

AS ESTAÇÕES DE TREM DO RIO GRANDE DO NORTE

Um estudo sobre a sua implantação no ambiente urbano e inventário de suas condições atuais

MEDEIROS, GABRIEL L.P. (1); FERREIRA, ANGELA L.A. (2)

1. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Departamento de Arquitetura-DARQ
Arquiteto e Urbanista, Pesquisador do grupo de estudo “História da Cidade e do Urbanismo”, da
Base de Pesquisa “Estudos do Habitat” – DARQ/UFRN
Rua Paulo Lira, 2183, Candelária, Natal-RN. CEP:59064-550
E-mail: gabrielleopoldino@yahoo.com.br

2. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Departamento de Arquitetura-DARQ
Profª do Departamento de Arquitetura-UFRN e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbansimo-UFRN
Email: angela.ferreira@pq.cnpq.br

RESUMO

As estações ferroviárias representaram elementos condicionantes de uma nova estruturação das cidades onde estavam localizadas, definindo novos vetores de expansão urbana e novos eixos de concentração e centralização de comércio e serviços. Outro fator historicamente recorrente a tais edificações é a sua característica de marco arquitetônico na paisagem. O edifício tornava-se, logo após sua implantação, uma referência física no traçado das cidades, bem como, um símbolo do progresso, conceito correntemente vinculado às vias férreas durante a transição do século XIX para o XX. Esse legado urbanístico-arquitetônico, que representou um momento importante na constituição das cidades, atualmente, com a desativação de maior parte das linhas férreas no Rio Grande do Norte, vem enfrentando um processo de desaparecimento, degradação, ou de reuso. Portanto, o objetivo do trabalho é compreender o significado das estações de trem, elemento articulador do sistema ferroviário, na formação do patrimônio histórico edílico potiguar e atentar para as suas condições de conservação e preservação por meio da concepção de inventários como forma de registro de tais exemplares arquitetônicos, na perspectiva de sistematizar as tipologias encontradas. Procura-se também identificar possíveis descaracterizações e a adequação dos usos atuais com as conformações físicas das edificações.

Palavras-chave: estações ferroviárias, patrimônio, inventário.

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. No Rio Grande do Norte, esses fatores foram bastante relevantes, uma vez que a intenção de modernizar o ambiente urbano, principalmente a capital Natal, passou a ser uma prioridade, o que apenas seria possível com a integração territorial do estado.

A paulatina construção e consolidação de linhas férreas no Rio Grande do Norte permitiu, no final do século XIX às primeiras décadas do século XX, o surgimento, o melhoramento e a articulação das cidades e assentamentos humanos, determinantes na formação de redes urbanas. O ponto concentrador e ao mesmo tempo irradiador na constituição dessa rede e de seus efeitos sobre o território era representado pelas estações ferroviárias. A constatação de que esse foi um momento importante na formação das cidades e do território gerou uma 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 estações ferroviárias e a caracterização arquitetônica e qualificação dos usos dados hoje a essas edificações e equipamentos no registro histórico.

Dessa maneira, o objetivo deste trabalho é entender a acepção e a simbologia das estações de trem – edifício e entorno – na formação do patrimônio histórico, artístico e cultural potiguar e viabilizar o registro de suas condições de preservação e conservação atuais, inventariando as características desses exemplares. A meta dos inventários é registrar as condições atuais das estações, como forma de analisar o seu grau de conservação, preservação e caracterização, ao fazer um contraponto com as características originais. 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.

Como forma de contextualizar o estudo 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, como os jornais “A República” e “Diário do Natal”, assim como fascículos da Revista do Clube de Engenharia e documentos oficiais –Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas (RMVOP) e Relatórios e Mensagens Oficiais do Governo do Rio Grande do Norte.

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.

