zona sertaneja do estado, o que demandava uma linha com característica de penetração como a EFCRGN. Nessa época, Natal já detinha um articulação bem definida com a região sul do RN, a partir da ferrovia até Nova Cruz.

Tivemos o prazer de visitar ha dias as obras do predio que vai servir de estação inicial da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Feito sob as mais rigorosas regras da architectura moderna, vai ser talvez uma das mais bellas construcções dessa capital. [...]. O predio está orçado em 35.000\$ já tendo sido despendida cerca de 32 contos, devendo estar prompto até meado de abril proximo. E' uma construcção sobria e elegante que honra as habilitações do illustre moço A. Sprenger, que está encarregado de sua direcção [...] (A REPÚBLICA, 17/03/1908, p. 02).

As obras da estrada em si estavam em acelerado desenvolvimento em 1908, sendo realizado o serviço de assentamento da linha até o quilômetro 60 em abril do mesmo ano, às margens do Ceará-Mirim aguardando apenas a construção da ponte, cuja estrutura já se encontrava armazenada na vila de Taipu.



Figura 14 – Ponte sobre o rio Potengi, 2007.

Fonte: Acervo próprio.

Em maio do mesmo ano há a anúncio pelo então presidente Afonso Pena de publicação de editais para o prolongamento da estrada até a cidade de Caicó (A REPÚBLICA, 05 maio 1908, p. 01). Posteriormente, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte é incorporada pela “Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro”, a partir de solicitação do então deputado Eloy de Souza, representante do estado, ao engenheiro Lassance. Nessa conferência requisitou-se, por meio de telégrafo, informações sobre o estado geral da linha férrea, que segundo o engenheiro-chefe da mesma José Luís Baptista apresentava então o seguinte aspecto:

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte tem em trafego cinquenta e seis kilometros comprehendidos entre Natal e Taipu. Estão em construcção oito kilometros sendo quatro com movimento de terras atacado e quatro locados. Dahi por deante a linha está projectada até a povoação de S. Raphael. De Taipu a S. Raphael estão projectadas quatro pontes: a do Ceará-Mirim, Salgado, Pata-Choca e Carahú. As pontes do Ceará-Mirim e Carahú, que são as maiores, terão quatro vãos de trinta e cinco metros cada um. A linha partindo do Natal margeia o valle do Ceará-Mirim, muito rico e fertil e onde o plantio de canna de assucar é cultivado em larga escala. Passando o Ceará-Mirim a linha atravessa uma zona de grande fertilidade, principalmente no inverno, com campos de criação e desenvolvida cultura de algodão e cereaes. [...] (A REPÚBLICA, 07 maio 1908, p. 02).

As informações salientam a preocupação em se estabelecer uma linha de escoamento da produção ao se constatar que o traçado objetivava interligar diferentes zonas produtivas do estado. Como prenunciado pelo então Presidente da República, em junho de 1908 é publicado o edital de concorrência para construção do trecho entre Taipu e Caicó da EFCRGN. O trecho compreendia cerca de 243 quilômetros e o edital determinava que as obras deveriam ser iniciadas três meses após fechado o contrato. Ainda em 1908, precisamente no mês de outubro, é realizado o acordo por via contratual entre o Ministério de Viação e Obras Públicas e o senhor Luiz Soares de Gouveia, da firma Proença & Gouveia, para construção da linha já referida, sendo estipulado o prazo de trinta meses para o término da obra.

As disputas políticas freqüentes no período inicial de implantação da estrada continuaram presentes durante a expansão da mesma. Um exemplo disso foi a clara influência na mudança do parque ferroviário da linha, que deveria situar-se na cidade de Ceará-Mirim e depois de já concluídos os trabalhos de terraplanagem e iniciados os de fundações teve seu sítio mudado para Natal. A mudança tem uma conotação política forte devido ao fato de que Ceará-Mirim apresentava uma melhor estrutura para abrigar o equipamento, uma vez que se localizava no mesmo lado do rio que a estação de Pedra Preta, além de contar com um terreno mais apropriado. Em Natal, o terreno destinado ao parque ferroviário era de uma área alagadiça constantemente atingida pelas marés, o que representaria um maior custo de implantação. Além disso, o parque estaria situado do lado oposto do rio em relação à estação de passageiros e mercadorias (Pedra Preta), o que acarretaria a construção de uma ponte para interligá-los (RODRIGUES, 2006, p. 117).

A imposição da mudança do parque ferroviário reflete uma política de beneficiamento da capital do estado, observada desde as disputas com Mossoró acerca do traçado da via férrea. A cidade de Mossoró, no início do século XX, apresentava maiores prioridades uma vez que era a maior praça comercial do estado, além de ser alvo da migração de enormes levas de retirantes. Essa política de beneficiar Natal, que contava com o apoio de algumas das principais lideranças estaduais, entre elas o governador Alberto Maranhão, objetivava reforçar a sua posição de centralidade na hierarquia urbana, além de contribuir ao alcance do ideal de “cidade moderna” almejado pelas elites, através de melhoramentos urbanos e da implantação de equipamentos que privilegiassem os fluxos comerciais pela cidade (RODRIGUES, 2006, p. 89).



Figura 15 – Parque ferroviário da EFCRGN.

Fonte: Acervo do HCURB/UFRN.

O parque ferroviário, que seria implantado na esplanada Silva Jardim, era um desses importantes equipamentos ao desenvolvimento da capital. O mesmo constituía não só um complexo arquitetônico com funções relacionadas à administração, armazenamento e embarque de passageiros e mercadorias, mas também um complexo industrial ferroviário, onde funcionariam oficinas de montagem de vagões e locomotivas, o que representava o emprego de mão-de-obra operária, que motivaria o crescimento econômico da cidade do Natal (RODRIGUES, 2006, p. 117). Os melhoramentos advindos da instalação do parque ferroviário abrangeriam a construção da ponte de Igapó, que viria a ser símbolo de modernidade e cuja construção estava a cargo da firma *Cleveland Bridge Works* (BRASIL..., 1912), concluída no ano de 1916, e de um muro de arrimo que serviria de cais atracável para o porto e de ramal de ligação da linha com o parque ferroviário. Dessa maneira, o parque

objetivava a integração entre porto e ferrovia “sem rupturas, e de maneira a facilitar a fluidez e continuidade da rede de transportes” (RODRIGUES, 2006, p. 118).

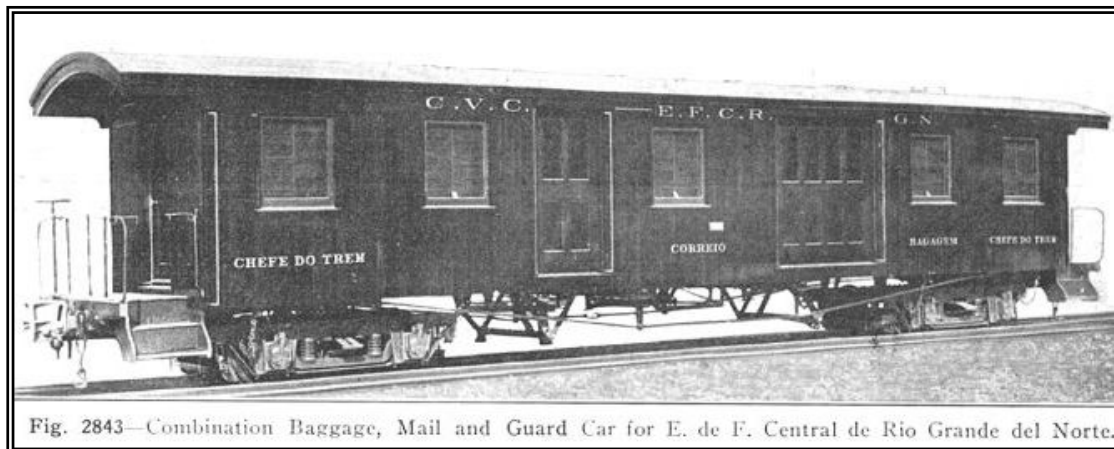


Fig. 2843—Combination Baggage, Mail and Guard Car for E. de F. Central de Rio Grande del Norte.

Figura 16 – Vagão dos trens da EFCRGN.

Fonte: <http://www.railbuss.com/fotos2/displayimage.php?album=118&pos=2>

A disputa política e rivalidade entre as elites natalalenses e mossoroenses se intensificou pela proposição de um ramal ligando a EFCRGN a Mossoró. Em 1915, apesar da implantação da linha Mossoró-São Francisco as discussões continuaram, em virtude da expansão da Central ao interior oferecendo obstáculo à linha mossoroense⁴⁵. É importante frisar também que a lógica de centralização na definição dos traçados da ferrovia não respondia apenas a um anseio das elites locais, mas representava todo um plano nacional de fortalecimento das capitais, que visava promover o desenvolvimento econômico das mesmas a partir da otimização de lucros. Segundo Rodrigues (2006), apesar do surgimento de novas políticas de planejamento nacionais durante a transição entre os séculos XIX e XX, como redes urbanas mais modernas e menos encefálicas, a tendência centralizadora ainda era a mais correntemente apontada pelos engenheiros no planejamento ferroviário brasileiro (RODRIGUES, 2006, p. 90). Ao estar dimensionado por uma lógica hierarquizada o planejamento territorial era pensado em concordância com o intra-urbano, especialmente nas principais cidades, geralmente, “ponta de linha”. Dessa forma, as ferrovias além de serem um dispositivo de alto impacto territorial, deixariam intervenções no espaço intra-urbano.

A implantação da estrada teve como consequência imediata a ampliação de sua interiorização no âmbito comercial do Rio Grande do Norte. Essa interiorização se refletiu no

⁴⁵ A expansão da EFCRGN refere-se ao prolongamento até as cidades de Angicos e, posteriormente, São Rafael, áreas de influência comercial da cidade de Mossoró e de sua ferrovia.

crescente volume de mercadorias transportadas pela linha e na intensificação dos trabalhos de expansão da mesma e respondia justamente aos objetivos do seu planejamento inicial, já que se tratava de uma linha de penetração. Já no ano de 1908, pouco tempo após o início dos trabalhos de prolongamento da estrada visando a cidade de Caicó, a linha transportava cerca de três mil toneladas de mercadorias de importação e mais de duas mil toneladas de exportação. O serviço de informação também foi dinamizado pela Central, que no mesmo ano foi responsável pelo movimento de mais de 1.400 telegramas para as áreas abrangidas (BRASIL..., 1909).

No ano de 1911, a linha férrea havia se expandido consideravelmente. Contando com cerca de 56 quilômetros antes dos trabalhos de expansão em 1908, em 1911 a estrada já possuía 100 quilômetros de extensão em tráfego, e 99 quilômetros em trabalho de construção. Outras localidades passaram a ser abrangidas pela rede viária, entre elas Baixa Verde e Cardoso, que nesse ano consistia o ponto terminal da mesma. Após problemas na execução das obras, que permaneceram paralisadas durante quatro meses, a concessão da estrada passa para a “Companhia de Viação e Construções”, que as reinicia até o quilômetro 200 em Angicos, cujo leito encontrava-se quase totalmente pronto ao final de 1911.

Para ilustrar o crescimento e o impacto comercial da linha deve-se observar que em 1911, depois da expansão física empreendida, foram transportadas mais de 17 mil toneladas de mercadorias e precisamente 1.540 telegramas (BRASIL..., 1911). Fato que dinamizou a economia das localidades atendidas. O crescimento físico é intensificado no ano de 1912, especialmente nas estruturas de apoio, já a extensão da linha pouco cresceu (BRASIL..., 1912). É iniciada a construção de uma série de equipamentos, entre eles o armazém de Baixa Verde e três galpões na esplanada da capital, bem como a instalação da “Comissão de Melhoramentos de Natal” na Praça Silva Jardim e as obras da estação central, oficinas e almoxarifado na cidade de Natal, cujo conjunto constituía um importante mecanismo para a cidade, como já relatado.

A ocorrência de mais uma seca em 1915⁴⁶ é responsável por mais uma interrupção nas obras da Central, devido à falta de mão-de-obra ocasionada pelo êxodo para o Amazonas e à exigüidade das verbas federais. Apesar disso, os estudos de planejamento do traçado Lajes-Caicó, do ramal Lajes-Macau e do prolongamento Caicó-Milagres são continuados. É válido salientar que o plano de construção de um ramal interligando o eixo central da estrada à cidade

⁴⁶ Ressalta-se que as paralisações se deram também em outras grandes obras, como a Estrada de Automóveis do Seridó e a Estrada de Ferro de Mossoró a Souza, como se verá mais adiante.

de Macau é de grande importância econômica para a rede férrea e de cidades, uma vez que além de porto de escoamento a cidade era uma importante produtora de sal marinho.

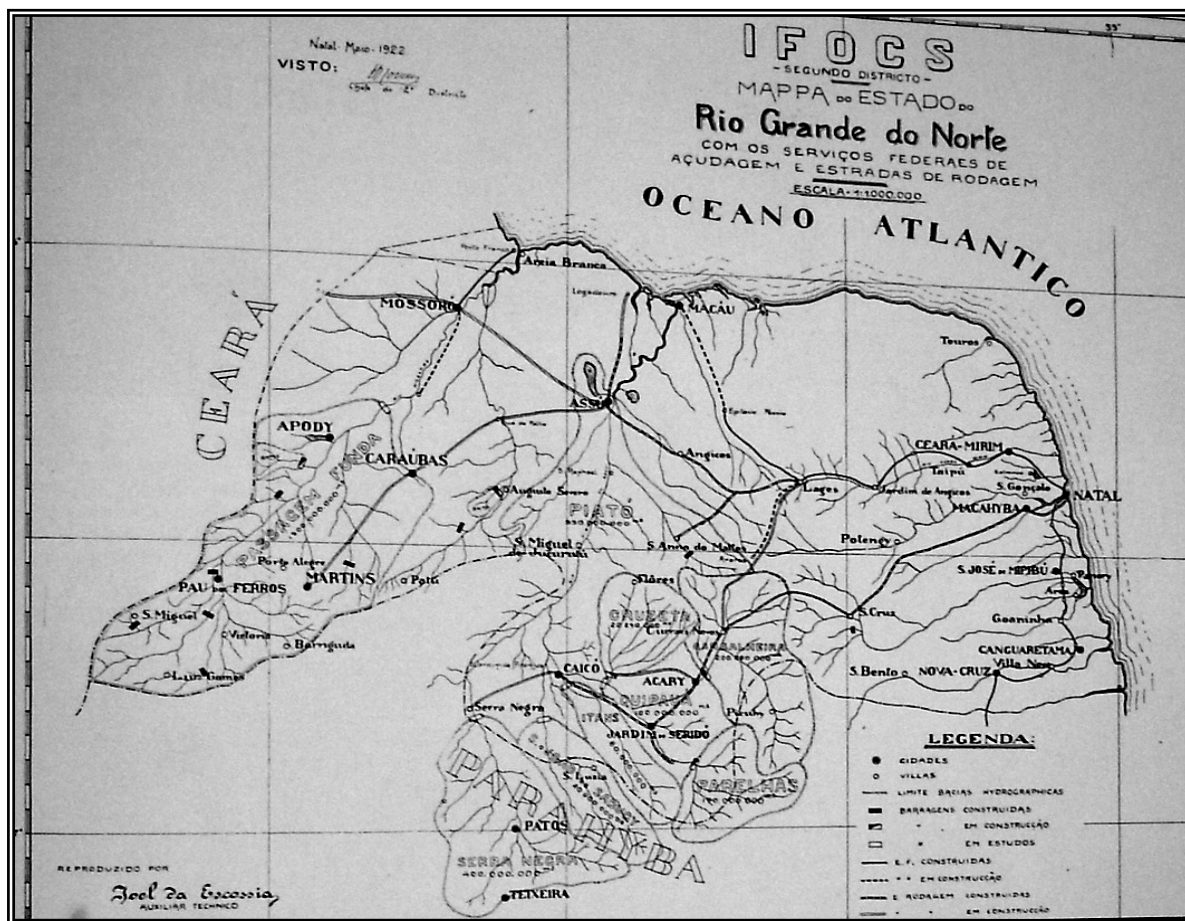


Figura 17 – Espacialização das obras contra as secas da IFOCS, destaque para as estradas de ferro, entre elas a EFCRGN.

Fonte: Revista da Ilustração Brasileira, 1922.

No ano de 1915 várias obras do parque ferroviário na esplanada Silva Jardim já havia sido concluídas, como as oficinas, a rotunda para máquinas, a ponte de atracação, o almoxarifado, o reservatório para água e os depósitos para carros. Outros trabalhos encontravam-se em iminente avanço como as obras de construção da ponte sobre o Rio Potengi e outras instalações da Praça Silva Jardim (BRASIL..., 1915). Na outra extremidade, a extensão da linha chegava até a cidade de Lajes, nova estação terminal, um trecho de aproximadamente cento e vinte quilômetros. As obras de expansão continuavam por diversas ligações como Pedra Preta-Lajes, Lajes-Caicó e o ramal de Macau.

Nesse ano há também a mudança do traçado anteriormente proposto, o que ocasionou o abandono de quarenta e seis quilômetros em adiantada construção em direção a Angicos, que faria a ligação da linha a Caicó. A modificação atendeu, segundo o Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, às possibilidades de orçamento que seriam ultrapassadas uma vez que a escavação teria de ser feita na rocha. No entanto, pode-se formular a hipótese de influência política na alteração do traçado uma vez que o trecho abandonado encontrava-se em vias de conclusão.

Em 1919 as obras de expansão sofreram algumas dificuldades como a falta de dormentes, deixando cerca de 12 quilômetros com serviço incompleto, e as dificuldades no transporte de água para os funcionários, provinda da lagoa de Extremoz, tendo que percorrer uma distância de cento e noventa quilômetros. Apesar dos problemas encontrados a estrada continuava com um fluxo intenso de mercadorias e passageiros, apresentando um crescente aumento de receita e tarifas 40% mais baratas em comparação com as da companhia *Great Western*, que administrava a linha entre Natal e Nova Cruz.

Em virtude dos maus serviços prestados pela “Companhia de Viação e Construções”, em julho de 1920 o contrato é rescindido e a estrada passa para a administração direta do Governo Federal, através do decreto n. 14.136 (BRASIL..., 1920). A linha é recebida em estado pouco satisfatório e a rescisão do contrato ocasionou uma série de indenizações que causaram um considerável aumento das despesas e conseqüentemente do déficit naquele ano. Assim, em 1921, a extensão em tráfego não cresceu apresentando os mesmos 147 quilômetros registrados em 1919. Ainda como conseqüência das despesas do ano anterior o déficit manteve-se estável. Apesar disso, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte representava um importante dispositivo de circulação para o estado e especialmente para as cidades interligadas e suas economias. Como exemplo disso, basta citar que em 1922 o volume de mercadorias trafegadas correspondeu ao montante de 35 mil toneladas, sendo os dois produtos mais transportados o algodão, com seis mil e trezentas toneladas, seguido pelo açúcar, com três mil e quatrocentas, cerca de 50% a mais em relação a 1921 (BRASIL..., 1923). Os investimentos na estrutura física continuaram sendo substituídos mais de vinte mil dormentes e contratado pessoal. Os estudos para construção do prolongamento Lajes-Caicó adotam o traçado ainda estabelecido em 1905 pela comissão chefiada pelo engenheiro Sampaio Correia, que visava o contorno da Serra da Borborema, acompanhando o Rio Piranhas-Assú. As obras do ramal de Macau continuam

paralisadas nesse ano. O quadro abaixo demonstra o crescimento financeiro da estrada durante os anos de 1909 a 1921.

Quadro 09 – Receitas e despesas da EFCRGN entre 1909 e 1922.

Ano	Receita	Índice %	Despesa	Índice %	Déficit	Índice %
1909	53:396\$600	-	135:273\$301	-	81:876\$701	-
1913	129:748\$800	+143%	346:528\$709	+153%	216:779\$909	+166%
1915	169:878\$700	+31%	434:203\$905	+25%	264:325\$205	+22%
1919	453:455\$398	+168%	576:284\$629	+32%	122:828\$231	-116%
1920	410:249\$083	-10%	707:788\$265	+22%	297:539\$182	+143%
1921	501:600\$237	+22%	772:898\$582	+9%	271:298\$345	-9%

Fonte: RMVOP, 1909, 1913, 1915, 1919, 1921 e 1922.

Nota: A montagem e as porcentagens foram realizadas pelo autor.

Pode-se perceber no Quadro 09, que as receitas cresciam em uma proporção avantajada, porém eram acompanhadas também das despesas, o que ocasionava, na maioria das vezes, em déficits financeiros. A extensão em tráfego de 1923 passa a ser de 176 quilômetros uma vez que o trecho de 27 quilômetros já construídos do ramal de Macau começa a funcionar, passando pela estação Eptácio Pessoa até o povoado de Carapebas⁴⁷ (BRASIL..., 1923). Um fato importante é de que tanto em 1923 como em 1924 a Central apresentou saldo positivo entre sua receita e seus gastos, diferentemente dos anos anteriores. No ano de 1925, apesar dos resultados financeiros precedentes, os investimentos na linha se tornam consideravelmente difíceis, uma vez que apenas 26% dos dormentes se encontravam em bom estado sendo necessária a substituição de mais de cem mil, o que só seria possível através de verbas extraordinárias. Além disso, a construção de estradas de rodagem é intensificada no Rio Grande do Norte, tais como Natal-Currais Novos, Lajes-Currais Novos, Caicó-Jardim, Currais Novos-Acari e Jardins-Parellhas (BRASIL..., 1925).

Pode-se afirmar, com base em informações coletadas nos RMVOP, de que os impactos causados no âmbito comercial, tiveram como conseqüência a dinamização do fator humano. Este fator corresponde ao transporte de passageiros, informação e mercadorias, que cresceu

⁴⁷ Eptácio Pessoa atualmente é a cidade de Pedro Avelino, enquanto que Carapebas é nos dias de hoje Afonso Bezerra.

proporcionalmente à expansão da linha gerando melhora na infra-estrutura básica das cidades abrangidas. Para se ter uma idéia do crescimento basta dizer que em 1909 a linha transportou cerca de 13 mil passageiros e em 1922 tal número subiu para 59 mil. O crescimento físico também foi evidente, visto que em 1915 a estrada já havia superado o dobro da quilometragem de 1908.

Para demonstrar o crescimento do número de passageiros transportados pela EFCRGN, o quadro a seguir discrimina o número de passageiros transportados no período abordado pelo trabalho. Esse quadro foi construído a partir de dados colhidos nos Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1908 a 1922.