O trabalho é estruturado em três partes. A primeira – Procedimentos Metodológicos – é referente aos métodos utilizados, discorrendo acerca das viagens empreendidas, bem como, dos aspectos abordados pelos inventários. A segunda, denominada “As Estações: um marco na paisagem urbana” relata brevemente a importância que esses edifícios tiveram no contexto da cidade, impondo novas lógicas e se caracterizando como uma referência arquitetônica. A terceira e última parte – Os inventários – trata da descrição das estações visitadas e das condições constatadas a partir do registro inventarial.

1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

As ferrovias do Rio Grande do Norte foram implementadas entre fins do século XIX e a primeira metade do XX. Ao todo foram construídas três linhas: a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte – que possuía um ramal até a cidade de Macau – e a Estrada de Ferro de Mossoró a Souza. A ordem obedece a cronologia de suas construções, sendo a data de inauguração do primeiro trecho delas, respectivamente, 1881, 1906 e 1912. No total, essas linhas férreas passavam por 28 cidades do estado, cada uma contando com sua estação. A espacialização das estradas de ferro no território do Rio Grande do Norte pode ser observada na figura a seguir.

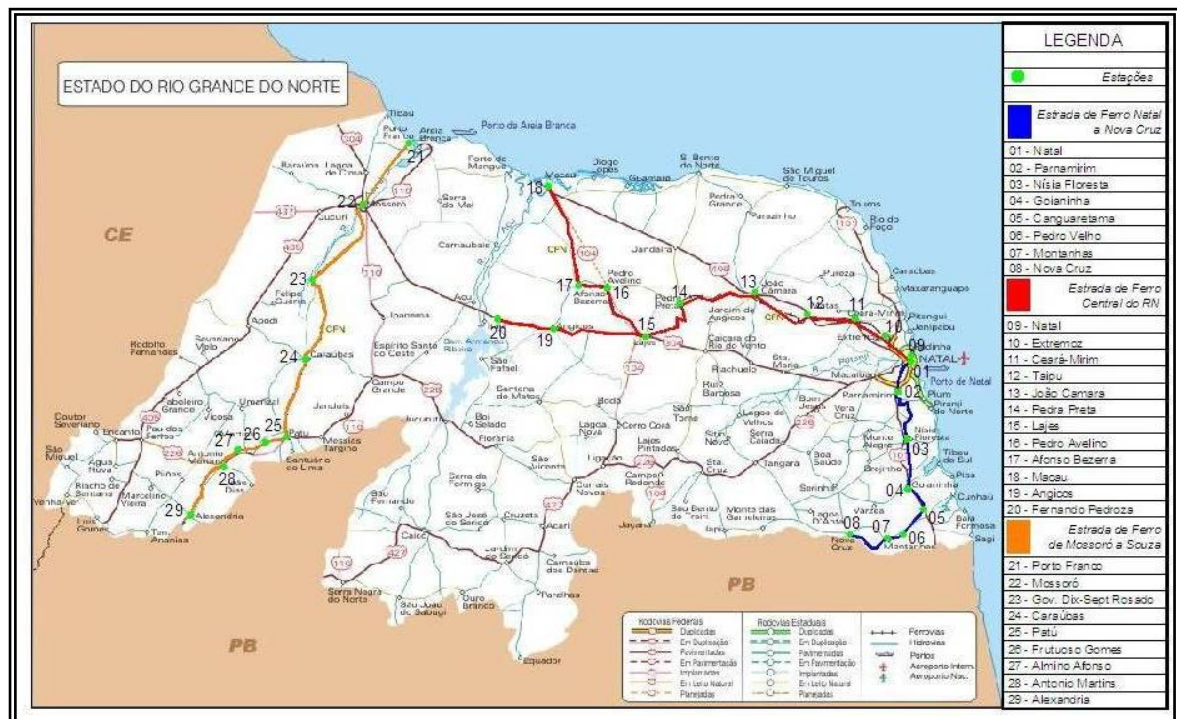


Figura 01 – Espacialização das ferrovias potigüeres.