Quadro 10 – Número de passageiros e mercadorias transportados pela EFCRGN entre 1908 e 1922.

Ano	Passageiros	Índice %	Mercadorias (tons.)	Índice %
1908	12.214	-	6.636,771	-
1909	13.624	+15%	7.818,835	+16%
1910	17.804	+30%	11.096,764	+57%
1911	26.585	+49%	17.453,270	+54%
1913	30.934	+16%	6.647,000	-183%
1914	34.871	+12%	6.639,000	-0,1%
1921	51.834	+48%	25.686,930	+316%
1922	59.329	+14%	39.136,183	+56%

Fonte: Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas. **Nota:** Reelaborado pelo autor.

O que se pode constatar a partir do quadro é que houve uma alteração na dinâmica do transporte de passageiros ao longo dos anos, com o aumento do número de pessoas deslocadas, e do aspecto econômico, com o desenvolvimento do agro-comércio e conseqüentemente da infra-estrutura urbana⁴⁸.

Um fator que reforça ainda mais a importância da Estrada de Ferro Central como elemento de integração, e conseqüentemente de formação de uma rede urbana, é que mesmo com um déficit crescente, as obras e a circulação continuaram em expansão nos anos seguintes. Como ilustração desse crescente déficit entre receita e despesas, que só não aconteceu nos

⁴⁸ A queda verificada entre os anos de 1913 e 1914 está vinculada, possivelmente, aos períodos chuvosos e à eclosão da Segunda Guerra Mundial.

anos de 1923 e 1924, podemos citar, com base em dados presentes nos RMVOP, que em 1910 o seu valor era de 109:575\$112 (Cento e nove contos, quinhentos e setenta e cinco mil e cento e doze réis), chegando a atingir picos de 297:539\$182 (Duzentos e noventa e sete contos, quinhentos e trinta e nove mil e cento e oitenta e dois réis), em 1920.

Outra evidência do impacto da via férrea no ambiente urbano pode ser constatado a partir do crescimento da população de determinados núcleos, após a passagem da linha pelos mesmos. É o caso de Ceará-Mirim, que cresceu demograficamente após a instalação da estação e do início do tráfego constante da EFCRGN. Para melhor exemplificação desse dado, foi elaborado o quadro que mostra o índice de crescimento da população desse município baseado nas informações da obra “Municípios do Rio Grande do Norte”, de Nestor Lima.

Quadro 11 – População de Ceará-Mirim de 1872 a 1930

Ano	População	Índice %
1872	18.148	-
1900	19.865	+9%
1920	26.319	+32%
1930	30.090	+14%

Fonte: LIMA,1990b. **Nota:** Reelaborado pelo autor

A partir desse quadro, verifica-se que o maior crescimento populacional aconteceu no período entre 1900 e 1920, coincidente, portanto, com a chegada da linha férrea à localidade, o que aconteceu em 1906. O aumento demográfico ocorreu também em outras cidades, como Lajes, onde a população do seu município cresceu de 8.711 habitantes na década de 1920 para 12.521 em 1930, ressaltando que a E.F. Central chegou a esse núcleo em 1914 (LIMA, 1990c, p. 186). Em Lajes, além disso, a ferrovia resultou em avanços político-administrativos, decorrência do desenvolvimento econômico atingido, o que ocasionou a conquista da categoria de vila e de sede do município, como confirma o fragmento a seguir:

A população de Lajes, devido á aproximação dos serviços da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, tomou grande incremento e a sede do município foi para ahi mudada pela lei n. 360 de 25 de novembro de 1914, que a elevou á categoria de Villa de Lajes [...]. E esse desenvolvimento crescente determinou a mudança da séde do municipio para Lajes, a sua elevação á villa, á cidade e á comarca [...] (LIMA, 1990c, p. 186).

Outras cidades nem sequer existiam antes da estrada de ferro, sendo criadas em volta da estação de trem, ponto de referência para as relações comerciais, e que atraíam, dessa maneira, residentes para suas imediações. É o caso de Baixa Verde, atual João Câmara, que antes da passagem dos trilhos era apenas uma campina com quase nenhum residente, denominada vulgarmente de “Matos”:

No dia 12 de outubro de 1910, a administração da Estrada de Ferro Central, inaugurou, sob o governo do Dr. Alberto Maranhão, a Estação de Baixa Verde, servindo-lhe de séde um carro ‘box’, onde fôra installado o aparelho de telegraphico. Nada havia de construcções que denunciasssem o desenvolvimento intenso que a localidade tomaria mais tarde [...]. Formou-se em torno da Estação um pequeno arruado, para onde se vieram mudando os moradores da povoação de Assumpção, a trez kilometros ao norte [...]. Augmentava o povoado, onde foi erigida a Capella de Nossa Senhora Mãe dos Homens, sob projeto do Sr. Antonio Proença e com o auxílio da população local (LIMA, 1990a, p. 08).

Portanto, pelos dados expostos percebe-se que a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte trouxe uma dinâmica comercial nova para as cidades interligadas, ao apresentar um volume cada vez maior de mercadorias transportadas, o que nos permite afirmar que subsidiou uma rede urbana encefálica, cujo ponto principal na hierarquia era a cidade de Natal. O que fortalece ainda mais essa tese é o fato de que o avanço econômico se refletiu em desenvolvimento urbano e crescimento das centralidades abrangidas.

10) A Estrada de Ferro de Mossoró a Souza: algodão, sal e um empório comercial

Como visto na Parte II deste trabalho, a Estrada de Ferro de Mossoró a Souza (EFMS) constituiu a realização de um sonho, almejado desde meados do século XIX pelas elites mossoroenses. A inauguração do primeiro trecho de Porto Franco, em Areia Branca, até Mossoró, no ano de 1915, foi celebrada como importante acontecimento, marcando o início de uma época progressista para a economia de Mossoró e região, bem como, de desenvolvimento urbano de tais núcleos.

A estrada, na verdade, era a materialização de um processo que vinha ocorrendo desde a segunda metade do século XIX em Mossoró. Como visto no item, denominado, “O início da formação de redes urbanas no Rio Grande do Norte”, na transição para o século XX, Mossoró já se configurava como o principal centro comercial dos sertões. As ferrovias então existentes, EFCRGN e E.F. Natal a Nova Cruz, não abrangiam as áreas produtoras de algodão do RN, cuja produção ainda era escoada em carros de boi e comboios até o porto de Mossoró. Essa localidade, segundo Clementino (1995), se tornou o empório comercial do interior⁴⁹ pela sua “proximidade com o porto de Areia Branca”, sendo, portanto, o ponto para onde convergiam as produções de outros núcleos como Caicó, Apodi, Assú e Martins. A cidade também apresentava uma área de influência não somente restrita aos limites do estado do Rio Grande do Norte, mas que extrapolava para cidades localizadas no vale do Jaguaribe no Ceará e municípios paraibanos localizados no alto sertão, como Catolé do Rocha, Brejo do Cruz e Souza (CLEMENTINO, 1995, p. 103).

A consequência disso é que a concorrência do porto de Mossoró, além de outros portos potiguares como o de Macau, com o de Natal era tão acentuada, que em determinados anos a exportação de algodão chegou a ser maior por meio dos mesmos (TAKEYA, 1985). A visualização desse processo pode ser confirmada a partir do Quadro 12, sobre a exportação algodoeira desses portos entre os anos de 1889 e 1911.

Quadro 12 – Exportação em toneladas da produção algodoeira do RN

Porto	Anos								
	1889	1890	1891	1892	1894	1897	1903	1910	1911
Natal	957	1.191	1.445	1.676	681	1.113	1.963	4.233	7.379
Macau	95	238		167	748	512	425	2.067	1.445
Areia Branca		1.027	476		140	65	166	4.090	5.023

Fonte: TAKEYA, 1985, p. 88.

⁴⁹ Razões pelas quais Mossoró se torna empório comercial dos sertões entre 1860 e 1930: assoreamento do rio Jaguaribe prejudicando o escoamento por via fluvial ao porto de Aracati, o que forçou o escoamento por via terrestre por Mossoró e pelos caminhos potiguares até o porto do Recife; o surto de produção algodoeira denominado “*cotton hunger*”, que se deu no período de 1860 a 1872 (período em que ocorre a Guerra Civil entre as Confederações dos estados do Norte e Sul nos Estados Unidos, esses últimos grandes produtores de algodão); exportação direta para a Europa a partir de 1866; influência sobre o Seridó e ribeiras do rio Piancó e rio do Peixe na Paraíba; e implantação de várias firmas exportadoras na cidade (CLEMENTINO, 1995, p. 124).

Foi com base nessas condições que as elites de Mossoró reivindicavam a construção da Central partindo do porto mossoroense e penetrando no sertão do estado até a Paraíba, como visto no item sobre a EFCRGN. A forte concorrência que a construção da estrada ofereceria resultou em uma oposição política ferrenha, tanto de elites natalenses como paraibanas, que depois, apenas foi suplantada pela interferência de importantes nomes da política potiguar de então, como os senadores Eloy de Souza e Meira Sá, e pela indiscutível viabilidade econômica do projeto. Este último, em 1909, elabora um projeto de lei sobre a construção da estrada, que foi posteriormente aprovado por nove senadores nordestinos (TAKEYA, 1985, p. 114). Sobre as causas da oposição política Clementino, afirma:

Em 1909, as estradas de ferro Central do Rio Grande do Norte e a Conde D'Eu, da Paraíba estavam sendo prolongadas em direção ao sertão e deveriam dinamizar os portos de Natal e Cabedelo. A nova ferrovia representaria concorrência, ainda que num futuro distante, para os arrendatários das linhas em expansão (1995, p. 107).

Após o início do tráfego da estrada entre Mossoró e o porto de Areia Branca, o comércio entre as duas localidades é estimulado, o que resultou em “reivindicações por parte dos comerciantes estabelecidos no porto, para que este fosse habilitado a fazer, também, exportação direta de mercadorias para o estrangeiro” (CLEMENTINO, 1995, p. 108). Tal conformação se refletiu no crescimento urbano, pois o comércio de mercadorias, a partir de uma rota comercial totalmente independente da capital, possibilitou a concentração de comerciantes e casas exportadoras em Mossoró. A característica portuária era muito importante, pois outras cidades que não apresentavam essa condicionante de ponto exportador, como Caicó e Assú, e demandavam a sua produção a outros núcleos, nunca passaram do patamar de núcleo intermediário (CLEMENTINO, 1995, p. 103).

No entanto, após a consolidação do trecho inicial e apesar do seu bom rendimento, as obras de prolongamento permaneceram paralisadas por algum tempo, em virtude de uma série de causas, entre elas, como já citado, a deflagração de mais uma seca em 1915. A paralisação dos serviços demandou uma disponibilização de verbas federais destinadas ao combate ao flagelo (RIO GRANDE..., 1915, p. 20). Com relação ao emprego de tais somas, o então governador do Rio Grande do Norte, Sr. Ferreira Chaves, afirmava:

Foi assim que apenas recebi a notícia de haver sido aprovado o projecto autorisando a emissão de papel moeda, da qual precipuamente o Chefe da nação fizera depender a prestação de socorros, dirigi-me simultaneamente a S. Ex. e ao titular da referida pasta ponderando a conveniência de serem para logo atacados os serviços de deseccamento do valle do Ceará-Mirim; construção das estradas de rodagem de Macahyba ao Seridó e de Macau ao Assú; prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró até Caraúbas; barragens submersas no Seridó, Apody e Upanema; execução dos projectos approvados de diversos açudes públicos em differentes zonas do interior. [...]. Muitas dessas indicações foram mandadas executar pelo Governo dentro da verba de 500:000\$000 que coube ao Rio Grande do Norte na distribuição, pelos Estados, do credito global de 5.000:000\$000 (RIO GRANDE..., 1915, p. 20).

Porém, o que se verificou foi a falta de continuação do prolongamento da EFMS, em detrimento da expansão da Estrada de Automóveis do Seridó, que já se encontrava em tráfego regular entre Macaíba e Santa Cruz e cujas obras direcionavam-se às cidades de Currais Novos e Acari. Enquanto que, em 1916, um novo crédito de um conto de réis por quilômetro era dado como suplemento para a continuação dos trabalhos da estrada de rodagem ao Seridó, a EFMS encontrava-se na seguinte situação:

A Estrada de Ferro de Mossoró continua a trafegar regularmente o trecho compreendido entre o porto de Santo Antonio, no município de Areia Branca, e aquella cidade. A permanencia dos motivos, que impediram o seu prolongamento durante o anno passado, e aos quaes me referi em mensagem anterior, não permite ainda hoje, infelizmente, que nos congratulemos pela ampliação desse precioso melhoramento (RIO GRANDE..., 1917, p. 20).

A exportação do sal pelo estado continuava a crescer apresentando saldos vantajosos ao Rio Grande do Norte, escoado principalmente pelo porto de Areia Branca, atingindo em 1916 a cifra de 625:584\$000 contos de réis. O desempenho econômico da estrada se mostrava ascendente uma vez que até o final de 1918, já havia gerado 358:473\$890 contos, distribuídos sendo os correspondentes a 1916, 106:654\$130, a 1917, 124:242\$524, e a 1918, 128:587\$320 (RIO GRANDE..., 1918, p. 18). Se compararmos proporcionalmente as rendas à extensão em tráfego da EFMS e da EFCRGN, notaremos que a primeira apresentava uma maior relação custo-benefício. Enquanto a primeira apresentou as receitas acima citadas, provenientes de uma extensão em tráfego de apenas 38 quilômetros, a segunda, apresentou os rendimentos dos anos de 1915 a 1917 relativos às quantias de 233:377\$564; 284:609\$800 e 338:260\$129,

respectivamente, sendo que com uma extensão em tráfego de 147 quilômetros (RIO GRANDE..., 1918, p. 18).

Em 1916, o porto de Mossoró apresentou um volume muito maior de exportação que o porto de Natal, devido, especialmente à alta do sal. Dessa forma, os principais portos do RN apresentaram o seguinte montante de exportação, em quilos e volumes, no referido ano:

Quadro 13 – Exportação dos portos potiguares em 1916

Exportação					
Em volumes			Em Quilos		
Mossoró	Macau	Natal	Mossoró	Macau	Natal
562.053	909.234	71.580	53.541.755	40.236.093	5.073.412
Importação					
186.593	57.738	139.291	10.119.712	3.036.787	7.292.045

Fonte: CARVALHO FILHO, 1976, p. 143.

Segundo Carvalho Filho, a superioridade do porto de Mossoró em toneladas se dava, sobretudo, devido ao sal, que era exportado prioritariamente por ele. Com relação aos produtos sertanejos e de origem agrícola, Mossoró ainda se encontrava atrás de Natal, cuja média de exportação de tais gêneros era de 6.500 toneladas, contra uma média de 5.000 toneladas de Mossoró (CARVALHO FILHO, 1976, p. 144).

A alta tonelagem dos portos de Mossoró e Macau é fornecida especialmente pelo sal, que não é exportado somente pelos vapores destas três companhias, por quanto pelo menos 3.000 toneladas seguem de Mossoró por terra para o interior e 1.000 toneladas têm igual destino, saindo das salinas de Macau. Ademais há o chamado sal de barçaças que é transportado por estas embarcações para o Norte e para o Sul até a Bahia. Assim só em 1916 foram exportados, ou melhor, pagaram o imposto de consumo 124.805.785 quilos (CARVALHO FILHO, 1976, p. 144).

No ano de 1919, em virtude do não prosseguimento dos trabalhos de prolongamento da EFMS, o governo do estado rescinde com a firma particular que estava incumbida de levar ao cabo os trabalhos de construção da estrada, abrindo mão dos direitos que lhe cabiam pelo contrato com a empresa e permitindo ao Governo da União ficar livre de qualquer compromisso para construir a ferrovia da maneira mais conveniente (RIO GRANDE..., 1919, p. 13). Assim, em outubro do mesmo ano foram iniciadas as obras de construção do trecho

entre Mossoró e São Sebastião, cujos estudos já estavam prontos e aprovados pelo decreto n. 13.803 do mesmo mês. O novo trecho apresentava uma extensão de 39,48 km (BRASIL..., 1919, p. 428). No mês seguinte, as obras foram iniciadas, ocorrendo o aproveitamento de grande número de trabalhadores flagelados pela seca. A falta de água e de meios de transporte na zona, que então era vitimada pela crise climática, dificultavam o andamento regular dos serviços. As despesas da construção do trecho firmaram-se no valor de 499:989\$531 contos de réis. Apesar da assinatura de um termo de desistência pelos concessionários responsáveis, a firma Albuquerque & Cia., pela construção da estrada até Souza, em benefício da União, os arrendatários ainda continuaram a possuir o direito de tráfego sobre a estrada, porém, mediante pagamento de cota de arrendamento ao governo federal, variável de acordo com o movimento por quilômetro apresentado por cada trecho (BRASIL..., 1919, p. 429). Os estudos foram efetuados pelo engenheiro Plínio de Castro Nunes e ainda em 1919 o serviço de terraplanagem, obras de arte e assentamento, foram realizados, atingindo o quilômetro 53 (ROSADO, 1998b, p. 21).

Entretanto, em 1920 há uma nova paralisação das obras que vinham sendo desenvolvidas a partir do crédito aberto pelo decreto n. 13.631 de 28 de maio de 1919. Com relação à suspensão das obras, o Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas afirma o seguinte:

A Comissão nomeada, em caracter provisório, para construir esta estrada, deu começo aos serviços de locação do dia 28 de outubro de 1919, e em novembro iniciou os trabalhos da construção. Em consequência de deliberação tomada pelo aviso n. 474, de 10 de agosto do anno seguinte, foram suspensos estes trabalhos e dissolvida a comissão, sendo entregue á Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas todo o material que estava sendo utilizado na construção (BRASIL, 1920, p. 160).



Figura 18 – Funcionários da E.F. Mossoró a Souza, sem data.

Fonte: Acervo da Estação das Artes Elizeu Ventania

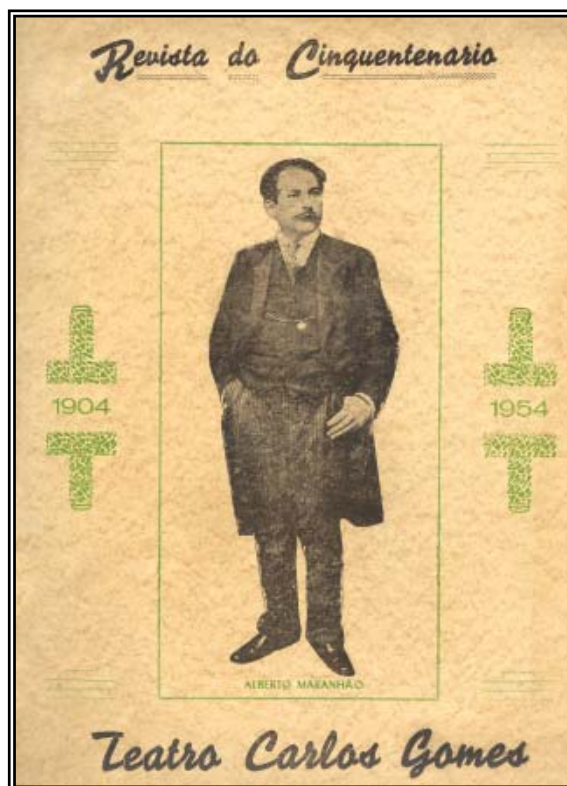


Figura 19 – Foto do governador Alberto Maranhão, sob cuja gestão foi construída a E.F. Mossoró a Souza.

Fonte: GALVÃO, 2005.

Apesar da abertura de créditos em 1921 e 1922 as obras da estrada permaneceram paradas até o ano de 1925. Em 1922, as mesmas apresentavam cerca de 30 quilômetros de leito pronto, “além do reconhecimento geral que foi levado a termo até Souza e até Pombal” (BRASIL..., 1922, p. 319). Nos anos de 1923 e 1924, o prolongamento até São Sebastião continuou parado, e a extensão em tráfego era de somente 39,48 quilômetros, sendo que nesse período a Central do RN já possuía 176,43 km nessa situação. É interessante aqui fazer um parêntese para anotar como o progresso financeiro da linha havia se refletido em suas estações, antes simples barracas e edifícios imponentes em 1925. Sobre a diferença da conformação das estações de Porto Franco e Mossoró, no período de 1919 e 1925, o Sr. Pedro Leopoldo, mestre de linha que acompanhou a construção da E.F. Mossoró até o seu término em 1948 e que teve seu relato transcrito e publicado por Vingt-Un Rosado (1998), afirmava:

No lugar da velha barraca de Porto Franco que servia de Estação, construíram um grande galpão e tabique servindo de armazém para receber mercadorias. Em Mossoró, a Estação não era mais na barraca, anteriormente improvisada; já era novo prédio que eu deixara em alicerce – ainda projetado pelo Dr. Novais⁵⁰ com segundo andar onde funcionava o escritório (ROSADO, 1998b, p. 22).

Em 1925, os serviços avançaram até o quilômetro 61. Devido ao terrível período chuvoso que se abateu sobre a região, as obras foram novamente paralisadas e a estrada se tornou intransitável até o quilômetro 46. No mesmo ano, em dois meses, foram assentados mais dois quilômetros, chegando a estrada até o km 63, ocorrendo nesse mesmo período a reparação dos leitos danificados pela chuva (ROSADO, 1998b, p. 25). Os trilhos chegam a São Sebastião no dia 06 de outubro de 1925, e a inauguração da linha é marcada para o dia 1º de novembro daquele ano. Segundo Pedro Leopoldo, a vila de São Sebastião nessa época se configurava pequena, porém com grandes potencialidades econômicas:



Figura 20 – Foto do engenheiro Henrique de Novais.
Fonte: FERREIRA, DANTAS, 2001.

⁵⁰ O engenheiro Henrique de Novais, referido na citação, é o mesmo que em 1924 realiza o Plano Geral de Sistematização da cidade, que serviria posteriormente como base para o Plano Geral de Obras, desenvolvido pelo Escritório Saturnino de Brito durante a década de 1930.

Era uma pequena Vila com perto de cem casas de família com seu pequeno comércio e muitos elementos. O seu futuro era muito promissor. Nas imediações daquela localidade, começava-se a explorar grandes jazidas de gesso que seria mais tarde exportado e industrializado como uma fonte inesgotável de riqueza. O maior proprietário dessas jazidas era o Farmacêutico Jerônimo Rosado (ROSADO, 1998b, p. 25-26).

A inauguração da linha foi muito esperada e comemorada pela população local, que como em Mossoró, celebrou a chegada dos trilhos à pequena Vila, depois de 10 anos de inauguração do primeiro trecho, com festa e presença de autoridades, mais um sinal de como a ferrovia representava um elemento do imaginário progressista da sociedade. Entre as várias autoridades presentes na cerimônia estavam o então governador do estado, José Augusto de Medeiros, e o presidente da empresa arrendatária o Sr. Vicente Sabóia. Pedro Leopoldo assim relatava a celebração:

De fato, o estrondo da festa foi ainda maior do que se esperava. Além do Governador José Augusto, vieram diversas pessoas do Ceará – Francisco Monte, o Desembargador Leite de Albuquerque depois Deputado Federal e presidente do Tribunal respectivamente [...]. O Padre Mota, Vigário da Paróquia, celebrou missa anunciada, e grande massa popular enchia a praça numa área de cem metros, todos vibrando de entusiasmo e alegria. A aglomeração dentro do recinto da estação era densa e fervilhante. Na distribuição de bebidas, o povo invadiu o gradil, que nem a polícia com dois oficiais à frente pôde contê-lo (ROSADO, 1998b, p. 27).

Esse trecho compreendia o primeiro de propriedade do Governo Federal. Diferentemente do prolongamento de Mossoró a São Sebastião, o dessa localidade à Caraúbas foi logo iniciado em 1927, sendo ainda nesse mesmo ano o trabalho de terraplanagem efetuado até o km 110, pelo engenheiro Temístocles Clementino (ROSADO, 1998b, p. 28). Em junho são suspensos novamente os trabalhos em virtude da chegada do bando de Lampião ao estado e à sua passagem pela Vila de São Sebastião⁵¹, onde residia grande parte dos operários que

⁵¹ Como forma de curiosidade, transcrevemos o relato de Pedro Leopoldo de como se deu a invasão do bando de Lampião à vila de São Sebastião: “De fato, na noite de 12 para 13 de Junho, aquela horda de celerados invadia a pequena Vila. [...]. A primeira desordem foi incendiar dois veículos da Estrada que estavam na garagem, depois o aparelho telegráfico da Estação; em seguida assaltaram as casas comerciais, quebrando garrafas de bebidas, louças e vidros, jogaram fora peças de tecidos de que o povo se apoderou. [...]. Naquela mesma noite prosseguiram para Mossoró” (ROSADO, 1998, p. 29-30).

estavam a cargo da construção da via férrea. Após essa interrupção, que durou até agosto de 1927, foram continuados os trabalhos de assentamento dos trilhos ao km 101, quando se esgotou o material de reserva – trilhos e material rodante (ROSADO, 1998b, p. 31). Em virtude de tal atraso a estação de Caraúbas é somente inaugurada no dia 30 de setembro de 1929, onde permaneceu ponta da linha até o ano de 1936 quando foi inaugurada a estação de Patú.

Com relação ao prolongamento de Caraúbas a Mombaça eram três os traçados defendidos para se tomar a linha férrea a partir do seu ponto terminal: 1) passando por Pau dos Ferros, e pelo Rio do Peixe na Paraíba, onde faria a ligação com o Ceará; 2) Partindo de Caraúbas, passando por Patú, Catolé, Jericó e Pombal – era o que defendia Jerônimo Rosado, propagandeador da estrada desde os tempos de Ulrich Graf, e o que possuía traçado de mais fácil execução, entretanto, era o que menos beneficiava o RN –, e 3) aquele passando por Patú, Demétrio Lemos, Alexandria e Souza – que era o traçado mais curto em distância, mas o de execução mais difícil pela passagem da Serra de Martins (ROSADO, 1998b, p. 32).

O traçado escolhido foi o terceiro passando por Patú, Alexandria e Souza e no ano de 1929 foram iniciados os estudos do traçado de Caraúbas a Boa Esperança – depois denominada Demétrio Lemos e nos dias atuais Antônio Martins –, sob a direção do engenheiro Plínio Pompeu, posteriormente senador da República (ROSADO, 1998b, p. 33). Porém, em 1932 irrompe nova seca. O Governo Federal abre crédito para custear serviços de emergência às populações flageladas e o então interventor do estado Sr. Herculano Cascudo empenha-se em levar ao cabo o prolongamento da E.F. Mossoró a Souza, reservando parte das verbas destinadas ao RN, a quantia de sete mil contos de réis, para os serviços dessa linha férrea (ROSADO, 1998b, p. 33-34). Mais uma vez, as estradas de ferro servem de base para o emprego de retirantes, uma vez que o recebimento da verba estava condicionado sob a condição da Companhia Estrada de Ferro de Mossoró empregar três mil operários vítimas do flagelo (ROSADO, 1998b, p. 34). Apesar do compromisso firmado a Companhia não possuía uma infra-estrutura para absorver a mão-de-obra, o que acabou não ocasionando em um adiantamento dos trabalhos:

[...] em Maio de 32, a Companhia movida por um dever humano de atender aos flagelados, colocava a todos que se apresentavam para o trabalho, até completar o número de três mil – como se comprometera, mas esse compromisso redundava em prejuízos consideráveis por falta de material correspondente ao número de

operários. Não existindo bastante carrinho de mão que facilitasse o transporte para os aterros, as terras eram acumuladas dentro dos cortes. Em outras turmas faltava pá ou picareta, de maneira que uns operários ficavam parados revezando o serviço uns com os outros (ROSADO, 1998b, p. 35).

Em 1933 são suspensos mais uma vez os serviços de prolongamento, por falta de material rodante, como os trilhos, próximo à Patú, sendo, entretanto, adiantadas as obras da estação, da casa do agente e do leito do triângulo nessa localidade (ROSADO, 1998b, p. 36). Nesse mesmo ano, percorria o Nordeste, visitando as obras contra as secas, o Presidente Getúlio Vargas, com os Ministros José Américo, Juarez Távora e o Interventor norte-riograndense Mário Câmara, cuja comitiva passa pela cidade de Patú.

Os trabalhos só são de fato reiniciados nos primeiros meses de 1936. Nesse último ano, a Companhia adquire dormentes e trilhos da Bélgica para levar a linha até a cidade de Almino Afonso. Logo depois do recomeço das obras é construída uma estação de parada na localidade denominada Jordão, no km 140, e são reiniciadas as obras, então paradas no km 143 até Patú, onde se chega após a construção de mais 9 km de linha em 08 de setembro de 1936. A inauguração do trecho (do km 121 ao 158) é marcada para o dia 30 do mesmo mês, e nesse ínterim são continuadas as obras até Almino Afonso. Mais uma vez a inauguração conta com a presença de diversas autoridades. A continuidade dos trabalhos resulta na inauguração da estação de Almino Afonso em 09 de setembro de 1937 (ROSADO, 1998b, p. 38).

A lentidão dos trabalhos de prolongamento da via férrea traria conseqüências financeiras para a cidade de Mossoró. Em meados dos anos 1920 para 1930, o lento prolongamento da ferrovia, aliado à inexistência de outros meios de escoamento da produção, produziram o declínio de Mossoró como empório comercial em detrimento de outras praças que possuíam melhores vias de transporte, como no caso de Campina Grande na Paraíba (CLEMENTINO, 1995, p. 112). Apesar disso, Mossoró continua sendo um importante núcleo urbano do estado, segundo em população, e mantém as bases econômicas voltadas ao mercado interno, especialmente ligadas ao beneficiamento de algodão e sal às indústrias do centro-sul do país (CLEMENTINO, 1995, p. 113). Sobre a EFMS em 1938, em seu discurso “A Estrada de Ferro de Mossoró”, Felipe Guerra denuncia a falta de mobilização e agilidade na construção dessa linha férrea:

O descaso que os grandes próceres da política rio-grandense tiveram pelo progresso do pequeno Estado ocasionou isso que se vê. Os vizinhos ao norte e ao sul lançaram sua viação férrea em estratégico cerco pelas proximidades das fronteiras do Estado arrebatando mercados naturais. Se as campanhas pela Estrada de Ferro de Mossoró tivesse surtido efeito suas pontas de trilho estariam em Petrolina, caminhando apenas nove quilômetros por ano. E desse surto que originou o grande empório comercial que é Campina Grande teria Mossoró participado em vantajosa participação. Não traria a Estrada insulamento a vizinhos. Estaria ligada a uma imensa rede de transportes, incrementando o intercâmbio comercial e protegendo contra as secas vastas regiões dos estados do Nordeste. E a Estrada de Ferro Central estaria em Caicó (ROSADO, 1998a, p. 145).

Embora o quadro não fosse aquele planejado, em comparação com outras estradas de ferro do RN, como a E.F. Central, a de Mossoró ainda oferecia vantagens econômicas. O interventor do estado, em sua mensagem de governo de 1938, afirma que no quinquênio de 1934 a 1938, a Estrada de Ferro Central apresentou um déficit de 815:691\$000, enquanto que, no mesmo período, a E.F. Mossoró deu um saldo pouco superior a dois mil contos (RIO GRANDE..., 1938, apud ROSADO, 1998a, p. 145). A situação econômica da cidade de Mossoró também não era das piores. Vingt-Un Rosado em seu livro intitulado “Mossoró”, cuja primeira edição é de 1940, descreve a produção industrial da cidade à época, que contava com:

Uma fábrica de aniagem, três de sabão (produção nesse ano de 600.000 kg), uma de cigarros, uma de redes, três de fundição de ferro e bronze, uma de chocalhos, quatro de cal, uma de mosaicos, uma de gelo, uma de fiação, duas empresas de óleos vegetais e três usinas de beneficiamento de algodão (ROSADO, 2006, p. 210).

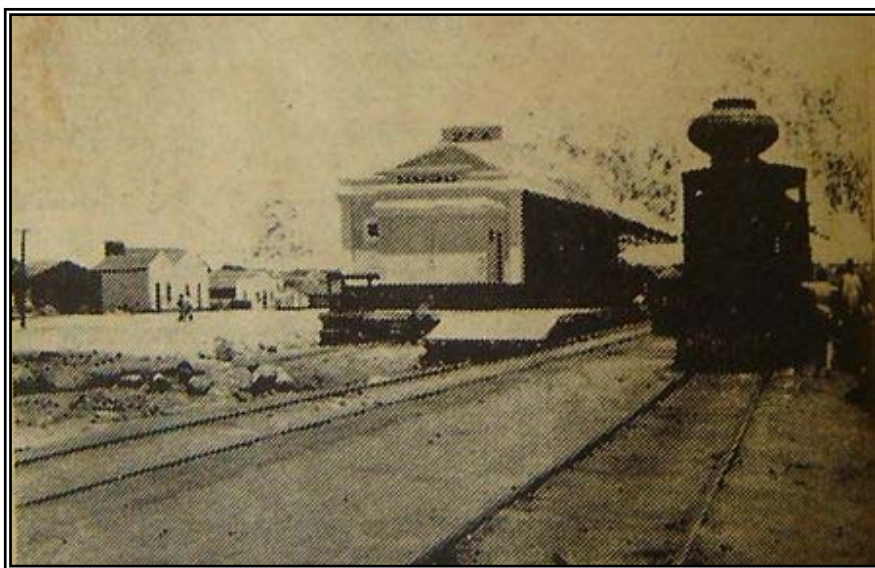


Figura 21 – Estação de Caraúbas, década de 1950.
Fonte: CARAÚBAS, 1958.

Com relação à produção agrícola o mesmo traça o seguinte panorama, com destaque para a cultura do caroço de algodão, principal produto agrícola do estado.

Quadro 14 – Produtos agrícolas produzidos por Mossoró em 1938

Produto	Quantidade em quilos
Milho	678.000
Feijão	300.000
Farinha de Mandioca	300.000
Mamona	546
Sementes de Gergelim	500.000
Paina	117.994
Cera de Carnaúba	345.800
Algodão em caroço	1.560.000

Fonte: ROSADO, 2006, p. 210.

A produção mineral da cidade também se mostrava, em 1938, profícua, com a industrialização da extração do sal. Nesse ano era registrada a existência de 15 salinas no município de Mossoró, cuja colheita atingiu a soma de 186.000.830.222 kilogramas. A exportação desse mesmo ano atingiu a cifra de 94.849.130 kg (ROSADO, 2006, p. 211). Além do sal, as jazidas de gipsita passaram a ser continuamente exploradas, depois do início do tráfego entre Mossoró e São Sebastião, o que resultou no desenvolvimento da economia local e no crescimento físico da vila, bem como, gerou frutos a Mossoró, cujo município englobava a localidade. Sobre a exploração da gipsita⁵² e sua produção em 1938, ROSADO declara:

As primeiras jazidas de gipsita exploradas, no território nacional, foram as de São Sebastião, então povoado do município de Mossoró. Em 1913, o farmacêutico Jerônimo Rosado, proprietário de terras no sítio Pau do Tapuia, fez ali as primeiras descobertas de sulfato de cálcio hidratado. Somente em 1928, quando chegaram a São Sebastião os trilhos da Estrada de Ferro de Mossoró, a exploração, que tivera início em 1915, tomou maior vulto. Antes eram as pedras transportadas em carros-de-boi até Mossoró. A gipsita de São Sebastião é utilizada, principalmente, pelas fábricas de cimento existentes no Brasil. Antes de 1930, a exportação daquele minério não

⁵² Jazidas de gesso.

excedia 2.000 toneladas. Em 1938, foram exportados 17.326.000 quilogramas (ROSADO, 2006, p. 211).

Para se ter uma idéia do progresso econômico imposto pela implantação da ferrovia em sua “cabeça de linha”, a cidade de Mossoró, basta observar como os orçamentos das receitas do município se elevaram concomitantemente com a expansão da linha férrea. Abaixo transcrevemos o quadro dos orçamentos de 1855 a 1938:

Quadro 15 – Orçamentos das receitas da prefeitura de Mossoró

Ano	Receita	Índice %
1855	218\$000	
1865	251\$000	+15%
1875	857\$000	+241%
1885	1:910\$000	+122%
1895	11:250\$000	+689%
1905	24:100\$000	+114%
1907	21:853\$180	-11%
1914	71:610\$950	+227%
1915	60:785\$410	-17%
1916	76:988\$680	+26%
1917	79:220\$700	+2%
1922	92:373\$437	+16%
1925	122:000\$000	+32%
1935	297:841\$348	+144%
1936	442:401\$693	+48%
1937	514:659\$500	+16%
1938	654:379\$179	+27%

Fonte: ROSADO, 2006, p. 157. **Nota:** Reelaborado pelo autor.

Ao observar esse quadro podemos traçar duas conclusões. Primeiro, que o crescimento financeiro do município foi maior entre 1915 e 1938, períodos de construção da estrada de ferro, do que, durante 1855 a 1922, período em que Mossoró era o centro de hegemonia comercial do sertão, apesar de haver aí uma sobreposição das datas. Esse aspecto confere à ferrovia um papel muito importante, pois apesar dela não ser o único fator a contribuir para esse desempenho crescente das receitas municipais, certamente constituiu um dos principais, como mostrado nos relatórios oficiais, na imprensa da época e nos estudos posteriores. Segundo, é que os anos em que foram inaugurados novos trechos, são aqueles que apresentam os maiores crescimentos, como 1925 e 1936, com exceção de 1915 devido à ocorrência da

seca. A população de Mossoró também apresentou índices de crescimento condizentes com o desenvolvimento econômico. O quadro abaixo discrimina os índices demográficos do século XIX à década de 1940 e nele pode-se constatar que durante o período de instalação e consolidação da via férrea (1920-1940) há um aumento substancial nesse contingente.

Quadro 16 – População de Mossoró de 1877 a 1940

Ano	População	Índice %
1877	3.000	-
1890	10.336	+244%
1920	23.000	+122%
1940	35.000	+52%

Fonte: ROSADO, 2006, p. 207.

Dando continuidade às obras de prolongamento, rumo à cidade de Alexandria, na divisa com a Paraíba, em 1939 são retomados os serviços, com aterramento e construção de obras de arte, como pontilhões, pontes e bueiros. Em 1940, há nova paralisação devido ao período de chuvas e, em fins de 1941, são terminadas as obras da estação de Mombaça (atual Frutuoso Gomes, no RN) com acabamento da mesma, da casa do agente e finalização do triângulo de reversão. A inauguração se deu em 31 de Dezembro de 1941 e se realizou “com simplicidade” (ROSADO, 1998b, p. 39). O prolongamento é retomado em 1942, a partir da chamada sétima residência, trecho compreendido pelos quilômetros 198 a 209. Nesse ano são finalizadas as obras do referido trecho e é terminada a estação e a casa do agente em Demétrio Lemos (ROSADO, 1998b, p. 39).

O último trecho da estrada no Rio Grande do Norte, até a cidade de Alexandria é posto em andamento em abril de 1948, sendo em dezembro de 1949 finalizadas as obras da estação, casa do agente e casa do mestre de linha da referida cidade, dando assim início ao tráfego provisório apesar da ainda não realização da inauguração oficial. A partir de então a estrada passa aos domínios do estado da Paraíba, estando, em 1950, concluídos os serviços de terraplanagem e obras de arte até o km 250 a caminho de Souza (ROSADO, 1998b, p. 42). Dessa maneira, é finalizada a extensão pertencente ao Rio Grande do Norte, cujos trabalhos, iniciados em 1912, se estenderam por longos 37 anos. Apesar da demorada concretização a estrada possibilitou a consolidação de Mossoró como segunda cidade em população do estado, bem como, como centro econômico do Oeste potiguar, fortalecendo assim, as suas relações

comerciais com os núcleos do Alto Oeste, principalmente aqueles interligados pela estrada de ferro, com especial destaque para São Sebastião (atual cidade de Governador Dix-Sept Rosado) e Caraúbas, região de grande produção pecuarista e algodoeira.

11) O declínio: das “ferro-vias” às “rodo-vias”

As estradas de ferro, que consistiam os principais meios comunicação entre cidades durante a transição do século XIX para o XX, foram no decorrer desse último, paulatinamente substituídas em importância pelas estradas de rodagem, ou rodovias. Podemos afirmar que dois foram os principais fatores para essa conjuntura: o custo da construção das ferrovias e a dificuldade e maior espaço de tempo para sua implantação. Nas primeiras décadas do século XX se faziam necessárias estradas que escoassem a produção que a cada ano crescia mais (RIO GRANDE..., 1918). Nessa época as estradas carroçáveis do estado encontravam-se em sofríveis condições, principalmente devido a pouca conservação, tornando-se intransitáveis durante os períodos chuvosos e as cheias de rios e riachos, e apresentando muitos entroncamentos o que dificultava a distinção entre os caminhos.

Sucedem, às vezes, que os tropeiros que descem de Alexandria nos confins do Estado a 180 quilômetros mais ou menos de Mossoró, chegam a São Sebastião com 130 quilômetros de percurso em 4 dias e gastam cinco a seis dias, demandando a Cidade de Mossoró, atravessando penosamente 50 quilômetros de atoleiros contínuos num pantanal horrível (CARVALHO FILHO, 1976, p. 137).

A situação do estado era alarmante, estando nesse período, as duas grandes estradas de penetração do estado, as ferrovias Central do RN e de Mossoró a Souza, com obras paralisadas. O governo estadual as considerava de iminente importância, porém alegava que serviços da proporção das estradas de ferro apenas poderiam ser terminados a partir da coordenação e financiamento do Governo da União. Em virtude desses motivos é que, como relatado no item anterior, a construção da E.F. Mossoró fica a cargo do Governo Federal em 1919, que a partir daí custeava a construção das duas ferrovias potiguares, a partir das verbas do Ministério de Viação e Obras Públicas destinadas às obras contra as secas. Explicando tal

conformação o então governador do estado, Sr. José Augusto Bezerra de Medeiros, distendia em seu relatório de 1924:

Se o dinheiro ultimamente gasto nas múltiplas obras contra os efeitos das seccas, infelizmente nenhuma dellas (as estradas de ferro) concluída no Rio Grande do Norte, tivesse sido applicado exclusivamente na construcção das nossas duas grandes vias de penetração⁵³, já ellas teriam percorrido todo o trecho comprehendido dentro do nosso território, e ligado os nossos portos aos múltiplos centros de producção do nosso e de outros Estados que d'elles são tributários naturaes. São obras, estas das estradas de ferro, que só a União poderá levar a cabo (RIO GRANDE..., 1924, p. 61).

Em 1917 eram reclamadas por membros do legislativo potiguar medidas que privilegiassem as rodovias em detrimento das vias férreas. O deputado João Ignácio Filho em seu discurso na Assembléia Legislativa do Estado, no referido ano, justificava a ênfase na construção de estradas de rodagem por não apresentarem as dificuldades de construção das ferrovias. Além desse fator, outros de ordem econômica também imperavam, como a emergência da Primeira Guerra Mundial, que prejudicou a concessão de empréstimos para custear as estradas de ferro nas bolsas de Paris e Londres, e o aumento da dívida da União proveniente de tais transações. Ao invés disso, o país, na opinião do deputado, deveria saldar as prestações de juros e as amortizações contraídas nos empréstimos já feitos (CARVALHO FILHO, 1976, p. 147). Sobre o quadro da precariedade dos transportes em 1917, João Ignácio declarava:

No Rio Grande do Norte atualmente, é preciso residir no centro, tendo de trinta a quarenta léguas para alcançar uma estação de estrada de ferro ou para apontar a uma cidade do litoral, servido pela navegação, esperar pachorrentamente os correios semanas, ver-se privado de recursos médicos, impossibilitado de tentar qualquer recurso, sofrer de crise climatérica a falta dos gêneros mais comuns de alimentação pela miséria de transporte, ouvir as boas razões do sertanejo justificando-se pelo não alargamento de suas plantações, para poder compreender e sentir a urgência da construção de boas estradas que abram o sertão (CARVALHO FILHO, 1976, p. 147).