Fonte: <http://www.rn.gov.br>, com informações adicionadas pelo autor.

Conforme o objetivo deste trabalho, 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 edifícios, 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 conservação. Neste trabalho não estarão expostas as fichas inventariais, mas sim, uma descrição das conformações anotadas neles.

Para a elaboração dos inventários foram realizadas visitas às 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 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:

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

Viagem / Data	Cidades em ordem cronológica de visitação ⁴
1ª (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).
2ª (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).

⁴ 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.

3ª (28/09/2007)	19) Taipú (EFCRGN), 20) João Câmara (EFCRGN), 21) Macau (EFCRGN), 22) Ceará-Mirim (EFCRGN), 23) Extremoz (EFCRGN).
4ª (02/11/2007)	24) Lajes (EFCRGN), 25) Pedra Preta (EFCRGN), 26) Fernando Pedroza (EFCRGN).

Fonte: Elaboração do autor.

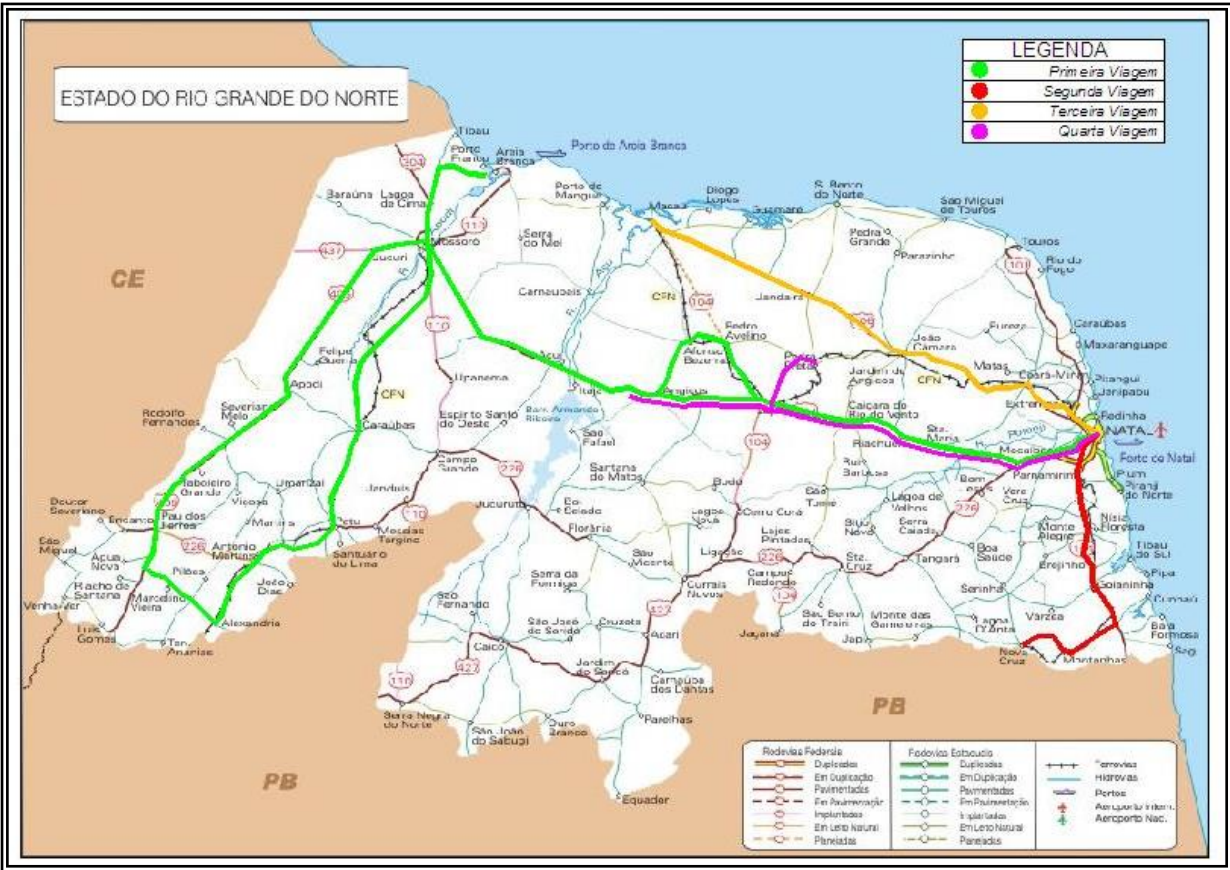


Figura 02 – Especialização das viagens.