Entre as estradas de rodagem reclamadas, uma delas era de essencial urgência: a Estrada de Automóveis do Seridó. O projeto de tal artéria surgia da emergência da ligação da

⁵³ Refere-se às estradas de ferro Central do Rio Grande do Norte e de Mossoró a Souza.

capital com a região seridoense, que na década de 1910 era a principal produtora do algodão no Rio Grande do Norte. Essa via, partindo de Macaíba e passando pelas principais cidades do Seridó, como Acari, Currais Novos e Caicó, viria posteriormente a substituir o traçado da Estrada de Ferro Central, que inicialmente havia sido projetada para ter como ponto terminal a cidade de Caicó, atravessando todo o Seridó, proposta que, no entanto, nunca foi cumprida. A rodovia rumo à região seridoense em 1912 encontrava-se com os respectivos estudos e projetos já terminados, porém suas obras só começariam em 1914. Sobre a premente necessidade da estrada de rodagem, consta no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1912 o seguinte trecho:

Esta estrada com cerca de 240 kilometros de extensão, atravessará os municípios de Macahyba, Santa Cruz, Curraes, Acary, Jardim e Caicó, passando pelos povoados de Panellas e Caiadas e indo até o local do açude Mainesa. Será um complemento valioso das obras alli realizadas e em execução contra os efeitos das seccas, sobretudo tendo-se em vista que a producção da zona do Seridó orça por 70.000 fardos de algodão de 64 kilos, 150.000 kilos de queijo, 100.000 pelles de cabras e carneiros, 30.000 kilos de couros salgados, 50.000 kilos de borracha de maniçoba, além de outros gêneros de menor exportação, todos transportados para Natal, via Macahyba, e determinando uma importação quasi equivalente pela mesma via. Em diversos annos anteriores não foi possível serem transportados todos os productos, devido á deficiencia de conducção e á péssima via de communicação existente, cessando nesta por vezes quasi completamente o trafego nos annos invernosos, em vista do seu mau estado (BRASIL..., 1912, p. 316).

A Estrada de Automóveis do Seridó, cujos trabalhos foram paralisados em 1915 em virtude dos efeitos da crise financeira desencadeada pela seca com 24 km já assentados, teve a parte inicial do seu primeiro trecho, entre Macaíba e Santa Cruz, inaugurado em 1917, dando início ao tráfego regular de veículos. Nesse mesmo ano é recebido pelo governo estadual um suplemento de crédito para continuação dos trabalhos da via (BRASIL..., 1917, p. 17). No ano de 1918 é dado prosseguimento aos trabalhos de consolidação do leito da estrada, encontrando-se pronta, posteriormente, em uma extensão de cerca de 60 quilômetros, através do regime de empreitadas (BRASIL..., 1918, p. 17).

Até 1919 o valor despendido com a Estrada de Automóveis do Seridó era de 1.114:476\$655 contos de réis. Nesse ano é finalizado em sua extensão total o trecho entre Macaíba e Santa Cruz, contando com 100 quilômetros. Ao mesmo tempo, são feitas críticas ao

então governador Joaquim Ferreira Chaves sobre possíveis superfaturamentos das obras, que foram rebatidas nos seguintes termos:

Não desconheço que o espirito prevenido da opposição ao meu governo tem olhado esse serviço como um esbanjamento do dinheiro público, chegando até a cobardia de alguns a insinuações calumniosas que ainda não desci a revidar. A demonstração das despesas e o resultado da sua aplicação, que está patente aos olhos de todos, são a defesa sufficiente, não para os calumniadores mais ou menos velados, porem para vós que representaes o Estado, e a que unicamente devo satisfação (RIO GRANDE..., 1919, p. 14).

No ano de 1920 é iniciado, no governo de Antônio J. de Mello e Souza, o planejamento e a construção de duas redes de estradas de rodagem, que então eram “ainda independentes, mas que devem ser ligadas posteriormente em um só plano geral de viação” (RIO GRANDE..., 1920, p. 08). A primeira zona corresponderia à região do Seridó, que compreenderia as seguintes estradas: Natal a Serra Negra, Natal a Macaíba, e a partir daí a Estrada de Automóveis do Seridó, que se encontrava em parte construída, além da construção do ramal para Parelhas. Entre as vantagens dessa rede estavam a interligação de importantes zonas produtivas e a facilitação da construção de açudes, como Gargalheiras e Cruzeta (RIO GRANDE..., 1920, p. 09). A segunda zona corresponderia ao Vale do Assú, e a malha rodoviária deveria atender às cidades de Lajes, então término da EFCRGN, Angicos e Assú, constando um ramal para Santana do Matos (RIO GRANDE..., 1920, p. 09).

Como é notável, até nos próprios relatórios do Governo do Estado do Rio Grande do Norte, as estradas de ferro a partir principalmente da década de 1920, começaram a sofrer a forte concorrência das estradas de rodagem, que nesse momento tornaram-se o objeto de integração territorial para onde convergiam os esforços políticos. Dessa paulatina substituição, que se iniciou na referida década, mas que se estendeu por vários anos, o que se pode concluir é que novas relações territoriais surgiram. Tais relações originaram novas redes de cidades, estreitando os laços econômicos entre as mesmas, que tanto podiam reforçar as antigas conexões estabelecidas pelas linhas férreas, como podiam torná-las obsoletas, conferindo uma dinâmica própria e contrastante com as anteriores. Se esta dinâmica é uma realidade, fato é que os equipamentos construídos e os trilhos ficaram como testemunhas dessa época e de suas glórias e dificuldades.

PARTE IV

O legado: as estações de trem e o seu simbolismo

Esta quarta e última parte do trabalho trata da perspectiva contemporânea, que é relativa às condições atuais das estações ferroviárias e cujo registro visa atentar para o seu caráter patrimonial. Primeiramente, é relatado como os edifícios das estações representaram transformações nos ambientes urbanos, ao mesmo tempo que se caracterizavam como elementos simbólicos e marcantes na paisagem urbana. Posteriormente, passa-se à análise do inventário em si, sendo descritas as condições de uso, conservação e preservação das edificações, que estão divididas de acordo com as estradas de ferro a que pertencem, e se organizam seguindo uma ordem cronológica. Ao final, é realizada um exame quantitativo das condicionantes verificadas no inventário, a partir da composição de gráficos percentuais.



PARTE IV

O LEGADO: AS ESTAÇÕES DE TREM E O SEU SIMBOLISMO

O advento da ferrovia representou um mecanismo tão importante para as cidades como meio de integração e comunicação interurbana e territorial, que as estações de trem passaram a ser vistas como as novas portas de entrada do ambiente urbano. Segundo Horácio Capel, “las estaciones de ferrocarril se convirtieron en edificios de gran significado como exponentes de los nuevos avances técnicos y como puertas de acceso a la ciudad” (2005, p. 547). Esse fator denota a importância que esse tipo de edificação tomou a partir do século XIX no traçado das cidades, condicionando uma nova dinâmica de planejamento de determinadas áreas e da representação das mesmas perante os códigos sociais de então. A apropriação desse novo significado acontece tanto no continente europeu, com a fundação dos primeiros exemplares desse novo tipo de edifício, como posteriormente no Brasil e no Rio Grande do Norte. Ao relatar a nova condição imposta pela estação ferroviária, Wagner Rodrigues assim comenta sobre a instalação da primeira delas na cidade de Natal, em fins do século XIX, na Praça Augusto Severo:

[...] o espaço não se apresentava apenas como um local de lazer dos moradores da cidade. Ele também poderia ser a *nova entrada da cidade*, a conexão necessária de Natal com a principal artéria de transporte da província. Mais do que uma importância meramente local, o lugar era a concretização intra-urbana da integração da cidade com a região e com o mundo (RODRIGUES, 2005, p. 122).

A Praça Augusto Severo, símbolo do progresso de Natal, também agregaria a função de centro das relações comerciais com a chegada da estação, pois, de acordo com Rodrigues, representaria “o triunfo da capital sobre a região, a praça onde os fluxos comerciais se encontrariam e seriam devidamente organizados e controlados pela alfândega” (2005, p. 122). Além desse primeiro impacto, o edifício da estação proporcionaria diversos outros reflexos no ambiente urbano, vinculados tanto ao âmbito econômico como ao do planejamento da cidade, assunto que iremos abordar nessa parte do trabalho.

12) Um marco na paisagem urbana

As ferrovias foram responsáveis pela estruturação do território do estado do Rio Grande do Norte, impondo novos fluxos comerciais e travando novas relações entre as cidades. Os edifícios das estações de trem, por sua vez, representaram, sobretudo, elementos de impacto nas dinâmicas urbanas dos núcleos por onde passavam as estradas de ferro. Os caminhos percorridos pelos trilhos constituíam os elementos “fluxos”, por onde se escoava as mercadorias e os passageiros, os armazéns, as oficinas e, principalmente, as estações consistiam os elementos “fixos”, que faziam o intercâmbio entre as cidades e os caminhos, sendo, dessa maneira, os pontos nodais entre a acumulação produtiva, que convergiam para os centros urbanos, e o escoamento dessa produção, que se deslocava para as chamadas “cabeças de linha”, onde se situavam os portos exportadores.

A nova dinâmica urbana instituída pelas estações de trem estava estritamente vinculada à remodelação ou consolidação de determinadas zonas das cidades. Na Europa, durante o século XIX, as estações passaram a situar-se em regiões centrais o que ocasionou o estabelecimento de novos eixos comerciais e de serviços onde se instalaram “grandes armazenes, bancos, teatros o cafés”, ou seja, grandes equipamentos urbanos. Essas transformações possibilitaram a remodelação urbana de áreas antes degradadas. Nas cidades portuárias “la estación de ferrocarril y el trazado de las líneas trataron de aproximarse a los docks portuarios” (CAPEL, 2005, p. 548). Em Natal, as estações da rede *Great Western* e da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte seguiram essa mesma tendência. Isso porque, ambas se localizavam em um dos bairros centrais da cidade, a Ribeira, a principal zona comercial da capital. A implantação dessas estações na Ribeira apresentava justificativas lógicas, uma vez que o bairro concentrava as principais firmas comerciais de Natal, além do porto e de vários equipamentos urbanos de importância. Porém, apesar de instaladas em uma área, cuja conjuntura econômica estava de certa forma consolidada, os complexos ferroviários, representados pelos edifícios das estações, vieram reforçar tal condição e até mesmo melhorá-la.

A localização das estações terminais da E.F. Central e da linha Natal a Independência, pertencente à rede *Great Western*, próxima ao porto da cidade provinha da necessidade de se

deslocar as mercadorias para o mais perto possível do ponto de exportação⁵⁴. Essa proximidade e o aumento no volume de cargas que chegavam diariamente ao porto demandaram obras de melhoramento da sua estrutura⁵⁵, para que navios de maior porte pudessem ter acesso e condições para a atracação. Ambos os serviços, do porto e de construção da estrada de ferro, eram administrados seguindo uma lógica conjunta coordenada e custeada pelo Governo da União com verbas destinadas às obras contra as secas. A própria conjuntura espacial – das estações, das linhas férreas e do porto – também tinha o propósito de reforçar a posição de cidades como Natal e Mossoró na hierarquia urbana das redes formadas:

Os investimentos feitos para tentar integrar a cidade não se limitariam à escala regional. Não bastava ter uma rede de estradas de ferro eficiente que concluísse para Natal. A cidade precisava estar equipada para receber esse fluxo comercial. Era necessário ter parques ferroviários modernos e integrados racionalmente ao transporte marítimo. Essas intervenções não eram justificadas pela produção crescente e pelo dinamismo do comércio da capital. Elas tentavam reforçar antecipadamente a posição de Natal na hierarquia das cidades do estado. [...], a integração regional foi pensada muito mais em função dessa centralização dos fluxos do que do escoamento da produção ou de um eventual desenvolvimento regional dessa produção. Essa tentativa de integração da capital com a região modificaria diretamente certos espaços dentro de Natal, que reforçaria - muito mais simbolicamente - a sua posição na hierarquia de cidades no Rio Grande do Norte (RODRIGUES, 2006, p. 111).

As obras do porto representaram um crescimento do número de vapores que entravam e saíam, o que além de estar relacionado aos melhoramentos realizados, também ocorria devido à inauguração do primeiro trecho da EFCRGN e da consolidação da E.F. Natal a Nova Cruz. O movimento de vapores que entravam no porto de Natal apresentou a seguinte evolução:

54 Para saber como se deu a conexão entre as linhas ferroviárias e suas respectivas estações como o porto de Natal ver RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. Natal: UFRN, 2006. Mestrado em História (Dissertação).

55 Entre essas obras estavam a desobstrução da foz do Potengi com o arrasamento da pedra da Baixinha, a dragagem do leito do rio, a ampliação dos cais de atracação e a construção de linhas férreas entre as estações e o porto.

Quadro 17 – Movimento de vapores no porto de Natal de 1905 a 1908

Ano	Nº de vapores	Toneladas
1905	75	34,618
1906	94	51,382
1907	154	110,280
1908	209	147,141

Fonte: RMVOP, 1909, p. 36.

Com relação aos efeitos das obras de melhoramento do porto, no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909, consta o seguinte trecho:

O quadro supra, torna patente o desenvolvimento progressivo que tem tido o movimento deste porto. Verifica-se, por outro lado, pelo registro de entrada e saída dos vapores, que nenhum dos mesmos encontrou dificuldade ou teve de aguardar maré, quer na enchente, quer na vasante, ou em preamar, ou em baixa mar, demonstrando por essa forma o bom efeito dos melhoramentos allí realizados nestes últimos annos (BRASIL..., 1909, p. 36).

Além da dinamização econômica proporcionada pela estreita relação entre o porto e as estações ferroviárias, esses dispositivos redirecionavam a lógica da zona comercial da Ribeira, articulando a implantação de novos equipamentos, como no caso da sede dos Correios em Natal:

Installada a sede da administração á rua do Commercio n. 178, no próprio nacional constituído pelos antigos prédios ns. 52 e 54, está situada em local conveniente para o serviço, pela proximidade do porto e das estações ferroviárias e para os interesses do publico, por usa localização na parte mais commercial da cidade (RIO GRANDE..., 1926, p. 140).

As estações, portanto, se localizavam em zonas centrais das cidades, impreterivelmente adjacentes ao porto, no caso de cidades portuárias, e geralmente em posições próximas aos edifícios-sede dos principais poderes da urbe, como o político e o religioso. Quando a linha férrea discorria em traçado relativamente longe da cidade, geralmente, havia um novo direcionamento do crescimento da mesma, criando-se, assim, um novo bairro, muitas vezes designado como “bairro da estação”. Esse fenômeno, comum na Europa, também é observado nas linhas norte-rio-grandenses, como se verá adiante, onde diversas estações,

especialmente das cidades menores, situam-se em bairros com tal denominação. Sobre isso, Capel afirma:

Quando la línea discurría relativamente lejos de la ciudad, el paseo que conectaba con la estación pudo afectar al crecimiento de la misma, dirigiéndolo en una dirección nueva. En esos casos puede haberse constituido un barrio nuevo, a veces llamado ‘barrio de la estación’ (2005, p. 548).

Nas cidades “cabeças de linha”, respectivamente, das ferrovias EFCRGN, EFNNC e EFMS, Natal e Mossoró, essa condição de centralidade é bem visível na localização das estações. Nos esquemas abaixo, concebidos pelo autor com base na imagem de satélite, verifica-se a situação de tais edifícios com relação ao núcleo urbano, ressaltando este caráter central. Em ambos os esquemas percebe-se a proximidade entre as estações e os pontos de origem das respectivas cidades. Esses pontos de origem são: em Mossoró o eixo delineado a partir da Igreja Matriz e pela avenida Dix-Sept Rosado, e em Natal o eixo delineado pelas praças André de Albuquerque e Augusto Severo, orientado pela antiga avenida Tavares de Lira e atual Câmara Cascudo, continuada pela Duque de Caxias.



Figura 22 – Vista aérea do centro de Mossoró.
Fonte: *Google Earth* e demarcação do autor



Figura 23 – Vista aérea do centro de Natal
Fonte: *Google Earth* e demarcação do autor

A implantação das estações nas cidades representou não apenas um impacto urbano, mas também social e econômico, ao demandar a locação de firmas comerciais, novos tipos de serviços e também de própria estrutura industrial dos grandes complexos ferroviários, onde eram formadas oficinas que montavam o material rodante e onde existia um processo sistemático de armazenamento de dormentes, trilhos, vagões, locomotivas, entre outros. Essa condicionante foi observada na construção de determinadas estações em cidades européias e, em muitos casos, foi responsável pela consolidação nesses núcleos da Revolução Industrial, que tomava cada vez mais corpo na Europa continental. Em Natal, essa conformação também pôde ser observada, porém em menor escala, a partir da instalação do complexo ferroviário da estação inicial (ponta de linha) da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte⁵⁶, localizada na esplanada Silva Jardim.

⁵⁶ O impacto gerado pela implantação do parque ferroviário da EFCRGN localizado na esplanada Silva Jardim na Ribeira é explicado na Parte III desta monografia, especificamente no item sobre essa estrada de ferro.

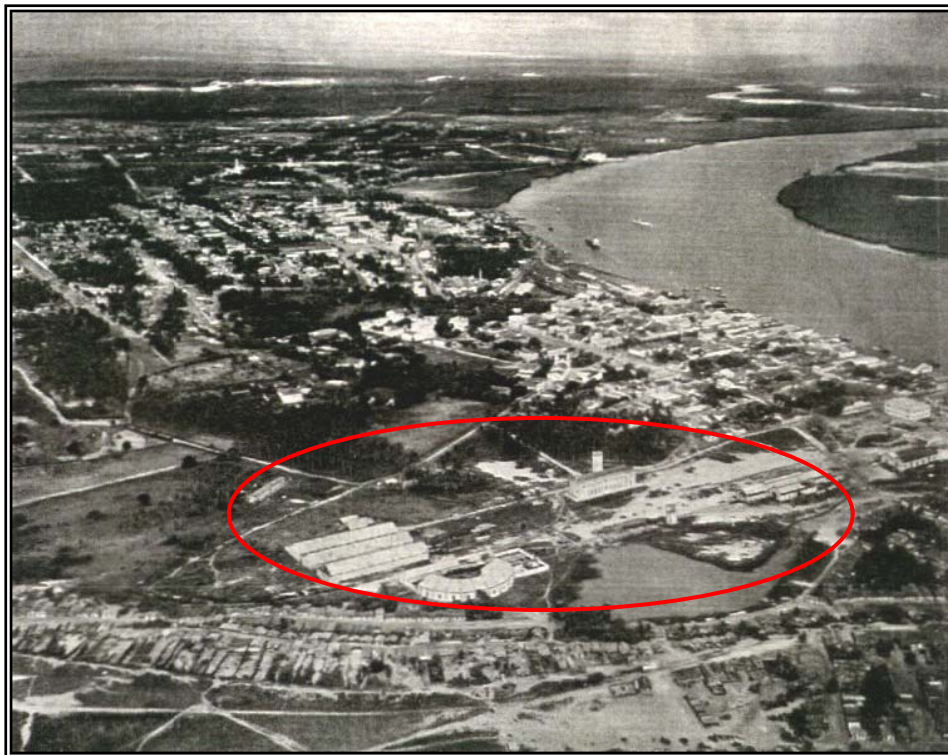


Figura 24 – Vista aérea de Natal em 1939.

Fonte: Banco de dados do HCURB/UFRN

Nota: Em vermelho o parque da EFCRGN. Demarcação do autor

Dessa forma, ao agregar programas de necessidades cada vez mais amplos, os parques ferroviários – presentes principalmente nas “cabeça de linha” – acresciam também um grande contingente de pessoas, que trabalhavam nas oficinas, no armazenamento de material e no descarregamento de mercadorias, o que refletia em uma maior circulação de renda na cidade, visto que mais gente estaria empregada, e na infra-estrutura urbana, como no transporte realizado por bondes e ônibus em direção às zonas centrais onde se localizavam os complexos. Portanto, os parques passaram a representar um primeiro avanço técnico-industrial para cidades como Natal.

La llegada del ferrocarril supuso generalmente una auténtica transformación en las ciudades. Ante todo, por sus consecuencias económicas y sociales y por los efectos urbanos que hemos señalado, pero también, en ocasiones, por los talleres de las compañías (y, en España, luego de Renfe), donde trabajaban grandes cifras de obreros y técnicos. Esas instalaciones han podido convertirse en importantes focos de innovación técnica para la ciudad y, en muchos casos, han significado el primer contacto importante con los avances de la

Revolución Industrial, y con las mejoras sociales (CAPEL, 2005, p. 548).

Além dos reflexos e dinamização dos ambientes urbanos, tanto morfologicamente, como sócio-economicamente, o edifício da estação representou um novo programa, bem como, um marco arquitetônico. Para tanto, as variações de partido eram principalmente direcionadas pelas proporções, leia-se tamanho e importância econômica, das cidades em que estavam localizadas, além do fato de serem começo ou término de linha (CAPEL, 2005, p. 549). Essas peculiaridades são manifestadas em diferenças no partido arquitetônico, como a posição das plataformas de embarque, a existência ou não de marquises de ambos os lados e principalmente no tamanho, que se mostrava maior nos pontos terminais das linhas.

En las primeras, el edificio de la estación se sitúa a un lado de la vía, con una marquesina hacia ésta y una fachada principal hacia la ciudad; la longitud de los trenes, que llegaba a 110 metros, podía influir en la dimensión del edificio. En las segundas, las estaciones de término, es habitual la organización de los distintos bloques en forma de U, unidos por una cubierta metálica de mayor o menor luz. La distribución interior es siempre semejante: andenes y vías cubiertas por grandes estructuras metálicas realizadas normalmente por ingenieros, mientras que los edificios han podido ser diseñados por arquitectos (CAPEL, 2005, p. 549).

Aqui no Rio Grande do Norte esse aspecto é facilmente perceptível ao verificarmos que as maiores estações encontram-se em localidades terminais ou de grande importância econômica. Por isso, na E.F. Central as maiores são a de Natal e de Lajes, na EFNNC, são a de Natal e Nova Cruz e na EFMS, as de Mossoró e de Caraúbas. Afora o tamanho, nas estações potiguares, verifica-se também uma variação constante de pequenas diferenças que serão exploradas no item seguinte.

Os projetos dos edifícios das estações estavam sempre condicionados pela funcionalidade, ordenando a partir dessa premissa os respectivos programas de necessidades. Além disso, havia uma preocupação estética premente, adotando-se sempre os estilos arquitetônicos dominantes no momento. Na Europa, esse aspecto foi tão radicalmente seguido que alguns edifícios construídos em estrutura metálica, predominantemente de ferro, tinham seu exterior revestidos de “estilos históricos, que se consideraban apropiados para um edificio importante del centro de la ciudad” (CAPEL, 2005, p. 550). Tratava-se de uma contradição

gritante entre as técnicas construtivas possíveis graças aos avanços tecnológicos estruturais e o “gosto” arquitetônico vigente à época, carregado ainda das tradições historicistas.

A condição de marco arquitetônico foi também um caráter apropriado pelas estações de trem no RN. Esses edifícios tornaram-se pontos de referência tanto nas maiores como nas menores cidades, sendo constantemente destacados entre os principais prédios dos núcleos urbanos. Geralmente as estações eram referidas como construções de estética “moderna”, pois seguiam os estilos arquitetônicos predominantes na época, semelhantemente ao que ocorria em outras partes do Brasil e do mundo. A estação da EFCRGN em Natal, durante a sua construção em 1908, já era alarmada como “uma das belas construções da capital”, feita sob “as mais rigorosas regras da arquitetura moderna” (A REPÚBLICA, 17 mar. 1908, p. 02). Em cidades como Baixa Verde e Lajes elas eram citadas entre a descrição dos principais edifícios, como verificado na descrição de Nestor Lima, feita no ano de 1937:

Sobre Baixa Verde (atual João Câmara): A villa conta várias avenidas, ruas, largos, praças e travessas. Tem, além da Estação da E.F. Central, posteriormente edificada, o Grupo Escolar “Cap. José da Penha”, (1927), a Capella de N. S. Mãe dos Homens, (1915), o Mercado Publico e outros predios publico, bem como, várias residencias particulares que denotam certo gosto architectonico (LIMA, 1990a, p. 09).
[...]

Sobre Lajes: Possui Mercado Publico, Prefeitura Municipal, (construída em 1924), [...] o Grupo Escolar Pedro II, (1922-1927), a Matriz N. S. da Conceição (1915-1934), a grande Estação da Estrada de Ferro Central, (edificada em 1918), o Edifício de Correios e Telegraphos, (1933) e muitos predios de commercio e residencias particulares que tem agradável aspecto (LIMA, 1990c, p. 189-190).

Em Natal o simbolismo carregado pelo edifício da estação, que representava o progresso da cidade também era evidente. Para citar um exemplo, basta citar que a estação da E.F. Natal a Nova Cruz situava-se em plena Praça Augusto Severo, marco da modernidade natalense à época. A relevância do prédio da estação era tamanha que correntemente era retratado em cartões-postais da cidade, ao lado de outros importantes edifícios como o Teatro Alberto Maranhão e o Grupo Escolar Augusto Severo.

As estações terminais, as portas de entrada das cidades, competiam em importância de significados com os edifícios públicos, aparecendo

em álbuns, postais e crônicas de viajantes em todo o mundo. Os souvenirs e cartões-postais que restaram da Praça Augusto Severo mostram bem o papel que a estação representou para conformar esse espaço e são um testemunho do cenário que também teve um fim através de várias intervenções descaracterizantes, ironicamente causadas pela ascensão de um novo meio de transporte (RODRIGUES, 2006, p. 136).

Em determinadas linhas as estações eram construídas seguindo um estilo semelhante, às vezes projetadas pelo mesmo arquiteto ou realizadas conscientemente de forma parecida “para dar la imagen de la compañía” (CAPEL, 2005, p. 550). Tal fato pode ser observado nas linhas do Rio Grande do Norte nas estações que compunham a Estrada de Ferro de Mossoró à Souza e na Central do RN, principalmente na primeira delas. No primeiro caso, com exceção das de Mossoró, Caraúbas e Governador Dix-Sept Rosado, todas as demais apresentam a mesma planta baixa, diferenciando-se pela orientação e posição da plataforma de embarque. Além da importância econômica das duas primeiras, um fato que também justifica a semelhança entre as estações da linha da E.F. Mossoró no trecho entre Patú e Alexandria⁵⁷ é que a sua construção se deu sob a administração do Governo Federal e, enquanto as primeiras foram construídas com um maior lapso temporal entre elas, as demais seguiram uma construção mais sistemática e continuada. No segundo caso, da E.F. Central, observa-se uma semelhança acentuada entre as estações intermediárias, como no caso de Pedro Avelino, Afonso Bezerra e Taipú, que não apresentavam exatamente a mesma planta, mas conformações muito semelhantes, com os mesmos programas. Nas demais, acontece uma maior diversificação dos partidos, o mesmo que ocorre com as estações da E.F. Natal a Nova Cruz. Pode-se ver também que a dimensão dos edifícios variava bastante, de acordo com a importância do núcleo urbano a que atendia, que podia ser política ou econômica, alternando tamanhos muito pequenos, como em Dix-Sept Rosado, Extremoz, tamanhos um pouco maiores, como em Patu, Almino Afonso, Alexandria, Macau, tamanhos médios, como Caraúbas e Nova Cruz, e tamanhos grandes, como as estações de Natal e a de Mossoró.

As estações centrais sempre detinham um caráter de monumentalidade, imposto geralmente pela proporção e pelo estilo arquitetônico. A maioria das primeiras estações de trem, que surgiram no continente europeu, foi feita em estrutura metálica, uma vez que foram construídas majoritariamente até a década de 1930. Algumas mais tardias adotaram também o

⁵⁷ Esse trecho compreende as estações de Patú, Almino Afonso, Frutuoso Gomes, Antônio Martins e Alexandria.

concreto armado como material estrutural. Os estilos adotados pela maior parte das estações européias foram historicistas. Algumas como as estações de Roma e Florença na Itália, e de Stuttgart na Alemanha, que foram destruídas durante os bombardeios da Segunda Guerra Mundial, puderam ser reconstruídas utilizando o estilo modernista (CAPEL, 2005, p. 552).

No Brasil, os estilos de arquitetura das estações variavam bastante, até mesmo em função das diferenças climáticas e regionais do país. Enquanto que nas regiões Sul e Sudeste algumas delas eram construídas seguindo a tradição inglesa com estrutura metálica, como a Estação da Luz em São Paulo em estilo vitoriano ou a de São João Del Rey em Minas Gerais, ou então construídas em madeira, como a estação do Rio do Peixe em Santa Catarina ou a de São Leopoldo no Rio Grande do Sul, no Nordeste do Brasil a maioria adotava a própria alvenaria como sistema estrutural e os estilos não variavam muito do neoclássico e do eclético. Entretanto, apesar dessa predominância havia algumas exceções.

No Rio Grande do Norte, por exemplo, verifica-se essa variação no estilo das estações. As alterações se deviam basicamente por dois motivos: para passar uma imagem personalizada da linha que servia, como dito anteriormente, e por causa da diferença temporal em sua construção. Por exemplo, a estação inicial da E.F. Central apresenta um estilo eminentemente eclético, com a mistura de diferentes motivos, enquanto isso, a estação de Macau, pertencente à mesma estrada de ferro, já conta com um estilo modernista, racional e sem adornos. Isso porque, enquanto a primeira foi inaugurada em 1908, a segunda apenas entrou em atividade mais de cinquenta anos depois, na década de 1960.

Atualmente, na Europa e em alguns países da América Latina, com a desativação dos trens e degradação das áreas centrais onde se localizavam as estações ferroviárias, há uma tendência de revitalização desses antigos complexos, atraindo assim investimentos nas áreas de imobiliário e de serviços. São realizados grandes projetos de remodelação urbana com o intuito de atrair moradores para essas zonas, permitindo assim, o fluxo constante de pessoas, numa tentativa de diminuir a criminalidade. Além disso, essa reestruturação visa atentar para o caráter histórico dos monumentos ferroviários, que um dia constituíram o principal eixo de entrada e saída de mercadorias, bem como, um dos pontos mais importantes das cidades.

La reconversión de espacios ferroviarios – al igual que militares, portuarios y públicos em general – permiten al capital privado disponer de nuevos espacios bien colocados en el tejido urbano y que se destinan a operaciones inmobiliarias, con grandes beneficios económicos. En Francia, en Argentina a partir de las medidas

económicas de comienzos de los años 1990 y en otros países se han iniciado algunas transformaciones espectaculares. [...]. Estos espacios bien localizados se destinan a oficinas, servicios, hoteles, centros de convenciones y exposiciones, recreativos, y vivienda para grupos de rentas altas (CAPEL, 2005, p. 554).

No Brasil, tais iniciativas começam a tomar corpo. Um dos principais exemplos é a revitalização da Estação da Luz em São Paulo. O prédio da estação atual, construído entre 1895 e 1901 em substituição ao primeiro erguido em 1867, em seu período áureo era a “principal porta de entrada à cidade”, em virtude de sua grande importância econômica, visto que centralizava toda a produção de café que descia em direção ao porto de Santos, além de receber também os produtos importados que abasteciam a cidade, em uma época anterior à sua industrialização.

Todos materiais para sua construção foram trazidos da Inglaterra, ocorrendo a sua montagem em São Paulo a partir da direção do engenheiro inglês Henry Driver. O projeto é similar à *Flinders Street Station*, uma estação existente em Melbourne, na Austrália. Em 1946, a Estação sofre um incêndio, que destruiu a ala leste do conjunto, sendo posteriormente restaurada e ampliada, o que deu origem a um pavimento administrativo (REVISTA AU, 2006, n. 146, p. 32). Porém, apesar da revitalização, nas décadas subsequentes o transporte ferroviário entrou em um processo de degradação no Brasil, assim como o bairro da Luz, onde se situa a Estação, levando essa a igualmente degradar-se.

A partir da década de 1990, foi empreendida uma série de reformas para reintegrar a fração urbana e a própria estação à cidade contemporânea, pois o edifício representava tanto um marco histórico, como um marco na paisagem urbana a partir da monumental torre do relógio, que por muitos anos imperou absoluta sobre a capital paulista. O uso ferroviário voltou às suas dependências no ano de 1996, quando passou a integrar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (ESTAÇÕES..., 13 nov. 2007). A revitalização não parou por aí, sendo realizado em 2004 um projeto de restauração e iluminação das fachadas e ocorrendo a incorporação de uma estação subterrânea da Linha 1-Azul do metrô paulista. A última intervenção aconteceu no ano de 2005 a partir da inauguração do Museu da Língua Portuguesa, projetado pelos arquitetos Paulo Mendes da Rocha e Pedro Mendes da Rocha, ocupando o antigo pavimento administrativo (REVISTA AU, 2006, n. 146, p. 32).



Figura 25 – Vista aérea da Estação da Luz
 Fonte: http://www.cidadedesapaulo.com/touraereo/fotos/est_luz_pinacoteca4.jpg



Figura 26 – Fachada da Estação da Luz
 Fonte: http://sampaist.com/attachments/sp_mayara/luz.jpg



Figura 27 – Estação da Luz na década de 1910
 Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/luz.htm>

No Rio Grande do Norte, algumas ações de revitalização vão sendo postas em prática. A principal delas vem sendo realizada em Mossoró em um programa de ação continuada, que ainda encontra-se em andamento. A primeira etapa consistiu na revitalização da estação ferroviária, que passou a abrigar usos culturais, e denomina-se atualmente Estação das Artes Elizeu Ventania, em homenagem ao poeta popular homônimo nascido na cidade de Martins/RN. A reforma do edifício aconteceu durante a gestão da prefeita Rosalba Ciarlini, no final da década de 1990, agregando diferentes usos, porém todos relacionados à questão cultura, como uma biblioteca de volumes produzidos por autores locais, um auditório para 115 ocupantes, uma galeria de artes, o museu do petróleo, administrado pela Petrobrás, além de uma praça de eventos, denominada Avenida Cultural Nestor Saboya, localizada no antigo pátio da estação e onde ocorrem a festa junina municipal e o Auto da Liberdade, encenação do episódio da abolição da escravatura em Mossoró.

Em continuidade a essa etapa, o eixo onde se localiza a estação, a Avenida Rio Branco, encontra-se em processo de intervenção urbanística, cujo objetivo é torná-lo o “corredor” cultural e recreativo da cidade, a partir da construção de quatro praças temáticas, entre elas uma praça de eventos, uma de convivência, que centralizará bares e restaurantes, uma de esportes, com quadras e ciclovia, e um parque para crianças, além de projeto paisagístico e implantação de estacionamentos na área central (PREFEITURA DE MOSSORÓ..., 13 nov. 2007). Cabe ressaltar que a vinda desses equipamentos, entre eles o novo Teatro Municipal da cidade inaugurado em 2003, foi direcionada a partir da estação ferroviária e de sua revitalização.

Em Natal, o bairro da Ribeira vem sendo desde o início de 2007 objeto de intervenções urbanísticas, entre elas a reformulação da praça Augusto Severo, onde se situa a antiga estação da *Great Western*, hoje sede da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), seção RN. Porém, uma intervenção sistemática sobre o próprio complexo ainda não foi efetivada, havendo, entretanto, uma série de projetos já prontos. No ano de 2006 foi noticiada pela Fundação José Augusto (FJA) a revitalização da estação da E.F. Central, onde até recentemente funcionava a escola estadual José Moacir de Albuquerque. O projeto a cargo do arquiteto Haroldo Maranhão, foi concebido para abrigar a “Estação Central da Cultura Popular”, onde funcionaria um museu da cultura popular, além de uma agência de suporte aos artistas do estado. O museu constituiria uma das vinte e duas Casas de Cultura da FJA, anunciadas em 2005, e se realizaria a partir de uma parceria do Governo do Estado com o Banco do Brasil (TRIBUNA DO NORTE..., 28 fev. 2007). Apesar disso, até hoje a reformulação da antiga estação não foi posta em prática.

Além de Natal e Mossoró, algumas outras edificações ferroviárias sofreram intervenções de uso, requalificando as áreas onde se situam. Entre as revitalizações mais importantes podemos citar a de Patú, cuja estação e respectivo pátio abriga um museu e uma praça para eventos, conferindo uma nova lógica à Avenida Lauro Maia, uma das mais importantes da cidade e a transformação dos edifícios ferroviários de Caraúbas e Angicos em Casas de Cultura da Fundação José Augusto, direcionando os seus usos para fins culturais e educacionais.

13) Os inventários: como estão as nossas estações ferroviárias

Os inventários têm o objetivo de registrar as condições atuais das estações de trem do Rio Grande do Norte, como dito na Parte I do presente trabalho no item “Eixos e Procedimentos Metodológicos”. As fichas de inventário em si encontram-se como apêndices contendo informações relativas à conservação, à preservação, ao uso e à morfologia desses edifícios. Nesta etapa em particular, iremos traçar um panorama geral da situação atual de cada estação visitada, fazendo um contraponto com suas condições anteriores. Procura-se também atentar para os estilos arquitetônicos, verificando se há algum tipo de descaracterização, e para a adequabilidade dos atuais usos com as conformações físicas das edificações. Ao final, será realizada uma análise geral quantitativa, com base em gráficos feitos em programa específico.

13.1) Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz

As primeiras estações de trem inauguradas no estado foram dessa ferrovia, aquela que inaugurou os caminhos de ferro do Rio Grande do Norte. Como o primeiro trecho dessa via férrea foi inaugurado no primeiro semestre de 1882 e compreendia o percurso entre Natal e São José do Mipibu, as primeiras estações ferroviárias foram as dessas cidades. A estação de Natal, como relatado, foi erguida no entorno da Praça Augusto Severo, o centro da *belle époque* natalense, no bairro da Ribeira, enquanto que a de São José do Mipibú foi construída a algumas dezenas de metros do seu centro original, o atual largo Desembargador Celso Sales, onde se situam a catedral e a Escola Municipal Barão do Mipibú, estando bem próxima da atual BR-101. A estação de Natal atualmente não apresenta os traços originais de sua concepção, cujas tendências eram neoclassicistas, expondo atualmente uma conformação protomodernista⁵⁸, apesar de manter a proporção volumétrica de outrora. Internamente, percebe-se que, apesar de modificações relativas à compartimentação e criação de novas salas, o átrio central ainda preserva as características originais, com uma escadaria em três lances, dois laterais e um central, com patamar intermediário, típica da arquitetura novecentista (VASCONCELLOS, 1979, p. 161). O uso atual da estação é abrigar a administração central da Companhia Brasileira

⁵⁸ Não foram encontradas informações referentes à época e condições da reforma empreendida no edifício.

de Trens Urbanos da região metropolitana de Natal⁵⁹, localizando-se em seu parque as plataformas de embarque e desembarque de passageiros e armazéns e depósitos da companhia, além de outros edifícios administrativos.



Figura 28 – Fachada principal da CBTU em Natal
Fonte: Acervo próprio



Figura 29 – A antiga fachada da estação em 1910
Fonte: RODRIGUES, 2005, p. 141.



Figura 30 – Plataforma de embarque da CBTU
Fonte: Acervo próprio



Figura 31 – Escadaria interna do edifício
Fonte: Acervo próprio

O estado de conservação é bom, apesar de a mesma estar descaracterizada em relação aos moldes de origem. Ainda apresenta dois pavimentos, estando no inferior dispostas a recepção, a sala do departamento de engenharia e arquitetura, sala de protocolo, sala de informática, e no superior, a sala do superintendente, da secretaria, do departamento de comunicação, entre outros.

⁵⁹ Quatro são os municípios atendidos pelo transporte urbanos sobre os trilhos: Natal, Ceará-Mirim, Extremoz e Paranamerim.

Na estação de São José do Mipibu⁶⁰ funciona atualmente o restaurante “Marina’s Camarões”, próximo à rodovia federal. O edifício acha-se bem preservado e mantendo as características formais originais, referentes ao estilo eclético. No entanto, internamente foram feitas modificações, acrescentando funções antes inexistentes, como cozinha e banheiros. Os vãos centrais que antes abrigavam as funções relativas à agência e à espera atualmente servem para a disposição das mesas, enquanto que nos vãos laterais estão situadas as funções de serviço, como depósitos, cozinha, despensa, copa e banheiros. Portanto, apesar de não estar descaracterizada, a edificação foi modificada internamente para atender às necessidades do novo uso.

Figura 32 – Vista lateral da estação de Papari

Fonte: Acervo próprio



Figura 33 – Estação de Papari

Fonte: Acervo próprio

Em Goianinha, a estação ferroviária situa-se entre as ruas João Cabral Fagundes e João Tibúrcio, no Bairro da Estação, próximo ao centro e foi inaugurada também no ano de 1882. Como anteriormente discutido, esse fato demonstra que a criação do bairro foi direcionada pela presença do edifício, o que condicionou um novo eixo de expansão da cidade. Entretanto, apesar da importância histórica a edificação apresenta sinais de franca decadência. O complexo

⁶⁰ Aqui cabe um comentário. A referida estação de trem denomina-se Papari por encontrar-se no município de Nísia Floresta, que antigamente respondia por essa designação, entretanto, situa-se a poucos metros de distância da cidade de São José de Mipibu, enquanto que para a cidade de Nísia, dista cerca de alguns quilômetros. Por esse motivo, nos referimos a essa estação como servindo à cidade de São José.

que é composto pela estação e por um armazém para mercadorias encontra-se muito mal preservado, estando a primeira muito má conservada e o segundo em total ruína, sem cobertura e esquadrias. Além desse fato, segundo moradores das proximidades, a antiga estação foi completamente desfigurada por reformas constantes, o que resultou na perda do pavimento superior e na desconfiguração estilística, que antes seguramente devia possuir traços de um estilo historicista, provavelmente neoclássico ou eclético, e hoje se apresenta como um exemplar protomodernista mal definido. Essa reformulação se deu antes do término da passagem dos trens da Rede Ferroviária Federal S.A., pois o edifício ainda possui a identificação da companhia pintada em suas paredes. A importância da localização da estação evidencia-se devido à identificação de armazéns protomodernistas em sua proximidade, que atualmente servem ao embarque e desembarque de mercadorias através de caminhões. A relação com a estação se dá pelo fato deles se localizarem à margem antiga ferroviária.



Figura 34 – Estação de Goianinha
Fonte: Acervo próprio



Figura 35 – Antigo armazém de mercadorias
Fonte: Acervo próprio

Em Canguaretama se verifica uma situação semelhante à da estação de Papari. A estação se transformou em restaurante. Nela a casa do agente ferroviário é anexa à estrutura central, e atualmente abriga a residência da dona do estabelecimento, que se chama “O Vagão”, caracterizando assim, um uso misto. A proprietária Sandra da Silva argumenta que o edifício pertence à União, exercendo apenas a sua ocupação e, dessa forma, preservando-o da ação de vândalos. A edificação está situada na Avenida Pedro Gomes, nas proximidades da Praça João Pereira, e no Bairro da Estação. Assim como em Goianinha e como afirmado até mesmo em

documentação histórica⁶¹, a estação dessa cidade foi implantada a certa distância do centro e acabou condicionando a expansão urbana da antiga Vila da Penha, o que ocasionou a criação do bairro designado pelo seu principal marco econômico e arquitetônico. No entanto, apesar de possuir a característica de marco essa estação não apresenta um estilo arquitetônico evidente. Segundo o professor Paulo Heider, do Departamento de Arquitetura da UFRN, algumas estações ferroviárias, especialmente de cidades menores, não apresentam estilos arquitetônicos, isso devido ao fato de serem edifícios que primavam por atender, sobretudo, a uma necessidade funcional e não estética, o que, entretanto, não tira a sua característica de referência arquitetônica. Como se verá mais adiante, esse fato se repete em outras várias cidades do Rio Grande do Norte e não apenas em Canguaretama. A estação também apresentava uma grande importância econômica por se apresentar apenas a quatro quilômetros da usina de cana-de-açúcar “Maranhão”, que por muitos anos foi a única do estado. O estado de conservação é bom, porém internamente, assim como em Papari, ocorreu uma reorganização dos cômodos, como maneira de atender às necessidades do restaurante, com acréscimo de cozinha e banheiros, além da subdivisão que deu origem à sala de refeições.



Figura 36 – Estação de Canguaretama
Fonte: Acervo próprio



Figura 37 – Casa do agente anexa
Fonte: Acervo próprio

Como afirmado inicialmente, os exemplares posteriores das cidades de Pedro Velho, antiga Vila Nova, e Montanhas não existem mais. O que se pôde constatar do local onde se situavam foi que as demolições ocorreram por motivos injustificáveis, sendo a primeira destruída pelo fato de estar mal conservada, em 1986, e a segunda para construção de uma praça (GEOCITIES..., 15 nov. 2007). Porém, apesar da completa extinção dos edifícios, alguns vestígios da passagem do trem ainda permanecem, em Pedro Velho, ainda há a antiga ponte

⁶¹ Esse fato é relatado na Parte III deste trabalho.

metálica sobre o rio Curimataú e em Montanhas ainda resista a caixa d'água da companhia ferroviária. Ambas situavam-se no bairro do centro de suas respectivas localidades, em Pedro Velho na Rua João Pessoa e em Montanhas entre as ruas Manoel Gadelha e São João, muito próximas do marco zero dessas localidades.