Fonte: <http://www.rn.gov.br>, com informações adicionadas pelo autor.

As estações iniciais da E. F. Natal a Nova Cruz 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 mais. 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. A seguir, os dados dos inventários serão analisados

mais pormenorizadamente, ocorrendo uma abordagem geral de alguns de seus principais aspectos como o uso atual, o estado de conservação, o grau de descaracterização e o estilo arquitetônico. É válido fazer uma ressalva. Devido à grande quantidade de edificações, neste trabalho apenas serão descritos alguns exemplares pertencentes a cada estrada de ferro, embora todos tenham sido levantados.

A elaboração dos inventários é baseada nos modelos utilizados pela professora do Departamento de Arquitetura da UFRN, Edja Trigueiro⁵, porém sofreram adequações devido às peculiaridades do trabalho, sendo acrescentados novos dados, como o item sobre o uso atual, cujo objetivo é o 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, que têm como objetivos, respectivamente, a constatação da apresentação de boas ou más condições, ou a modificação ou descaracterização sofrida ao longo dos anos.

2. AS ESTAÇÕES: UM MARCO NA PAISAGEM URBANA

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, o historiador 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

⁵ Coordenadora da Base de Pesquisa “Morfologia e Usos do Espaço” (MusA), do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Natal/RN.

proporcionaria diversos outros reflexos no ambiente urbano, vinculados tanto ao âmbito econômico como ao do planejamento da cidade.

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 armazéns, bancos, teatros e cafés” (CAPEL, 2005, p. 548), 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 E. F. Natal a Nova Cruz 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.

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”.

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.

2.1 - Marco Arquitetônico na paisagem:

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.

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.

A condição de marco arquitetônico foi também um caráter apropriado pelas estações de trem no RN:

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, 1990b, p. 189-190).

Dessa maneira, 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).

3. OS INVENTÁRIOS

Como dito anteriormente, o Rio Grande do Norte conta com aproximadamente 28 estações ferroviárias localizadas em zonas urbanas. Essas edificações variam bastante em tamanho, em seus usos atuais, no grau de conservação e preservação e em suas características arquitetônicas. Como forma de sintetizar a descrição das características de todas elas, nesta etapa do trabalho abordaremos apenas as principais estações de cada linha. Portanto, este item é dividido em cinco subseções, a primeira tratando de uma maneira geral da adoção de determinados partidos arquitetônicos nos edifícios, as três subseqüentes sobre as estações de cada linha férrea, seguindo a ordem cronológica de suas respectivas inaugurações e, por fim, uma análise geral com relação aos aspectos analisados.

3.1 – O partido arquitetônico das estações

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 a 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 Alexandria⁶ 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.

No Rio Grande do Norte, verifica-se a 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.

3.2 - Estrada de Ferro de 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

⁶ Esse trecho compreende as estações de Patú, Almino Afonso, Frutuoso Gomes, Antônio Martins e Alexandria.

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 protomodernista⁷, 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 de Trens Urbanos (CBTU) da região metropolitana de Natal⁸, 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 03 – Fachada principal da CBTU em Natal
Fonte: Acervo próprio



Figura 04 – A antiga fachada da estação em 1910
Fonte: RODRIGUES, 2005, p. 141.

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.

Na estação de São José do Mipibu⁹ 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.

⁷ Não foram encontradas informações referentes à época e condições da reforma empreendida no edifício.