Figura 38 – Antigo sítio da estação de Pedro Velho
Fonte: Acervo próprio



Figura 39– Ponte sobre o rio Curimataú
Fonte: Acervo próprio



Figura 40– Caminhada pelas ruas de Pedro Velho em 1940, com detalhe para a estação ao fundo
Fonte: <http://www.pedrovelhorn.cjb.net>



Figura 41– Local onde se situava a estação de Montanhas, hoje uma praça pública.
Fonte: Acervo próprio

A última estação da linha é a de Nova Cruz e também uma das mais bem conservadas. Esse prédio de dois pavimentos e estilo eminentemente neoclássico abriga nos dias atuais a Casa de Cultura Lauro Arruda Câmara, da Fundação José Augusto. O edifício localiza-se no bairro do Centro, na Avenida Getúlio Vargas e próximo a importantes equipamentos como a Central do Cidadão, o Banco do Brasil, a Secretaria de Tributação do município e a Prefeitura, que se situa na Praça Luís José Moreira, adjacente à estação. Baseando-se nas plantas-baixas cedidas pela Fundação José Augusto (FJA), percebe-se que poucas alterações foram realizadas em seu interior, como por exemplo, a subdivisão do pavimento posterior em compartimentos

e transformação dos banheiros externos em cozinhas, além da transformação de um depósito no pavimento inferior em lavabos. Nas fachadas não foi realizada nenhuma descaracterização, sendo apenas realizada uma nova pintura.

A Casa de Cultura de Nova Cruz foi uma das pioneiras do projeto, sendo inaugurada em 2003, juntamente com as de Caicó, Martins e Assú. Segundo a própria FJA, as funções agregadas de uma Casa de Cultura e o objetivo do projeto são:

[...] dotar os diversos municípios do Estado de um equipamento apto ao desenvolvimento de ações artístico-culturais vertidas, fundamentalmente, para a evolução social e política do indivíduo, restabelecendo a sua dignidade e consciência de cidadania. Os seus programas abrangem biblioteca informatizada, oficinas de artes plásticas e de artes cênicas, bandas de música (uma tradicional e uma de flauta doce), leituras dramáticas, salas de exposição, TV, vídeo, cursos, palestras e seminários, apresentações teatrais e lançamento de livros (FUNDAÇÃO..., 2003, p. 155).

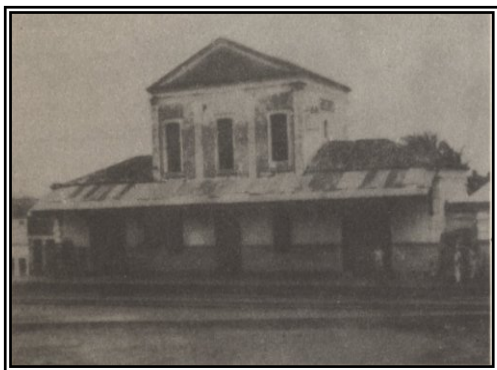


Figura 42– Estação de Nova Cruz em 1950
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com>.



Figura 43– Estação antes da reforma em 2002
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com>.

A estação de Nova Cruz, além de ser uma das mais antigas do estado – inaugurada em 1883 – também era uma das mais importantes, por ser o ponto terminal da linha no Rio Grande do Norte, que fazia ligação com as capitais da Paraíba e Pernambuco. Essa situação estratégica de Nova Cruz serviu para dinamizá-la tornando-a um núcleo populoso, hoje com cerca de 40 mil habitantes e entre as dez cidades em população do Rio Grande do Norte (ESTAÇÕES..., 13 nov. 2007). A E.F. Natal a Nova Cruz passa à administração federal sendo encampada à E.F. Central do Rio Grande do Norte em 1939, através do decreto n. 1.475 (COMPANHIA..., 2003).

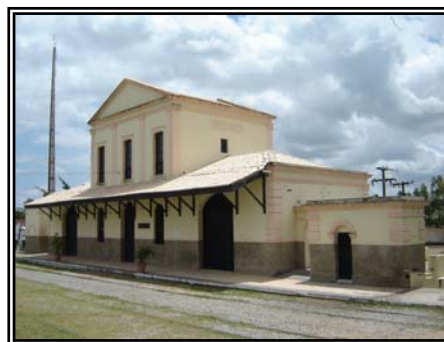


Figura 44– A estação em 2007
Fonte: Acervo próprio

13.2) Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

As primeiras estações inauguradas da EFCRGN foram as de Ceará-Mirim e a de Pedra Preta⁶², situada do outro lado do rio Potengi, em frente à cidade de Natal, onde a travessia era feita por embarcações. A inauguração desse primeiro trecho data do ano de 1906. Entretanto, dessas edificações resta pouco. Enquanto que a Pedra Preta não existe mais, restando algumas poucas ruínas, a de Ceará-Mirim encontra-se completamente descaracterizada, restando apenas as paredes externas. Nessa estação localizada perto do centro histórico e original da cidade, mais precisamente na Avenida Café Filho, próximo do seu cruzamento com a Rua Manoel Varela, também denominada popularmente de “Principal”, foram derrubadas todas as paredes internas, para dar lugar a um grande vão, que servirá de espaço para exposições e eventos culturais. Além disso, novas aberturas foram feitas nas laterais, foram mudadas as esquadrias originais e a cobertura também foi totalmente refeita. No lado posterior da linha ferroviária, que diferentemente das outras, ainda funciona, há uma plataforma de embarque da CBTU, no entanto, a responsabilidade do edifício histórico está sob a jurisdição da Prefeitura Municipal.



Figura 45 – A estação de Pedra Preta antes de ser demolida
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com>.



Figura 47 – As ruínas da estação de Pedra Preta
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com>.



Figura 46– Estação de Ceará-Mirim nos dias atuais
Fonte: Acervo próprio

⁶² Não confundir essa estação com a da cidade de Pedra Preta, também conhecida como Estação do Padre, no sertão norte-rio-grandense e também atendida pela E.F. Central.

As primeiras estações foram muito importantes, especialmente no âmbito comercial. Enquanto que a Estação Pedra Preta absorvia os fluxos e os direcionava à capital, a de Ceará-Mirim representava uma das principais economias do estado, vinculada principalmente à produção açucareira. Outra que foi inaugurada em 1906 e constituía uma parada intermediária do caminho de Natal a Ceará-Mirim é a de Extremoz, de pequenas proporções, mas até hoje muito bem conservada e exercendo sua função original ao ser ponto de parada da CBTU naquele município. A estação tem traços neoclassicistas, apesar de acanhados, e está situada na Rua Felipe Camarão, no bairro do Centro. A boa conservação se deve ao uso contínuo e à permanência da função original, além da execução de algumas reformas, a última delas em 2005.



Figura 48 – Estação de Extremoz antes da reforma de 2005
Fonte: CBTU.



Figura 49 – Estação de Extremoz após a reforma
Fonte: Acervo próprio.

A estação inaugurada posteriormente foi a de Taipu, no ano seguinte de 1907. Na época de sua implantação Taipu era uma localidade de desenvolvimento incipiente e depois passou a fazer parte mais enfaticamente da dinâmica comercial da região. Com o término da passagem dos trilhos ela aos poucos foi se deteriorando até ser ocupada pelo senhor Francisco Batista que lá reside desde a década de 1980, com sua família. Localizada entre a Travessa Geraldo Lins e a Rua Senador Gomes da Costa, o prédio encontra-se no bairro do Centro. A conservação é regular, porém, não apresentando descaracterizações. Como na estação de Canguaretama nessa também verificamos uma “ausência” estilística, havendo alguns poucos elementos do estilo neoclássico como o arco pleno das esquadrias. Outro aspecto interessante e que se repete em várias outras edificações da linha E.F. Central, é que a casa do agente ferroviário é anexa ao prédio da estação. O uso é classificado como misto, visto que, além de

residência um dos antigos galpões de mercadorias serve à função de sala de aula, onde são ministradas lições de alfabetização para crianças e adultos.



Figura 50 – Estação de Taipu, vista 01.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 51 – Estação de Taipu, vista 02.
Fonte: Acervo próprio.

Em João Câmara, antiga Baixa Verde, a estação teve papel fundamental, dando origem à própria cidade, como visto na Parte III. Locada em uma travessa entre as ruas Sampaio Correia, engenheiro responsável pela concepção da EFCRGN, e Pedro Torquato, o complexo é composto pelo prédio da estação, como casa do agente anexa, pelos banheiros, situados fora do lado de fora, e um armazém de cargas. O centro histórico da cidade é vizinho às edificações, onde se situam a matriz, um grupo escolar, a sede do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), e onde também acontece uma feira periódica. O uso é classificado como misto, pois enquanto que a casa do agente é ocupada por uma família, os cômodos da estação servem para o ensaio de uma banda musical e para a concentração de um bloco de carnaval. O armazém serve como garagem e depósito de entulhos, entre eles até mesmo vestígios da ferrovia hoje desativada,



Figura 52 – Estação de João Câmara.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 53 – Carrinho da RFFSA.
Fonte: Acervo próprio.

como carrinhos da RFFSA. O mau uso dos espaços ocasiona uma paulatina degradação, apesar de serem conservadas as conformações originais, com exceção de algumas compartimentações efetuadas no antigo galpão de cargas da estação.

A próxima visita se deu na cidade de Pedra

Preta, próxima já ao ponto que por muitos anos foi o final da linha, a cidade de Lajes. O partido

arquitetônico dessa estação é muito semelhante ao de Taipu, e também se repete em outros exemplares da linha. A conservação dela é regular, porém suas características internas e externas permanecem. Segundo moradores a desativação se deu na década de 1980, mais precisamente em 1988 e após isso abrigou uma escola do município e, posteriormente, serviu de armazém. Atualmente o uso que ocupa suas acomodações é misto, exercendo tanto à função de residência, como à de bar. Localiza-se no bairro do Centro, bem próximo à igreja matriz, na Praça São Francisco. Há também um armazém de cargas, atualmente mal conservado e adjacente à estação. Sua inauguração data do ano de 1913.



Figura 54 – Estação de João Câmara, vista 02.

Fonte: Acervo próprio.



Figura 55 – Estação de Pedra Preta, vista 01.

Fonte: Acervo próprio.



Figura 56 - Estação de Pedra Preta, vista 02.

Fonte: Acervo próprio.

Na cidade de Lajes edifica-se uma das maiores estações da linha, também com estilo arquitetônico mal definido, porém exibindo os traços de origem. A linha chegou a essa localidade no ano de 1915, nove anos após a inauguração do primeiro trecho e por muito tempo permaneceu como ponto terminal, uma vez que as obras do ramal à Macau e o prolongamento até São Rafael demoraram para serem efetivados. O edifício está localizado no

bairro do Centro em frente à Praça Manuel Januário Cabral, mais precisamente na Rua Coronel Joaquim Ferreira. Na praça situam-se vários quiosques e *trailers* de alimentação, enquanto que à sua volta estão secretarias da Prefeitura, como a de Assistência Social, e vários estabelecimentos prestadores de serviços. Bem próximo também se encontra o centro de origem da cidade. O uso que abriga é residencial, porém, coletivamente, sendo o interior subdividido em diversos compartimentos onde residem várias famílias, além da casa do agente



Figura 57 - Estação de Lajes.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 58 - Estação de Natal da EFCRGN.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 59 - Estação de Natal, anos 1930.
Fonte: Acervo da CBTU.

anexa também ser habitada. A conservação interna é boa, porém, internamente é precária por ser utilizada para um uso completamente inadequado, onde cômodos impróprios servem como banheiros. Há também em suas proximidades uma caixa d'água que a servia, além de um casario histórico.

A estação de Natal, de acordo com o relatado anteriormente, foi inaugurada no ano de 1917, logo após a inauguração da chamada de Ponte de Igapó, que interligou a cidade à linha da EFCRGN. Essa edificação, que é a maior do tipo no estado do RN, foi construída para ser um símbolo para a cidade e para ser a sede administrativa da ferrovia, o que acarretou na adoção de um estilo eclético impositivo e em grandes proporções, com uma torre central que marcava a paisagem urbana da Natal de então. Após abrigar uma escola durante alguns anos, a estação foi fechada para nela se instalar um museu, o que até agora não aconteceu, como explicado anteriormente. Apesar disso, a conservação do edifício não é das piores e suas características estão bem preservadas. .

Para se ter idéia de como o prolongamento até São Rafael demorou, basta dizer que a linha apenas chega a Angicos em 1933, apesar de em 1915, quando foi inaugurada a estação de Lajes, o trecho

entre as duas cidades já havia sido em boa parte assentado e foi, sem maiores explicações, abruptamente abandonado. Portanto, a estação dessa localidade data desse ano. A sua localização é no bairro do Centro, mais especificamente no largo da Rua Vicente Germano, tendo no seu entorno uma igreja batista, um prédio da Telemar, a rodoviária e um casario antigo. Essa estação, assim como a de Nova Cruz, está em processo de reforma para abrigar uma Casa de Cultura da FJA, havendo algumas modificações, especialmente em seu interior, mas preservando sua característica arquitetônica. O estilo também é mais bem definido que as anteriores, apresentando motivos da arquitetura Art Nouveau. As alterações, entretanto, não descaracterizam a edificação. Os exemplares históricos são a estação em si e um armazém adjacente, porém, foi acrescentado ao conjunto um novo edifício, onde funcionará um auditório. Anteriormente a estação encontrava-se fechada desde a paralisação do movimento de trens.



Figura 60 - Estação de Angicos, 2007
Fonte: Acervo próprio.



Figura 61 – Detalhe da empena
Fonte: Acervo próprio.

Fernando Pedroza é a última parada do tronco principal da EFCRGN, já que a estação de São Rafael não mais existe. Esse exemplar, cuja fundação também data da década de 1930, na Travessa São José, próximo à Praça Fabrício Pedroza, onde se situa a Capela São Joaquim. O desenvolvimento do município está diretamente ligado à passagem da estrada de ferro pela localidade, que anteriormente se denominava Vila de São Romão, fundada em 1920, e pertencia ao município de Angicos. A primeira igreja da vila foi erguida ao lado a estação de trem e a população começou a ocupar os arredores:

Com a construção da estrada de ferro, começaram a surgir pessoas em busca de trabalho, sendo necessário a construção de moradias

para abrigar as famílias que aqui chegavam. Até então, todo o fornecimento alimentício da Vila era feito no barracão do Sr. Antonio Teixeira. Francisco Francilino, construiu uma pensão com o intuito de abrigar as pessoas aqui recém-chegadas, e José Cassemiro, fornecia carne suína e caprina aos moradores (FERNANDO PEDROZA..., 15 nov.2007).

A vila é desmembrada de Angicos apenas em 1992, recebendo o nome do antigo proprietário das terras onde está situada, o Sr. Fernando Pedroza. A estação hoje em dia apresenta uma conservação precária e segue os moldes arquitetônicos daquelas presentes em Taipu e em Pedra Preta. Apesar disso, ainda detêm os traços originais, não sendo, dessa forma, descaracterizada. O uso é inexistente, encontrando-se fechada, e sendo utilizada apenas para pequenos serviços, como para o pagamento de mão-de-obra empregada pela Prefeitura, mesmo assim, muito ocasionalmente. No entanto, na casa do agente, reside o caseiro e sua família, encarregado de tomar conta da edificação.



Figura 62 – Estação de Fernando Pedroza
Fonte: Acervo próprio.



Figura 63 – Estação de Fernando Pedroza, vista 02
Fonte: Acervo próprio.

Para finalizar o comentário sobre as estações da EFCRGN, agora trataremos daquelas presentes no ramal de Macau, último trecho construído da ferrovia. A inauguração do primeiro trecho do ramal aconteceu ainda na década de 1920, atingindo a antiga Vila de Epiácio Pessoa, que a partir de 1948 passou a se denominar Pedro Avelino, ao desmembrar-se do município de Angicos. A ferrovia, assim como em outras cidades, também representou um grande avanço econômico para esse núcleo urbano:

O nome do povoado foi conservado até 1921, quando o Presidente da Intendência, no dia 24 de Dezembro do mesmo ano, mudou o

nome do povoado para Epitácio Pessoa em homenagem ao Presidente da República que concluíra o ramal da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, ligando a localidade a outras regiões do Estado. Com a chegada da linha do trem e a conseqüente inauguração da Estação Ferroviária Epitácio Pessoa, em 08 de Janeiro de 1922, o povoado viveu dias de desenvolvimento e de expansão na sua produção agrícola e no comércio (FÉRIAS..., 15 nov. 2007).

A estação, porém, com a extinção do movimento ferroviário se degradou ao ponto de hoje se encontrar praticamente em ruínas. As características formais ainda se preservam externamente, porém internamente, várias paredes foram derrubadas e quase todas as esquadrias arrancadas. Não funciona nenhum uso em suas dependências. A edificação que se ergue no bairro do Centro, em uma das mais importantes ruas da cidade, a Epitácio Pessoa, conta também com uma estrutura tipológica parecida com Pedra Preta, Taipú e Fernando Pedroza, com a casa do agente anexa à estação.

Contemporânea à de Pedro Avelino foi a estação de Afonso Bezerra, antigo povoado de Carapebas, também inaugurada em 1922. O edifício, um dos poucos que não se localiza ou no bairro do Centro ou em bairro denominado “Da Estação”, situa-se no bairro do Cabugi, porém próximo ao centro da urbe. A estação também está em estado de quase ruína, com todas as esquadrias arrancadas e parte da cobertura. Muitas paredes internas também foram derrubadas, estando assim, parcialmente descaracterizado. Verificam-se algumas tendências do ecletismo. Nenhum uso é atribuído ao conjunto que,



Figura 64 – Estação de Pedro Avelino
Fonte: Acervo próprio.



Figura 65 – A estação de Afonso Bezerra em três momentos: 1957, 2005 e 2007

Fonte: <http://estacoesferroviarias.com.br> e acervo próprio.

desde o término do movimento da linha, definha sem ter abrigado mais nenhuma função. É válido notar que apesar da inativação em 2005 a estação apresentava melhores condições que as atuais, sendo “depredada” por vândalos nesse curto período.

A estação de Macau, última da linha, foi a última também a ser erguida no Rio Grande do Norte, e muito tardiamente, por volta da década de 1960 (ESTAÇÕES..., 13 nov. 2007). Pela grande distância temporal, a diferença estilística entre ela e as demais é evidente. Enquanto que as outras utilizam como estrutura as próprias paredes que possuíam uma larga espessura para suportar os esforços, a de Macau conta com um sistema estrutura de concreto armado, que sustenta, inclusive, a marquise que cobre a plataforma de embarque. No seu entorno, encontram-se antigos armazéns, construídos como muages de sal, onde se processava, carregava e descarregava os vagões da ferrovia. Inclusive, sobre os trilhos ainda existentes⁶³, há os destroços de um antigo vagão de trem. O bairro onde ela se encontra denomina-se Porto São Pedro, devido à proximidade com o porto de Macau, de onde era escoada a produção. No entorno há um conjunto de oito casas, construídas pela RFFSA e onde residiam os funcionários ferroviários, além de um conjunto residencial chamado Arnóbio Abreu. O acesso se dá pela Avenida Clara Teléu, importante artéria da cidade. Com relação ao uso, atualmente não verifica nenhum, havendo, entretanto, segundo moradores locais, um projeto para a edificação abrigar a Casa do Livro do município. O grau de descaracterização é mediano, havendo a conservação das formas, porém o fechamento da maioria das aberturas como portas e janelas. Segundo o morador Rodolfo Cardoso de Melo, a Polícia Federal já esteve por lá fazendo um registro em filme das condições atuais da estação.



Figura 66 – Estação de Macau
Fonte: Acervo próprio.



Figura 67 – Restos do antigo vagão
Fonte: Acervo próprio.

⁶³ Boa parte dos trilhos ainda existe na EFCRGN, bem como, na EFNNC. Apenas na EFMS é que eles foram arrancados em sua maioria.

13.3) Estrada de Ferro de Mossoró a Souza

O primeiro trecho da estrada foi inaugurado no ano de 1915, quando foram também erguidas as duas primeiras estações, a de Porto Franco, no município de Areia Branca, e a de Mossoró. Atualmente, a de Porto Franco não existe mais, sendo demolida e apenas restando a plataforma sobre onde se situava. Em seu lugar foi construída uma casa para bombas mecânicas que servem as salinas adjacentes. Como último vestígio da existência da edificação restam alguns dormentes de madeira empilhados, resultantes da retirada dos trilhos. Em Mossoró a situação é diferente. A estação, situada no largo da Avenida Rio Branco, no bairro do Centro, é uma das mais bem conservadas do estado, além de ser símbolo para a cidade. Seu estilo arquitetônico é voltado ao ecletismo, com motivos diversos, como cornijas, platibandas e balaustradas, além de apresentar uma conformação simétrica. A reforma empreendida em 1999 agregou novas funções ao antigo edifício, destinadas às práticas culturais da cidade. As fachadas foram restauradas, porém, seu interior foi modificado para atender às novas necessidades.

Os antigos galpões de mercadorias e bagagens, situados nos flancos laterais, hoje abrigam respectivamente, o auditório Jornalista Dorian Jorge Freire e o Museu do Petróleo da Petrobrás, ocorrendo a derrubada de algumas paredes, além de um rebaixamento do piso. O átrio central, antes destinado à venda de passagens, hoje abriga a recepção e o setor de serviço, como copa, cozinha e banheiros. O pavimento superior, onde se localizava a administração da estrada de ferro, hoje é um espaço para exposições, sendo o terraço da cobertura utilizado como camarote para as autoridades locais durante as festas juninas e grandes eventos realizados no pátio da estação. Portanto, as características externas estão bem preservadas, porém internamente, o edifício está bastante modificado. A estação é a maior da linha, por pertencer ao maior centro comercial entre as cidades abrangidas.

Depois desses dois exemplares, a próxima estação inaugurada foi a da Vila de São Sebastião, hoje Governador Dix-Sept Rosado, em 1925, dez anos após as duas primeiras. O edifício representou um importante marco no desenvolvimento da pequena localidade, pois dinamizou o seu comércio e, especialmente, a exploração de suas jazidas de gipsita. Atualmente, as funções que se desenvolvem nas suas dependências são relacionadas à prestação de pequenos serviços, como cortes de cabelo e manicure. A condição física é boa, estando bem conservada e apresentando poucas modificações, tais como a instalação de um ar-

condicionado *split*, que, no entanto, não a descaracteriza. Está situada no bairro do Centro, precisamente na Rua Josué Dias e tem em seu entorno além de diversas casas, um espaço para a realização de eventos e uma quadra poliesportiva. A última restauração feita data do ano de 2003. O estilo arquitetônico, assim como em outras estações, é pouco definido, constituindo um edifício eminentemente voltado à funcionalidade. Diferentemente de Mossoró, ela ainda apresenta os trilhos da estrada de ferro.



Figura 68 – Estação de Mossoró, vista 01
Fonte: Acervo próprio.



Figura 69 – Local da estação de Porto Franco
Fonte: Acervo próprio.

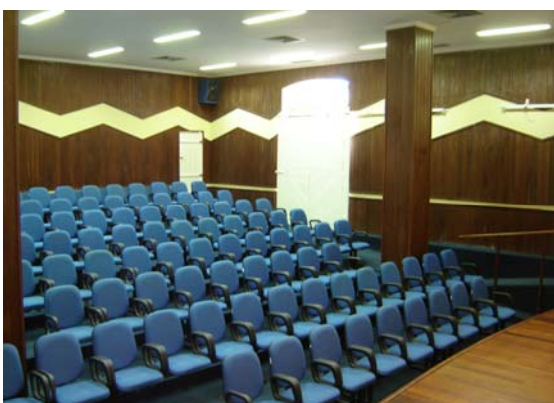


Figura 70 – Auditório da estação de Mossoró
Fonte: Acervo próprio.



Figura 71 – Museu do petróleo
Fonte: Acervo próprio.



Figura 72 – Ponte sobre o rio Mossoró
Fonte: Acervo próprio.



Figura 73 – Estação de Gov. Dix-Sept Rosado
Fonte: Acervo próprio.

Passando por Governador Dix-Sept Rosado a próxima estação a ser construída foi a da cidade de Caraúbas, em 30 de setembro de 1929. Esse edifício é mais um exemplar transformado em Casa de Cultura da Fundação José Augusto, cuja reforma e inauguração se deu recentemente, em setembro de 2006. A importância econômica para a cidade foi muito grande correspondendo ao período onde se deu “o seu surto maior de progresso” (CARAÚBAS..., 1958, p. 36). No prédio original foram implantadas uma sala de informática, uma biblioteca e um museu em homenagem ao repentista e carnavalesco Celso Gurgel. No entanto, esses novos usos se adequaram às conformações originais não ocorrendo modificações internas na estrutura. Porém, nas proximidades da estação foram construídos dois edifícios para abrigar um auditório e salas para realização de oficinas. A edificação, de estilo eclético com cornijas, cunhais, platibanda recortada e cobertura da plataforma em estrutura metálica, apresenta-se em boas condições de conservação e com suas características originais bem preservadas. Situa-se no bairro do Centro, na Rua General Souza Falcão e tem em seu entorno diversas casas, entre elas um casario antigo onde se localiza a antiga casa do agente ferroviário, além de uma usina de processamento de castanha de caju. Vale salientar que o partido de linhas neoclássicas da casa do agente é repetido em várias outras cidades atendidas pela via férrea, como se verá adiante.



Figura 74 – Estação de Caraúbas após reforma
Fonte: Acervo próprio.

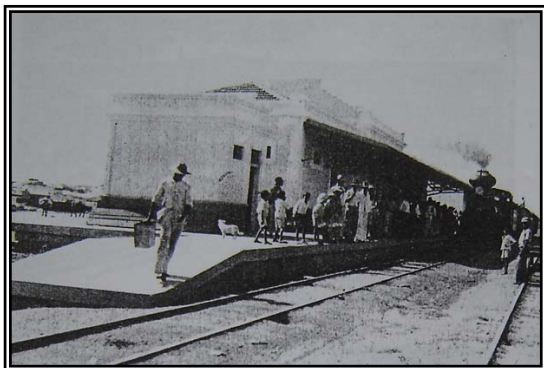


Figura 76 – Estação de Caraúbas na década de 1930
Fonte: Acervo da FJA.



Figura 75 – Antiga casa do agente
Fonte: Acervo próprio.

A partir de Patú até Alexandria o partido das estações de trem é exatamente o mesmo, de estilo arquitetônico pouco preciso, havendo variações apenas no posicionamento das plataformas de embarque. Essa tendência pode ser atribuída ao fato delas terem sido construídas sob o mesmo “impulso” nas obras de prolongamento. Entretanto, as condições atuais das mesmas diferem bastante entre si, uma vez que algumas estão bem conservadas enquanto outras se encontram bastantes deterioradas. As que apresentam boas condições de conservação são as de Patú e Alexandria, inauguradas respectivamente nos anos de 1936 e 1948. A primeira, situada na Avenida Lauro Maia, no Bairro da Estação, hoje detém a função de museu da cultura da cidade, enquanto que em seu pátio há um parque infantil, um jardim e um espaço para eventos populares. A revitalização ocorreu recentemente, em fevereiro de 2006, e o complexo passou a se denominar “Praça do Povo”, durante a gestão do prefeito Possidônio Queiroga. A segunda serve de sede para a Secretaria de Cultura, Cidadania e Turismo do município, onde também há um direcionamento para a educação ambiental, na chamada “Sala Verde”. Além disso, também funciona em suas dependências uma biblioteca, com equipamento de vídeo, que atende aos alunos da rede pública de ensino. A estação encontra-se no Bairro da Estação, em um largo homônimo, cujo principal logradouro é a rua Professor José Osias. Em seu entorno há um casario antigo, alguns bares e um edifício pertencente à Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). A estação de Patú possui em suas imediações uma casa do agente igual à presente em Caraúbas.



Figura 77 – Estação de Patú
Fonte: Acervo próprio.



Figura 78 – Estação de Alexandria
Fonte: Acervo próprio.

As outras três estações, de Almino Afonso (1937), Frutuoso Gomes (1941) e Antônio Martins (1942), estão em estado de precariedade. A primeira é a que apresenta as piores condições de todos exemplares estudados, exibindo uma conformação de completa ruína.

Segundo o morador Itamar Holanda de Medeiros, residente do Bairro da Estação, onde ela se situa, desde o término da passagem dos trens o prédio não recebeu nenhum outro uso, estando durante esse período completamente abandonado. A cobertura e as esquadrias não existem mais e as paredes restantes apresentam marcas de alterações e se encontram bastante deterioradas. Estabelecida na rua Vitorino Paulino, o prédio congrega em seu entorno um circo, uma igreja protestante e diversas casas, além de um campo de futebol. Em Frutuoso Gomes nos deparamos também com quadro semelhante, assim como em Antônio Martins. As estações também estão em estado de abandono sem abrigar nenhum uso e com sua estrutura seriamente deteriorada. Nas cidades elas estão localizadas em bairros denominados “Da Estação”, sendo um pouco afastadas do centro. Em Antônio Martins, percebe-se que o local, cujo logradouro é a rua João Bosco Amorim de Carvalho, hoje habitado por populações de baixa renda, um dia já foi residência de classes mais abastadas, especialmente ligadas ao comércio, isso devido à concentração de várias casas e grande armazéns de estilos historicistas. A situação é tão precária que parte da alvenaria de uma das fachadas está para cair, apoiada apenas por um pedaço de madeira. Além disso, em seu interior há vestígios de que outrora as dependências foram utilizadas como estábulo para animais. Ambas as estações não abrigaram outras funções após o fim do movimento de trens.



Figura 79 – Estação de Almino Afonso
Fonte: Acervo próprio.



Figura 80 – Estação de Frutuoso Gomes
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

Em Antônio Martins, apesar da condição atual, há um projeto de transformação da edificação no novo terminal turístico da cidade com implantação de um museu, praças e um espaço para eventos no entorno. Dentro do programa de necessidades ainda consta a implantação da primeira biblioteca pública do município e o agenciamento do entorno com a

construção de uma praça e um anfiteatro para a realização de apresentações (DE FATO, 20/07/2007). A casa do agente, de acordo com o Jornal de Fato da cidade de Mossoró, também será revitalizada e servirá como ponto de apoio. Para que se dê o início das obras, de acordo com o mesmo periódico, a Prefeitura, sob gestão do Sr. José Júlio, apenas espera a liberação do edifício pela União para o município, que será tombado como patrimônio de Antônio Martins.



Figura 81 – Estação de Antônio Martins
Fonte: Acervo próprio.



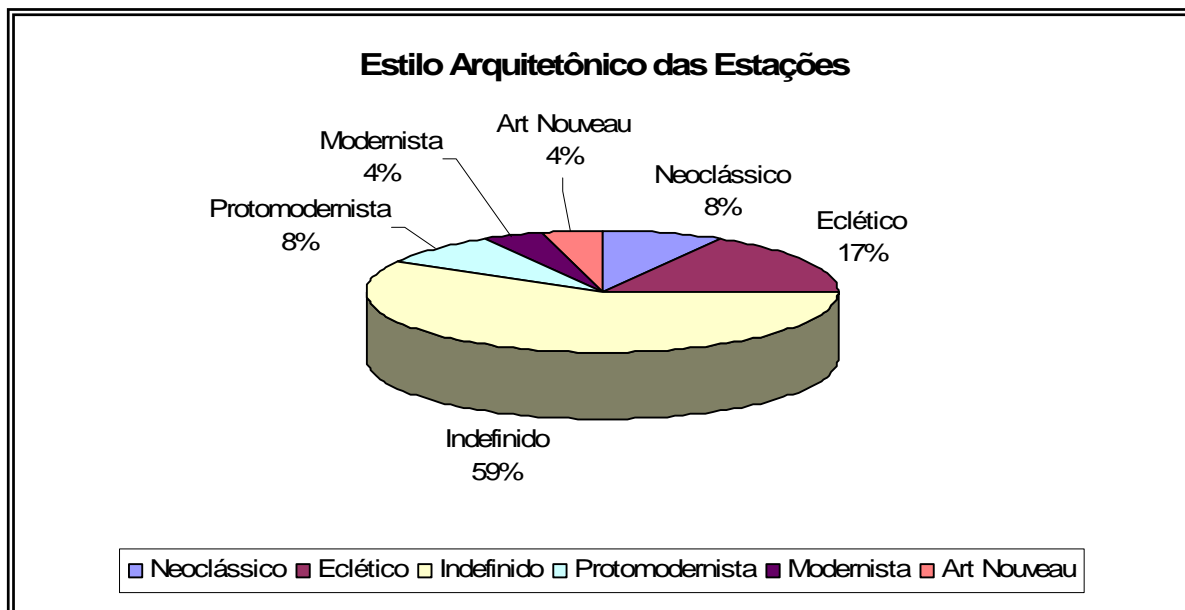
Figura 82 – Casa do agente em Antônio Martins
Fonte: Acervo próprio.

12.4) Análise geral quantitativa

Para um entendimento holístico da situação do presente das antigas estações ferroviárias do Rio Grande do Norte, estabelecemos uma análise quantitativa a partir da composição de gráficos percentuais de quatro das principais condicionantes presentes no inventário: o estilo arquitetônico, os usos atuais, o estado de conservação e o grau de descaracterização. O primeiro deles diz respeito à condição estilística. Com relação a esse aspecto e com base no que já foi visto, pudemos estabelecer seis categorias: neoclássica, eclética, art nouveau, protomodernista, modernista e indefinida. Essa última faz referência àquelas onde não se identificou um escopo estilista evidente, principalmente, porque foram projetadas para exercer uma finalidade, não existindo uma intenção estética muito forte. De acordo com o gráfico, verificamos que a maior porcentagem é correspondente a um estilo indefinido (59%), onde não se verifica uma marca forte de nenhuma tendência historicista específica. Os edifícios onde

se verificam uma marca estilística expressiva são justamente aquelas que estão localizadas nas cidades mais importantes das linhas, sejam portuárias ou os principais centros econômicos.

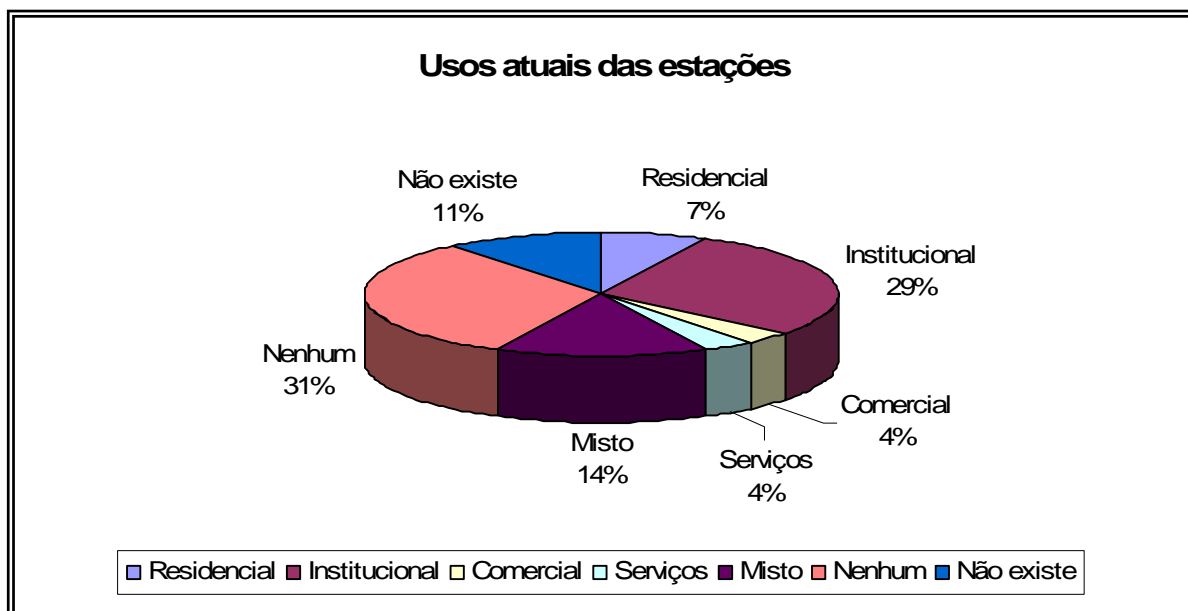
Gráfico 01



Em Macau, a estação foi definida como modernista pelo fato de, além não apresentar adornos, datar da década de 1960 e contar com uma estrutura em concreto armado, diferentemente das anteriores, onde as próprias sustentavam o peso do edifício, acarretando em uma larga espessura. Entre os estilos ditos históricos, a maior porcentagem foi verificada de tendência eclética, que correspondeu a 17% do total.

Com relação aos usos, foi constatada uma maior diversidade, onde sete categorias foram identificadas. A partir do gráfico percebe-se que a maioria das edificações possui algum tipo de uso, apesar de, como relatado no item anterior, a maioria deles não estar adequada à estrutura física das estações. Quando analisamos cada categoria individualmente verificamos que a maior porcentagem é relativa à falta de uso (31%), seguida pelos usos Institucional (29%) e Misto (14%). A categoria não existe, refere-se àquelas cidades que foram visitadas, mas que cujas estações foram completamente demolidas. Em todos os usos mistos foi verificada a presença de residências, associadas ou ao uso comercial ou à função de prestação de serviços.

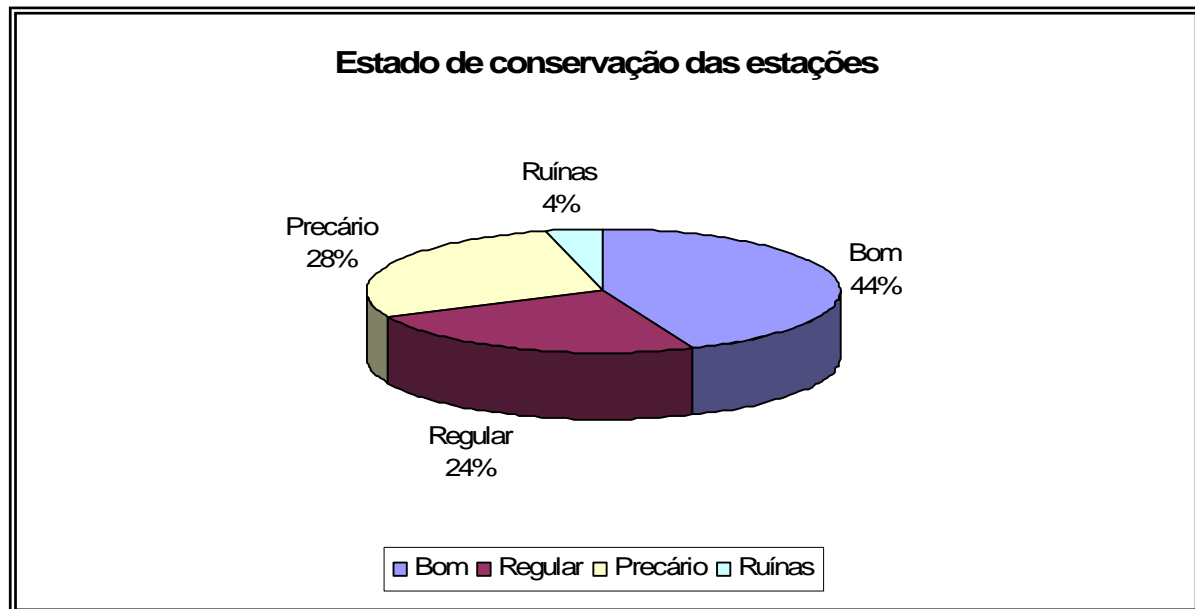
Gráfico 02



Fonte: Concepção do autor.

O estado de conservação dos edifícios foi classificado em quatro categorias: Bom, Regular, Precário e Ruína. Aqui fazemos uma ressalva: apesar do estado de quase ruína constatado em algumas estações, como em Antônio Martins, Afonso Bezerra e Pedro Avelino, preferimos classificá-los na categoria relativa ao estado de precariedade, uma vez que suas estruturas ainda se encontram passíveis de recuperação. No caso de Almino Afonso, como a deterioração é muito acentuada, a classificamos como Ruína. Dessa forma, percebemos que, apesar da condição entre péssima e regular ainda ser predominante (Ruínas 4%, Precário 28% e Regular 24%, totalizando 56%), um grande percentual encontra-se em bom estado de conservação, 44%, atenuando assim, um pouco o quadro geral.

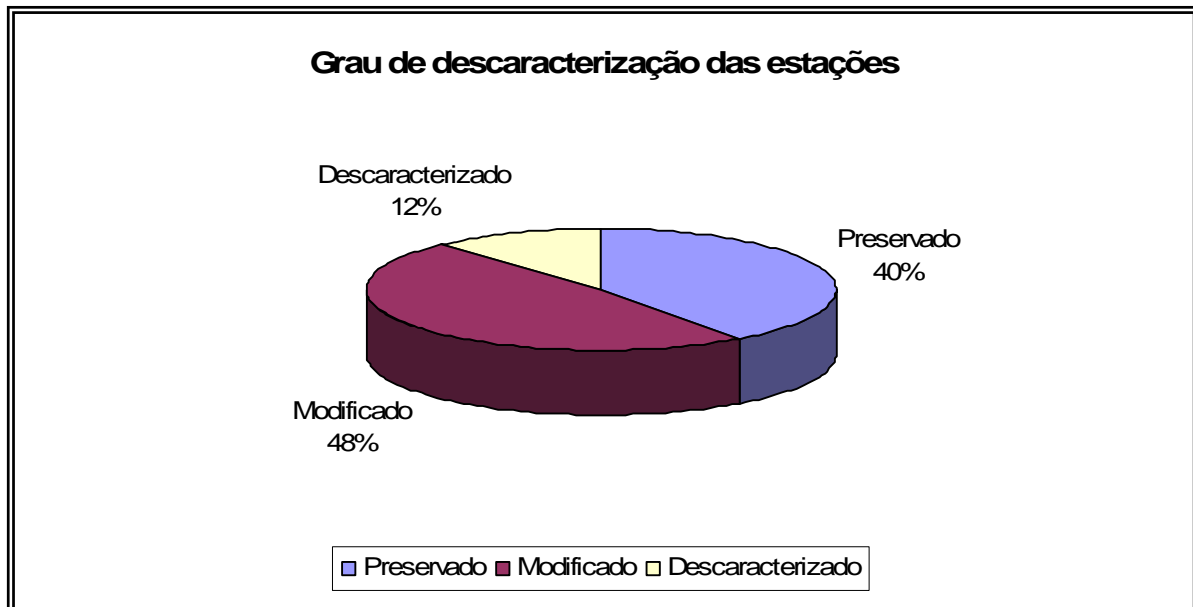
Gráfico 03



Fonte: Concepção do autor.

Quanto à preservação das características originais das edificações verificamos que a maioria apresenta-se com alterações na conformação original ou então descaracterizadas. A predominância se dá devido ao fato de que até mesmo as estações que passaram por processo de revitalização sofreram modificações internas, como a compartimentação de determinados ambientes ou a abertura de novos vãos, com a retirada de divisões internas anteriormente existentes. Com isso 12% dos edifícios estão completamente descaracterizados, 48% modificados e 40% preservados. É válido notar que o fato do prédio da antiga estação ferroviária encontrar-se atualmente bem conservado não implica em ter suas características originais preservadas, o que acontece com a estação da *Great Western* em Natal, hoje sede da CBTU. Apesar de contar com boa conservação, esse exemplar não mais apresenta as formas originais de sua concepção.

Gráfico 04



Fonte: Concepção do autor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação de vias férreas no Rio Grande do Norte obedeceu a uma **conjuntura territorial construída historicamente**. Essa estrutura é dependente de uma série de mecanismos de poder do território, condicionadas em um primeiro momento pelas estradas carroçáveis. As vias terrestres, em suas diversas conformações passando pelas ferrovias e rodovias, foram responsáveis pela imposição de diferentes funcionalidades, o que gerou a diferenciação e conseqüentemente a composição de uma **hierarquia urbana** bem definida. É importante ressaltar que as ferrovias foram os primeiros dispositivos a promoverem a consolidação de redes urbanas, que apenas haviam sido delineadas pelos caminhos de boiadas. Além da questão hierárquica, as **relações cidade-região** também se dinamizaram com as estradas de ferro, devido ao aumento da área de abrangência dos principais núcleos, bem como, a possibilidade do transporte de maiores volumes de mercadoria em um tempo hábil muito menor. A rede ferroviária passou a exercer a divisão fundiária, circulação de riquezas e escoamento da produção, sobretudo agrícola, em uma escala muito maior. Foi verificado, no decorrer do trabalho, que a partir da evolução física dos percursos das ferrovias e ao longo das décadas em que se consolidaram, o avanço econômico foi significativo, com volumes de mercadorias e passageiros sempre crescentes, com exceção dos períodos críticos, como durante a insurgência de secas e quadras chuvosas, ou de impacto na economia nacional, como nos anos correspondentes à eclosão das Guerras Mundiais.