⁸ Quatro são os municípios atendidos pelo transporte urbanos sobre os trilhos: Natal, Ceará-Mirim, Extremoz e Paranacirim.

⁹ 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.



Figura 05 – Vista lateral da estação de Papari
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 cozinha, 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. A estação, 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. 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).

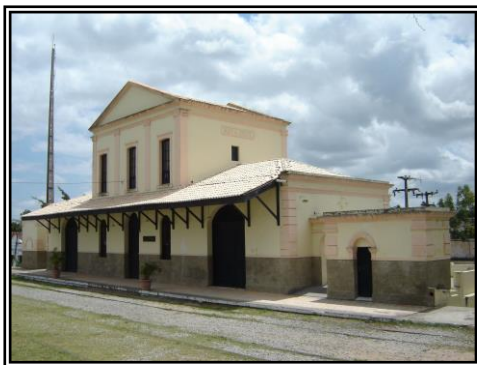


Figura 06 – A estação em 2007
Fonte: Acervo próprio

3.3 - Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte é a linha que possui um maior número de estações do estado. Na cidade de Lajes edifica-se uma das maiores estações da linha, também com estilo arquitetônico pouco 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 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.



Figura 07 - Estação de Lajes.

Fonte: Acervo próprio.

A estação de Natal foi inaugurada no ano de 1917, logo após a inauguração da chamada 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 ainda não foi posto em prática pelos poderes responsáveis. 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 que 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. O edifício localiza-se na esplanada Silva Jardim, no bairro da Ribeira, e possui uma grande proximidade com o porto da cidade.



Figura 08 - Estação de Natal, déc. de 1930.
Fonte: Acervo CBTU.



Figura 09 - Estação de Natal, atualmente.
Fonte: Acervo próprio.

A estação de Angicos data de 1933, situando-se no bairro do Centro, mais especificamente no largo da Rua Vicente Germano, tendo no seu entorno uma igreja batista, um prédio da empresa Telemar, a rodoviária municipal e um casario histórico. Esse edifício, assim como em 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 acrescido ao conjunto um novo edifício, onde funcionará um auditório. Anteriormente a estação encontrava-se fechada desde a paralisação do movimento de trens, que aconteceu durante a década de 1980.



Figura 10 - Estação de Angicos, 2007
Fonte: Acervo próprio.

Em Macau, a estação, última da linha, foi também a última a ser erguida no Rio Grande do Norte, e muito tardiamente, por volta da década de 1960. 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 de estrutura em 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 existentes¹⁰, há os destroços de um antigo vagão de trem.

¹⁰ Boa parte dos trilhos ainda existe na EFCRGN, bem como, na EFNNC. Apenas na EFMS é que eles foram arrancados em sua maioria.



Figura 11 – Estação de Macau
Fonte: Acervo próprio.

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 Rede Ferroviária Federal S.A. e onde residiam os funcionários ferroviários, além de um conjunto residencial chamado Arnóbio Abreu. O acesso se dá pela Avenida Clara Telú, importante artéria da cidade. Com relação ao uso, atualmente não se 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 constam algumas modificações como o fechamento da maioria das 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.

3.4 - 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, tendo sido demolida e em cujo sítio apenas resta a plataforma onde se implantava. Em seu lugar foi construída uma casa para bombas mecânicas que servem às 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.



Figura 12 – Estação de Mossoró
Fonte: Acervo próprio.



Figura 13 – Local da estação de Porto Franco
Fonte: Acervo próprio.

A estação construída na cidade de Caraúbas, em 30 de setembro de 1929, é mais um exemplar transformado em Casa de Cultura da Fundação José Augusto (FJA), cuja reforma e inauguração se deu recentemente, em setembro de 2006. A importância econômica do edifício 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 local 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 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.



Figura 14 – Estação de Caraúbas após reforma
Fonte: Acervo próprio.