No Rio Grande do Norte, as estradas de ferro foram incisivas na formação de articulações de diferentes potencialidades do estado: a zona açucareira do litoral sul pela E.F. Natal a Nova Cruz; a região do vale do Ceará-Mirim, com a produção de cana-de-açúcar, as zonas produtivas algodoeiras do interior e a zona salineira de Macau, pela E.F. Central; e as áreas pecuaristas e de produção de algodão abrangidas pela E.F. de Mossoró a Souza. Os reflexos do dinamismo econômico, como foi verificado, proporcionaram implicações nos ambientes urbanos, que apresentaram um paulatino **desenvolvimento urbano**, a partir do crescimento demográfico, da instalação de indústrias e firmas comerciais e pela expansão física sofrida. O traçado das vias férreas também foi responsável pela determinação de novos eixos comerciais, que em suas adjacências concentravam os principais equipamentos, bem como, de novas diretrizes de crescimento das cidades, condicionando a consolidação ou criação de novos bairros, e redirecionando o traçado urbano. Esses aspectos confirmam a atuação das

linhas férreas como elementos que contribuíram na articulação e consolidação das cidades no Rio Grande do Norte.

Ao ter como parâmetro as duas vertentes em que se desenvolveu a pesquisa e a análise que delineiam este trabalho, dada as condições históricas anteriores, pode-se dizer que na perspectiva contemporânea se verificou que as estações de trem e a infra-estrutura das ferrovias norte-rio-grandenses, como as pontes e os armazéns, encontram-se, em sua maioria, precariamente conservadas e preservadas, embora haja em alguns casos pontuais uma preocupação maior e ações bem estruturadas politicamente para o zelo desse acervo patrimonial. Foi constatado que em diversas das edificações visitadas não há a aplicação de usos condizentes com suas respectivas estruturas físicas. Esse é um ponto fundamental, pois um edifício apenas pode ser bem conservado e preservado caso a função que desempenha esteja de acordo com as suas instalações. Em algumas cidades o **símbolo** representado pela estação de trem resultou em uma apropriação de sua característica histórica, proporcionando a sua re-inserção no ambiente urbano e requalificando-a como marco na paisagem, como no caso de Mossoró. Nessa cidade a revitalização da estação possibilitou até mesmo um novo direcionamento da estruturação de eixos urbanos, como já relatado, o que resultou na “reurbanização” da Avenida Rio Branco, chegando a atrair novos equipamentos de porte, como o Teatro Dix-Huit Rosado. Em contraponto, outras edificações são relegadas ao descaso, produto de falta de iniciativa política, como no caso da estação da EFCRGN em Natal, cujo projeto de revitalização e reuso já foi elaborado, mas cuja implementação ainda espera a aplicação das verbas destinadas à sua construção. É desolador observar como um edifício que foi responsável por parte da construção de uma cidade é paulatinamente impelido ao “esquecimento social”. Pelo processo histórico que representaram, fruto de um contexto único, as estações de trem constituem importantes exemplares do acervo patrimonial, histórico, cultural e arquitetônico do estado do Rio Grande do Norte.

Por fim, é válido que ressaltemos que as ferrovias e o seu patrimônio devem ser observadas e valorizadas não apenas sob uma ótica física, mas também por tudo aquilo que representam e que um dia representaram. O processo estudado é marcado por uma história de conquistas da tecnologia; de dificuldades; de vencer obstáculos, seja de natureza econômica, política, administrativa ou social; de festas e decepções; de realidade e imaginário. Os vestígios desses momentos históricos, materializados nos trilhos e nas estações que pouco a pouco vão desaparecendo, devem ser valorizados e divulgados como o marco de uma época, como o

ícone que foram na configuração, no surgimento e na articulação das cidades. Por isso, é imprescindível que atentemos para a preservação desses bens patrimoniais, pois uma sociedade não pode voltar às costas para aquilo que contribuiu na construção de sua própria identidade.

REFERÊNCIAS:

A REPÚBLICA, Natal, 16 jan. 1908.

A REPÚBLICA, Natal, 17 mar. 1908.

A REPÚBLICA, Natal, 05 maio 1908.

A REPÚBLICA, Natal, 07 maio 1908.

AU. Revista de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: n. 146, 2006.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A produção do espaço Norte-Rio-Grandense*. Natal: EDFURN, 1981.

_____. Territorialidades, Desterritorialidades, Novas Territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1994.

ALMEIDA, Caliane Christie. *Os Caminhos da Habitação: Um panorama geral das intervenções estatais*. Natal (1889-1964). 2005. Trabalho final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2005.

ARRAIS, Raimundo (Org.). *Crônicas de Origem: a cidade de Natal nas crônicas cascadianas dos anos 20*. Natal: EDUFRN, 2005.

Bezerril, Esmeralda Ferreira (acervo). *Caminhada do governador com o povo pelas ruas de Pedro Velho-RN no mesmo dia da inauguração do "Agência Fomentos", em 1940*. 1 fotografia, preto e branco. Disponível em: <http://br.geocities.com/pedrovelhorn/muitidao_estacao.JPG>. Acesso em: 16 nov. 2007

BRASIL. Lei Federal nº 11.483, sobre a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. *Diário Oficial*. Brasília: Ministério da Casa Civil, 2007.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no anno de 1909 vigésimo primeiro da República. v.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco Sá. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo sr. dr. Epiácio Pessoa pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas J. Pires do Rio anno de 1919. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo sr. dr. Epiácio Pessoa pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas J. Pires do Rio anno de 1920. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo sr. dr. Arthur da Silva Bernardes pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco de Sá anno de 1922. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo sr. dr. Arthur da Silva Bernardes pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco de Sá anno de 1923. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925.

_____. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo sr. dr. Arthur da Silva Bernardes pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco de Sá anno de 1925. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

BRAZIL FERRO-CARRIL. Revista de engenharia e especialmente de viação. Rio de Janeiro: [s.n.], n.2, 1910.

_____. Revista de engenharia e especialmente de viação. Rio de Janeiro: [s.n.], 1911.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades*: II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005. (Colección La estrella polar, 47).

CARAÚBAS Centenária. Publicação comemorativa do centenário da Paróquia (1858 – 1958). Rio Grande do Norte: [s.n.], [1958?].

CARVALHO FILHO, Joaquim Ignácio. *O Rio Grande do Norte em Visão Prospectiva*. Natal: Fundação José Augusto, 1976.

CASCUDO, Luís da Câmara (1934). *Viajando o Sertão*. 2. ed. Natal: EDUFRN, 1985.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Historia do Rio Grande do Norte*. (1955) 2.ed. Rio de Janeiro: ACHIAMÉ, Natal: Fundação José Augusto, 1984.

_____. (1947) *História da Cidade do Natal*. 3. ed. Natal: IHGRN, 1999.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70*. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.

CHROCKATT DE SÁ, João. Parecer sobre a estrada de ferro de Mossoró ao S. Francisco, lido em sessão do Conselho Director de 22 de julho de 1910, pelo relator Engenheiro Chrockatt de Sá. *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, n.22, p.03-25, 1910.

_____. A Estrada de Ferro de Macau ao São Francisco [conferência realizada no Club de Engenharia em 25 de maio de 1889]. *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, ano III, vol. IV e V, p.06-23, 1889.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. Caderno sobre a história das ferrovias do Rio Grande do Norte. Natal: Fundação José Augusto, 2003.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE. Caderno sobre o projeto Trem da Vale. Ouro Preto: Fundação Companhia Vale do Rio Doce, 2007.

CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA. *Entre as Secas e as Cidades*: formação de práticas, saberes e representações do urbanismo (1850-1930). Brasília: 2004. Projeto de Pesquisa.

_____. *A dimensão técnica das secas e a construção do planejamento do território e da cidade (1850-1935)*. Brasília: 2006. Projeto de Pesquisa.

CÔRREA, Roberto Lobato. *A Rede Urbana*. São Paulo: Editora Ática, 1989.

DANTAS, George Alexandre Ferreira; FERREIRA, Angela Lúcia A. ; FARIAS, Hélio Takashi Maciel de . Pensar e agir sobre o território das secas: planejamento e cultura técnica no Brasil (1870 - 1920). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 12., 2007, Belém. Anais eletrônicos... Belém: ANPUR, 2007. v. 1. p. 1-21

DIAS, Leila Christina. Da Rede Técnica à Territorialidade em Rede: contribuições disciplinares à construção de um conceito. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana. *O Urbano e o Regional no Brasil Urbano e Contemporâneo: mutações, tensões, desafios*. Salvador: EDUFBA, 2007.

DICIONÁRIO ELETRÔNICO AURÉLIO. São Paulo: Nova Fronteira, 1999. 1 CD-ROM.

ESTAÇÃO DA LUZ. 1 fotografia, color. Disponível em: <http://sampaist.com/attachments/sp_mayara/luz.jpg>. Acesso em: 14 abr. 2007

_____. 1 fotografia, color. Disponível em: <http://www.cidadedesapaulo.com/touraereo/fotos/est_luz_pinacoteca4.jpg>. Acesso em: 15 abr. 2007.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel. *Grande Hotel de Natal: registro histórico-memorial e restauração virtual*. 2005. Monografia de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2005.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel. *Contra as secas, pelas cidades: engenharia e planejamento territorial nas obras contra as secas*. 2007. Projeto de pesquisa – dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007.

FELIPE, José Lacerda A. *A geografia retorna ao lugar – território e territorialidades*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, Coleção Mossoroense, Série C, n. 908, 1996.

FERIAS. Site de viagens pelo Rio Grande do Norte. Disponível em: <http://www.ferias.tur.br/informacoes/7236/pedro-avelino-rn.html>. Acesso em 15 de nov. de 2007.

FERREIRA, Angela Lúcia A., DANTAS, George Alexandre F. (Org.). *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna, Natal (1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006.

FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo; DANTAS, George A. F. Os “indesejáveis” na cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890-1930). *Scripta Nova*. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-94-96.htm>>. Acesso em: 22 maio 2006.

FERREIRA, Angela L. de A, DANTAS, George A. F. e EDUARDO, Anna Rachel B. “Em torno das cidades: urbanismo e secas no Nordeste do Brasil, 1900-1920”. *Scripta Nova*. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-194-104.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2007.

FERREIRA, Angela Lúcia A; DANTAS, George A. F.; FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. Adentrando Sertões: considerações sobre a delimitação do território das secas. *Scripta Nova*, v. 10, p. 1-15, 2006

FERREIRA, Angela Lúcia A., EDUARDO, Anna Rachel B., DANTAS, Ana Caroline de C. L., DANTAS, George Alexandre F. *Uma Cidade Sã e Bela: a trajetória do Saneamento de Natal entre 1850 e 1969*. Natal: [s.n.], 2007. No prelo

FERREIRA, Angela Lúcia A.; EDUARDO, Anna Rachel Baracho; DANTAS, George Alexandre Ferreira . Saudáveis trópicos: cidade, higiene e ordem para a Nação em formação (Brasil, 1822-1930). In: MENDOZA VARGAS, Héctor; RIBERA CARBÓ, Eulalia; SUNYER MARTÍN, Pere. (Org.). *La integración del territorio en una idea de Estado*. Mexico y Brasil, 1821-1946. [No prelo]. Ciudad de México: Instituto Mora, 2007. No prelo

FERREIRA, Angela Lúcia A., EDUARDO, Anna Rachel B., DANTAS, Ana Caroline de C. L., DANTAS, George A. F. A paisagem criada pelo saneamento: propostas arquitetônicas para a Natal dos anos 1930. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ARQUITETOS, 13., 2003, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.

FOUCAULT, Michel. *A microfísica do poder*. 9. ed. Rio de Janeiro, Edições Graal, 1979.

FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO. *Fundação José Augusto 40 anos*. Natal: Fundação José Augusto, 2004.

GAENSLY, Guilherme. *A estação da Luz*, c. 1910. 1 fotografia (cartão postal), preto e branco. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/fotos/luz_cp_gg.jpg>. Acesso em: 14 abr. 2007.

GALVÃO, Cláudio. *Teatro Carlos Gomes – Alberto Maranhão: cem anos de arte e cultura*. Natal: Fundação José Augusto, 2005.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 13 nov. 2007.

GRAF, João Ulrich. *Estrada de Ferro de Mossoró*. 4.ed. Mossoró: ESAM, 1980. (Coleção Mossoroense, 120).

JORNAL DE FATO. *Estação será transformada em museu*. Disponível em: http://www.defato.com/20_07_2007/estado.php. Acesso em 15 de nov. de 2007.

LAUANDE, Francisco. *Dois pressupostos de uma ética na produção da arquitetura como obra de arte: algumas considerações*. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp424.asp>. Acesso em: 24/08/2007.

LEMOS, Carlos A. C. *O que é arquitetura?* São Paulo: Brasiliense, 1980.

_____. *O que é patrimônio?* São Paulo: Brasiliense, 1981.

LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Baixa Verde, Caicó, Canguaretama e Caraúbas*. Mossoró: ESAM, 1990. (Col. Mossoroense, 596, série C).

_____. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*. Mossoró: ESAM, 1990. (Col. Mossoroense, 599, série C).

MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão: Um “Outro” Geográfico. *Terra Brasilis: Revista de História do Pensamento Geográfico no Brasil*. Rio de Janeiro: Território, 2002-2003.

MIRANDA, João Maurício de. *380 anos de história fotográfica da Cidade do Natal: 1599-1979*. Natal: Editora Universitária da UFRN, 1979.

NATALTRIP. Site de viagens pelo Rio Grande do Norte. Disponível em: <http://www.nataltrip.com/cidades/afonso_bezerra>. Acesso em 15 nov. 2007.

NOVAES, Henrique de. Um inquerito dos “Diários Associados” sobre a obra da revolução: combate às seccas do Nordeste. *Revista do Clube de Engenharia*, n. 8, p. 360-372, maio. 1935.

_____. Um subsidio para a historia da Inspectoria de obras contra as seccas. *Revista do Clube de Engenharia*, n.5, p. 251-255, jan. 1935.

_____. A recuperação do Vale do São Francisco. *Revista do Clube de Engenharia*, n. 138, p.33-53, 1948.

PASSOS, Edison Junqueira. *Reconhecimentos gerais para o prolongamento da estrada de ferro de Mossoró, de São Sebastião a Souza e Pombal*. Mossoró: ESAM, 1982. 58 p. (Col. Mossoroense, 239).

PEDRO AVELINO. História da cidade. Disponível em: <<http://www.ferias.tur.br/informacoes/7236/pedro-avelino-rn.html>>. Acesso em: 15 nov. 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FERNANDO PEDROZA. Site oficial do município. Disponível em: <<http://www.fernandopedroza.rn.gov.br/>>. Acesso em: 15 de nov. 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MOSSORÓ. Site oficial do município. Disponível em: <<http://www.mossoro.rn.gov.br/>>. Acesso em: 13 nov. 2007.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Manual de preservação das estações ferroviárias*. Brasília: Ministério dos Transportes, 2004. 1 CD-ROM.

REIS, Aarão. *Obras novas contra as sêcas* (executadas de 3 de setembro de 1915 a 31 de outubro de 1918). Relatório apresentado ao Exmo. Sr. dr. Augusto Tavares de Lyra, Ministro da Viação e Obras Publicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

REVISTA DA ILUSTRAÇÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: [s.n.] n. 01, 1922.

RIO GRANDE DO NORTE. Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 1a sessão da vigesima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 13 de julho de 1874. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1874

_____. Falla com que o exm. snr. dr. Antonio dos Passos Miranda abriu a primeira sessão da vigesima primeira legislatura da Assembléa Provincial do Rio Grande do Norte em 17 de outubro de 1876. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1877

_____. Relatório com que o exm. sr. dr. José Nicolau Tolentino de Carvalho, presidente da província, passou a administração della, ao 1º Vice-Presidente, exm. sr. dr. Manoel Januário de Bezerra Montenegro em 6 de março de 1878. [Natal]: Typ. Do Correio de Natal, [1878].

_____. Falla com que o exm. sr. doutor Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 27 de outubro de 1879. [Natal]: Typ. do Correio do Natal, 1880.

_____. Relatório com que o exm. sñr. dr. Alarico José Furtado passou no dia 20 de abril de 1881 a administração da província do Rio Grande do Norte ao ao 1º Vice-Presidente, exm. sr. dr. Mathias Antônio de Fonseca Morato. [Natal]: Typ. do Correio do Natal, 1882.

_____. Relatorio com que o exm. señr doutor Satyro de Oliveira Dias passou a administração ao exm. señr. 1.o vice-presidente, dr. Mathias Antonio da Fonseca Morato no dia 16 de março de 1882. Natal, Typ. do Correio do Natal, 1882.

_____. Falla com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abriu em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1883.

_____. Relatório lido pelo Vice-presidente da província Francisco A da Costa Barros. [s.l.: s.d.], 1888.

_____. Falla lida á Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte pelo exm. sr. dr. José Marcelino da Rosa e Silva, presidente da provincia. [Natal]: Typ. da Gazeta do Natal, 1889.

_____. Mensagem lida pelo Governador Alberto Maranhão ao passar o Governo do estado ao dr. Augusto Tavares de Lyra no dia 25 de março de 1904. Natal: Typ d'A República, [1904].

_____. Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do estado na abertura da terceira sessão da quinta legislatura a 14 de julho de 1906 pelo governador Augusto Tavares de Lyra acompanhada dos relatórios apresentados pelos chefes dos diversos ramos do serviço publico. Natal: Typ d'A República, 1907.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na primeira sessão da sétima legislatura em 1 de novembro de 1910 pelo governador Alberto Maranhão. Natal: Typ d'A República, 1910.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da sétima legislatura em 1 de novembro de 1910 pelo governador Alberto Maranhão. Natal: Typ d'A República, 1912.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da oitava legislatura em 1 de novembro de 1915 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: Typ d'A República, 1915.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na segunda sessão da nona legislatura em 1 de novembro de 1917 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: Typ d'A República, 1917.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na primeira sessão da décima legislatura em 1 de novembro de 1918 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: Typ d'A República, 1918.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na segunda sessão da décima legislatura em 1 de novembro de 1919 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: Typ d'A República, 1919.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da décima legislatura em 1 de novembro de 1920 pelo governador Antonio J de Mello e Souza. Natal: Typ Commercial – J. Pinto & Cia, 1920.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na primeira sessão da décima segunda legislatura em 1 de novembro de 1924 pelo governador José Augusto Bezerra de Medeiros. Natal: Typ d'A República, 1924.

_____. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na terceira sessão da décima segunda legislatura em 1 de outubro de 1926 pelo governador José Augusto Bezerra de Medeiros. Natal: Typ d'A República, 1926.

REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro, 1932, n. 34.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2006.

ROSADO, Vingt-Un. *Mossoró*. 2.ed. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2006.

_____. *A engenharia nacional passou por Mossoró*, seguindo o as pegadas do sonho grafiano. v.3. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 1998a.

_____. *A engenharia nacional passou por Mossoró*, seguindo o as pegadas do sonho grafiano. v.4. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 1998b.

_____. *A engenharia nacional passou por Mossoró*, seguindo o as pegadas do sonho grafiano. v.5. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 1998c.

SACCO, César (acervo). *Carro Madeira Chefe do Trem-Bagagem-Correio*. 1 fotografia, preto e branco. Disponível em: <<http://www.railbuss.com/fotos2/displayimage.php?album=118&pos=2>>. Acesso em: 16 abr. 207.

SANTOS, Milton. *Da cultura à indústria cultural*. In RIBEIRO, Wagner Costa (org). O país distorcido. São Paulo: Publifolha, 2002, p. 65.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1994.

TAKEYA, Denise Monteiro. Um Outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915). Fortaleza: BNB, ETE-NE, 1985. (Documentos do Nordeste, 4).

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora do Clube de Engenharia, 1993. v. 02.

_____. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora do Clube de Engenharia, 1994. v. 01.

TRIBUNA DO NORTE, Natal, 28 fev. 2007.

VASCONCELLOS, Silvio de. *Arquitetura no Brasil: sistemas construtivos*. 5 ed. Belo Horizonte: Editora da Universidade Federal de Minas Gerais, 1979.

ZORZO, Francisco A. Ferrovia e Rede Urbana na Bahia (1860-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, 2003. Belo Horizonte. *Anais...* São Paulo: FAU/USP, 2003

Anexos

ANEXO 01

QUADRO DO TRANSPORTE SOBRE DORSO DE ANIMAL DO RN

Para Mossoró	
De Luiz Gomes	200 km
De São Miguel	280 km
De Pau dos Ferros	160 km
De Porto Alegre	135 km
De Martins	135 km
De Patu	135 km
De Caraúbas	70 km
De Apodi	70 km
De Campo Grande	90 km
De Caicó	200 km
De Serra Negra	220 km
De Açu	60 km
De Santana do Matos	140 km
De Flores	140 km
Para Oficinas (Macau)	
De Açu	45 km
De Angicos	75 km
De Santana do Matos	100 km
De Flores	115 km
De Caicó	160 km
De Augusto Severo	90 km
Para Macaíba	
De Caicó	240 km
De Jardim do Seridó	215 km
De Acari	190 km
De Currais Novos	165 km
De Santa Cruz	105 km

Fonte: CARVALHO FILHO, 1976, p. 139.

ANEXO 02**Principais produtos, em toneladas:**

Exportados: 1908 - 1907

Açúcar: 1.377-853

Cana de açúcar: 1.520-155

Algodão: 1.853 – 1.331

Farinha de mandioca: 2.071-2.589

Madeiras: 1.340-1.775

Lenha: 2.784-2.215

Total: 16.205-14.703

Importados: 1908-1907

Sal: 2.242-1.927

Especiarias: 619-559

Farinha de Trigo: 493-447

Total: 9.334-5.118

Fonte: RMVOP, 1909.

ANEXO 03

QUADRO DE RECEITAS DO ANO DE 1909

VERBAS	1908	
	Quant.	Produto
Passageiros	27.741	83:320\$630
Bagagens (Ton.)	384	14:852\$180
Animais	2.838	5:093\$730
Mercadorias (Ton.)	21.855	137:355\$440
Telegramas	5.670	5:222\$270
Diversas		1:623\$630
Armazenagens		444\$550
Total		247:441\$120

Fonte: RMVOP 1910, p. 122.

QUADRO DE DESPESAS DO ANO DE 1909

VERBAS	1908
Administração e Fiscalização	71:110\$050
Tráfego	46:398\$580
Locomoção	76 :107\$300
Via Permanente e edificios	111:863\$160
Telegrafos	7:646\$120
Total	313:125\$210

Fonte: RMVOP 1910, p. 123.

ANEXO 04

Sistema de transporte	Preço em réis por tonelada	
Dorso de animal	450	
Carros de Bois	450	
Barcaças, lanchas, botes, etc	90	Em Macau e Mossoró
Barcaças, lanchas, botes, etc	153	De Natal a Macaíba
EFCRGN	200	
E.F. Mossoró a Alexandria	225	
E. F. Natal a Independência	158	
E. Automóveis do Seridó	375	

Fonte: CARVALHO FILHO, 1976, p. 142.