Figura 15 – Estação de Caraúbas na década de 1930
Fonte: Acervo da FJA.

A partir da cidade de Patú até Alexandria o partido das estações de trem dessa linha 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 detêm 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. 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 historicista, 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 16 – Estação de Patú
Fonte: Acervo próprio.

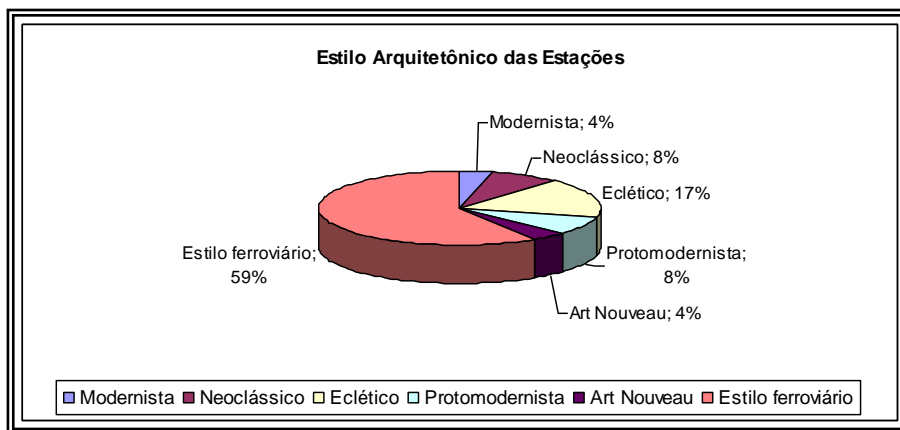


Figura 17 – Estação de Alexandria
Fonte: Acervo próprio.

3.5 – Análise geral das estações do RN:

Para um entendimento holístico da situação presente das antigas estações ferroviárias do Rio Grande do Norte, estabelecemos uma análise geral 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 estilo ferroviário, que apesar de não apresentar aspectos de um estilo definido, conta com um partido característico desse tipo de edificação. 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 ao estilo ferroviário (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

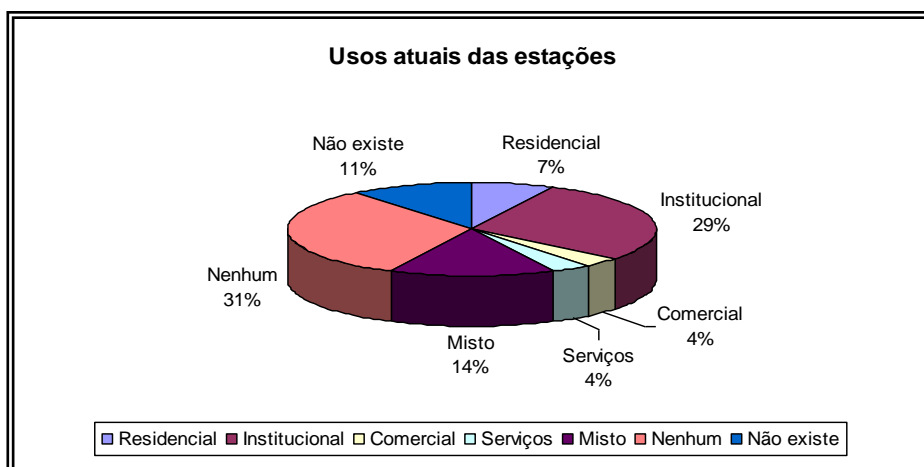


Fonte: Concepção do autor.

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 paredes 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 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 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.

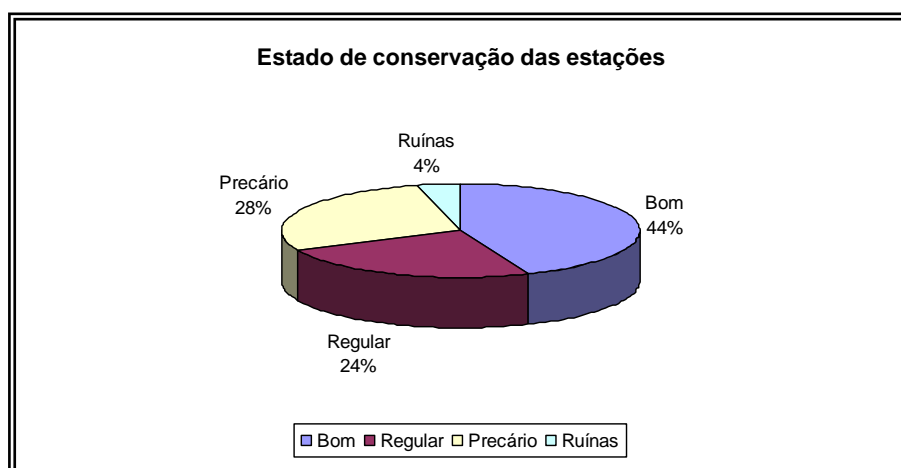
Gráfico 02



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.

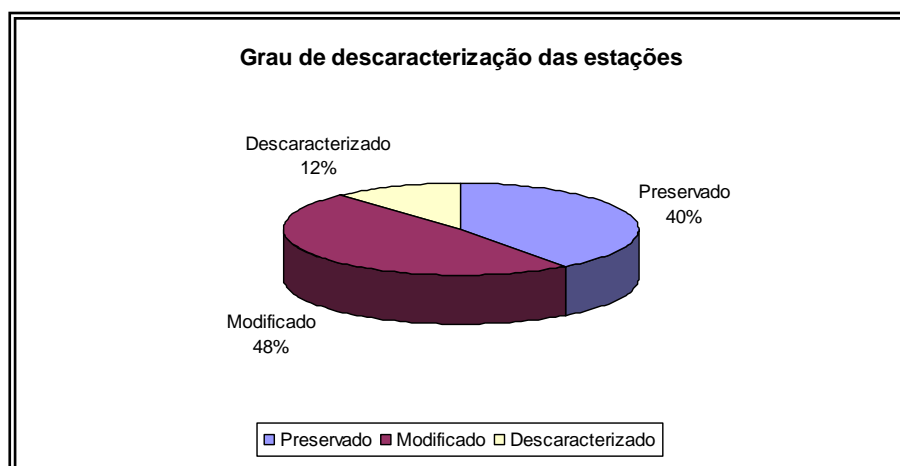
Gráfico 03



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 E. F. Natal a Nova Cruz 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

De acordo com o que foi delineado ao longo deste trabalho e 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 isso, é válido que o registro dessas condições sirva de alerta para contra o desaparecimento desses exemplares arquitetônicos, bem como,

os projetos de revitalização bem sucedidos se tornem referência para uma ação mais sistemática e abrangente.

AGRADECIMENTOS

Ao CNPq pela ajuda financeira concedida por meio de Bolsa de Apoio Técnico e ao grupo de estudos “História da Cidade e do Urbanismo” (HCUrb), pela disponibilidade de dados e pelo suporte na pesquisa.

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.
- ANDRADE, Manuel Correia de. *A produção do espaço Norte-Rio-Grandense*. Natal: EDFURN, 1981.
- 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?].
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. Caderno sobre a história das ferrovias do Rio Grande do Norte. Natal: Fundação José Augusto, 2003.
- 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.
- 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.
- 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
- FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO. *Fundação José Augusto 40 anos*. Natal: Fundação José Augusto, 2004.
- LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Baixa Verde, Caicó, Canguaretama e Caraúbas*. Mossoró: ESAM, 1990a. (Col. Mossoroense, 596, série C).
- LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Flores, Goianinha, Jardim do Seridó, Lajes e Luiz Gomes*. Mossoró: ESAM, 1990b. (Col. Mossoroense, 598, série C).
- 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.

BRASIL. 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, 1915.

_____. 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.